

## PROSPECTO DEFINITIVO

Los valores mencionados en este Prospecto Definitivo han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, los cuales no podrán ser ofrecidos ni vendidos fuera de los Estados Unidos Mexicanos, a menos que sea permitido por las leyes de otros países.



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.



nacional financiera

Banca de Desarrollo

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito,  
Institución de Banca de Desarrollo,  
Dirección Fiduciaria  
en su carácter de fiduciaria en el Fideicomiso.  
**Fiduciaria**

**Fideicomitente y Administrador**

### **PROGRAMA DE CERTIFICADOS BURSÁTILES FIDUCIARIOS**

#### **MONTO TOTAL AUTORIZADO CON CARÁCTER REVOLVENTE HASTA \$5,000'000,000.00 (CINCO MIL MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) O SU EQUIVALENTE EN UNIDADES DE INVERSIÓN**

Los certificados bursátiles fiduciarios (los "Certificados Bursátiles" o los "Certificados") que se emitan al amparo del programa (el "Programa") que se describe en este prospecto (el "Prospecto") se emitirán por Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria (la "Fiduciaria") en su carácter de fiduciaria del Fideicomiso (según dicho término se define más adelante). La fuente principal de pago de los Certificados Bursátiles serán los flujos de efectivo derivados de los Derechos de Cobro (según dicho término se define más adelante) que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso (según dicho término se define más adelante). Los Certificados Bursátiles podrán contar con algún Apoyo de Crédito (según dicho término se define más adelante). Cada Emisión (según dicho término se define más adelante) de Certificados Bursátiles realizada al amparo del presente Programa contará con sus propias características. El precio de colocación, el monto total de Emisión, el valor nominal, la Fecha de Emisión y liquidación, el plazo, la fecha de vencimiento, la tasa de interés aplicable y la forma de calcularla (en su caso), la periodicidad de pago de intereses, entre otras características de los Certificados de cada Emisión, serán acordados por el Fideicomitente (según dicho término se define más adelante), la Fiduciaria y el (los) Intermediario(s) Colocador(es) (según dicho término se define más adelante) en el momento de dicha Emisión y se divulgarán en el Suplemento (según dicho término se define más adelante) respectivo. Los Certificados serán denominados en Pesos o su equivalente en UDIs, según será señalado en el Suplemento correspondiente, en el entendido que de denominarse en UDIs, el monto de la Emisión respectiva (para efectos de calcular el monto disponible al amparo del Programa) se determinará aplicando el valor de la UDI en la Fecha de Emisión correspondiente. Podrá realizarse una o varias Emisiones de Certificados hasta por el monto total autorizado del Programa. Para realizar cada Emisión, el Fideicomitente y la Fiduciaria y cada Representante Común (según dicho término se define más adelante) suscribirán un Anexo de Términos y Condiciones (según dicho término se define más adelante) y el Título (según dicho término se define más adelante) respectivo en los cuales se establecerán las características de la misma que serán dadas a conocer en el Suplemento correspondiente.

<b>Fideicomiso Emisor:</b>	Todas las Emisiones que se realicen al amparo del Programa, se realizarán a través del Contrato de fideicomiso irrevocable número 80660 de fecha 27 de noviembre de 2012, celebrado entre ABC Aerolíneas, S.A. de C.V., como fideicomitente y administrador, y Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, como fiduciaria.
<b>Fiduciaria:</b>	Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria.
<b>Fideicomitente:</b>	ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. ("Interjet").
<b>Fideicomisarios en Primer Lugar:</b>	Serán los Tenedores (según dicho término se define más adelante) de los Certificados y los demás Valores (según dicho término se define más adelante) emitidos al amparo del Fideicomiso así como cualquier Proveedor de Apoyo de Crédito, en su caso.
<b>Fideicomisario en Segundo Lugar:</b>	Interjet tanto respecto de sus derechos al amparo del Contrato de Fideicomiso como respecto de sus derechos como tenedor del Certificado Interjet (según dicho término se define más adelante), según sea aplicable.
<b>Patrimonio del Fideicomiso:</b>	El Patrimonio del Fideicomiso estará integrado principalmente por Derechos de Cobro derivados de los Contratos de Tarjetas de Crédito (según dicho término se define más adelante) celebrados por Interjet, incluyendo el derecho a recibir el pago de cualquier Cobranza (según dicho término se define más adelante) derivada de dichos Derechos de Cobro.
<b>Participación en el Patrimonio del Fideicomiso:</b>	Todos los Certificados y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso estarán respaldados por el mismo Patrimonio del Fideicomiso. La participación de cada Serie (según dicho término se define más adelante) en la Cobranza será proporcional y se definirá según se establece en la sección "3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Aplicación y Asignación de la Cobranza Disponible" del presente Prospecto. Cada Serie de Valores contará con sus propias Cuentas de la Serie para cada una de dichas Series, incluyendo sin limitar, una Cuenta de Cobranza de la Serie.
<b>Administrador:</b>	Interjet, y en caso que se presente la renuncia o remoción de Interjet, cualquier Administrador Sustituto (según dicho término se define más adelante).
<b>Tipo de Valor:</b>	Certificados bursátiles fiduciarios de largo plazo. Los Certificados Bursátiles podrán ser de distintas Series y Clases (según dicho término se define más adelante).
<b>Tipo de Oferta:</b>	Oferta pública.
<b>Otros Valores emitidos por la Fiduciaria:</b>	El Fideicomiso contempla la posibilidad que la Fiduciaria realice emisiones de otros Valores, distintos a Certificados Bursátiles, que podrán ser objeto de oferta pública. Dichos Valores, en la medida que no califiquen como certificados bursátiles fiduciarios, conforme a la legislación mexicana, no serán emitidos al amparo de este Programa.
<b>Certificado Interjet:</b>	Además de los Certificados Bursátiles u otros Valores que pueda emitir la Fiduciaria, la Fiduciaria suscribirá y entregará a Interjet un certificado (el "Certificado Interjet"), el cual otorgará a Interjet aquellos derechos que se describen en la sección "3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—El Certificado Interjet" del presente Prospecto.
<b>Monto Total Autorizado del Programa</b>	Hasta \$5,000'000,000.00 (cinco mil millones de pesos, 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs. Durante la vigencia

<b>con carácter revolvente:</b>	del Programa, podrán realizarse distintas Emisiones, siempre y cuando el saldo insoluto del principal de los Certificados en circulación, no exceda el monto total autorizado del Programa.
<b>Plazo de Vigencia del Programa:</b>	El Programa tendrá una vigencia de 5 (cinco) años contados a partir de su autorización por parte de la CNBV, y cada Emisión tendrá su propia fecha de vencimiento de acuerdo a las características y plazo establecido en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
<b>Valor Nominal de Certificados:</b>	Será determinado para cada Emisión, en el entendido que será un múltiplo de \$100.00 (cien pesos, 00/100 M.N.) o 100 (cien) UDIs.
<b>Plazo de las Emisiones:</b>	Será determinado para cada Emisión; en el entendido de que dicho plazo no podrá ser menor a 1 año ni mayor a 20 (veinte) años, contados a partir de la Fecha de Emisión respectiva.
<b>Garantía o Apoyo Crediticio:</b>	Cada una de las Emisiones podrá contar con algún Apoyo de Crédito.
<b>Derechos que confieren a los Tenedores:</b>	Cada Certificado representará para su titular, el derecho al cobro del principal y accesorios/e intereses adeudados por la Fiduciaria como Emisor de los mismos y limitado al Patrimonio del Fideicomiso, en los términos especificados en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título.
<b>Calificaciones:</b>	Los dictámenes sobre la calidad crediticia de cada una de las Emisiones de Certificados al amparo del Programa, serán divulgados en el Suplemento respectivo.
<b>Amortización:</b>	Los Certificados serán amortizados de conformidad con los términos establecidos en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título correspondiente.
<b>Amortización Anticipada:</b>	El Fideicomiso contempla eventos que dan lugar a la amortización anticipada de todos los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso. Los Eventos de Amortización Anticipada (según dicho término se define más adelante) contemplados en el Fideicomiso se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Amortización Anticipada” de este Prospecto. Adicionalmente, cada Anexo de Términos y Condiciones y Título podrá contener eventos de amortización anticipada adicionales.
<b>Eventos de Amortización Anticipada Voluntaria:</b>	Interjet mantendrá el derecho de, en ciertos supuestos, readquirir el Patrimonio del Fideicomiso mediante la aportación, al Fideicomiso, de los recursos necesarios para amortizar de manera anticipada los Certificados Bursátiles y demás Valores en ese momento en circulación. Para una descripción de los mencionados supuestos, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Readquisición Voluntaria del Patrimonio del Fideicomiso” de este Prospecto. Adicionalmente, cada Anexo de Términos y Condiciones y Título podrá contener supuestos de amortización anticipada voluntaria total o parcial adicionales.
<b>Tasa de Interés:</b>	Será determinada para cada Emisión.
<b>Lugar y Forma de pago del Principal e Intereses:</b>	El principal y los intereses de los Certificados se pagarán de acuerdo a los calendarios de pagos de intereses y amortizaciones que se incluyan en el Anexo de Términos y Condiciones y Título correspondientes, mediante transferencia electrónica, en las oficinas del S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. ubicadas en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, Distrito Federal.
<b>Fuente Principal de Pago:</b>	La fuente principal de pago de los Certificados Bursátiles será la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso y, en su caso, los recursos derivados de cualquier Apoyo de Crédito.
<b>Eventos de Incumplimiento:</b>	El Fideicomiso contempla diversos eventos que constituyen incumplimientos al amparo de los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso, mismos que se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Eventos de Incumplimiento”, y que pueden dar lugar a amortización anticipada de los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso. Adicionalmente, cada Anexo de Términos y Condiciones y Título podrá contener eventos de incumplimiento adicionales.
<b>Fecha de Emisión:</b>	Será determinada para cada Emisión.
<b>Depositario:</b>	S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
<b>Obligaciones de Dar, Hacer y de No Hacer (Covenants):</b>	Las obligaciones de la Fiduciaria están establecidas en el Fideicomiso y se contendrán adicionalmente en el Anexo de Términos y Condiciones y Título referente a cada Emisión. Adicionalmente el Fideicomiso contempla una serie de obligaciones de dar, hacer y no hacer de Interjet que se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Obligaciones de Interjet” de este Prospecto.
<b>Destino de los Recursos:</b>	El destino de los recursos para cada Emisión llevada a cabo bajo el Programa, se dará a conocer en el Suplemento correspondiente.
<b>Régimen Fiscal:</b>	La tasa de retención del Impuesto Sobre la Renta aplicable respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados se encuentra sujeta: (i) para las personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 160 y 58 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, respectivamente, (ii) para los residentes en el extranjero que obtengan ingresos provenientes de México, será aplicable el artículo 179 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; y (iii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en el artículo 195 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Los posibles adquirentes de los Certificados deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal podrá verse modificado durante la vigencia de cada Emisión.
<b>Factores de Riesgo</b>	El público inversionista debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en este Prospecto y en el Suplemento correspondiente, antes de adquirir los Certificados, incluyendo los riesgos descritos en la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO” de este Prospecto, incluyendo sin limitar, los factores de riesgo denominados “No se presenta ni se acompaña como anexo del presente Prospecto información auditada del Fideicomiso Nafin” y “Verificación del comportamiento de los Derechos de Cobro”, así como los correspondientes a cada Suplemento y la demás información que aparece en dichos documentos. Los Factores de Riesgo de ninguna manera deben considerarse como los únicos riesgos que el público inversionista pudiere llegar a enfrentar.

<b>Posibles Adquirentes:</b>	Personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o extranjera cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en este Prospecto y en el Suplemento que corresponda, y en especial aquella referente a los Factores de Riesgo.
<b>Representante Común:</b>	The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, en el entendido que para cualquier Emisión al amparo del Programa se podrá designar a otro Representante Común.
<b>Intermediario Colocador</b>	Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, y, respecto de cualquier Emisión al amparo del Programa se podrá designar a otros intermediarios colocadores.

#### INTERMEDIARIOS COLOCADORES



Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa

**NI INTERJET, NI EL FIDUCIARIO (SALVO CON LOS RECURSOS QUE INTEGRAN EL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO Y SUJETO A LOS TÉRMINOS DEL FIDEICOMISO), NI EL INTERMEDIARIO COLOCADOR, NI EL REPRESENTANTE COMÚN TIENEN RESPONSABILIDAD ALGUNA EN LO PERSONAL, RESPECTO DEL PAGO DE LAS CANTIDADES ADEUDADAS BAJO LOS CERTIFICADOS. LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES SERÁN PAGADEROS ÚNICAMENTE CON LOS RECURSOS QUE INTEGREN EL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO Y, EN SU CASO, CON PAGOS PROVENIENTES DE CUALQUIER APOYO DE CRÉDITO OTORGADO. EN CASO DE QUE EL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO CORRESPONDIENTE RESULTE INSUFICIENTE PARA PAGAR ÍNTEGRAMENTE LAS CANTIDADES ADEUDADAS BAJO LOS CERTIFICADOS, LOS TENEDORES DE LOS MISMOS NO TENDRÁN DERECHO DE RECLAMAR A INTERJET, AL FIDUCIARIO, AL INTERMEDIARIO COLOCADOR O AL REPRESENTANTE COMÚN, EL PAGO DE DICHAS CANTIDADES.**

**LOS INVERSIONISTAS, PREVIO A LA INVERSIÓN EN ESTOS INSTRUMENTOS DEBERÁN CONSIDERAR QUE EL RÉGIMEN FISCAL RELATIVO AL GRAVAMEN O EXENCIÓN APLICABLE A LOS INGRESOS DERIVADOS DE LAS DISTRIBUCIONES O COMPRAVENTA DE ESTOS INSTRUMENTOS, NO HA SIDO VERIFICADO O VALIDADO POR LA AUTORIDAD TRIBUTARIA COMPETENTE.**

El Programa de Certificados Bursátiles que se describe en este Prospecto fue autorizado por la CNBV y los Certificados objeto del mismo se encuentran inscritos con el No. 0204-4.15-2012-044 en el Registro Nacional de Valores y son aptos para ser listados en el listado correspondiente de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C. V.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia del Fideicomiso (o suficiencia del Patrimonio del Fideicomiso) o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso hubieren sido realizados en contravención de las leyes. El presente Prospecto podrá ser consultado en el portal de Internet de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.: [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) o en el portal de Internet de Interjet: [www.interjet.com](http://www.interjet.com), o en el portal de Internet de la CNBV en la siguiente dirección [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx) (en el entendido que dichas páginas de Internet no forman parte del presente Prospecto).

Prospecto a disposición con el Intermediario Colocador.

México, D.F., a 4 de diciembre de 2012.

Autorización para su publicación CNBV 153/9312/2012 de fecha 28 de noviembre de 2012.

## Nuestros destinos

- Aeropuerto de la Cd. de México
- Aeropuerto de Toluca
- Aeropuerto de Guadalajara o Monterrey



# ÍNDICE

ÍNDICE.....	I
<b>1. INFORMACIÓN GENERAL.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>19</b>
1.2.1 El Programa.....	19
1.2.2 Partes Involucradas en la Operación de Bursatilización .....	22
1.2.3 Diagramas de la Operación .....	23
1.2.4 Información Financiera Seleccionada del Fideicomitente .....	26
<b>1.3 FACTORES DE RIESGO .....</b>	<b>31</b>
1.3.1 Factores relacionados con la estructura de Bursatilización y los Derechos de Cobro. ....	31
1.3.2 Factores relacionados con los servicios de administración contratados al amparo del Contrato de Administración. ....	35
1.3.3 Factores relacionados con los riesgos resultantes de la cesión de los Derechos de Cobro que respaldan el pago de los Certificados .....	35
1.3.4 Factores relacionados con los términos y condiciones de los Certificados .....	36
1.3.5 Factores relacionados con la industria de las aerolíneas en México .....	37
1.3.6 Factores relacionados con el Administrador y el Fideicomitente.....	40
1.3.7 Factores relacionados con los riesgos económicos y políticos en México y en el entorno internacional ..	53
1.3.8 Factores relacionados con la información sobre estimaciones y riesgos asociados.....	55
<b>1.4 OTROS VALORES EMITIDOS POR EL FIDEICOMISO .....</b>	<b>56</b>
<b>1.5 DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO .....</b>	<b>56</b>
<b>2. EL PROGRAMA .....</b>	<b>57</b>
<b>2.1 CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA Y DE LAS EMISIONES AL AMPARO DEL MISMO .....</b>	<b>57</b>
2.1.1 Monto Total Autorizado del Programa con carácter revolvente .....	57
2.1.2 Denominación .....	57
2.1.3 Fuente Principal de Pago.....	57
2.1.4 Tipo de Instrumento .....	57
2.1.5 Apoyo Crediticio.....	57
2.1.6 Otros Instrumentos Emitidos por la Fiduciaria .....	57
2.1.7 Certificado Interjet .....	57
2.1.8 Plazo de Vigencia del Programa .....	57
2.1.9 Valor Nominal de los Certificados .....	57
2.1.10 Precio de Colocación .....	58
2.1.11 Plazo de las Emisiones .....	58
2.1.12 Fideicomisarios en Primer Lugar .....	58
2.1.13 Fideicomisario en Segundo Lugar .....	58
2.1.14 Fideicomitente .....	58
2.1.15 Fiduciaria.....	58
2.1.16 Patrimonio del Fideicomiso .....	58
2.1.17 Participación en el Patrimonio del Fideicomiso .....	58
2.1.18 Fines del Fideicomiso .....	58
2.1.19 Derechos que confieren a los Tenedores.....	58
2.1.20 Amortización .....	59
2.1.21 Amortización Anticipada.....	59
2.1.22 Eventos de Amortización Anticipada Voluntaria.....	59
2.1.23 Eventos de Incumplimiento .....	59
2.1.24 Amortización del Principal.....	59
2.1.25 Tasa de Interés .....	59
2.1.26 Intereses Moratorios .....	59
2.1.27 Lugar y Forma de Pago de Principal e Intereses.....	59
2.1.28 Fecha de Emisión.....	59
2.1.29 Inscripción, Listado y Clave de Pizarra de los Valores.....	60
2.1.30 Depositario .....	60

2.1.31	Régimen Fiscal.....	60
2.1.32	Posibles Adquirentes.....	60
2.1.33	Representante Común .....	60
2.1.34	Autorización y Registro de la CNBV.....	60
2.1.35	Intermediario Colocador .....	60
2.1.36	Consulta del Prospecto.....	60
2.2	DESTINO DE LOS FONDOS .....	61
2.3	PLAN DE DISTRIBUCIÓN .....	61
2.4	GASTOS RELACIONADOS CON EL PROGRAMA.....	62
2.5	FUNCIONES DEL REPRESENTANTE COMÚN .....	63
2.6	NOMBRES DE PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA .....	64
<b>3.</b>	<b>LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN .....</b>	<b>65</b>
3.1	DESCRIPCIÓN GENERAL.....	65
3.1.1	Partes Involucradas en la Operación de Bursatilización .....	65
3.1.2	Los Certificados y los Valores .....	66
3.1.3	Administración de los Derechos de Cobro .....	66
3.1.4	Apoyos de Crédito .....	66
3.1.5	Régimen Fiscal.....	66
3.1.6	Entrega de los Expedientes de los Créditos e Información.....	67
3.1.7	Diagramas de la Bursatilización .....	67
3.2	PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO .....	70
3.2.1	Descripción de los Derechos de Cobro fideicomitidos.....	71
3.2.2	Evolución de los Derechos de Cobro fideicomitidos.....	73
3.2.3	Contratos y Acuerdos .....	81
3.2.4	Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales .....	92
3.3	ESTIMACIONES FUTURAS.....	92
3.4	FIDEICOMITENTE.....	93
3.4.1	Historia y Desarrollo del Fideicomitente.....	93
3.4.2	Descripción del Negocio del Fideicomitente.....	102
3.4.3	Eventos Recientes .....	139
3.4.4	Información Financiera del Fideicomitente.....	140
3.4.5	Comentarios y Análisis de la administración sobre los resultados de operación de y situación financiera del Fideicomitente .....	145
3.4.6	Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente .....	170
3.5	DEUDORES RELEVANTES.....	178
3.6	ADMINISTRADORES U OPERADORES .....	178
3.7	OTROS TERCEROS OBLIGADOS CON EL FIDEICOMISO O LOS TENEDORES DE LOS VALORES .....	178
<b>4.</b>	<b>ADMINISTRACIÓN.....</b>	<b>179</b>
4.1	AUDITORES EXTERNOS .....	179
4.2	OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS .....	179
<b>5.</b>	<b>PERSONAS RESPONSABLES.....</b>	<b>180</b>
<b>6.</b>	<b>ANEXOS.....</b>	<b>187</b>
6.1	ESTADOS FINANCIEROS .....	188
6.2	OPINIÓN LEGAL.....	189
6.3	CONTRATO DE FIDEICOMISO .....	190
6.4	CONTRATO DE CESIÓN .....	191
6.5	CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN .....	192
6.6	CONTRATOS DE TARJETA DE CRÉDITO .....	193
6.7	DOCUMENTO EXPLICATIVO DE LAS DIFERENCIAS RELEVANTES ENTRE LAS NIF Y LAS IFRS .....	194

Los anexos forman parte integrante del presente Prospecto de colocación.

**“Ningún intermediario, apoderado para celebrar operaciones con el público, o cualquier otra Persona, ha sido autorizado para proporcionar información o hacer cualquier declaración que no esté contenida en este Prospecto. Como consecuencia de lo anterior, cualquier información o declaración que no esté contenida en este Prospecto, deberá entenderse como no autorizada por el Fideicomitente, la Fiduciaria, ni por el Intermediario Colocador.”**

# 1. INFORMACIÓN GENERAL

## 1.1 GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A menos que el contexto indique lo contrario, para efectos del presente Prospecto, los términos utilizados con mayúscula inicial tendrán el significado que a los mismos se les atribuye, y en su defecto, los contenidos a continuación; y podrán ser utilizados indistintamente en singular o plural, masculino o femenino.

<i>Término</i>	<i>Definición</i>
“Accionistas Actuales”	Significan, Miguel Alemán Velasco, Miguel Alemán Magnani, Beatriz Alemán Velasco de Girón, Francisco Javier Mondragón Alarcón y José Luis Garza Álvarez.
“Administrador”	Significa, Interjet en su carácter de administrador conforme a los términos del Contrato de Administración y, en caso que se presente la renuncia o remoción de Interjet como administrador, el Administrador Sustituto.
“Administrador Sustituto”	Significa, cualquier Persona que sea designada como tal conforme lo que se establece en el Contrato de Administración.
“Aeromar”	Significa, Transportes Aeromar, S.A. de C.V., que opera bajo el nombre comercial de “Aeromar”.
“Afiliada”	Significa, respecto de cualquier Persona en particular, la Persona que, directa o indirectamente, Controle, sea Controlada o esté bajo Control común de dicha Persona.
“Agencia Calificadora”	Significa, en cualquier fecha, cada agencia calificadora reconocida a nivel nacional que sea designada por Interjet para proveer una calificación a los Valores y que en ese momento se encuentre calificando los Valores. Las Agencias Calificadoras que califiquen los Valores se identificarán en cada caso en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo y el Suplemento correspondiente.
“American Express”	Significa, American Express Travel Related Services Company, Inc. y cualquiera de sus subsidiarias o Afiliadas.
“Anexo de Términos y Condiciones”	Significa, el documento que suscriban Interjet, la Fiduciaria, el Administrador y, en su caso el Representante Común, en el cual se establezcan los términos y condiciones de cada Serie de Valores.
“Apoyo de Crédito”	Significa, los derechos y beneficios otorgados a favor de la Fiduciaria o de los Tenedores de los Valores de cualquier Serie o Clase de conformidad con cualquier garantía, seguro, carta de crédito (sin incluir las Cartas de Crédito para la Reserva de Deuda las cuales benefician por igual a todos los Valores) instrumento financiero derivado u otros arreglos similares (incluyendo instrumentos conocidos como <i>swaps</i> y <i>caps</i> ).
“ASA”	Significa, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, entidad paraestatal del Gobierno Mexicano.

<b>Término</b>	<b>Definición</b>
“Asamblea de Tenedores”	Significa, la reunión de los Tenedores de los Certificados de la Emisión de que se trate, para tratar los asuntos contenidos en la convocatoria correspondiente, conforme al Título y a la LGTOC.
“ASK”	Significa, los asientos por kilometro disponibles, monto que representa el número total de asientos volados por una aerolínea multiplicado, por el número de kilómetros de vuelo.
“Bancomext”	Significa, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.
“Banorte”	Significa, Banco Mercantil del Norte, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte.
“Boletos”	Significan, los boletos para el transporte aéreo de personas vendidos por Interjet directa o indirectamente a través de sus distintos canales de distribución, incluyendo agencias de viajes, su portal de internet y sus oficinas de venta.
“Bolsa Mexicana de Valores” o “BMV”	Significa, la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“Bursatilización”	Significa, la operación como se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN” de este Prospecto.
“Cantidad de Recompra”	Tiene el significado que se le atribuye, respecto de cada Serie, en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente.
“Cartas de Crédito para la Reserva de Deuda”	Significa, respecto de cada Serie de Valores para las cuales se prevea en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente, cartas de crédito irrevocables “ <i>stand-by</i> ” a favor de la Fiduciaria, para beneficio del Fideicomiso, emitidas por cualquier institución financiera constituida conforme a las leyes de México con una calificación crediticia mínima de “mxA” o mayor otorgada por Standard & Poor’s, o “MX-1” o mayor otorgada por Moody’s o la calificación equivalente en la escala de otras agencias calificadoras de valores y que conforme a sus términos sean exigibles en cualquier momento mediante notificación por escrito de parte de la Fiduciaria y que reúnan cualquier otro requisito previsto en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“CASK”	Significa, costo de asientos disponibles por kilómetro, ( <i>cost of available seat-kilometer</i> , por sus siglas en inglés).
“Certificado” o “Certificado Bursátil”	Significan, los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por la Fiduciaria al amparo del Programa descrito en este Prospecto.
“Clase”	Significa, respecto de cualquier Serie, cualquiera de las clases de Valor de esa Serie.
“Clientes”	Significa, toda persona que compre boletos y/o contrate los servicios relacionados que presta Interjet.

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
“CNBV”	Significa, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Cobranza”	Significa, (a) todos los pagos recibidos por la Fiduciaria (ya sea directamente de los Procesadores de Tarjetas de Crédito o del Administrador) respecto de los Derechos de Cobro, mediante transferencias bancarias o electrónicas u otras formas de pago de conformidad con los Contratos de Tarjeta de Crédito vigentes, de tiempo en tiempo, y (b) todas las demás cantidades clasificadas como “Cobranza” en el Contrato de Fideicomiso o cualquier Anexo de Términos y Condiciones.
“Cobranza Disponible”	Significa, en cada Fecha de Distribución, la Cobranza que la Fiduciaria haya recibido en la Cuenta de Cobranza durante el Periodo de Cobranza inmediato anterior, disminuida por cualquier cantidad depositada involuntariamente en dicha cuenta por motivo de error.
“Cobranza de la Serie”	Tiene el significado que se le atribuye en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Asignación y Aplicación de la Cobranza Disponible”.
“Colocación”	Significa, la colocación entre el gran público inversionista de los Certificados emitidos por la Fiduciaria conforme a la Emisión correspondiente, en cumplimiento de los fines del Fideicomiso.
“Confirmación de la Agencia Calificadora”	Significa, respecto de cualquier acción, que cada Agencia Calificadora, si hubiere, haya notificado a Interjet por escrito que dicha acción no resultará en una reducción o retiro de la calificación, si hubiere, de cualesquiera Serie o Clase en Circulación la cual sea calificada por y respecto a la cual sea una Agencia Calificadora.
“Contrato de Administración”	Significa, el Contrato de Administración, de fecha 5 de diciembre de 2012, celebrado entre el Administrador y la Fiduciaria según el mismo sea modificado, adicionado o de otra manera reformado de tiempo en tiempo. En caso que el Administrador sea sustituido de conformidad con los términos del Contrato de Administración, el término “Contrato de Administración” aplicará a dicho contrato según sea modificado respecto de la asunción del mismo por el Administrador Sustituto o a cualquier contrato de administración sustituto.
“Contratos de Cesión”	Significa, el o los contratos de cesión a ser celebrados entre Interjet y la Fiduciaria en la Fecha de Cierre Inicial y, en el caso que los Contratos de Tarjetas de Crédito vigentes a dicha fecha sean total o parcialmente reemplazados por otros Contratos de Tarjetas de Crédito, el o los Contratos de Cesión a ser celebrados por Interjet y la Fiduciaria, en la fecha de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito adicionales, en cualquier caso substancialmente en la forma del Anexo B del Contrato de Fideicomiso.
“Contrato de Crédito Bancomext”	Significa, el contrato de apertura de crédito simple de fecha 28 de agosto de 2009, suscrito entre Interjet y Bancomext, por un importe de Ps. 300.0 millones.

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
“Contrato de Fideicomiso”	Significa, el contrato de fideicomiso irrevocable identificado con el número 80660 de fecha 27 de noviembre de 2012, suscrito entre Interjet, como fideicomitente y administrador, y la Fiduciaria, como fiduciaria, mismo que servirá de base para las Emisiones que sean llevadas a cabo al amparo del Programa.
“Contratos de Tarjetas de Crédito”	Significa, (i) el Contrato de Afiliación Comercio Electrónico de fecha 22 de octubre de 2005 celebrado entre Interjet y Banorte, (ii) el contrato denominado “Terms and Conditions for Worldwide Acceptance of the American Express Card by Airlines” de fecha 2 de septiembre de 2005 celebrado entre Interjet y American Express, y (iii) cualquier convenio, contrato, instrumento o documento que los reemplace total o parcialmente en el futuro, que rigen o regirán, en su caso, las operaciones de venta de Boletos y prestación de Servicios por Interjet, el pago de dichas operaciones con las Tarjetas de Crédito y la obligación, a cargo de los Procesadores de Tarjetas de Crédito de liquidar el precio de dichos Boletos y Servicios, según los mismos sean modificados, adicionados o de otra manera reformados de tiempo en tiempo.
“Contrato con el Experto Independiente”	Significa, el Contrato de Prestación de Servicios a ser suscrito por la Fiduciaria con el Experto Independiente en los términos del cual el Experto Independiente deberá de prestar a la Fiduciaria los servicios de asesoría necesarios para evaluar y aprobar, en su caso, el presupuesto de Monto de Gastos Operativos Básicos y Monto de Gastos Operativos Generales en los términos del Contrato de Fideicomiso.
“Control” (incluyendo los términos “controlado” y “controlar”)	Significa, respecto de cualquier Persona, el poder de dirigir o definir la dirección de la administración y políticas de una Persona, ya sea a través del ejercicio del derecho de voto, por virtud de un acuerdo contractual o de cualquier otra manera.
“Cuenta de Cobranza”	Significa, la cuenta establecida y mantenida por la Fiduciaria a efecto de recibir de los Procesadores de Tarjetas de Crédito o, en su caso, del Administrador, la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro, según se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Cuentas del Fideicomiso” del presente Prospecto y en la cláusula Vigésima Primera del Contrato de Fideicomiso.
“Cuenta de Reserva de Gastos de la Serie”	Significa, respecto de cada Serie de Valores, la cuenta establecida y mantenida de conformidad con el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, en la cual se depositarán las cantidades necesarias para pagar los Gastos de la Operación de la Serie correspondiente.
“Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso”	Significa, la cuenta establecida y mantenida por la Fiduciaria en la cual se depositarán las cantidades necesarias para pagar los Gastos de la Operación del Fideicomiso, según se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Cuentas del Fideicomiso” del presente Prospecto y en la cláusula Vigésima Segunda del Contrato de Fideicomiso.

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
“Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie”	Significa, respecto de cada Serie de Valores, la cuenta establecida y mantenida por la Fiduciaria, de conformidad con el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, en la cual se depositarán las cantidades necesarias para constituir la Reserva del Servicio de Deuda de la Serie.
“Cuentas de la Serie”	Tiene el significado que se le atribuye, respecto de cualquier Serie, en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Cuentas del Fideicomiso”	Significa, la Cuenta de Cobranza, la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso, cualesquiera Cuentas de la Serie y cualquier otra cuenta que la Fiduciaria abra o mantenga conforme al Contrato de Fideicomiso.
“DGAC”	Significa, la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano gubernamental mediante el cual la SCT ejerce la autoridad sobre la aviación comercial, general y privada; la aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general.
“Deficiencia de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso”	Significa, para cada Fecha de Distribución, la diferencia que exista, en su caso, el Día Hábil inmediato anterior a la Fecha de Distribución entre el Saldo Requerido de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso y el Saldo de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso.
“Derechos de Cobro”	Significa, el derecho de Interjet a recibir el pago de cualquier cantidad debida, de tiempo en tiempo, por un Procesador de Tarjeta de Crédito, al amparo de los Contratos de Tarjeta de Crédito.
“Día Hábil”	Significa, cualquier día que no sea un sábado, un domingo o un día en el cual las instituciones bancarias en la Ciudad de México, Distrito Federal estén autorizadas u obligadas por ley, reglamento u orden administrativa a cerrar.
“Disposiciones”	Significan, las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores expedidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas.
“Documentos de la Operación”	Significa, el Contrato de Fideicomiso, el Contrato de Administración, los Contratos de Cesión, los Anexos de Términos y Condiciones respectivos y los títulos que representen los Valores correspondientes, así como cualesquiera otros documentos relacionados con cualquier oferta de Valores que se lleve a cabo conforme al presente.
“Documentos de los Derechos de Cobro”	Significa, los documentos e instrumentos relativos o relacionados con los Contratos de Tarjetas de Crédito, incluyendo, sin limitarse a, el Contrato de Tarjetas de Crédito original correspondiente, y todos los demás documentos, reportes, notificaciones y correspondencia que el Administrador produzca o reciba respecto de cada Contrato de Tarjetas de Crédito, los Derechos de Cobro o el Procesador de Tarjetas de Crédito correspondiente, incluyendo registros de los cargos realizados por los usuarios de las Tarjetas de Crédito respectivas, los registros de las deducciones a la cobranza realizada por los Procesadores de Tarjetas de Crédito, entre otros.

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
“Dólares, dólares, o EUA\$”	Significa, dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América.
“Emisión”	Significa, cualquier emisión de Certificados al amparo del Programa, realizada por la Fiduciaria en cumplimiento de los fines del Fideicomiso conforme a los términos y condiciones del Suplemento y el Título correspondientes.
“Emisor”	Significa, la Fiduciaria.
“Estados Unidos”	Significa, Estados Unidos de América.
“Evento de Afectación del Negocio”	Significa que se susciten, por cualquier razón, cualquiera de los siguientes eventos: <p>(i) que Interjet pierda la posesión u operación de más del 50% de su flota aérea por cualquier motivo;</p> <p>(ii) que a Interjet se le revoquen o se suspenda la concesión, licencias, permisos o autorizaciones gubernamentales (incluyendo aquellas emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México) requeridas conforme a la legislación y reglamentación aplicable para que Interjet desarrolle su Negocio Principal, en el entendido que no se considerará un Evento de Afectación del Negocio la pérdida de la operación de cualquier ruta anteriormente perteneciente a Grupo Mexicana y que Interjet haya adquirido de manera temporal;</p> <p>(iii) que en cualquier momento, no se encuentren afectos al Fideicomiso Derechos de Cobro respecto de Contratos de Tarjetas de Crédito de las mismas o más Marcas que aquellas previstas en los Contratos de Tarjeta de Crédito vigentes en la Fecha de Cierre Inicial (salvo que alguna Marca haya dejado de operar en general o en el sector en el que opera Interjet) o, en el caso que no se encuentren afectos al Patrimonio del Fideicomiso Derechos de Cobro respecto de Contratos de Tarjeta de Crédito que representen, en cualquier periodo mensual, respecto de la totalidad de los Derechos de Cobro derivados de Contratos de Tarjeta de Crédito suscritos por Interjet más del 60% (sesenta por ciento) de las ventas totales de Interjet; y</p> <p>(iv) cualquier cambio o modificación significativo en los procesos o políticas de venta de Boletos o prestación de Servicios por parte de Interjet que razonablemente pudiera esperarse que afectaría el monto a recibir como resultado de ventas con Tarjetas de Crédito de Interjet; y</p>
“Evento de Amortización Anticipada”	Significa, respecto de cualquier Serie, cada evento, en su caso, especificado en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente como un Evento de Amortización Anticipada para dicha Serie, o un Evento de Amortización Anticipada del Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Fideicomiso.
“Evento de Calificación Crediticia”	Significa, que la calificación crediticia quirografaria de Interjet sea menor a BBB en la escala de calificaciones crediticias local otorgada por HR Ratings o, en el caso que Interjet deje de ser calificado por dicha agencia calificadora pero sea calificado por otra agencia calificadora debidamente autorizada para operar en México, tenga una calificación crediticia menor al equivalente de dicha otra

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
	agencia calificadora, o que Interjet no cuente con calificación crediticia alguna.
“Eventos de Insolvencia”	Significa, respecto de cualquier Persona, (a) la realización de una cesión general de sus activos para el beneficio de sus acreedores, (b) la presentación hecha por dicha Persona de una solicitud para ser declarado en insolvencia o concurso mercantil, (c) ser declarado en insolvencia o concurso mercantil, o haberse dictado una orden en contra de dicha Persona otorgándole beneficios de liberación o suspensión de pagos en cualquier proceso de insolvencia o concurso mercantil, (d) la presentación hecha por dicha Persona de una solicitud de liquidación, disolución o cualquier recurso similar conforme a cualquier ley o reglamento, (e) la solicitud, el consentimiento o la aceptación del nombramiento de un visitador, conciliador, síndico, liquidador o funcionario similar de dicha Persona o de todos o parte de los activos significativos de dicha Persona, (f) que cualquier proceso presentado en su contra por cualquier tercero que tenga como objeto: (i) la declaración en insolvencia o concurso mercantil o la liberación o suspensión de pagos, (ii) la liquidación, disolución u otra determinación similar conforme a cualquier ley o reglamento, o (iii) el nombramiento de un visitador, conciliador, síndico, liquidador o funcionario similar de dicha Persona o de todos o una parte de los activos de dicha Persona, y el cual no sea desechado o suspendido dentro de los 60 días siguientes a su inicio o que dicha Persona presente una contestación u otra promoción admitiendo o absteniéndose de apelar los argumentos principales de dicha demanda, o (g) el incumplimiento generalizado de pago de las deudas de dicha Persona cuando dichas deudas sean exigibles.
“Evento de Terminación del Administrador”	Tiene el significado que se le atribuye en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.2 Contrato de Administración—Renuncia y Terminación del Administrador” del presente Prospecto.
“Experto Independiente”	Significa, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. conforme a los términos del Contrato con el Experto Independiente y en el caso de renuncia o remoción de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., la Persona que sea designada por Interjet con el consentimiento de los Representantes Comunes.
“Factor de Ocupación”	Significa, el porcentaje de capacidad de asientos de una aeronave que efectivamente utilizado, calculado al dividir el índice RPK entre la razón ASK.
“Factores de Riesgo”	Significa, todos y cada uno de los supuestos identificados con tal carácter bajo la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO” de este Prospecto y, la o las correlativas del Suplemento correspondiente, mismos que deberán ser minuciosamente analizados por los potenciales tenedores antes de invertir en los Certificados.
“Fecha de Cierre”	Significa, respecto de cualquier Serie, la fecha de cierre especificada en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Fecha de Cierre Inicial”	Significa, el 6 de diciembre de 2012.
“Fecha de Corte”	Significa, respecto de los Contratos de Tarjetas de Crédito vigentes a la Fecha de Cierre Inicial y los Derechos de Cobro respectivos, la Fecha de Cierre Inicial y, tratándose de cualquier convenio, contrato, instrumento o documento

<b><i>Término</i></b>	<b><i>Definición</i></b>
	que los reemplace total o parcialmente, la fecha de celebración de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito.
“Fecha de Distribución”	Significa, respecto de cualquier Serie, la fecha especificada en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Fecha de Emisión”	Significa, la fecha en que efectivamente sean emitidos y/o colocados, según sea el caso, los Certificados correspondientes a la Emisión de que se trate.
“Fecha de Terminación de la Serie”	Significa, respecto de cualquier Serie de Valores, la fecha de terminación especificada en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo y en el Título correspondiente.
“Fideicomiso”	Significa, el fideicomiso creado conforme al Contrato de Fideicomiso.
“Fideicomiso Nafin”	Significa, el Contrato de fideicomiso de fecha 18 de agosto de 2009, celebrado entre Interjet y Nafin, mismo que sirvió como fuente de pago del Contrato de Crédito Bancomext.
“Fideicomitente”	Significa, ABC Aerolíneas, S.A. de C.V., según se establece en el Fideicomiso.
“Fiduciaria”	Significa, Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, o la Persona que lo sustituya en tal carácter, conforme al Fideicomiso.
“Gastos de Emisión”	Significa, cualquier costo o gasto incurrido o que deba incurrirse como consecuencia de la emisión y oferta de los Valores incluyendo honorarios, comisiones, costos y gastos de cualquier Intermediario Colocador, cualquier Representante Común, la Fiduciaria, las Agencias Calificadoras, la BMV u otras bolsas de valores, Indeval o cualquier otro depositario o agencia de compensación de valores, abogados de Interjet y otros terceros y cualesquiera pagos necesarios para obtener los permisos gubernamentales requeridos.
“Gastos de la Operación del Fideicomiso”	Significa, cualquier costo o gasto incurrido o que deba incurrirse como consecuencia de o en relación con las operaciones previstas en el Fideicomiso y cualquier otro Documento de la Operación y que se encuentren previstos o autorizados en dichos documentos (excluyendo cualquier Gasto de Emisión y cualquier Gasto de la Operación de la Serie), incluyendo honorarios, comisiones, costos y gastos de (a) la Fiduciaria, (b) el Experto Independiente, (c) cualquier Administrador Sustituto, (d) cualquier Persona que preste servicios a la Fiduciaria respecto del Fideicomiso y los Documentos de la Operación o con quien la Fiduciaria contrate (incluyendo auditores externos) y que no sean atribuibles a una Serie de Valores en particular, y (e) que el Administrador le notifique por escrito a la Fiduciaria deben considerarse como tal al no estar relacionados única y específicamente con una Serie de Valores.
“Gastos de la Operación de la Serie”	Significa cualquier costo o gasto incurrido o que deba incurrirse como consecuencia de o en relación con las operaciones previstas en el Fideicomiso y cualquier otro Documento de la Operación respecto de una Serie de Valores en particular y que se encuentren previstos o autorizados en dichos documentos (excluyendo cualquier Gasto de Emisión y cualquier Gasto de la Operación del Fideicomiso), incluyendo honorarios, comisiones, costos y gastos (a) del

<b>Término</b>	<b>Definición</b>
	Representante Común de dicha Serie de Valores, (b) de cualquier Persona que preste servicios a la Fiduciaria respecto del Fideicomiso y los Documentos de la Operación o con quien la Fiduciaria contrate y que sean atribuibles a una Serie de Valores en particular, (c) que se especifiquen como tal en un Anexo de Términos y Condiciones, y (d) que el Administrador le notifique por escrito a la Fiduciaria deben considerarse como tal al estar relacionados única y específicamente con una Serie de Valores.
“Gravamen”	Significa cualquier hipoteca, prenda, fideicomiso de garantía, cesión, embargo, gravamen (resultado de una disposición legal o de otra manera), preferencia, prelación u otro contrato de garantía o arreglo preferencial de cualquier tipo o naturaleza, excluyendo cualquier operación realizada de conformidad con el Fideicomiso u otro Documento de la Operación.
“Grupo Aeroméxico”	Significa, el grupo compuesto por Aerovías de México, S.A. de C.V., bajo el nombre comercial de “Aeroméxico”, Aerolitoral, S.A. de C.V., bajo el nombre comercial de “Aeroméxico Connect” y Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento, S.A. de C.V. bajo el nombre comercial de “Aeroméxico Travel”.
“Grupo Mexicana”	Significa, el grupo compuesto por Mexicana, Mexicana Click y Mexicana Link.
“H.R. Ratings”	Significa, H.R. Ratings, S.A. de C.V.
“Horas Calzo”	Significa, el tiempo transcurrido entre el momento que una aeronave abandona la puerta de salida, hasta el momento de su arribo a la puerta del aeropuerto de destino.
“Horas Vuelo”	Significa, el tiempo transcurrido entre el momento que una aeronave despegue, hasta el momento de su aterrizaje.
“Indeval”	Significa, S. D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“IFRS”	Significa, las normas internacionales de información financiera ( <i>International Financial Reporting Standards</i> , por sus siglas en inglés) vigentes a la fecha y emitidas por la institución denominada <i>International Accounting Standards Board</i> o <i>IASB</i> , por sus siglas en inglés.
“Institución Calificada”	Significa, cualquier institución financiera constituida conforme a las leyes de México con una calificación crediticia de “mxAA” o mayor otorgada por Standard & Poor’s, o “MX-1” o mayor otorgada por Moody’s o la calificación equivalente en la escala de otras agencias calificadoras de valores.
“Interjet”	Significa, ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
“Intermediario Colocador”	Significa, Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, o la o las Personas que sean designadas para fungir con tal carácter, respecto de la Emisión de que se trate.

<b>Término</b>	<b>Definición</b>
“Inversiones Permitidas”	Significa, inversiones en cualquiera de los siguientes valores: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) valores denominados en Pesos o unidades de inversión emitidos o garantizados por el gobierno federal de México.</li> <li>(b) reportos sobre los valores descritos en el inciso (a) anterior;</li> <li>(c) depósitos a la vista con Instituciones Calificadas;</li> <li>(d) certificados de depósito denominados en Pesos emitidos por Instituciones Calificadas; y</li> <li>(e) cualquier otra inversión para la cual el Administrador ha proveído a la Fiduciaria con Confirmaciones de las Agencias Calificadoras o, en el caso que conforme a los procedimientos de cualquier Agencia Calificadora la emisión de una Confirmación de la Agencia Calificadora no sea posible, dicha Agencia Calificadora deberá de haber confirmado o ratificado de cualquier manera la calificación de la Serie en Circulación respectiva, respecto de dicha acción.</li> </ul>
“Inversionistas Extranjeros”	Significa, las Personas físicas y/o morales de nacionalidad distinta a la mexicana y las sociedades mexicanas que califiquen como inversionistas extranjeros en términos de la LIE y el Reglamento de la LIE.
“Inversionistas Mexicanos”	Significa, las Personas físicas de nacionalidad mexicana y las sociedades o Personas morales mexicanas que califiquen como inversionistas mexicanos en términos de la LIE y el Reglamento de la LIE.
“IAL”	Significa, Inter-Jet Airlines Limited.
“ICAO”	Significa, Organización de Aviación Civil Internacional, ( <i>International Civil Aviation Organization</i> , por sus siglas en inglés).
“INPC”	Significa, el Índice Nacional de Precios al Consumidor, publicado por el Banco de México o cualquier índice que lo sustituya
“IVA”	Significa, Impuesto al Valor Agregado.
“LGTOC”	Significa, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
“LIE”	Significa, la Ley de Inversión Extranjera.
“LMV”	Significa, la Ley del Mercado de Valores.
“Magnicharters”	Significa, Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V., la cual opera bajo el nombre comercial de “Magnicharters”.
“Marcas American Express”	Significa, conjuntamente, la marca “American Express” y cualquier otra marca propiedad de American Express que ampare, entre otras cosas, tarjetas de crédito, tarjetas de débito o cualquier otro tipo de instrumentos de crédito o financieros.

<b><i>Término</i></b>	<b><i>Definición</i></b>
“Marcas MasterCard”	Significa, conjuntamente, la marca “MasterCard”, la marca “Maestro”, la marca “Cirrus” y cualquier otra marca propiedad de MasterCard que ampare, entre otras cosas, tarjetas de crédito, tarjetas de débito o cualquier otro tipo de instrumentos de crédito o financieros.
“Marcas Visa”	Significa, conjuntamente, la marca “Visa” y cualquier otra marca propiedad de Visa que ampare, entre otras cosas, tarjetas de crédito, tarjetas de débito o cualquier otro tipo de instrumentos de crédito o financieros.
“MasterCard”	Significa, MasterCard Worldwide y cualquiera de sus subsidiarias o afiliadas.
“México”	Significa, los Estados Unidos Mexicanos.
“Monto de Gastos Operativos Básicos”	Significa, (i) la cantidad mensual de \$274,000,000.00 (doscientos setenta y cuatro millones de Pesos 00/100 M.N.), para cada mes durante el periodo de 12 meses contados a partir de la Fecha de Cierre Inicial; y (ii) subsecuentemente, aquella cantidad mensual determinada de conformidad con el procedimiento de presupuesto descrito en la Cláusula Trigésima Primera del Contrato de Fideicomiso.
“Monto de Gastos Operativos Generales”	Significa, (i) la cantidad mensual de \$549,360,000.00 (quinientos cuarenta y nueve millones trescientos sesenta mil Pesos 00/100 M.N.), para cada mes durante el periodo de 12 meses contados a partir de la Fecha de Cierre Inicial; y (ii) subsecuentemente, aquella cantidad mensual determinada de conformidad con el procedimiento de presupuesto descrito en la Cláusula Trigésima Primera del Contrato de Fideicomiso.
“Nafin”	Significa, Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria.
“Negocio Principal”	Significa la prestación de servicios públicos de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, equipajes, correspondencia y paquetería.
“NIF”	Significa, las normas de información financiera mexicanas vigentes a la fecha y emitidas por la institución denominada Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera A.C.
“Pagos de Intereses”	Significa, respecto de cada Serie de Valores, cualquier pago de intereses que deba realizarse según se establezca en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo y en el Título Correspondiente.
“Pagos de Principal Objetivo”	Significa, respecto de cada Serie de Valores, cualquier pago de principal esperado (más no obligatorio) que puede realizarse según se establezca en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Pasivos Existentes”	Significa, el monto total de principal, intereses y cualquier otra cantidad adeudada por Interjet al amparo del Contrato de Crédito Bancomext, así como aquellos pasivos financieros descritos en el Anexo B del Contrato de Fideicomiso.
“Patrimonio del Fideicomiso”	Significa, todos los bienes y derechos cedidos al Fideicomiso o que de cualquier otra manera sean propiedad de la Fiduciaria (para beneficio del

<b><i>Término</i></b>	<b><i>Definición</i></b>
	Fideicomiso), según se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Patrimonio del Fideicomiso” del presente Prospecto.
“PEMEX”	Significa, Petróleos Mexicanos, entidad paraestatal del Gobierno Mexicano.
“Periodo de Cobranza”	Significa, cada mes calendario comenzado en la Fecha de Cierre Inicial. Para cualquier Fecha de Distribución, el Periodo de Cobranza respectivo significa el mes calendario inmediato anterior a dicha Fecha de Distribución.
“Periodo de Reestricción de Prepago”	Tiene el significado que se le atribuye, respecto de cada Serie, en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Periodo Mensual”	Significa, para cada Fecha de Distribución, el mes calendario inmediato anterior, salvo que se defina de forma diferente en cualquier Anexo de Términos y Condiciones.
“Persona”	Significa, cualquier persona física o persona moral incluyendo cualquier sociedad, asociación, entidad gubernamental u otra entidad de naturaleza similar o cualquier fiduciario actuando en nombre de un fideicomiso.
“Persona Responsable”	significa, <p>(a) para Interjet y el Administrador, cualquier Persona designada en un certificado entregado por Interjet o el Administrador o cualquier otra notificación firmada por un funcionario de Interjet o el Administrador autorizado para actuar por Interjet o el Administrador, cuyo certificado u otra notificación ha sido enviada a la Fiduciaria y la cual puede ser modificada de tiempo en tiempo mediante la entrega de un certificado o notificación actualizada; y</p> <p>(b) respecto de la Fiduciaria, cualquier funcionario o empleado dentro de su área fiduciaria.</p>
“Pesos, pesos, Ps. o \$”	Significa, pesos, moneda de curso legal en México.
“PIB”	Significa, Producto Interno Bruto, utilizado para medir el valor monetario de la producción de bienes y servicios finales de un país durante un año, o el periodo de tiempo que se establezca.
“Porcentaje de Asignación”	Tiene el significado que se le atribuye, respecto de cualquier Serie, con relación a la Cobranza Disponible, en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Procesador de Tarjetas de Crédito”	Significan, cada uno de Banorte y American Express y, en el caso que los Contratos de Tarjetas de Crédito vigentes sean reemplazados total o parcialmente, las Personas con las que Interjet suscriba los Contratos de Tarjetas de Crédito que los reemplacen.
“Producto Neto de la Colocación”	Significa, la cantidad que resulte de restar al producto de la Colocación de que se trate los Gastos de Emisión, impuestos y cargas aplicables.

<i><b>Término</b></i>	<i><b>Definición</b></i>
“Programa”	Significa, el programa para la emisión de Certificados Bursátiles descrito en el presente Prospecto.
“Prospecto”	Significa, el presente prospecto de colocación y sus anexos.
“Proveedor de Apoyo de Crédito”	Significa, la Persona o las Personas que proporcionen cualquier Apoyo de Crédito.
“Razón de Cobertura de Deuda”	Significa, para cualquier fecha de determinación, la razón que guarda (i)(a) la suma de Cobranza total recibida por la Fiduciaria durante el periodo de 6 meses calendario inmediato anterior a la fecha de determinación (incluyendo cualesquiera cantidades reservadas en cualquier Cuenta del Fideicomiso), (b) menos aquel Monto de Gastos Operativos Básicos o Monto de Gastos Operativos Generales pagadero a Interjet en cualquier día de dicho Periodo Semestral, sobre (ii) la suma de los Pagos de Intereses y los Pagos de Principal Objetivo pagaderos respecto de todas las Series de Valores en circulación durante el periodo de 6 meses contados a partir (e incluyendo) dicha fecha de determinación.
“Reporte Mensual”	Tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.2 Contrato de Administración—Obligaciones de Reportar del Administrador” del presente Prospecto.
“Representante Común”	Significa, The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, o el representante común de los Tenedores que se designe para cada Serie de Valores, conforme a las disposiciones legales aplicables.
“RNV”	Significa, el Registro Nacional de Valores de la CNBV.
“RPK”	Significa, el número de pasajeros transportados por kilómetro, representando el número de kilómetros volados de los pasajeros que pagaron boleto.
“Saldo de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso”	Significa, respecto de cualquier fecha, el saldo que mantenga la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso en dicha Fecha.
“Saldo de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie”	Significa, respecto de cualquier fecha y cada Serie de Valores, el saldo que mantenga la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie respectiva en dicha fecha, incluyendo, para dichos efectos, en el caso que se permita conforme al Anexo de Términos y Condiciones respectivo, el valor de las Cartas de Crédito para la Reserva de Deuda vigentes que se hayan contratado al efecto.
“Saldo de los Valores”	Significa, respecto de cualquier fecha, el saldo que mantenga la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda en dicha fecha, incluyendo, para dichos efectos, el valor de las Cartas de Crédito para la Reserva de Deuda vigentes que se hayan contratado al efecto.

<b><i>Término</i></b>	<b><i>Definición</i></b>
“Saldo Requerido de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso”	Significa una cantidad equivalente a aquella cantidad que sea necesaria (considerando cualesquiera cantidades que se mantengan en depósito en dicha fecha en la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso) para pagar todos los Gastos de la Operación del Fideicomiso hasta la Fecha de Terminación de cada una de las Series de Valores en Circulación.
“Saldo Requerido de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie”	Tiene, respecto de cada Serie de Valores, el significado que se le atribuye en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Serie” o “Series”	Significa, cualquier serie de Valores, la cual podrá incluir dentro de dicha Serie a una Clase o Clases de Valores subordinados a otra Clase o Clases de Valores.
“Servicios”	Significan, servicios de carga de mercancías y vuelos de fletamano, servicios de mantenimiento y capacitación a terceros, cambios en reservaciones, venta de seguros de viaje a pasajeros y publicidad a bordo.
“SHCP”	Significa, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“Slot”	Significa, el horario autorizado para que una aerolínea despegue o aterrice en aeropuertos específicos.
“Superjet”	Significa, Superjet International S.p.a., consorcio europeo constructor de aeronaves.
“Suplemento”	Significa, el documento de oferta de valores relativo a cada una de las Emisiones en los términos del Programa debidamente autorizado por la CNBV y que contendrá las características particulares de cada Emisión previstas en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.
“Tarjetas de Crédito”	Significa, los instrumentos de pago emitidos por distintas instituciones financieras nacionales o extranjeras bajo alguna de las Marcas American Express, Marcas MasterCard o de las Marcas Visa, y que puedan utilizarse para adquirir y pagar Boletos y Servicios al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito.
“Tenedores”	Significa, las Personas que en cualquier momento sean propietarias o titulares de los Valores (incluyendo, en su caso, los Certificados).
“Título”	Significa, cada uno de los títulos que documente los Valores objeto de emisión al amparo del Fideicomiso, incluyendo los Certificados que se emitan al amparo del Programa, en el que se establezcan las características, los términos y condiciones de dichos Valores, incluyendo los señalados en el Artículo 64 la LMV.
“TLCAN”	Significa, Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
“TSA”	Significa, la autoridad en Estados Unidos encargada de, entre otras cuestiones, la protección y seguridad de los sistemas de transportación en Estados Unidos ( <i>Transportation Security Administration</i> , por sus siglas en inglés).

<b><i>Término</i></b>	<b><i>Definición</i></b>
“UDI” o “UDIs”	Significa, la unidad de inversión cuyo valor publica Banco de México en el Diario Oficial de la Federación.
“FAA”	Significa, la autoridad en Estados Unidos encargada de, entre otras cuestiones, la regulación y supervisión del tráfico aéreo en los Estados Unidos, ( <i>United States Federal Aviation Administration</i> , por sus siglas en inglés).
“Valores”	Significa cualesquiera certificados bursátiles fiduciarios emitidos por la Fiduciaria al amparo del Contrato de Fideicomiso.
“Visa”	Significa, Visa Inc. y cualquiera de sus subsidiarias o afiliadas.
“VivaAerobus”	Significa, Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., que opera bajo el nombre comercial de “VivaAerobus,”
“Volaris”	Significa, Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., que opera bajo el nombre comercial de “Volaris”.
“Yields”	Significa, el indicador que calcula el monto facturado al Cliente por una aerolínea, por cada kilómetro que vuela dicho Cliente.

## 1.2 RESUMEN EJECUTIVO

*A continuación se incluye un resumen de la información general contenida en este Prospecto. Dicho resumen no pretende contener toda la información que pueda ser relevante para tomar decisiones de inversión sobre los Certificados. Por lo tanto, el público inversionista deberá leer todo el Prospecto, incluyendo la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO”, mismos que deberán ser leídos en forma minuciosa por los futuros inversionistas con el fin de tener conocimiento preciso de los posibles eventos que pudieran tener un efecto adverso sobre los Certificados.*

*Las declaraciones en este Prospecto sobre las expectativas, intenciones, planes y consideraciones del Fideicomitente y de la Fiduciaria, sobre sus operaciones futuras, planes de expansión, requerimientos futuros de capital y la satisfacción de los mismos, son declaraciones que dependen de eventos y riesgos que se encuentran fuera de control del Fideicomitente, la Fiduciaria y/o sus Afiliadas. Los resultados y avances reales pueden diferir de los expresados o referidos por dichas declaraciones debido a varios factores, incluyendo los mencionados en el contexto de las mismas o en la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO”.*

### 1.2.1 El Programa

El Fideicomitente y la Fiduciaria han creado el Programa como parte de un sistema de financiamiento bursátil, que contempla Emisiones de Certificados Bursátiles y otros Valores, cuya fuente de pago principal será la Cobranza de los Derechos de Cobro que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso y, en su caso, recursos derivados de cualquier Apoyo de Crédito. La Fiduciaria, a solicitud del Fideicomitente, podrá realizar más de una Emisión al amparo del Programa. Cada Emisión y los Certificados correspondientes tendrán sus propias características, mismas que serán determinadas por el Fideicomitente y establecidas en el Anexo de Términos y Condiciones que suscriban el Fideicomitente, la Fiduciaria, el Administrador y, en su caso, el Representante Común y en el Título correspondiente.

#### El Patrimonio del Fideicomiso y los Derechos de Cobro

Todas las Emisiones que se realicen al amparo del Programa se realizarán al amparo del Fideicomiso. El Patrimonio del Fideicomiso estará integrado principalmente por los Derechos de Cobro aportados al mismo y la Cobranza de dichos Derechos de Cobro. El Fideicomiso recibirá los Derechos de Cobro del Fideicomitente, mediante la celebración y perfeccionamiento de uno o más Contratos de Cesión. Dichos Derechos de Cobro, en su conjunto, respaldarán todas las Emisiones de Certificados realizadas al amparo del Programa y cualesquiera otros Valores emitidos por la Fiduciaria. Los Valores no estarán respaldados por Derechos de Cobro específicos, sino que tendrán el derecho de participar en el Patrimonio del Fideicomiso conforme a las reglas que se establezcan en el Fideicomiso y en el respectivo Anexo de Términos y Condiciones y que se dan a conocer en este Prospecto y en el Suplemento correspondiente. Para una descripción más detallada de los principios generales del funcionamiento del Fideicomiso, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso” del presente Prospecto.

Conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso y cualquier Contrato de Cesión, la Fiduciaria adquirirá los Derechos de Cobro que adquiere el Fideicomiso son aquellos existentes a la fecha de corte respectiva, que será respecto de los Contratos de Tarjetas de Crédito vigentes a la Fecha de Cierre Inicial y los Derechos de Cobro respectivos, la Fecha de Cierre Inicial y, tratándose de cualquier convenio, contrato, instrumento o documento que los reemplace total o parcialmente, la fecha de celebración de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito.

El Fideicomiso incluye disposiciones conforme a las cuales la Cobranza (y demás cantidades integrantes del Patrimonio del Fideicomiso) será canalizada a realizar los pagos de los Certificados y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso y el Certificado Interjet.

Los Derechos de Cobro consisten en obligaciones de pago a cargo de los Procesadores de Tarjetas de Crédito, derivadas de la liquidación operaciones de venta de Boletos y prestación de Servicios ofrecidos por Interjet y pagados con las Tarjetas de Crédito. Dichos Derechos de Cobro se generan al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito. Como tal, la existencia y suficiencia de los Derechos de Cobro depende de la continuidad del negocio de Interjet. En la medida que Interjet continúe desarrollando su negocio y vendiendo Boletos y prestando Servicios seguirán existiendo Derechos de Cobro. Para una descripción del negocio de Interjet, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE” del presente Prospecto.

Los Contratos de Tarjeta de Crédito abarcan la totalidad de los derechos de Interjet de recibir pagos por ventas de Boletos y Servicios realizadas en México y pagadas con las Tarjetas de Crédito. Dichos Contratos de Tarjetas de Crédito no abarcan ventas realizadas con residentes en el extranjero.

Los Contratos de Tarjeta de Crédito se celebraron por Interjet con Banorte respecto de la utilización de las Tarjetas de Crédito de las Marcas MasterCard y las Marcas Visa y con American Express respecto del uso de las Tarjetas de Crédito de las Marcas American Express, en ambos casos, a efecto de que los Clientes de Interjet puedan adquirir y pagar Boletos y Servicios.

Al 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, los Derechos de Cobro representaron el 70.2%, 73.8% y 73.1%, respectivamente, de los ingresos de operación totales de Interjet. De igual forma, al 30 de junio de 2012 y 2011, dichos Derechos de Cobro representaron el 73.3% y 71.4%, respectivamente de los ingresos de operación totales de Interjet.

Las siguientes tablas establecen una descripción sobre el comportamiento de los Derechos de Cobro correspondientes al Contrato de Afiliación Comercio Electrónico de fecha 22 de octubre de 2005, celebrado entre Interjet y Banorte, durante cada ejercicio de 2007 a 2011 y por los primeros 6 meses de 2012. Dichas tablas incluyen la información correspondiente a las cantidades debidas y pagadas por Banorte en favor de Interjet al amparo de dicho Contrato de Crédito, así como las cantidades que corresponden a la comisión cobrada por Banorte:

<b>2007</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 1,197,573,096.00</b>	<b>\$ 23,951,461.92</b>	<b>\$ 3,592,719.29</b>	<b>\$ 1,170,028,914.79</b>
<b>2008</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 1,772,766,086.00</b>	<b>\$ 35,455,321.72</b>	<b>\$ 5,318,298.26</b>	<b>\$ 1,731,992,466.02</b>
<b>2009</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 2,467,890,312.50</b>	<b>\$ 49,357,806.25</b>	<b>\$ 7,403,670.94</b>	<b>\$ 2,411,128,835.31</b>
<b>2010</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 3,634,026,251.00</b>	<b>\$ 72,680,525.02</b>	<b>\$ 11,628,884.00</b>	<b>\$ 3,549,716,841.98</b>
<b>2011</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 4,659,697,801.00</b>	<b>\$ 93,193,956.02</b>	<b>\$ 14,911,032.96</b>	<b>\$ 4,551,592,812.02</b>
<b>2012 (Enero-Junio)</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 2,212,579,170.46</b>	<b>\$ 44,251,583.41</b>	<b>\$ 7,080,253.35</b>	<b>\$ 2,161,247,333.71</b>

Las siguientes tablas establecen una descripción sobre el comportamiento de los Derechos de Cobro correspondientes al contrato denominado “Terms and Conditions for Worldwide Acceptance of the American Express Card by Airlines” de fecha 2 de septiembre de 2005, celebrado entre Interjet y American Express, para los ejercicios de 2007 a 2011 y los primeros 6 meses de 2012. Dichas tablas incluyen la información correspondiente a las cantidades debidas y pagadas por American Express en favor de Interjet al amparo de dicho Contrato de Crédito, así como las cantidades que corresponden a la comisión cobrada por American Express:

<b>2007</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 699,958,337.27</b>	<b>\$ 25,997,289.05</b>	<b>\$ 3,899,593.36</b>	<b>\$ 670,061,454.86</b>

<b>2008</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 904,143,852.40</b>	<b>\$ 29,920,574.16</b>	<b>\$ 4,488,086.12</b>	<b>\$ 869,735,192.12</b>

<b>2009</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 1,317,009,174.60</b>	<b>\$ 46,992,271.86</b>	<b>\$ 7,048,840.78</b>	<b>\$ 1,262,968,061.96</b>

<b>2010</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 2,000,644,660.49</b>	<b>\$ 72,179,310.70</b>	<b>\$ 11,548,689.71</b>	<b>\$ 1,916,916,660.08</b>

<b>2011</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 3,449,369,908.44</b>	<b>\$ 124,074,460.11</b>	<b>\$ 19,851,913.62</b>	<b>\$ 3,305,443,534.71</b>

<b>2012 (Enero – Junio)</b>			
<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
<b>\$ 1,973,369,065.70</b>	<b>\$ 70,618,737.38</b>	<b>\$ 11,298,997.98</b>	<b>\$ 1,891,451,330.34</b>

Para una descripción mas detallada de los Derechos de Cobro, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.1 Descripción de los Derechos de Cobro fideicomitados” del presente Prospecto.

#### Los Certificados y los Valores

Cada Emisión que se realice al amparo del Programa contemplará la emisión de Certificados que podrán ser de una o más Series o Clases, cada una con sus características propias, las cuales podrán tener distintos grados de prelación entre sí. Dichas características se determinarán en el Anexo de Términos y Condiciones y Títulos respectivos y se describirán en el Suplemento correspondiente.

El Fideicomiso contempla la posibilidad de que la Fiduciaria realice emisiones de otros Valores que podrán ser objeto de oferta pública. Dichos Valores, en la medida que no califiquen como Certificados, no serán emitidos al amparo del Programa.

Adicionalmente a los Certificados y a los demás Valores emitidos por la Fiduciaria, la Fiduciaria suscribirá y entregará a Interjet el Certificado Interjet, el cual otorgará a Interjet, aquellos derechos que se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—El Certificado Interjet”.

### Administración de los Derechos de Cobro

La Fiduciaria celebrará un Contrato de Administración con el Administrador. Dicho Contrato de Administración versará sobre los servicios de Cobranza, entre otros, a ser prestados por el Administración con relación al conjunto de Derechos de Cobro que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso. Conforme a los términos de dicho Contrato de Administración, el Administrador administrará y gestionará la Cobranza de los Derechos de Cobro y actuará como depositario de los Documentos de los Derechos de Cobro y, en ciertos casos, la Cobranza. Para una descripción de dicho Contrato de Administración, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.2 Contrato de Administración”.

### Apoyos de Crédito

Cada Emisión podrá contar con Apoyos de Crédito. Los Apoyos de Crédito pueden consistir en cualquier garantía, seguro, carta de crédito, instrumento financiero derivado u otros arreglos similares (incluyendo instrumentos conocidos como *swaps* y *caps*). Dichos Apoyos de Crédito podrán contratarse a favor de la Fiduciaria o de los Tenedores.

### El Flujo de los Fondos

El esquema de bursatilización previsto en el presente Prospecto implica que la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro y los demás recursos del Fideicomiso que conforme al mismo deban destinarse a dicho fin, se distribuya entre las distintas Series para realizar pagos de intereses, principal y comisiones a los Tenedores y a Interjet como tenedor del Certificado Interjet, en los términos previstos en el Contrato de Fideicomiso y los diversos Anexos de Términos y Condiciones.

La participación de la Cobranza que corresponda a cada Serie será proporcional y se determinará con base en el Porcentaje de Asignación que le corresponda a cada Serie conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso.

En la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.1 DESCRIPCIÓN GENERAL—3.1.7 Diagramas de la Bursatilización” se presentan diagramas simplificados que muestran, a manera de ejemplo, el flujo de recursos que tendría el Fideicomiso antes y durante la vigencia de cualquier Emisión

## **1.2.2 Partes Involucradas en la Operación de Bursatilización**

### **1.2.2.1 La Fiduciaria**

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria actuará como fiduciaria en el Fideicomiso. Dicha actuación será únicamente en su carácter de fiduciaria del Fideicomiso y su responsabilidad se limitará a lo expresamente establecido en el Contrato de Fideicomiso sin comprometer sus recursos propios.

### **1.2.2.2 Interjet**

Interjet actuará como Fideicomitente al amparo del Programa. Para una descripción del negocio de Interjet, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE” del presente Prospecto. La función principal de Interjet como Fideicomitente es ceder Derechos de Cobro al Fideicomiso. Adicionalmente, Interjet ha asumido una serie de obligaciones de dar, hacer y no hacer en el Contrato de Fideicomiso.

### **1.2.2.3 El Administrador**

En tanto no sea sustituido, Interjet actuará como administrador de todos los Derechos de Cobro. Según se describe más adelante, las funciones principales del Administrador serán, entre otras, la realización de la Cobranza de los Derechos de Cobro y sus accesorios, mantener en depósito los Documentos de los Derechos de Cobro y, en ciertos casos, la Cobranza y la obligación de reportar a la Fiduciaria acerca de dicha Cobranza y otros aspectos relacionados con los Derechos de Cobro.

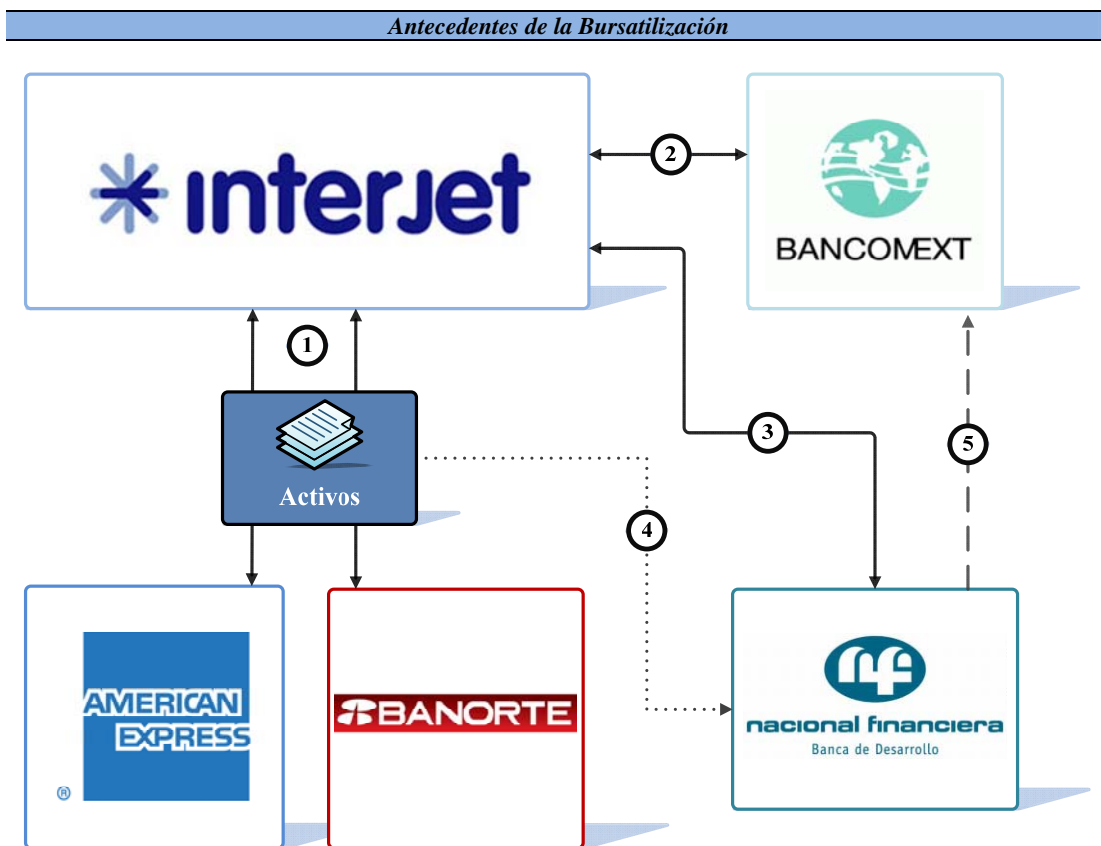
#### 1.2.2.4 El Proveedor de Apoyo de Crédito

Según se menciona con anterioridad, las Emisiones de Certificados Bursátiles que se realicen al amparo del presente Programa podrán contar con algún Apoyo de Crédito. En cualquier caso, las características de dicho Apoyo de Crédito y una descripción del Proveedor de Apoyo de Crédito se incluirán en el Suplemento respectivo.

#### 1.2.2.5 Otras Partes

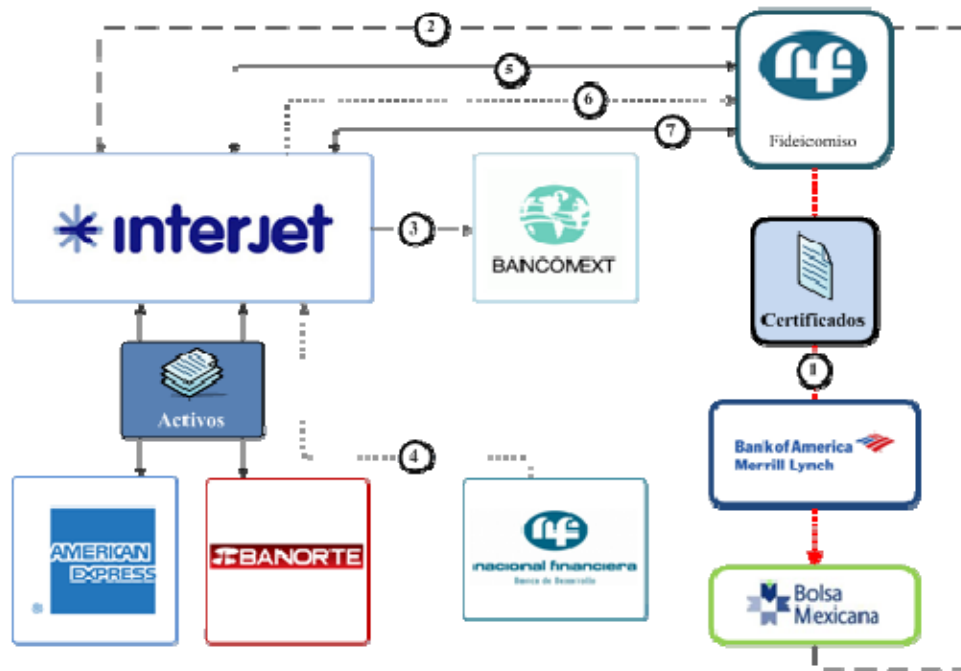
Además de las partes antes mencionadas, el Representante Común de cada Emisión tendrá aquellas responsabilidades que se establezcan en los títulos respectivos y que se señalen en el Suplemento correspondiente a cada Emisión.

### 1.2.3 Diagramas de la Operación



#### **Explicación:**

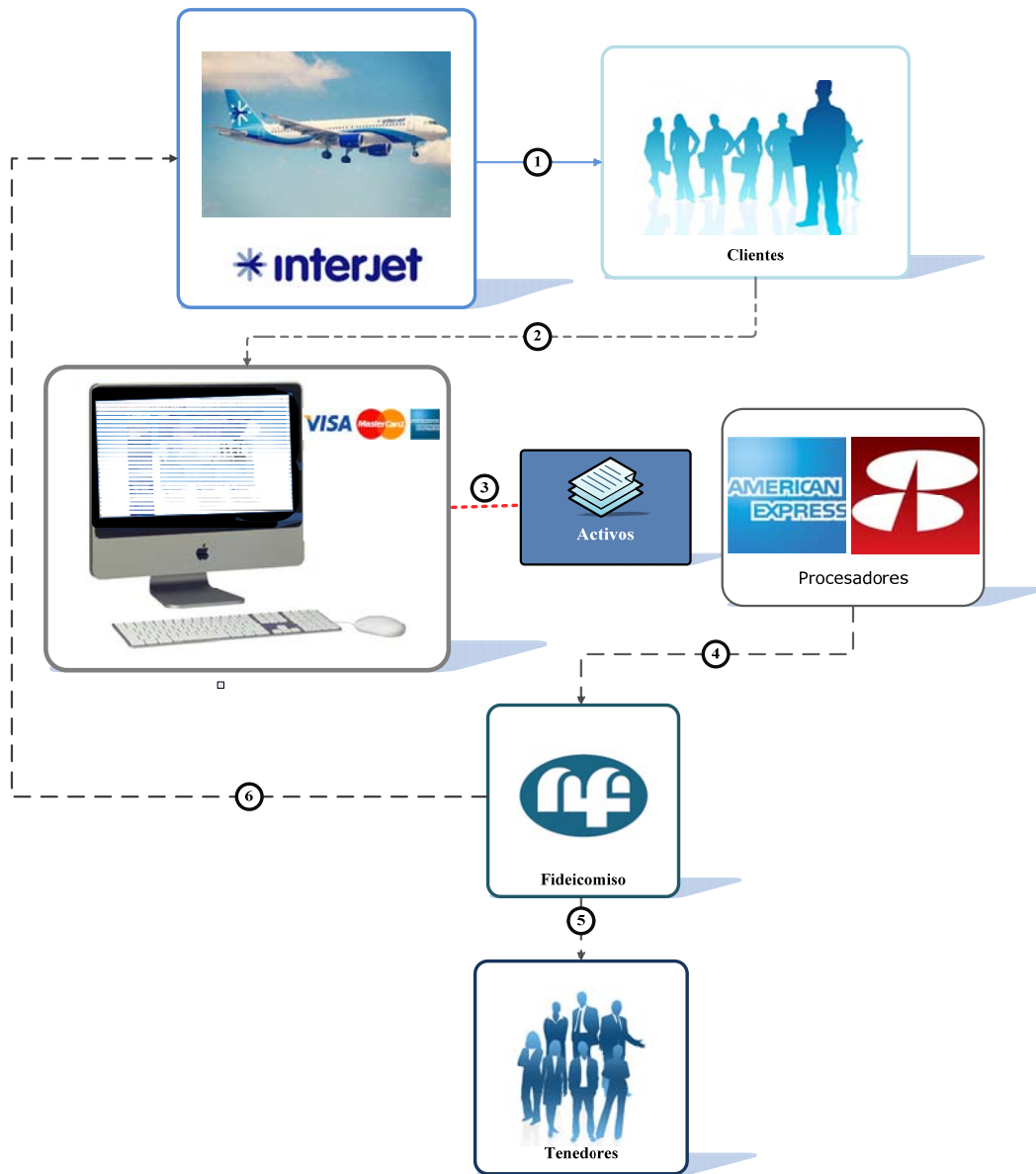
1. Interjet celebró los Contratos de Tarjetas de Crédito, por lo que tiene derecho a recibir el monto de la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro.
2. Interjet celebró el Contrato de Crédito Bancomext con Bancomext.
3. Interjet celebró el Fideicomiso Nafin con Nafin, a efecto de que éste sirviera como fuente de pago del Contrato de Crédito Bancomext.
4. Bajo los términos del Fideicomiso Nafin, Interjet cedió los Derechos de Cobro al Fideicomiso Nafin en beneficio de Bancomext.
5. El Fideicomiso Nafin realizaba los depósitos correspondientes a los pagos del Contrato de Crédito Bancomext.



**Explicación:**

1. El Fideicomiso emitirá los Certificados, mismos que serán colocados mediante oferta pública en el mercado de valores mexicano.
2. El producto de la Colocación (menos los Gastos de Emisión y cualquier deducción autorizada conforme al Fideicomiso) será aplicado por la Fiduciaria conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso.
3. Interjet sustituirá la fuente de pago de los Pasivos Existentes.
4. El Fideicomiso Nafin liberará los Derechos de Cobro en favor de Interjet. **Lo anterior, en el entendido que dicha liberación se llevará a cabo previo a: (a) la celebración del Contrato de Cesión, y (b) la fecha en que se lleve a cabo la primera Emisión de Certificados.**
5. Interjet celebrará el Contrato de Cesión con el Fideicomiso.
6. Bajo los términos del Contrato de Cesión, Interjet afectará los Derechos de Cobro al Fideicomiso.
7. Interjet y el Fideicomiso celebrarán el Contrato de Administración.

*Durante la vigencia de cada Emisión*



**Explicación:**

1. Interjet continuará ofreciendo Boletos y Servicios y continuará permitiendo el pago de dichos Boletos y Servicios a través del uso de las Tarjetas de Crédito.
2. Los Clientes, al adquirir Boletos y Servicios, realizarán pagos con las Tarjetas de Crédito.
3. Los Derechos de Cobro se generarán cada vez que se realicen dichos pagos con las Tarjetas de Crédito.
4. Los Procesadores de Tarjetas de Crédito entregarán al Fideicomiso la Cobranza de los Derechos de Cobro.
5. El Fideicomiso destinará la Cobranza al pago de gastos, la constitución de reservas y el pago de principal e intereses de los Certificados y demás conceptos previstos en el Fideicomiso.
6. El Fideicomiso liberará en favor de Interjet (en su carácter de tenedor del Certificado Interjet) el excedente del producto de los Derechos de Cobro, una vez que se hayan realizado los pagos de gastos, la constitución de reservas, el pago de principal e intereses en favor de los Tenedores de los Certificados y demás pagos previstos en el Fideicomiso y en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, en su caso.

#### **1.2.4 Información Financiera Seleccionada del Fideicomitente**

Según se indica con anterioridad, la existencia de los Derechos de Cobro y su suficiencia, dependerán del desempeño del negocio de Interjet. La siguiente sección presenta un resumen de la información financiera consolidada histórica de los datos de operación de Interjet para cada uno de los años especificados. Esta información coincide en su totalidad con la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.4 Información Financiera del Fideicomitente”, así como con los estados financieros incluidos en este Prospecto, debiendo ser leída en conjunto con todos ellos.

El estado de resultados, el balance general y otros datos financieros por cada uno de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 de Interjet se han derivado de los estados financieros consolidados de Interjet, incluidos en este Prospecto, mismos que han sido auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), de conformidad con las NIF.

El estado de resultados, balance general y otros datos financieros por los semestres que terminaron el 30 de junio 2012 y 2011 de Interjet se han derivado de los estados financieros consolidados intermedios (no auditados) de Interjet, y han sido preparados de conformidad con las IFRS.

*La información financiera correspondiente a los periodos de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las NIF, las cuales difieren de las IFRS. De conformidad con las Disposiciones, a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías que reporten su información financiera a través de la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011 y, por lo tanto, el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 será parte del periodo cubierto por los primeros estados financieros anuales de Interjet preparados de conformidad con IFRS. La información financiera al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las IFRS.*

Con efectos a partir del primero de enero de 2008, las NIF no obligan a Interjet a reconocer los efectos de la inflación en México. Como consecuencia, la información financiera en este Prospecto por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011 2010 y 2009, se presenta en términos nominales.

<b>Datos Históricos del Estado de Resultados</b>	<b><u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u></b>		<b><u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u></b>		
	<b><u>2012</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
	<b>(Históricos en millones de Ps.)</b>		<b>(Históricos en millones de Ps.)</b>		
<b>Ingresos de operación:</b>					
Pasajeros	4,287.9	3,477.7	7,792.9	4,808.9	3,327.4
Ingresos por servicios complementarios (1)	154.6	121.5	271.6	140.6	125.2
Carga	27.2	20.3	46.1	38.8	20.5
Otros(2)	<u>84.4</u>	<u>39.4</u>	<u>108.4</u>	<u>122.1</u>	<u>141.8</u>
<b>Ingresos de operación totales</b>	<b>4,554.1</b>	<b>3,659.0</b>	<b>8,219.1</b>	<b>5,110.4</b>	<b>3,614.9</b>
<b>Gastos de operación:</b>					
Turbosina	1,679.7	1,203.5	2,795.4	1,379.8	976.7
Provisión de mantenimiento y condiciones de retorno	530.4	422.6	907.0	583.4	499.0
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	475.5	328.2	760.0	493.2	432.4
Sueldos, salarios y prestaciones tripulaciones	204.6	179.2	417.7	274.8	210.2
Seguros y servicio a pasajeros	54.8	49.6	112.9	83.1	70.4
Publicidad y Ventas	289.9	296.3	731.4	458.4	318.3
Administrativos y otros	262.6	226.7	601.8	385.5	321.0
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
Depreciación y amortización	<u>135.5</u>	<u>66.1</u>	<u>173.8</u>	<u>95.2</u>	<u>128.9</u>
<b>Gastos de operación totales</b>	<b>4,177.1</b>	<b>3,152.2</b>	<b>7,410.2</b>	<b>4,370.8</b>	<b>3,442.8</b>
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>377.0</b>	<b>506.8</b>	<b>808.9</b>	<b>739.6</b>	<b>172.1</b>
<b>Otros ingresos (gastos)</b>	0.0	0.0	80.5	(47.4)	101.8
<b>Resultado (costo) integral de financiamiento:</b>					
Ingresos por intereses	4.0	6.5	20.9	45.0	16.0
Gasto por intereses	(102.3)	(68.2)	(184.3)	(127.3)	(263.0)
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>(40.6)</u>	<u>(88.4)</u>	<u>88.3</u>	<u>(16.3)</u>	<u>17.8</u>
<b>Total del resultado (costo) integral de financiamiento</b>	<b>(138.9)</b>	<b>(150.2)</b>	<b>(75.0)</b>	<b>(98.7)</b>	<b>(229.2)</b>
<b>Utilidad antes de participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas e impuestos a la utilidad</b>	<b>238.2</b>	<b>356.6</b>	<b>814.4</b>	<b>593.6</b>	<b>44.7</b>
Participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas	0.0	0.0	0.0	0.0	(8.7)
Impuesto sobre la renta	<u>(71.4)</u>	<u>(112.1)</u>	<u>(87.7)</u>	<u>55.4</u>	<u>54.1</u>
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	<b>166.7</b>	<b>244.5</b>	<b>726.7</b>	<b>649.0</b>	<b>90.0</b>

(1) “Ingresos por servicios complementarios” incluye cuotas que cobra Interjet por: (i) pasajeros que cambian sus reservaciones en nuestros vuelos de itinerario; (ii) el equipaje de pasajeros que exceda los 25 kilogramos; (iii) la venta de seguros de viaje a pasajeros; y (iv) publicidad a bordo.

(2) “Otros” incluye cuotas que cobra Interjet por: (i) servicios de mantenimiento y reparación prestados a terceros en el centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca; y (ii) fletamano.

<i>Información del Balance</i>	<i>Bajo IFRS por el periodo que terminó al</i>			<i>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<i><u>30 de junio</u></i> <i><u>2012</u></i>	<i><u>31 de diciembre</u></i> <i><u>2011</u></i>	<i><u>01 de enero</u></i> <i><u>2011</u></i>	<i><u>2011</u></i>	<i><u>2010</u></i>	<i><u>2009</u></i>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>			<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		

**Balance**

Efectivo e inversiones temporales	606.2	705.2	534.3	705.2	534.3	549.2
Otros activos	4,115.9	3,434.7	2,423.6	3,741.7	2,748.3	2,013.3
Inventarios	108.6	84.8	44.8	84.8	44.8	49.4
Inmuebles	<u>7,239.9</u>	<u>6,849.7</u>	<u>3,715.7</u>	<u>6,562.3</u>	<u>3,412.0</u>	<u>3,548.6</u>
<b>Total Activo</b>	<b><u>12,070.7</u></b>	<b><u>11,074.4</u></b>	<b><u>6,718.4</u></b>	<b><u>11,094.0</u></b>	<b><u>6,739.4</u></b>	<b><u>6,160.5</u></b>
Proveedores	384.0	414.4	232.9	414.4	232.9	190.2
Otros pasivos	2,248.7	1,607.6	2,181.7	1,723.8	2,258.7	2,041.5
Pasivos a corto plazo	3,894.4	2,670.7	2,694.7	2,670.7	2,694.7	2,824.2
Pasivos a largo plazo	<u>2,954.5</u>	<u>3,994.2</u>	<u>642.4</u>	<u>3,994.2</u>	<u>642.4</u>	<u>800.1</u>
<b>Total Pasivo</b>	<b><u>9,481.5</u></b>	<b><u>8,686.9</u></b>	<b><u>5,751.6</u></b>	<b><u>8,803.1</u></b>	<b><u>5,828.7</u></b>	<b><u>5,856.0</u></b>
Total capital contable	<u>2,589.2</u>	<u>2,387.5</u>	<u>966.8</u>	<u>2,290.8</u>	<u>910.8</u>	<u>304.5</u>
<b>Total pasivo y capital contable</b>	<b><u>12,070.7</u></b>	<b><u>11,074.4</u></b>	<b><u>6,718.4</u></b>	<b><u>11,094.0</u></b>	<b><u>6,739.4</u></b>	<b><u>6,160.5</u></b>

<i>Otra información financiera</i>	<u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u>		<u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Margen de operación	8.3%	13.9%	9.8%	14.5%	4.8%
Margen neto	3.7%	6.7%	8.8%	12.7%	2.5%
Margen UAFIDA	11.3%	15.7%	12.9%	15.4%	10.9%
Margen UAFIDAR	23.2%	26.0%	24.0%	27.5%	24.3%
Efectivo neto proveniente de actividades de la operación	1,033.0	(833.0)	(35.4)	1,015.2	719.6
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(1,001.6)	48.9	(1,429.2)	(538.7)	(1,313.0)
Efectivo neto proveniente de actividades de financiamiento	(142.5)	684.0	1,635.5	(329.5)	492.7
<b>UAFIDA (2) (4)</b>	<b>512.5</b>	<b>572.9</b>	<b>1,063.2</b>	<b>787.5</b>	<b>394.0</b>
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
<b>UAFIDAR (3) (4)</b>	<b>1,056.6</b>	<b>953.0</b>	<b>1,973.3</b>	<b>1,404.8</b>	<b>880.1</b>

- (1) El margen de operación representa la utilidad de operación dividida entre los ingresos de operación.
- (2) El UAFIDA representa la utilidad neta más (i) la depreciación y amortización; (ii) el impuesto sobre la renta; y (iii) el resultado (costo) integral de financiamiento total.
- (3) El UAFIDAR representa el UAFIDA más los gastos por renta de aeronaves y motores.
- (4) El UAFIDA y el UAFIDAR se presentan como información complementaria, dado que Interjet cree que son indicadores útiles de su desempeño operativo y son de gran utilidad al comparar éste con el de otras compañías en la industria de las aerolíneas. Sin embargo, el UAFIDA y el UAFIDAR no deben ser considerados como un elemento aislado, como un sustituto para la utilidad neta preparada de conformidad con los PCGA estadounidenses o como una medida de nuestra rentabilidad. Adicionalmente, el cálculo del UAFIDA y el UAFIDAR puede no ser equiparable a otras medidas con títulos semejantes de otras compañías. La siguiente tabla ofrece una conciliación de (i) la utilidad neta vs. el UAFIDA y (ii) el UAFIDA vs. el UAFIDAR de Interjet para los periodos especificados.

<i>Conciliación entre UAFIDA y UAFIDAR</i>	<u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u>		<u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Utilidad neta	166.7	244.5	726.7	649.0	90.0
Depreciación y amortización	135.5	66.1	173.8	95.2	128.9
Impuestos	(71.4)	(112.1)	(87.7)	55.4	54.1
Resultado (costo) integral de financiamiento	(138.9)	(150.2)	(75.0)	(98.7)	(229.2)
<b>UAFIDA</b>	<b>512.5</b>	<b>572.9</b>	<b>1,063.2</b>	<b>787.5</b>	<b>394.0</b>
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
<b>UAFIDAR</b>	<b>1,056.6</b>	<b>953.0</b>	<b>1,973.3</b>	<b>1,404.8</b>	<b>880.1</b>

*Datos de operación.*

La siguiente tabla establece algunos de los datos operativos de Interjet para los periodos indicados:

<i>Datos Históricos de la operación</i>	<i>Por el semestre que terminó el 30 de junio de</i>		<i>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>				
Ingresos por pasajeros (en millones)	4,287.9	3,477.7	7,792.9	4,808.9	3,327.4
Ingresos por pasajeros /km (en millones) RPK	3,086	2,613	5,807	3,954	3,032
Asientos por km. disponibles (en millones) ASK	4,253	3,469	7,736	5,167	4,459
Factor de Ocupación (%)	72.6%	75.3%	75.1%	76.5%	68.0%
Factor de Ocupación para punto de equilibrio (%)	70.7%	68.3%	71.4%	69.6%	70.3%
Utilización de aeronave (Horas Vuelo programadas por día)	7.7	8.1	8.2	8.6	8.4
Tarifa promedio (en pesos y dólares)	1,272.5	1,199.8	1,215.4	1,201.0	1,067.9
Yield por pasajero/kilómetro(1)	138.9	133.1	134.2	121.6	109.8
Ingreso por pasajeros por asientos km. disponibles	100.8	100.3	100.7	93.1	74.6
RASK(1)	107.1	105.5	106.2	98.9	81.1
CASK (2)	98.2	90.9	95.8	84.6	77.2
Segmentos	31,151	25,804	57,213	35,636	31,718
Distancia promedio volada (kilómetros)	910	896	901	967	937
Número promedio de aeronaves en operación durante el periodo	30.8	24.2	30.6	15.9	14.4
Empleados con puestos equivalentes a tiempo completo al final del ejercicio/periodo	2,982	2,577	2,734	2,186	1,644
Litros de turbosina consumidos (en miles)	145,674	121,501	272,065	179,705	151,410
Porcentaje de ventas vía internet durante el periodo	67.7%	60.5%	63.8%	63.2%	60.5%
Pasajeros transportados por periodo (en miles)	3,369.6	2,898.7	6,411.7	4,004.1	3,115.9

(1) El RASK se calcula al dividir los ingresos de operación entre el índice ASK. El ASK representa el número total de asientos con los que cuenta una aerolínea multiplicado por el número de kilómetros que los asientos disponibles vuelan.

(2) El CASK es un costo unitario que se calcula al dividir los gastos de operación entre ASK.

## 1.3 FACTORES DE RIESGO

Al evaluar la posible adquisición de los Certificados, los potenciales tenedores deben analizar cuidadosamente toda la información contenida en este Prospecto, y considerar los siguientes factores de riesgo que pudieran afectar al Patrimonio del Fideicomiso correspondiente y por lo tanto el pago de los Certificados. A continuación se describen riesgos relacionados con la estructura de bursatilización, los activos que formarán parte del Patrimonio del Fideicomiso y, considerando que los activos respectivos (principalmente los Derechos de Cobro) derivan y dependen de la operación del negocio de Interjet, riesgos que pueden afectar los negocios y operación del Fideicomitente y Administrador. Los riesgos e incertidumbre que se describen a continuación no son los únicos que pueden afectar a los Certificados, al Patrimonio del Fideicomiso, a la Fiduciaria, al Fideicomitente o al Administrador. Existen otros riesgos e incertidumbres que se desconocen o que actualmente se considera que no son significativos pero que en el futuro podrían tener un efecto adverso sobre los Certificados o en las Personas anteriormente mencionadas. En el supuesto de que llegue a materializarse cualquiera de los riesgos, el pago de las cantidades adeudadas conforme a los Certificados podría verse afectado.

### 1.3.1 Factores relacionados con la estructura de Bursatilización y los Derechos de Cobro.

#### 1.3.1.1 Los Derechos de Cobro se generarán en el futuro.

Los Derechos de Cobro consisten en activos futuros. La generación de dichos Derechos de Cobro depende de la utilización de las Tarjetas de Crédito por parte de los clientes de Interjet para la adquisición de Boletos o la contratación de la prestación de Servicios. En la medida que dichos Derechos de Cobro no se generen, o no se generen en volúmenes suficientes (incluyendo como consecuencia de un mal desempeño del negocio de Interjet o el cambio en el patrón o medios de compra de los Clientes), el Patrimonio del Fideicomiso podría recibir Cobranza menor la cual podría ser insuficiente para efectuar los pagos de intereses y amortizaciones de principal al amparo de los Certificados.

#### 1.3.1.2 Activos limitados del Fideicomiso.

Todas las cantidades adeudadas bajo los Certificados se pagarán con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, en el orden de prioridad previsto en el Fideicomiso. El Patrimonio del Fideicomiso estará constituido primordialmente por los Derechos de Cobro y los pagos que bajo los mismos se reciban, como fuente de pago de la Emisión. En el caso de que, por cualquier motivo, los recursos del Patrimonio del Fideicomiso no sean suficientes para pagar íntegramente las cantidades adeudadas bajo los Certificados, los Tenedores no tendrán derecho alguno que reclamar dichas cantidades al Fideicomitente, la Fiduciaria, cualquier Representante Común, el Administrador o a cualquier otra Persona, liberándose de cualquier responsabilidad a dicho respecto.

#### 1.3.1.3 Posibles Incumplimientos y falta de solvencia de los Procesadores de Tarjetas de Crédito.

Los pagos realizados por los Procesadores de Tarjetas de Crédito al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito y, en su caso cualquier Apoyo de Crédito constituirán la fuente principal de recursos del Fideicomiso y de pago de los Certificados. El cumplimiento de las obligaciones de los Procesadores de Tarjetas de Crédito conforme a los Contratos de Tarjetas de Crédito depende de varios factores, incluyendo los resultados financieros y operativos de los Procesadores de Tarjetas de Crédito. Cualquier incremento en los niveles de incumplimiento o mora de los Procesadores de Tarjetas de Crédito resultará en una disminución de los recursos disponibles a la Fiduciaria para realizar los pagos de intereses y principal al amparo de los Certificados, y podría resultar en atrasos en el pago o pérdidas para los Tenedores de los Certificados. En el caso de que debido a dichos incumplimientos, el Administrador tenga que gestionar el pago de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito por medio de procesos judiciales, la duración y el resultado de dichos procesos también podría resultar en una disminución en los recursos disponibles a la Fiduciaria para realizar los pagos de intereses y principal al amparo de los Certificados, y como resultado provocar atrasos en el pago o pérdidas a los Tenedores de los Certificados. Si los Procesadores de Tarjetas de Crédito incumplen con sus obligaciones conforme a los Contratos de Tarjetas de Crédito podría darse el caso de que el Administrador no pudiera, de forma inmediata, recuperar los montos adeudados bajo los mismos. Los procesos judiciales para dichos montos podrían ser largos y podrían resultar en pérdidas para el Fideicomiso y los Tenedores de los Certificados. Así mismo, en caso de que un Procesador de Tarjetas de Crédito sea declarado en concurso mercantil, además de la posibilidad de que el Procesador de Tarjetas de Crédito caiga en mora conforme a lo descrito arriba, el Contrato de Tarjeta de Crédito respectivo podría darse por terminado anticipadamente. En dicho supuesto, la recuperación judicial de los saldos adeudados al amparo del Contrato de Tarjeta de Crédito respectivo podría retrasarse y afectar el Patrimonio del Fideicomiso y por tanto poner en riesgo el pago oportuno del principal e intereses de los Certificados.

#### 1.3.1.4 Los Derechos de Cobro son Obligaciones Quirografarias.

Los Derechos de Cobro que se generan al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito no están garantizados por los Procesadores de Tarjetas de Crédito con activos específicos, por lo que en caso de incumplimiento, las posibilidades de recuperar los saldos adeudados puede verse afectada por la ausencia de activos sobre los cuales se pueda ejecutar o por otras razones. En virtud de lo anterior, es posible que en caso de que los Procesadores de Tarjetas de Crédito caigan en incumplimiento, el Administrador no pueda, conforme a sus procesos de Cobranza, recuperar la totalidad de los montos adeudados o cantidad alguna al amparo de los Derechos de Cobro.

#### 1.3.1.5 Verificación del comportamiento de los Derechos de Cobro.

Ningún asesor o auditor externo independiente llevará a cabo una verificación del comportamiento de los Derechos de Cobro que sean cedidos al Fideicomiso por el Fideicomitente mediante la celebración de un Contrato de Cesión, en el entendido que dicha cesión se llevará a cabo exclusivamente en los términos descritos en el presente Prospecto y en el resto de los Documentos de la Operación, sin ningún la verificación antes mencionada. Los posibles Tenedores de Certificados deberán tomar en cuenta lo anterior en el análisis de la información presentada en el presente Prospecto.

#### 1.3.1.6 Información histórica individualizada respecto de los Contratos de Tarjetas de Crédito.

A pesar de que se cuenta con información histórica individualizada respecto a montos pagados y retrasos en el pago de los Contratos de Tarjetas de Crédito, ni el Fideicomitente, ni el Administrador pueden asegurar que el comportamiento futuro de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito será consistente con el observado anteriormente. Los posibles Tenedores de Certificados deberán tomar en cuenta lo anterior en el análisis de la información presentada en el presente Prospecto.

#### 1.3.1.7 El desempeño financiero histórico del Fideicomitente no es representativo de su desempeño futuro respecto al pago de los Derechos de Cobro y/o los Certificados.

El desempeño financiero histórico del Fideicomitente, según se contiene a lo largo del presente Prospecto, no debe ser tomado en cuenta con propósitos de evaluar el desempeño esperado respecto del pago de los Certificados o los Derechos de Cobro, por lo que los posibles Tenedores deben tener en cuenta lo anterior al momento de tomar una decisión de inversión, ya que pudieran presentarse circunstancias no previsible para el Fideicomitente o la Fiduciaria, que pudieren afectar la situación financiera del Fideicomiso y la posibilidad de recuperación de la inversión realizada por los Tenedores.

#### 1.3.1.8 Términos y Plazos de los Contratos de Tarjetas de Crédito.

Los Contratos de Tarjetas de Crédito de los cuales derivan los Derechos de Cobro, cuentan con plazos de vigencia distintos a los del Programa y, posiblemente, a los de las Emisiones. En virtud de lo anterior, el vencimiento de los plazos de los Contratos de Tarjetas de Crédito o la terminación de los mismos podrían resultar en una disminución en los recursos disponibles a la Fiduciaria para realizar los pagos de intereses y principal al amparo de los Certificados en la medida que dichos Contratos de Tarjetas de Crédito no se puedan reemplazar o reemplazarse oportunamente con nuevos acuerdos. En dicho caso podrían existir atrasos o deficiencias en el pago o pérdidas a los Tenedores de los Certificados.

#### 1.3.1.9 Posible Dependencia en los Procesadores de Tarjetas de Crédito.

Actualmente, el Fideicomitente tienen celebrados los Contratos de Tarjetas de Crédito que representan, cada uno en lo individual, una parte importante en el ingreso esperado de pagos realizados con las Tarjetas de Crédito, por lo que en caso de que existiera un incumplimiento, retraso o falta de renovación de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito, podría resultar en la existencia de menos recursos disponibles en el Patrimonio del Fideicomiso, y pudieran no encontrarse nuevos procesadores que se obliguen en los mismos términos que los Procesadores de Tarjetas de Crédito, o que el encontrarlos, pudiese llevar más de lo esperado.

*1.3.1.10 El Patrimonio del Fideicomiso respaldará cualquier emisión de Valores realizada al amparo del Fideicomiso.*

El Patrimonio del Fideicomiso respaldará el pago de cualquier Valor que sea emitido al amparo del Contrato de Fideicomiso (incluyendo todas las emisiones de Certificados realizadas al amparo del mismo). El Contrato de Fideicomiso contempla disposiciones conforme a las cuales la Cobranza se dividirá para beneficio de cualquier Serie de los Valores. En el caso que la Fiduciaria no pueda realizar dicha distribución conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso (por cualquier razón), podrían presentarse demoras en el pago de los Certificados.

*1.3.1.11 Reducción del saldo insoluto de los Derechos de Cobro por devoluciones, descuentos o error en facturación.*

En caso que el saldo insoluto de los Derechos de Cobro se vea reducido de tiempo en tiempo, por razones atribuibles a devoluciones, descuentos o error en la facturación, entre otros, Interjet estará obligado a compensar al Fideicomiso; sin embargo, existe el riesgo de que Interjet no realice dicha compensación, en cuyo caso, el Patrimonio del Fideicomiso se vería reducido afectando la posibilidad de la Fiduciaria de cubrir los pagos de intereses y principal debidos conforme a los Certificados Bursátiles.

*1.3.1.12 El Contrato de Tarjeta de Crédito suscrito con American Express se encuentra regido por la legislación del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América y sujeto a la jurisdicción de los tribunales de dicho condado.*

El Contrato de Tarjeta de Crédito suscrito con American Express se encuentra regido por leyes distintas a las leyes de México, por lo que cualquier controversia relacionada con el mismo tendrá que basarse en dicha legislación y sujetarse a procedimientos que se lleven a cabo ante los tribunales del condado respectivo.

*1.3.1.13 Obligaciones limitadas de las Personas participantes.*

Los Certificados no serán garantizados ni avalados por ninguna de las Personas participantes en la Emisión o sus afiliadas o subsidiarias, incluyendo al Fideicomitente, a la Fiduciaria, el Intermediario Colocador o el Representante Común. En consecuencia, ninguno de ellos está obligado a realizar pago alguno a los Tenedores de los Certificados, con excepción, en el caso de la Fiduciaria, de los pagos que tenga que hacer con cargo al Patrimonio del Fideicomiso de acuerdo con lo previsto en el Fideicomiso.

Todos los pagos que deba realizar la Fiduciaria bajo los Certificados serán efectuados exclusivamente con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, y la Fiduciaria en ningún caso tendrá responsabilidad de pago alguna respecto de los Certificados con cargo a su patrimonio propio, liberándose de cualquier responsabilidad a dicho respecto. La Fiduciaria en ningún caso garantiza rendimiento alguno bajo los Certificados.

*1.3.1.14 Las actividades del Fideicomiso pudiesen encontrarse gravadas.*

En el supuesto de modificaciones al régimen fiscal vigente, o que las autoridades en materia fiscal resolviesen que las actividades del Fideicomiso son gravables, el cumplimiento de dichas obligaciones podría quedar a cargo de los Tenedores. No existe certeza respecto de la existencia de posibles modificaciones a dicho régimen, y en el caso de que se lleven a cabo, que los términos de las mismas, sean afines a los intereses de los Tenedores.

*1.3.1.15 Los recursos líquidos con que cuente el Fideicomiso podrán ser invertidos temporalmente en inversiones que podrían resultar en pérdidas.*

Conforme a los términos del Fideicomiso, los recursos que se mantengan en el Patrimonio del Fideicomiso serán invertidos en Inversiones Permitidas, y los recursos que se generen como resultado de dichas inversiones serán utilizados para los propósitos del Fideicomiso, es decir, entre otros, para realizar pagos al amparo de los Certificados Bursátiles. Dichas Inversiones Permitidas podrán generar rendimientos menores a los rendimientos de los Certificados Bursátiles. Adicionalmente, los emisores de los valores que constituyan Inversiones Permitidas podrían dejar de pagar los mismos, en cuyo caso, el Patrimonio del Fideicomiso se vería reducido afectando la posibilidad de la Fiduciaria de cubrir los pagos de intereses y principal debidos conforme a los Certificados Bursátiles.

*1.3.1.16 El Fideicomiso no es un Fideicomiso de Garantía.*

El Fideicomiso no es un fideicomiso de garantía del tipo a que se refieren los artículos 395 a 414 de la LGTOC. Por lo mismo, no le son aplicables las disposiciones relativas a la ejecución de fideicomisos de garantía a que se refiere el Título Tercero Bis del Libro Quinto del Código de Comercio.

Al ser fideicomiso de administración y pago y no de garantía, la recuperación de la inversión de los Tenedores en los Certificados está sujeta a que la Fiduciaria reciba fondos suficientes derivados de los Derechos de Cobro, sin que exista la posibilidad de que la Fiduciaria ejecute o liquide garantía alguna en favor de los Tenedores. En caso que los recursos derivados de los Derechos de Cobro resulten inferiores a los razonablemente previstos, los flujos del Fideicomiso se verían afectados negativamente, situación que podría implicar faltantes para el pago de principal e intereses de los Certificados.

*1.3.1.17 Los términos de cualquier Apoyo de Crédito que se constituya respecto de una Emisión podrán no ser suficientes.*

Las características de cualquier Apoyo de Crédito que se implemente respecto de alguna Emisión realizada al amparo del Programa se describirán en el suplemento respectivo. No puede garantizarse que dicho Apoyo de Crédito sea suficiente para subsanar riesgos de pago relacionados con la Emisión respectiva. Adicionalmente, en el caso que el Apoyo de Crédito sea proporcionado por un tercero, el Fideicomiso estará sujeto al riesgo de cumplimiento de la contraparte respectiva.

*1.3.1.18 Ni la existencia ni los términos de los Derechos de Cobro serán objeto de verificación por parte de tercero alguno.*

La información contenida en el presente Prospecto respecto de los Derechos de Cobro es responsabilidad exclusiva de Interjet. Ningún tercero (incluyendo la Fiduciaria, el Representante Común o el Intermediario Colocador) ha verificado o validado dicha información ni se pretende contratar tercero alguno (incluyendo cualquier auditor o experto independiente) para realizar cualquier proceso de auditoría, revisión o validación respecto de la información sobre los Derechos de Cobro que se incluye en este Prospecto.

*1.3.1.19 El Fideicomiso no contempla la existencia de un comité técnico, por lo que la Fiduciaria actuará conforme a las instrucciones del Fideicomitente y/o el Administrador y/o los Representantes Comunes.*

El Fideicomiso no contempla la existencia de un comité técnico u otro órgano independiente. El Fideicomiso prevé que el Fideicomitente, el Administrador y/o los Representantes Comunes le den instrucciones a la Fiduciaria. Aun cuando existen reglas que protegen a los Tenedores en los Documentos de la Operación, dichas instrucciones pueden no ser consistentes con los intereses de los Tenedores o pueden ser incorrectas, por lo que existe la posibilidad de que la Fiduciaria, al acatar dichas instrucciones, no actúe conforme a los intereses de los Tenedores.

*1.3.1.20 No se presenta ni se acompaña como anexo del presente Prospecto información auditada del Fideicomiso Nafin.*

En virtud de que las Disposiciones y la legislación aplicable no lo contemplan como requisito, no se incluye ni se acompaña como anexo del presente Prospecto información financiera auditada del Fideicomiso Nafin. En tal virtud, el hecho consistente en que el público inversionista no contará con dicha información financiera auditada, podría afectar el análisis de la información financiera del Fideicomiso Nafin por parte de dichos inversionistas.

*1.3.1.21 Información financiera incluida en el presente Prospecto.*

La información financiera correspondiente a los periodos de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las NIF, las cuales difieren de las IFRS. Por otra parte, la información financiera al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las IFRS. En virtud de lo anterior, los posibles Tenedores de Certificados deberán tomar en cuenta lo anterior, en el entendido que la información financiera podría ser considerada como no comparable.

### **1.3.2 Factores relacionados con los servicios de administración contratados al amparo del Contrato de Administración.**

#### **1.3.2.1 Dificultad de sustituir al Administrador.**

Bajo ciertas condiciones, el Contrato de Administración podrá darse por terminado si existe un Evento de Terminación del Administrador conforme a lo establecido en dicho contrato y dicho incumplimiento no es subsanado dentro de los plazos establecidos en el mismo. En cualquiera de estos casos, los retrasos en la toma de decisiones o la imposibilidad de designar a un nuevo Administrador, su contratación y, en general, las dificultades relacionadas con la sustitución pueden afectar en forma negativa la capacidad de pago de las cantidades adeudadas bajo los Certificados.

#### **1.3.2.2 En el caso que el Administrador reciba Cobranza, pudiera no traspasarla al Fideicomiso. Adicionalmente, eventos que afecten al Administrador (incluyendo el ser declarado en concurso mercantil o quiebra) podrían limitar la entrega de dicha Cobranza.**

Si bien la Cobranza será pagada por los Procesadores de Tarjetas de Crédito al Fideicomiso, en el caso que el Administrador efectivamente (por cualquier razón) reciba dicha Cobranza, (i) podría incumplir su obligación de transmitirla al Fideicomiso o (ii) como resultado del concurso mercantil del Administrador podría limitarse el envío de dicha Cobranza al Fideicomiso. Adicionalmente, no se puede garantizar que alguna de las medidas precautorias que podrían dictarse en procedimientos de concurso mercantil que afecten al Administrador no afectaran la operación del Fideicomiso. Una descripción de los riesgos que afectan el negocio de Interjet, quien actuará como administrador inicial, se contiene en la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO—1.3.6 Factores relacionados con el Administrador y el Fideicomitente” más adelante.

#### **1.3.2.3 Riesgo de refinanciamiento, posible impacto de la situación financiera del Administrador en su desempeño.**

El Administrador podría enfrentar la necesidad de obtener financiamiento o refinanciamiento para llevar a cabo sus actividades. Los resultados de operación del Administrador podrían verse afectados si sus actividades requieren de financiamiento o refinanciamiento y el Administrador no se encuentra en posibilidad de obtenerlo o en posibilidad de obtenerlo en condiciones aceptables para el Administrador. En caso de que el Administrador no cuente con los recursos suficientes para continuar sus operaciones normalmente, esta situación podría afectar adversamente el Patrimonio del Fideicomiso y la amortización de los Certificados.

#### **1.3.2.4 Incumplimientos del Administrador podrían afectar el buen desempeño de la Cobranza de los Derechos de Cobro.**

Fallas en la gestión del Administrador, en el correcto desempeño de los servicios relacionados con la Cobranza y los Derechos de Cobro pudiese provocar disminuciones en la entrada de los recursos estimados al Patrimonio del Fideicomiso y una limitación en la capacidad de pago de los Certificados.

#### **1.3.2.5 Incumplimiento de las obligaciones de reporte de información.**

La regulación en materia bursátil vigente, establece a cargo de la Fiduciaria ciertas obligaciones de reporte de información primordialmente financiera. Para el cumplimiento de lo anterior, la Fiduciaria requiere la provisión de información de tiempo en tiempo del Administrador y el Fideicomitente. En el supuesto de que dicha información no fuese provista en los tiempos requeridos o que la misma no fuese disponible para la Fiduciaria, podrían llevarse a cabo procedimientos administrativos de sanción que, en caso de proceder, pudiesen provocar un deterioro en la situación operativa del Fideicomiso. Asimismo, pudiera darse el caso en que por falta de reporte de la información requerida, se suspendiese la cotización de los Certificados en la BMV.

### **1.3.3 Factores relacionados con los riesgos resultantes de la cesión de los Derechos de Cobro que respaldan el pago de los Certificados**

#### **1.3.3.1 Insolvencia del Fideicomitente.**

El pago de los Certificados está respaldado por los Derechos de Cobro. En el caso de que por cualquier motivo el Fideicomitente esté sujeto a procedimientos de concurso mercantil o quiebra, existe el riesgo de que alguno de los acreedores del Fideicomitente u otras personas impugne la transmisión de los Derechos de Cobro por motivos diversos. Un

procedimiento para anular la cesión en caso de insolvencia, concurso mercantil o quiebra del Fideicomitente puede afectar en forma negativa la integración del Patrimonio del Fideicomiso y la capacidad de la Fiduciaria de pagar las cantidades adeudadas bajo los Certificados.

#### **1.3.3.2 Incumplimiento en las formalidades de la transmisión de los Derechos de Cobro a la Fiduciaria**

Para perfeccionar la transmisión de los Derechos de Cobro a la Fiduciaria conforme al Fideicomiso se deberán llevar a cabo ciertos actos previstos en el Fideicomiso a fin de que dicha transmisión surta plenos efectos, tanto entre las partes como ante terceros, y para evitar cualquier posible afectación del Patrimonio del Fideicomiso derivada de reclamaciones de terceros. En caso de que dichos actos no se lleven a cabo, la transmisión de dichos Derechos de Cobro podría no surtir efectos, o los recursos aportados al Fideicomiso pudiesen no ser recibidos por éste, en cuyo caso el Patrimonio del Fideicomiso podría verse afectado, lo cual podría resultar en la falta de recursos suficientes para hacer pagos de principal e intereses a los Tenedores.

Asimismo, en el caso que un tercero objete la mencionada transmisión y en la medida que una autoridad judicial determine que los actos realizados por Interjet y la Fiduciaria no fueron suficientes para lograr la transmisión de los Derechos de Cobro, la titularidad y los derechos de la Fiduciaria respecto de dichos Derechos de Cobro podrían verse afectados.

### **1.3.4 Factores relacionados con los términos y condiciones de los Certificados**

#### **1.3.4.1 Fuente de pago de los Certificados.**

La capacidad del Fideicomiso para pagar los Certificados depende de la calidad de la cartera de los Derechos de Cobro afectada al Fideicomiso y en la Cobranza de la misma. Salvo por cualquier Apoyo de Crédito que se constituya respecto de cualquier Emisión, no existe fuente adicional de pago en favor de los Tenedores en el caso de que el Patrimonio del Fideicomiso no alcance para pagar tales títulos, y no existe garantía alguna de la Fiduciaria u otro tercero respecto de dicho pago.

#### **1.3.4.2 Responsabilidad Limitada de la Fiduciaria.**

De conformidad con la legislación aplicable, la Fiduciaria será responsable ante los Tenedores de Certificados por el pago de dichos títulos hasta por el monto del Patrimonio del Fideicomiso. En ningún caso habrá responsabilidad directa por parte de la Fiduciaria, salvo por las pérdidas y menoscabos del Patrimonio del Fideicomiso originados bajo su propia responsabilidad.

#### **1.3.4.3 Mercado limitado para los Certificados.**

Actualmente, no existe un mercado secundario desarrollado con respecto a los Certificados y es posible que dicho mercado no se desarrolle una vez concluida la oferta y Colocación de los Certificados. El precio al cual se negocien los Certificados puede estar sujeto a diversos factores, tales como el nivel de las tasas de interés en general y las condiciones del mercado de instrumentos similares. En caso de que el mencionado mercado secundario no se desarrolle, la liquidez de los Certificados puede verse afectada negativamente y los Tenedores podrían no estar en posibilidad de enajenar los Certificados en el mercado.

No puede asegurarse que se podrá desarrollar un mercado secundario para los Certificados o que si éste se desarrolla otorgará liquidez a los Tenedores. Por lo anterior, los Tenedores deberán estar preparados para detentar los Certificados hasta su vencimiento y asumir todos los riesgos derivados de los mismos.

Ni la Fiduciaria, ni el Fideicomitente, ni el Intermediario Colocador están obligados a generar un mercado secundario para los Certificados ni a garantizar que éste se desarrollará, por lo que los Tenedores asumen el riesgo de que en el futuro no existan compradores para los mismos.

#### **1.3.4.4 Reducción o pérdida de la calificación otorgada por las Calificadoras.**

Las calificaciones otorgadas por las Agencias Calificadoras a los Certificados a la fecha de Emisión pueden cambiar para cada Emisión al amparo del Programa o en cualquier momento si dichas Agencias Calificadoras consideran que existe alguna circunstancia que así lo amerite. Ni el Fideicomitente, ni la Fiduciaria, ni el Representante Común, ni el Intermediario Colocador, ni ninguno de sus representantes o empleados ni ninguna otra Persona, está obligado a remplazar o

incrementar el Patrimonio del Fideicomiso o tomar cualquier otra acción a efecto de mantener la calificación crediticia otorgada a los Certificados. Si las Agencias Calificadoras reducen o retiran la calificación otorgada a los Certificados, es probable que el mercado secundario de dichos Certificados se reduzca.

#### *1.3.4.5 Los Certificados no son opción para todo tipo de inversionista.*

Los Certificados son valores altamente complejos. Cualquier decisión de invertir en los mismos requiere un análisis cuidadoso no sólo de los Certificados en sí mismos, sino también de los Derechos de Cobro que los respaldan. Por las razones que se describen en este Prospecto, el rendimiento, las fechas de pago y las cantidades pagadas bajo los Derechos de Cobro, y en consecuencia bajo los Certificados, pueden variar de forma significativa en cualquier momento durante la vigencia de dichos Derechos de Cobro.

#### *1.3.4.6 Interjet puede solicitar la Amortización Anticipada de los Certificados.*

Conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso, Interjet tendrá derecho de solicitar a la Fiduciaria la amortización anticipada de los Certificados, según se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Readquisición Voluntaria del Patrimonio del Fideicomiso” de este Prospecto. Los potenciales Tenedores deben tomar en cuenta esta característica al momento de adoptar una decisión de inversión respecto de los Certificados y el riesgo que tendrán de reinvertir las cantidades que reciban por dicho pago anticipado a las tasas de interés que se encuentren vigentes en ese momento para inversiones con riesgos similares, mismas que podrían ser inferiores a la tasa de los Certificados en cuestión. Adicionalmente, respecto de cualquier Emisión que se realice al amparo del Programa, podrá permitirse pagos anticipados totales o parciales de los Certificados de dicha Emisión.

### **1.3.5 Factores relacionados con la industria de las aerolíneas en México**

#### *1.3.5.1 La industria de las aerolíneas tiende a experimentar un desempeño financiero adverso durante periodos de desaceleración en la economía.*

Dado que una parte sustancial de los viajes por aerolíneas, tanto para viajes de negocio como de placer, es discrecional, la industria de las aerolíneas tiende a experimentar un desempeño financiero adverso durante los periodos de desaceleración en la economía. En el ambiente económico actual, la demanda de viajes de negocios y de placer ha disminuido. Los resultados de operación también se han visto disminuidos conforme las aerolíneas ofrecen ventas especiales en ciertos mercados a fin de estimular la demanda.

Es difícil predecir los efectos continuos de la desaceleración de la economía global. Dado que la industria de las aerolíneas se caracteriza generalmente por altos costos fijos, principalmente relacionados con arrendamientos operativos de aeronaves, compromisos financieros, costos de turbosina y costos de personal, un déficit en los niveles esperados de ingresos como resultado de ciclos económicos más lentos podría tener un impacto adverso en el desempeño financiero de Interjet. Si la desaceleración de la economía global continúa y la demanda de viajes de negocios y de placer disminuye, el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet podrían verse afectados en forma adversa.

Actualmente Interjet conduce la mayor parte de sus operaciones, y genera sustancialmente la totalidad de sus ingresos en México. El Fideicomitente espera continuar enfocando su negocio en estos mercados para el futuro próximo. Como resultado, dicho negocio depende sustancialmente de la situación económica de la industria de las aerolíneas en México y de presentarse una situación adversa que afecte la economía mexicana, podría afectar el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

#### *1.3.5.2 El marco regulatorio de la aviación mexicana ha experimentado cambios significativos en el pasado y podría sufrir modificaciones en el futuro, que podrían afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación.*

Históricamente, el control de la industria de la aviación en México ha fluctuado entre el sector público y privado sin una política de largo plazo que sea clara a fin de garantizar el crecimiento y sustentabilidad de la industria de las aerolíneas. Antes de 2002, la industria de las aerolíneas era un sector altamente regulado. El número de nuevos participantes estaba controlado por el gobierno mexicano, el cual tenía la facultad de otorgar y revocar los derechos de exclusividad a las aerolíneas para operar ciertas rutas, imponer tarifas máximas y mínimas y podía revocar autorizaciones para operar rutas.

En 2002, la industria de las aerolíneas en México comenzó un proceso de desregularización. Específicamente, se eliminaron las regulaciones de precios y las barreras de entrada al mercado. Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aún tiene facultades para establecer precios mínimos y máximos, en caso de existir evidencia de prácticas monopólicas o si la Comisión Federal de Competencia sostiene que ha existido una conducta depredadora en la industria. Actualmente, las aerolíneas sólo requieren registrar sus tarifas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Asimismo, las nuevas aerolíneas pueden iniciar operaciones en México obteniendo una concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes además de tener que contar con el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

La política pública en México no siempre ha sido favorable para llevar a cabo negocios y las regulaciones de la industria de las aerolíneas con frecuencia han sufrido modificaciones en el pasado. El Fideicomitente no puede asegurar que el Gobierno Mexicano seguirá interpretando las disposiciones aplicables de forma consistente, que mantendrá una política a largo plazo favorable para llevar a cabo operaciones o que no habrá en el futuro modificaciones a las normas o a su interpretación, que pudieran afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

*1.3.5.3 En México, la turbosina y los lubricantes para aeronaves están gravados con el IVA, lo cual aumenta los costos de operación de Interjet en relación con otros países de Latinoamérica.*

México es uno de los pocos países de Latinoamérica en los que el gobierno impone IVA sobre la compra de turbosina y lubricantes. Los pagos del IVA pueden llegar a ser impugnados y recuperados en ciertos casos, por pago indebido o por inconstitucionalidad del rubro grabado, únicamente después de entablar un procedimiento administrativo ante las autoridades fiscales mexicanas que podría tomar mucho tiempo y en el que se requerirían pagar ciertos costos de financiamiento. En ciertos casos, podría no ser posible obtener un reembolso de los pagos del IVA o éste podría estar sujeto a retrasos.

*1.3.5.4 En el pasado, la FAA disminuyó la calificación de seguridad para México derivada de la supervisión de la autoridad reguladora de la aviación civil, prohibiendo a aerolíneas mexicanas establecer nuevas rutas hacia los Estados Unidos.*

En julio de 2010, la FAA anunció que disminuyó la clasificación de seguridad de la aviación civil de México de categoría 1 a categoría 2. La reducción de la clasificación de seguridad limitó, entre otras consecuencias, las asociaciones entre aerolíneas de Estados Unidos y de México, e impidió a las aerolíneas mexicanas establecer nuevos servicios hacia los Estados Unidos.

La clasificación de categoría 2 significa, básicamente, que la FAA considera que las autoridades reguladoras del país de que se trata no cuentan con las leyes o reglamentos necesarios para supervisar a los transportistas aéreos, de conformidad con las recomendaciones de la ICAO, o que la correspondiente DGAC resulta deficiente en una o más áreas, tales como en conocimientos técnicos, personal capacitado, mantenimiento de registros o procedimientos de inspección. Una clasificación de categoría 1 significa, en resumen, que la autoridad de aviación civil de dicho país cumple con los estándares de la ICAO.

El 1 de diciembre de 2010, la FAA anunció que México estaba en cumplimiento con los estándares de la ICAO, con base en los resultados de una revisión practicada a la autoridad mexicana en materia de aeronáutica civil, realizada por la FAA, devolviéndole así la clasificación categoría 1. Aunque la FAA clasifica a México actualmente con categoría 1, no existe garantía de que México, a través de la DGAC, continuará cumpliendo con los estándares de la ICAO. Interjet depende del Gobierno Mexicano para mantener la clasificación de categoría 1 a fin de operar las rutas que, en su momento, sean aprobadas hacia los Estados Unidos, incrementar la frecuencia de las operaciones en dichas rutas o aumentar el número de aeronaves que dan servicio a dichas rutas. Si la FAA disminuye la clasificación de seguridad de México una vez más, Interjet podría no ser capaz de operar nuevas rutas hacia los Estados Unidos o su operación de rutas a dicho país podría quedar limitada, lo cual afectaría adversamente la estrategia de crecimiento de Interjet y, como resultado, su negocio, situación financiera y resultados de operación.

1.3.5.5 Los cambios en la reglamentación gubernamental que imponen requisitos y restricciones adicionales a las operaciones de Interjet podrían incrementar los costos de operación y derivar en retrasos e interrupción de servicios.

Las aerolíneas en México están sujetas a exhaustivos requisitos normativos y legales, tanto a nivel nacional como internacional, que implican costos de cumplimiento importantes. En los últimos años, el gobierno mexicano ha aprobado leyes y emitido reglamentos en relación con la operación de aerolíneas que para ser implementados, han requerido de gastos significativos.

Se han propuesto leyes, reglamentos, impuestos, así como tarifas y cargos aeroportuarios que podrían incrementar en forma considerable el costo de las operaciones de las aerolíneas o reducir la demanda de los viajes aéreos. La adopción de estas medidas, podrían tener el efecto de elevar los precios de las tarifas, reducir los ingresos e incrementar los costos. Interjet no puede asegurar de que éstas y otras leyes o reglamentos que pudieran dictarse en el futuro no afectarían adversamente su negocio, situación financiera y resultados de operación.

1.3.5.6 Si Interjet no puede, en su caso, cumplir con las disposiciones establecidas en la legislación ambiental, y en sus respectivas reformas, su negocio, situación financiera y resultados de operación podrían verse afectados en forma adversa.

Interjet está sujeta a diversas leyes y reglamentos federales, estatales y municipales relacionados con la protección del medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas, así como el ruido que emiten las aeronaves. Las diversas autoridades gubernamentales de México hacen valer estas leyes y reglamentos, y cada una de ellas puede imponer sanciones administrativas en caso de violaciones, además de imputar responsabilidad civil o penal.

En caso de que las autoridades ambientales adopten un régimen legal más restrictivo (incluyendo restricciones a la contaminación por ruido), la capacidad de Interjet para realizar vuelos a sus rutas, podría verse limitada. Además, el cumplimiento de la legislación ambiental que se promulgue en el futuro, podría obligar a Interjet a incurrir en costos adicionales para garantizar que cumpla con la misma, y en el supuesto de incumplimiento con lo dispuesto por la legislación ambiental vigente o futura, Interjet estaría sujeta a la imposición de multas y otras sanciones, lo cual podría afectar en forma adversa su negocio, situación financiera y resultados de operación.

1.3.5.7 La industria de las aerolíneas está expuesta a eventos externos, como ataques terroristas o el brote de enfermedades contagiosas, estando también expuesta a emergencias, accidentes o incidentes que involucren aeronaves y que podrían afectar adversamente la reputación, negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

Ataques terroristas como los del 11 de septiembre de 2001, y sus consecuencias, tuvieron un impacto negativo en la industria de las aerolíneas. Los efectos principales experimentados por la industria de las aerolíneas, incluyen el aumento de costos de seguridad y de seguros, mayores preocupaciones sobre futuros ataques terroristas, cierres de aeropuertos, cancelaciones de vuelos y retrasos debido a incumplimientos con la seguridad y amenazas detectadas a la seguridad, así como tránsito de pasajeros y rendimientos significativamente reducidos debido a la drástica caída en la demanda de viajes aéreos a nivel global. Los ataques terroristas, el miedo a sufrir dichos ataques, o bien otros eventos de alcance mundial podrían dar como resultado la reducción de factores de ocupación de pasajeros y Yields, y podrían también generar un incremento en los costos, tales como el aumento en los costos de la turbosina o los costos de seguros para la industria de las aerolíneas. Si algún evento o circunstancia similar ocurriera en el futuro, el negocio de Interjet se podría ver adversamente afectado.

Un brote de Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS), la influenza A-H1N1, gripe aviar u otra enfermedad contagiosa con el potencial de convertirse en una pandemia o las medidas tomadas por los gobiernos de los países afectados contra dichos brotes potenciales también podrían interrumpir gravemente las operaciones de Interjet, lo cual podría perjudicar en forma adversa su negocio. En abril de 2009 y durante ese mismo año, el gobierno mexicano declaró una emergencia sanitaria debido al brote de influenza A-H1N1 en diversas ciudades de México, ordenando el cierre temporal de ciertos lugares públicos, tales como escuelas, museos y restaurantes, afectando de ese modo la industria turística de México y, como consecuencia, la industria de las aerolíneas. La existencia de brotes de otras enfermedades pandémicas o la percepción de que pudieran surgir otras enfermedades podría afectar la industria de las aerolíneas en México, lo que a su vez tendría un impacto negativo en el negocio de Interjet, situación financiera y resultados de operación.

No es posible asegurar que Interjet no se verá afectada por dichos eventos o de que el monto de su cobertura de seguro será la adecuada en caso de darse dichas circunstancias, pudiendo tales eventos generar un incremento sustancial en sus primas de seguro.

Adicionalmente, Interjet está expuesta a importantes pérdidas si alguna de sus aeronaves u operaciones estuvieran sujetas a una emergencia, accidente, incidente terrorista u otro desastre (incluyendo desastres naturales tales como tormentas tropicales, inundaciones, huracanes o tormentas de ceniza causadas por erupciones volcánicas), así como a costos significativos relacionados con reclamaciones de pasajeros, reparaciones o remplazo de aeronaves dañadas y su pérdida temporal o permanente de servicio. Cualquier accidente o incidente aéreo futuro, incluso si estuviera plenamente asegurado, podría crear una percepción pública de que Interjet es menos confiable o menos segura que otras aerolíneas, lo cual podría significar un impacto adverso sobre su reputación, detener sus operaciones y tener un efecto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operación.

### **1.3.6 Factores relacionados con el Administrador y el Fideicomitente**

*1.3.6.1 El negocio de Interjet se ve considerablemente afectado por los precios del petróleo a nivel internacional, así como por el precio y disponibilidad de la turbosina. Factores tales como los periodos de alta volatilidad en los costos de la turbosina, el incremento en los precios de ésta y las interrupciones significativas en el suministro de dicho combustible, podrían tener un importante impacto adverso, especialmente en su negocio, situación financiera y resultados de operaciones, ya que a la fecha no cuenta con una política de cobertura al respecto.*

Los costos de la turbosina representan el rubro por separado, de mayor importancia en los gastos de operación de Interjet, alcanzando el 39.3% de sus gastos de operación al 30 de junio de 2012, en comparación con los 37.5% por el mismo periodo del 2011; el 37.7% al 31 de diciembre de 2011, el 31.2% al 31 de diciembre de 2010 y 27.4% para 2009. De ese modo, los resultados de operación de Interjet se verían significativamente afectados por los cambios en la disponibilidad y costo de la turbosina, mismos que están sujetos a diversos factores económicos y políticos acontecidos a nivel mundial que se encuentran fuera de su control y que no se pueden predecir en forma cierta. Los precios de la turbosina han estado sujetos a una alta volatilidad, fluctuando en forma sustancial a lo largo de los últimos años, profundizándose particularmente en 2008. Recientemente, los precios del petróleo se han incrementado primordialmente debido a la inestabilidad política y social que atañe a los países del Medio Oriente. El precio del petróleo podría continuar incrementándose si dicha inestabilidad se extiende a los países que también lo producen.

Debido a la amplia proporción que representa el costo de la turbosina en la base total de costos de operación de Interjet, incluso un aumento mínimo en el precio de la turbosina podría representar un impacto negativo importante sobre sus costos de operación. Adicionalmente, su capacidad para rechazar cualquier incremento importante en los costos de la turbosina, también podría ser limitada.

En México, PEMEX, una empresa paraestatal, cuenta con un monopolio legal sobre la exploración, extracción, procesamiento, transporte y distribución de petróleo crudo y de productos refinados, tales como la turbosina. En la actualidad las aerolíneas están impedidas para adquirir turbosina directamente de PEMEX. ASA, otra empresa paraestatal, posee un monopolio legal para distribuir la turbosina a los aeropuertos y cargarla a las aeronaves. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia del Poder Ejecutivo Federal, fija el precio de todos los bienes y servicios producidos por el estado mexicano, entre otros, el precio de la turbosina con referencia al precio de este combustible en el sur de los Estados Unidos, aplicando semanalmente cierta fórmula de cálculo que considera el costo del transporte y otros factores. México es autosuficiente en producción de turbosina, pero la posibilidad de no tener acceso a la turbosina o el efecto de los precios que fije el mercado internacional pueden tener un efecto adverso y significativo en el negocio de Interjet, situación financiera y resultados de sus operaciones.

Al 30 de junio de 2012, Interjet no contaba con una política que permita cubrirse contra los incrementos en el precio de la turbosina, pero pretende hacerlo empleando parte de los recursos de esta Colocación. De no ser capaces de desarrollar una política de cobertura, o una vez adoptada, ésta no es eficiente, la condición financiera y resultados en sus operaciones, podrían verse afectadas negativamente y de manera sustancial.

*1.3.6.2 Interjet podría experimentar ciertas dificultades al ejecutar su estrategia, lo cual afectaría adversamente su negocio y los resultados de sus operaciones.*

La estrategia de negocios de Interjet abarca diversos aspectos clave, incluyendo el incremento de la frecuencia de vuelos a destinos a los que hoy en día brinda servicios en México, desarrollando nuevas rutas domésticas, de acuerdo con su crecimiento regional e internacional, incluyendo mayores destinos a Estados Unidos, Centroamérica, el Caribe, así como el posible inicio de operaciones en Canadá y en otros países de Latinoamérica. Ejecutar su estrategia exitosamente, es un factor esencial para tener la capacidad de mantener o incrementar su rentabilidad. Aumentar el número de mercados a los que Interjet da servicio depende de su capacidad para tener acceso a aeropuertos adecuados, ubicados en sus mercados geográficos, de modo que concuerden con su estrategia de costos. Asimismo, Interjet necesita obtener mayores espacios para algunos de sus destinos ya existentes. Cualquier condición que niegue, limite o retrase el acceso de Interjet a slots en sus destinos existentes o en los aeropuertos a los que pretenda brindar servicio en el futuro, representará una limitación a su capacidad de crecimiento. Adicionalmente, abrir nuevos mercados requiere que Interjet invierta en ello un gran número de recursos aun antes de que inicien los nuevos servicios.

El éxito de Interjet en cuanto a la ejecución de su estrategia se ve afectado, entre otros factores, por:

- las condiciones económicas, políticas, y sociales, incluyendo la violencia en México y la economía global (particularmente en Norteamérica y Latinoamérica) y el crecimiento continuo en la demanda de transporte aéreo desde/hacia y en México,
- la capacidad de Interjet y la de sus competidores para tener acceso a aeronaves adicionales, incluyendo los recursos financieros necesarios, así como el número total de aeronaves en operación en el mercado de las aerolíneas en México;
- la capacidad de Interjet para adquirir autorizaciones adicionales en sus mercados, a fin de ampliar su red de rutas;
- la capacidad de Interjet para obtener slots estratégicos para aterrizaje y despegue necesarios en aeropuertos que son su objetivo;
- los precios a los que su competencia ofrece servicios;
- el cumplimiento de los contratos que contienen sus órdenes de aeronaves en forma oportuna y a tiempo, por parte del fabricante, su capacidad de arrendarlas o financiarlas bajo términos aceptables y el correcto funcionamiento de las mismas; y
- su capacidad para contratar y retener personal capacitado o para garantizar el equipo e instalaciones requeridos de modo eficiente y de manera rentable.

Varios de los factores antes mencionados están fuera del control de Interjet. Ésta no puede asegurar que se tenga éxito al implementar su estrategia de ampliar su servicio a nuevos mercados o de incrementar la frecuencia de sus vuelos.

Al 30 de junio de 2012, Interjet estaba comprometida a adquirir 8 aeronaves adicionales modelo A320 de Airbus, a ser entregadas entre noviembre de 2012 y noviembre de 2013. Adicionalmente, Interjet ha firmado un contrato con Superjet para adquirir 15 aeronaves modelo SSJ100 cuya entrega está programada entre marzo de 2013 y noviembre de 2014. En caso de que Interjet no pueda ejecutar exitosamente su estrategia, podría verse en la necesidad de retrasar o cancelar las entregas programadas de las aeronaves mencionadas y podría incurrir en sanciones por dicho retraso o cancelación, lo cual podría tener un importante impacto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones.

De igual modo, la expansión de sus mercados podría ejercer presión sobre sus recursos administrativos existentes, así como sus sistemas de información operativa, financiera y administrativa, hasta tal punto que podrían dejar de ser adecuados para respaldar sus operaciones, con lo cual Interjet se vería obligada a realizar gastos significativos en estas áreas. Interjet considera que necesitará desarrollar controles financieros, operativos y administrativos adicionales, así como sistemas y procedimientos de reporte, a fin de abarcar necesidades derivadas de un crecimiento futuro. No es posible asegurar el desarrollo de estos controles, sistemas o procedimientos en forma oportuna e Interjet sabe que, en caso de no lograrlo, su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones podría verse afectado.

1.3.6.3 Interjet podría no tener éxito al implementar su estrategia de rutas de densidad media, lo cual tendría un impacto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones.

Interjet cree que en México existe una oportunidad de crecimiento potencial para la industria aérea en el “mercado regional de pasajeros”, el cual consiste en segmentos de menor distancia con densidad media en todo México. Interjet ha desarrollado su estrategia de rutas de densidad media, y se ha comprometido a adquirir 15 aeronaves modelo SSJ100, las cuales son de menor tamaño que sus aeronaves A320, a fin de prestar servicios de menor distancia hacia sus segmentos nacionales e internacionales, así como a rutas con densidad mediana. La entrega de dichas aeronaves está programada entre marzo de 2013 y noviembre de 2014.

Interjet no puede garantizar que sus pronósticos y análisis del mercado regional en México sean precisos, que exista la demanda esperada, que la situación económica regional sea estable, ni que podrán implementar su estrategia de rutas de densidad media en forma efectiva, hecho que derivaría en un impacto adverso sobre su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones.

El modelo SSJ100 es un nuevo tipo de aeronave que continúa siendo objeto de procesos de certificación. Asimismo, el modelo SSJ100 está siendo utilizado comercialmente por dos aerolíneas (Aeroflot y Air Armavia) desde abril de 2011. Interjet no puede asegurar que el modelo SSJ100 obtendrá todas las certificaciones requeridas, que Superjet entregará a tiempo las aeronaves modelo SSJ100 que fueron adquiridas por Interjet, que la misma será capaz de operar eficientemente dicha aeronave, con la que actualmente no está familiarizada, ni que logrará implementar con éxito su estrategia de rutas de densidad media y alcanzar la eficiencia deseada usando el SSJ100. Además, no es posible asegurar que Superjet será capaz de dar el apoyo técnico y operativo necesario para operar el SSJ100. Por otra parte, en virtud del acuerdo con Superjet, Interjet debe de comprar todas las refacciones exclusivamente a Superjet. No es posible asegurar el precio razonable de estas refacciones, si estarán disponibles en tiempo, o si otros proveedores estarán disponibles en caso de que Superjet deje de operar. Interjet no puede asegurar que será capaz de implementar exitosamente su estrategia de rutas de densidad media y el no cumplir con algún aspecto de lo anterior, tendría un efecto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones.

1.3.6.4 Capital de trabajo negativo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, Interjet presentó un capital de trabajo negativo, por lo que la administración de dicha compañía sigue realizando los esfuerzos necesarios para obtener los recursos adicionales para cumplir con sus obligaciones. No es posible asegurar que dichos esfuerzos serán suficientes para obtener los recursos necesarios para cumplir con la totalidad de sus obligaciones; en caso de que los mismos no sean suficientes, su negocio, situación financiera y resultados de sus operaciones podría verse afectado.

1.3.6.5 Si las aeronaves modelo A320 y SSJ100 que Interjet ha acordado adquirir de Airbus y Superjet respectivamente, no son entregadas o no son entregadas a tiempo, Interjet podría experimentar dificultades en ejecutar su estrategia de crecimiento, la cual podría tener un efecto adverso en su negocio, condición financiera y resultados de operación.

En 2006 Interjet ejerció su derecho de opción para adquirir de Airbus, 10 aeronaves adicionales modelo A320, cuya entrega se programó entre 2011 y 2013. En el último trimestre de 2010, Interjet firmó un contrato con Superjet para adquirir 15 aeronaves modelo SSJ100 cuya entrega se programó entre marzo de 2013 y noviembre de 2014. Conforme al contrato de compraventa con Superjet Interjet tiene de igual forma, la opción de adquirir hasta 5 aeronaves SSJ100 adicionales. En función de estos contratos de compraventa de aeronaves, Interjet espera estar operando a finales de 2014 una flota de 41 aeronaves modelo A320 y 15 aeronaves modelo SSJ100, asumiendo que no se ejerza la opción de adquirir las 10 aeronaves adicionales modelo SSJ100.

Las nuevas aeronaves forman parte de la estrategia de crecimiento de Interjet y buscan incrementar su capacidad en términos del tamaño de su flota y número de rutas. Si Superjet o Airbus no cumplen con la entrega de las aeronaves adquiridas o no cumplen a tiempo con dichas entregas, Interjet podría no implementar con éxito su estrategia de crecimiento y desarrollar su capacidad en términos del tamaño de su flota y número de rutas, lo cual podría limitar sus perspectivas de crecimiento y tener un efecto adverso en su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

1.3.6.6 Interjet podría experimentar ciertas dificultades o podría no obtener el éxito esperado al ampliar su red de rutas, lo cual afectaría en forma adversa su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

Conforme Interjet amplíe su flota y capacidad de transportar pasajeros, su objetivo será incrementar la frecuencia de vuelos en sus rutas existentes y comenzar a operar nuevas rutas. Interjet ha revisado periódicamente opciones para comenzar a operar rutas adicionales. Se podría dar el caso que las rutas seleccionadas o a ser seleccionadas por Interjet no sean rentables por diversas razones, o que tengan que enfrentar mayor competencia en algunas de estas nuevas rutas, además de la que tienen que enfrentar en la actualidad en las rutas existentes. Asimismo, Interjet podría descubrir que sus tarifas, aún a un precio menor no obtienen aceptación de mercado en nuevas rutas. De igual modo, al comenzar una nueva ruta, aunque el Factor de Ocupación tiende a ser considerablemente similar al de sus rutas existentes, la tarifa promedio que Interjet pueda establecer es, usualmente, más baja, específicamente en los primeros meses de operación. Adicionalmente, los costos de promoción y publicidad, por lo general, son más altos, en especial si se trata de un destino al que no se le haya brindado servicio con anterioridad. En la medida en que Interjet no pueda ampliar su red de rutas en forma exitosa, su crecimiento en ingresos y utilidades podría verse limitado y su negocio, situación financiera y los resultados de su operación podría verse afectado.

1.3.6.7 Si Interjet no puede obtener las aprobaciones necesarias en el futuro, ni mantener la concesión y autorizaciones de operación, su negocio, situación financiera y los resultados de operación podrían verse afectados en forma adversa.

La industria de las aerolíneas en México está sujeta a una extensa regulación y no se tiene control sobre la legislación que le aplica a Interjet. En agosto de 2005, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó en favor de Interjet una concesión para prestar servicios de transporte aéreo, la cual permitió prestar servicios de transporte aéreo a pasajeros, así como servicios de carga y de correo por un periodo de cinco años. En febrero de 2010, dicha Secretaría de Comunicaciones y Transportes prorrogó la concesión hasta el 8 de agosto de 2040, misma que podrá ser renovada, siempre y cuando Interjet cumpla con los términos de la concesión y la legislación aplicable.

Adicionalmente, Interjet está obligada a contar con una autorización otorgada por la DGAC para cada ruta que se opere. Cada autorización tiene una validez ilimitada, aunque tratándose de rutas nacionales debe iniciarse su operación dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se hubiera otorgado, de otra manera se entiende cancelada sin necesidad de declaración de la autoridad, mismo caso que acontece tratándose de rutas internacionales, aunque en estos casos el plazo para iniciar la operación es de 180 días. Además de los permisos mexicanos, tratándose de rutas internacionales, también es necesario contar con una designación o permiso unilateral del Gobierno Federal y las aprobaciones aplicables por parte de los países a los que se realicen vuelos en el futuro.

Si la concesión para prestar servicios de transporte aéreo, las autorizaciones de rutas u otras aprobaciones fueran revocadas, se terminarían o no se renovarían una vez que lleguen a su vencimiento, o si la renovación de las mismas se diera en términos menos favorables, o distintos a los actuales, Interjet no podría prestar servicios de transporte aéreo ni operar ciertas rutas, o podrían tener que operar con menor frecuencia, según sea el caso. La concesión para prestar servicios de transporte aéreo y las autorizaciones de rutas podrían ser suspendidas, revocadas o modificadas si, entre otros aspectos, Interjet no cumpliera con las disposiciones de la Ley de Aviación Civil, su reglamento o con los términos de la concesión otorgada por el Gobierno Federal.

La revocación o terminación de la concesión, autorizaciones o permisos, podría tener un impacto adverso en el negocio, situación financiera y los resultados de operaciones de Interjet.

1.3.6.8 El Gobierno Mexicano podría dar por terminada o revocar la concesión de Interjet y podría utilizar sus aeronaves (mediante una requisa), bajo diversas circunstancias, la mayoría de las cuales están fuera de su control, por lo que su negocio, situación financiera y los resultados de operación, podrían verse afectados en forma adversa.

Interjet no puede operar sin contar primero con una concesión por parte del Gobierno Mexicano para prestar servicios de transporte aéreo. El Gobierno Mexicano podría revocar su concesión por diversas razones, incluyendo el incumplimiento de la obligación de mantener los seguros necesarios, incumplimiento en el pago de daños derivados de sus operaciones, prestar servicios diferentes a los autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, suspender sus servicios sin la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por exceder sus tarifas máximas registradas o por incumplir cualquier otra disposición importante de la Ley de Aviación Civil o de su concesión. Las violaciones de ciertos términos de

la Ley de Aviación Civil podrían dar como resultado la revocación automática de dicha concesión, mientras que otras violaciones a la Ley de Aviación Civil podrían derivar únicamente en la revocación de la misma, si el gobierno nos hubiere impuesto una sanción por violar una condición, al menos tres veces, siempre que la misma haya quedado firme. Asimismo, la concesión podría darse por terminada si se presentara un caso de quiebra o insolvencia, entre otros supuestos.

De conformidad con la ley mexicana aplicable y los términos de dicha concesión, la misma podría estar sujeta a futuras condiciones adicionales, que Interjet podría no ser capaz de cumplir. El incumplir con estas condiciones podría, a su vez, generar multas, otras sanciones y la revocación de la mencionada concesión.

El Gobierno Mexicano podría, asimismo, dar por terminada la concesión, en cualquier momento, a través de un proceso de reversión, cubriendo la respectiva indemnización, si de conformidad con la ley mexicana aplicable, el Gobierno Mexicano determinara que es en beneficio del interés público de México o por cuestiones de seguridad nacional, realizar lo anterior. A pesar de que el pago de la indemnización debería de hacerse sobre la base de las inversiones realizadas y la depreciación de los activos relevantes, no es posible asegurar que el pago de dicha indemnización será una compensación suficiente o que se haría dentro de un plazo específico.

Adicionalmente, en caso de suscitarse un caso de fuerza mayor, guerra, grave alteración del orden público o si se temiera algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Mexicano podría aprovechar temporalmente las operaciones de Interjet (mediante una requisa) y el uso de sus aeronaves para diferentes propósitos, en cuyo caso se tendría derecho a una indemnización por parte del Gobierno Mexicano, por los daños y perjuicios ocasionados. Si no se llegara a un acuerdo con el Gobierno Mexicano respecto de la cantidad adecuada por compensación, Interjet tendría que resolver dicha cuestión a través de un arbitraje. No se puede asegurar que la indemnización sería la adecuada, en caso que el Gobierno Mexicano aprovechara temporalmente la concesión. La pérdida de la concesión y aeronaves por los motivos explicados con anterioridad tendría un impacto adverso en el negocio, situación financiera y en los resultados de operaciones de Interjet.

*1.3.6.9 Es posible que en el futuro Interjet tenga la necesidad de incurrir en un monto significativo de deuda a fin de financiar la adquisición de aeronaves nuevas o adicionales y sus planes de crecimiento. En caso de no obtener el financiamiento adecuado, especialmente debido a inestabilidad como en el pasado en los mercados de deuda y de capital, este hecho podría tener un impacto adverso sobre su capacidad para adquirir aeronaves en términos aceptables y, como resultado, sobre la capacidad para implementar su estrategia de crecimiento.*

Históricamente, Interjet se ha basado en contratos de venta con obligación de arrendar, para financiar la adquisición de algunas de sus aeronaves. Interjet podría financiar sus futuras entregas de aeronaves a través de arrendamientos financieros u operativos, así como a través de contratos adicionales de venta con obligación de arrendar y flujos de efectivo provenientes de sus operaciones. Asimismo, han utilizado créditos bancarios a fin de financiar algunas obligaciones de pago antes de la entrega de sus aeronaves. Interjet se ha comprometido a adquirir y arrendar aeronaves modelos A320 y SSJ100 adicionales de conformidad con sus planes de crecimiento, y en algunas ocasiones con obligaciones de pago que se deben realizar antes de la entrega programada de cada aeronave.

No es posible asegurar que Interjet podrá obtener el financiamiento requerido, en términos aceptables o, incluso, que lo pueda llegar a conseguir. Cualesquier problemas que enfrente Interjet para obtener el financiamiento necesario para adquirir nuevas aeronaves en términos aceptables, podrían afectar su capacidad para operar su negocio y retrasar sus planes de expansión de flota, dando como resultado un incumplimiento conforme a sus contratos de compraventa que podrían derivar en sanciones por cualquier retraso o cancelación en la compraventa de las aeronaves conforme a sus contratos, así como la pérdida de cualquier pago anticipado a la entrega que se haya realizado por el precio total de la aeronave, lo que afectaría adversamente su condición financiera y resultados de operación.

Después de la declaración de concurso mercantil de Grupo Mexicana, los arrendadores de aeronaves y las entidades financieras están exigiendo requisitos financieros y administrativos más estrictos, con el fin de celebrar nuevos contratos de venta con obligación de arrendar o contratos de arrendamiento puro. Como resultado, la capacidad de negociación de Interjet se ha visto reducida y podría afectar su capacidad futura de negociar contratos en términos satisfactorios.

*1.3.6.10 Interjet se basa en mantener una tasa alta de uso diario de las aeronaves a fin de controlar sus costos, lo cual la deja particularmente vulnerable a ciertos factores que están fuera de su control, incluyendo el factor de congestión de tránsito en aeropuertos, condiciones climáticas, económicas o sanitarias y un incremento en las medidas de seguridad.*

Uno de los elementos clave de la estrategia de negocios de Interjet es mantener una alta tasa diaria de uso de las aeronaves, que corresponde a la cantidad de tiempo que sus aeronaves se ocupan para realizar el transporte aéreo de pasajeros. Un alto uso diario de las aeronaves permite generar mayores ingresos lo cual se logra, en gran medida, al reducir los tiempos de tránsito en aeropuertos. El uso de las aeronaves se ve adversamente afectado por retrasos que resultan de los siguientes factores, la mayoría de los cuales están fuera del control de Interjet:

- requisitos de seguridad;
- documentación de pasajeros y manejo de equipaje;
- tránsito aéreo y congestión en aeropuertos, así como otros factores que afectan la operación de los aeropuertos;
- condiciones climáticas adversas;
- preocupación respecto de brotes de enfermedades contagiosas;
- falta de disponibilidad de tripulaciones;
- actos de terceros de los que se dependa, tales como suministro de combustible y apoyo en tierra;
- interrupciones laborales, tales como huelgas y otros aspectos laborales; y
- asuntos de mantenimiento y de carácter técnico.

La expansión del negocio de Interjet a fin de incluir nuevos destinos y vuelos más frecuentes en las rutas actuales, podría aumentar el riesgo de sufrir retrasos o cancelaciones, de modo tal que la expansión incrementaría la exposición a aeropuertos congestionados o a tránsito aéreo. Los retrasos o cancelaciones podrían reducir el uso de aeronaves y, a su vez, limitar la capacidad para lograr y mantener la rentabilidad, además de que afecta la reputación de Interjet.

En forma adicional, un alto uso de las aeronaves incrementa la probabilidad de que, una vez que una aeronave se retrase conforme a su itinerario para todas las operaciones de vuelo previstas para un día determinado, podría permanecer en retraso durante el resto de dicho día y potencialmente, el siguiente, lo cual derivaría en la interrupción del desempeño operativo, causando la insatisfacción de los Clientes debido a vuelos retrasados o cancelados y por conexiones perdidas. La insatisfacción del pasajero podría dañar la reputación de Interjet, perjudicando con ello su negocio, situación financiera y resultados de operación.

*1.3.6.11 La industria aérea se caracteriza por bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, e Interjet podría no ser capaz de competir en forma eficaz contra otras aerolíneas que cuenten con mayores recursos financieros o menores costos de operación.*

Por lo general, la industria aérea se caracteriza por contar con bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, principalmente por concepto de personal, turbosina, y servicios de rentas de las aeronaves. Los gastos de operación de un vuelo no varían en forma significativa en función del número de pasajeros que se transportan y, como resultado de ello, un cambio en el número de pasajeros o en los precios podría tener un efecto desproporcionado sobre los resultados de operación y financieros de la aerolínea. Como consecuencia, el más mínimo déficit podría tener un efecto adverso y significativo en el negocio de Interjet, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

Entre los costos fijos más significativos de Interjet, se pagan rentas mensuales conforme a sus contratos de venta con obligación de arrendar y arrendamientos operativos de aeronaves y motores. Incurrirán en obligaciones fijas adicionales y en adeudos, conforme se lleve a cabo la entrega, o bien, arrienden nuevas aeronaves y otros equipos que sean necesarios para implementar su estrategia de crecimiento. El tener obligaciones significativas de pago fijas podría tener entre otras, las siguientes consecuencias:

- limitar la capacidad para obtener el financiamiento adicional necesario para capital de trabajo y otros fines;
- incremento de gastos fijos y limitar la flexibilidad para modificar sus operaciones;
- desviar flujos de efectivo sustanciales de las operaciones para dar servicio a sus obligaciones fijas bajo arrendamientos operativos de aeronaves;
- si las tasas variables de interés se incrementaran, incurrirían en mayores gastos financieros; y
- limitar su capacidad para planear o reaccionar a los cambios en el negocio y en la industria aeronáutica, así como a las condiciones económicas generales.

Asimismo, los cargos aeroportuarios representan un costo de operación significativo. Al 30 de junio de 2012, los cargos aeroportuarios representaron el 11.4% de los costos totales de Interjet, y para el mismo periodo en el 2011, los cargos aeroportuarios representaban el 10.4% de sus costos totales. Cualquier incremento sustancial en dichos cargos podría tener un efecto adverso importante sobre los resultados de sus operaciones. Adicionalmente, no es posible garantizar que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el Aeropuerto Internacional de Toluca y otros aeropuertos no impondrán cargos aeroportuarios más elevados en el futuro, debido a un incremento en la demanda o en la congestión de tráfico en los aeropuertos, lo que aumentaría los costos de operación de Interjet y afectaría adversamente sus márgenes de operación.

La industria de las aerolíneas es altamente competitiva y es, en especial, susceptible a descuentos de precios, dado que las aerolíneas incurren únicamente en costos marginales para prestar servicios a pasajeros que ocupen asientos de otro modo no vendidos. En la actualidad, Interjet compite principalmente con Grupo Aeroméxico en la mayoría de sus rutas, así como con otras aerolíneas de bajo costo en otras rutas. Algunas de estas aerolíneas podrían ser mayores en flota, contar con recursos financieros mayores, su nombre podría ser más reconocido o podrían incurrir en costos de operación más bajos de los que tiene Interjet. Algunos de sus competidores, con el fin de ganar participación en el mercado, podrían optar por añadir otros servicios de valor agregado, reducir tarifas o ambos, lo cual Interjet no podría llevar a cabo. Por lo tanto, Interjet se vería imposibilitada para competir en forma eficaz contra otras aerolíneas que agreguen nuevos servicios o tarifas de descuento en los mercados a los que brinda servicio, y eso podría afectar de forma adversa su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

*1.3.6.12 El negocio de Interjet depende en gran medida del mercado del área metropolitana de la Ciudad de México, donde se ubican sus bases del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y del Aeropuerto Internacional de Toluca. Una reducción en la demanda de transporte aéreo en este mercado, podría afectar adversamente su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.*

El negocio de Interjet depende, en gran medida, de las operaciones en sus bases del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y del Aeropuerto Internacional de Toluca, ambos ubicados en el área metropolitana de la Ciudad de México. Su crecimiento se ha enfocado y al menos en el futuro podría continuar enfocándose, en ampliar los vuelos realizados desde estos aeropuertos y hacia los mismos. Al 30 de junio de 2012, de un promedio total de 171 vuelos diarios operados, aproximadamente 159 de ellos tenían a la zona metropolitana de la Ciudad de México como su destino u origen. Como resultado, siguen dependiendo en gran medida de la capacidad de generación de demanda en la Ciudad de México.

El negocio se vería perjudicado por cualquier circunstancia que cause una reducción en la demanda de transporte aéreo en la zona metropolitana de la Ciudad de México, tales como cambios adversos en las condiciones económicas locales, desastres naturales, la percepción pública negativa de la zona, incrementos de precio significativos vinculados con los costos de acceso al aeropuerto y cuotas impuestas a los pasajeros o el impacto de ataques terroristas pasados o futuros, así como una interrupción o alteración en los servicios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México o el Aeropuerto Internacional de Toluca, como consecuencia en la saturación de su capacidad o por cualquier otra razón, podría afectar de forma adversa la operación de sus aeronaves y su reputación.

*1.3.6.13 Interjet opera en una industria altamente competitiva y compite, principalmente contra compañías operadoras de autobuses de lujo y primera clase. El incremento en la competencia podría tener un impacto adverso en su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.*

Además de la competencia proveniente de las aerolíneas, la industria en México enfrenta una fuerte competencia por parte de las alternativas de transporte terrestre, tales como autobuses regulares interestatales y autobuses de primera clase y de lujo. Históricamente en México, el transporte en autobús ha atraído a más pasajeros que la industria aérea. En 2011, las aerolíneas nacionales transportaron aproximadamente a 25.5 millones de pasajeros en vuelos nacionales y 4.8 millones de pasajeros en rutas internacionales, en comparación con los aproximadamente 2.6 mil millones de pasajeros totales (en viajes sencillos) transportados a través de compañías de autobuses interestatales, de acuerdo con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Asimismo, la industria de las aerolíneas es altamente competitiva. Interjet enfrenta una intensa competencia en sus rutas nacionales en México por parte de otras aerolíneas que dan servicio a otras rutas, incluyendo Grupo Aeroméxico, y otras empresas de transporte de bajo costo como Volaris, VivaAerobus y Magnicharters, así como otros nuevos competidores emergentes en el mercado en que participa Interjet.

La intensidad de la competencia que enfrenta Interjet varía de ruta a ruta y depende de diversos factores, incluyendo la fuerza de las aerolíneas competidoras. Es posible que los competidores de Interjet cuenten con mejor reconocimiento de marca y mayores recursos financieros o de otro tipo. En caso de que sus competidores reduzcan sus tarifas a niveles tales que no puedan ser igualadas con operaciones aún rentables, podría reducir o eliminar servicios en las rutas relevantes, lo que generaría pérdidas o impediría el crecimiento de Interjet, no pudiendo garantizar que su nivel de tarifas o el tránsito de pasajeros no se vieran adversamente afectados. Además de esta competencia de tarifas, un aumento en el número de aerolíneas operando en sus bases podría derivar en un incremento en la congestión y en retrasos en los aeropuertos mencionados, dañando así la marca, operaciones y por lo tanto, el negocio de Interjet.

De igual modo, Interjet podría enfrentar competencia por parte de aerolíneas que pudieran establecerse en el futuro en los mercados a los que la misma presta servicio. Por ejemplo, los requisitos reglamentarios y operativos en Centroamérica, el cual es un mercado en el que Interjet pretende incursionar, son menos estrictos que en otros mercados, lo que reduce las barreras de entrada e incrementa el potencial para una mayor competencia.

Finalmente, las teleconferencias y otros métodos de comunicación electrónica podrían agregar una nueva dimensión de competencia a la industria, dado que los pasajeros que realizan viajes por motivos de negocios buscan sustitutos de menor costo a sus viajes aéreos.

*1.3.6.14 Si Grupo Mexicana, que suspendió sus operaciones y presentó una solicitud de concurso mercantil en agosto de 2010, reanuda sus operaciones de vuelo, la competencia en la industria aérea mexicana se incrementará, lo que podría ocasionar la pérdida de participación de mercado en ciertas rutas y tener un efecto adverso en el negocio, situación financiera y los resultados de operaciones de Interjet.*

Históricamente, Grupo Mexicana fue el segundo grupo más grande de aerolíneas nacionales en México y la aerolínea internacional más grande del país, en términos del número de pasajeros transportados por aerolíneas comerciales por año, de acuerdo con datos publicados por la DGAC. Grupo Mexicana que estaba formado por Mexicana, Click y Link, operaba un total de 80 rutas nacionales y 28 internacionales. En agosto de 2010, Grupo Mexicana suspendió operaciones y presentó una solicitud de protección bajo la forma de concurso mercantil en México y Estados Unidos debido a sus crecientes costos laborales, la recesión económica mundial, aumentos en los precios de la turbosina y pérdidas sufridas como resultado de la epidemia de influenza A-H1N1.

Si Grupo Mexicana reanuda sus operaciones, después del procedimiento de concurso mercantil, Interjet considera que la competencia en la industria aérea mexicana se incrementará, específicamente dado que, en la actualidad, opera diversas rutas nacionales que eran cubiertas por Grupo Mexicana antes de presentar su declaración de concurso mercantil. El incremento en la competencia en la industria aérea mexicana presionará en las tarifas generales y podría ocasionarle a Interjet la pérdida de participación de mercado en ciertas rutas y tener un efecto adverso en su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

*1.3.6.15 La falta de alianzas comerciales podría perjudicar el negocio y capacidad competitiva de Interjet.*

Diversas aerolíneas, incluyendo algunos de los competidores de Interjet, cuentan con alianzas de comercialización, o de operación con otras aerolíneas conforme a las cuales realizan labores de comercialización y de publicidad en forma conjunta. Entre otros aspectos, comparten el uso de códigos de designación de vuelos compartidos a fin de identificar sus vuelos y sus tarifas en el sistema de reservación computarizada, el cual se conoce como sistema de códigos compartidos, y permiten la reciprocidad en sus programas de viajero frecuente. Interjet no es miembro de ninguna alianza de comercialización o de operación, aunque podría tomar la decisión de formar una alianza en el futuro. Algunos Clientes, incluyendo pasajeros en viajes de negocios, prefieren viajar con aerolíneas que tienen alianzas comerciales, de modo que puedan obtener y utilizar sus recompensas de millaje que pudieran ser intercambiadas por vuelos con una serie de aerolíneas; la falta de estas características podría afectar adversamente el negocio y posición competitiva de Interjet.

*1.3.6.16 Los costos de mantenimiento de Interjet podrían incrementarse significativamente a medida en que la flota se vaya desgastando lo cual podría tener un efecto adverso en el negocio, situación financiera y resultados de operación de la misma.*

Aunque la edad promedio de las aeronaves de Interjet al 30 de junio de 2012 era de aproximadamente 6.57 años, su flota requerirá mayor mantenimiento conforme se vaya desgastando y los costos de mantenimiento y reparación se incrementarán en forma general. Todo incremento significativo en los costos de mantenimiento y reparación podría tener un impacto adverso en el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

*1.3.6.17 Los resultados trimestrales de Interjet fluctúan sustancialmente.*

La industria de las aerolíneas es por naturaleza cíclica y estacional y, por lo tanto, los resultados de operación de Interjet varían de trimestre a trimestre. Los meses con más demanda aérea son marzo y abril (dependiendo de las fechas designadas para semana santa de cada año), julio, agosto y diciembre, mientras que los meses con menos demanda son febrero, mayo y septiembre. Debido a la alta proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar la rentabilidad de Interjet de trimestre a trimestre. Asimismo, la demanda de viajes aéreos también se ve afectada por factores tales como la situación económica, guerras o guerras inminentes, niveles tarifarios y condiciones climáticas.

Debido a los factores mencionados anteriormente y a otros descritos en este Prospecto, las comparaciones de trimestre a trimestre de los resultados de operación de Interjet pueden no constituir buenos indicadores de su desempeño futuro.

*1.3.6.18 Los contratos de arrendamiento y de venta con pacto de arrendamiento de aeronaves y motores de Interjet pueden darse por terminados si se incumplen algunas obligaciones contractuales, lo cual tendría un impacto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operación.*

Interjet ha celebrado contratos de arrendamiento operativo y de venta con pacto de arrendamiento sobre aeronaves y motores con diversos arrendadores. Estos contratos contienen cláusulas comunes de terminación y también se exige cumplir con ciertas obligaciones contractuales durante la vigencia de cada contrato. Específicamente, Interjet está obligada, entre otros aspectos, a mantener y reparar las aeronaves; mantener vigente un seguro sobre las aeronaves y cumplir con todas las autorizaciones y registros gubernamentales aplicables. Dichos contratos de arrendamiento y de venta con pacto de arrendamiento sobre aeronaves y motores contienen, de igual forma, ciertas obligaciones contractuales de no hacer que, sujetas a ciertas excepciones, prohíben a Interjet consolidarse o fusionarse con alguna otra sociedad, así como transferir o arrendar sustancialmente la totalidad de sus activos; subarrendar sus aeronaves; y utilizar en forma selectiva aeronaves arrendadas en relación con otras aeronaves similares que operan, si no se cuenta con la autorización previa y por escrito del arrendador. Adicionalmente, dichos contratos de arrendamiento y de venta con pacto de arrendamiento sobre aeronaves y motores podrían ser dados por terminados si, entre otros aspectos, Interjet o sus subsidiarias o cualquier afiliada incurriera en un incumplimiento con respecto a sus pasivos financieros, además de ciertos montos especificados en los mismos, si incurrieran en un incumplimiento con respecto a cualquiera de sus arrendamientos de aeronaves o contratos de compraventa; o si se revocaran, se suspendieran o no fueran renovadas las autorizaciones o permisos gubernamentales. Los contratos de arrendamiento y de venta con pacto de arrendamiento sobre aeronaves y motores podrían ser dados por terminados si los actuales accionistas de control de Interjet dejaran de tener el control directo o indirecto sobre la aerolínea.

No es posible asegurar que Interjet podrá cumplir con estas obligaciones contractuales o disposiciones o que estos requisitos no limitarán su capacidad de financiar sus operaciones futuras o necesidades de capital. La incapacidad para cumplir con

dichas obligaciones contractuales o disposiciones requeridas, podría derivar en un incumplimiento conforme al contrato respectivo y, en última instancia, en la devolución anticipada de las aeronaves o motor correspondientes, así como en un incumplimiento cruzado y un vencimiento anticipado de los montos por pagar, conforme al resto de los contratos de arrendamiento y de venta con pacto de arrendamiento sobre aeronaves y motores. En caso de cualquier incumplimiento de este tipo y de la incapacidad para obtener una renuncia al incumplimiento, por parte de los arrendadores, todos los montos pendientes conforme a los contratos podrían ser declarados inmediatamente vencidos y pagaderos. Si Interjet no contara con el suficiente efectivo disponible para pagar los montos que venzan y sean exigibles en cuanto a su pago, se tendrán que solicitar préstamos o financiamientos de capital adicional, lo cual podría no estar disponible en términos aceptables o, incluso, no existir. Si dicho financiamiento no estuviera disponible, Interjet podría tener que emitir acciones adicionales o vender activos a fin de obtener los fondos requeridos para realizar pagos anticipados o arriesgarse a que sus aeronaves estén sujetas a recuperación por parte de sus arrendadores lo cual perjudicaría el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet. Igualmente, cualquiera de estas situaciones podrá requerir que se solicite el concurso mercantil, con el propósito de reestructurar sus pasivos.

*1.3.6.19 Interjet no acostumbraba contar con líneas de crédito para capital de trabajo, lo cual la hace más dependiente de sus flujos de efectivo de operación y de aportaciones de sus accionistas.*

Durante la etapa inicial de Interjet, ésta se basó, principalmente, en las aportaciones de sus accionistas para contar con capital de trabajo, y no acostumbraba obtener líneas de crédito para capital de trabajo. Recientemente, Interjet obtuvo líneas de crédito para capital de trabajo, y en el futuro, podría ser necesaria la obtención de líneas de crédito adicionales, y no hay certeza alguna de que puedan obtenerlas. Mientras tanto, Interjet podría depender, en gran medida, principalmente, de su flujo de efectivo operativo para financiar sus operaciones y para realizar los pagos programados respecto a sus pasivos y otras obligaciones fijas. En caso de no generar fondos suficientes a partir de las operaciones, de no obtener suficientes aportaciones de sus accionistas para cubrir estos requerimientos de efectivo, o si en el futuro fuera imposible obtener líneas de crédito u otro crédito o financiamiento, Interjet podría incurrir en un incumplimiento respecto a sus adeudos y otras obligaciones fijas. La incapacidad para cumplir con sus obligaciones conforme vayan venciendo afectaría adversamente la capacidad para crecer, así como el negocio, operaciones y situación financiera de Interjet.

*1.3.6.20 Interjet cuenta con una cantidad significativa de obligaciones fijas e incurrirá, en forma importante, en más obligaciones fijas que podrían perjudicar su capacidad para cumplir con sus objetivos estratégicos.*

Al 30 de junio de 2012, los pasivos totales de Interjet correspondían al 78.5% de su capitalización total. Con la adquisición de IAL el 2 de marzo de 2011 y la adquisición de 4 aeronaves con garantía de las Agencias de Crédito Europeas para la Exportación, asumió pasivos adicionales por Ps. 3,511.7 millones. Al 30 de junio de 2012, los compromisos de sus pasivos bancarios a corto plazo eran de Ps. 3,894.4 millones con vencimiento en el 2012, y de Ps. 2,954.5 millones con vencimientos a largo plazo. La totalidad de la deuda a corto y a largo plazo de Interjet está contratada con tasas fijas y variables de interés.

Además de la deuda a largo plazo, Interjet cuenta con un número importante de obligaciones fijas adicionales conforme a arrendamientos operativos relacionados con sus aeronaves, espacio en terminales aeroportuarias, tránsito aéreo, así como otras instalaciones de aeropuerto y espacio de oficinas. Al 30 de junio de 2012, los pagos futuros mínimos de arrendamientos de espacios inmobiliarios y de aeronaves y motores, conforme a arrendamientos operativos eran de aproximadamente de Ps. 1,142.7 millones en 2012, Ps. 1,081.1 millones en 2013, Ps. 909.4 millones en 2014, Ps. 826.6 millones en 2015 y Ps. 718.4 millones en 2016.

Al 30 de junio de 2012, Interjet tenía compromisos de compra de aeronaves por, aproximadamente, Ps. 671.5 millones relacionados con la adquisición de 8 aeronaves modelo A320 y 15 aeronaves modelo SSJ100, las cuales se estimó serían entregadas en el curso de los próximos tres años, incluyendo los montos calculados para ajustes contractuales de precios. Interjet incurrirá en un pasivo adicional y en otras obligaciones fijas, conforme reciba o arriende aeronaves adicionales y equipo de otro tipo, en tanto continúe expandiéndose a nuevos mercados.

El alto nivel de endeudamiento y otras obligaciones fijas de Interjet podrían:

- limitar su capacidad para obtener financiamiento adicional, a fin de respaldar importantes planes de expansión, así como para capital de trabajo y otros objetivos;
- desviar flujo de efectivo sustancial de sus operaciones y planes de expansión, a fin de dar servicio a sus obligaciones fijas;

- obligarla a incurrir en el pago de muchos más intereses o en gastos adicionales de renta, de los que actualmente debe cubrir, dado que toda su deuda tiene tasas de interés flotantes y ninguno de sus arrendamientos de aeronaves presentan una renta con tasa variable;
- limitar su flexibilidad al planear o reaccionar a cambios en su negocio y en la industria en la que compete;
- colocarla en una posible desventaja competitiva, en comparación con competidores menos apalancados y con competidores que tienen mejor acceso a recursos de capital; y
- tener un efecto adverso y significativo en su condición financiera y resultados de operación.

La capacidad de Interjet para realizar pagos programados sobre su deuda y demás obligaciones fijas, dependerá predominantemente de su futuro desempeño operativo y del flujo de efectivo, lo cual, a su vez, dependerá de las condiciones económicas y políticas prevaletes, así como de otros factores financieros, competitivos, regulatorios, comerciales y de otro tipo, gran parte de los cuales están fuera de su control. No es posible asegurar que Interjet será capaz de generar suficiente flujo de efectivo a partir de sus operaciones para pagar sus adeudos y otras obligaciones fijas conforme vayan venciendo; en caso de incumplir lo anterior, su negocio se podría ver perjudicado. Si Interjet no pudiera realizar pagos sobre su deuda y otras obligaciones fijas, Interjet podría verse obligada a renegociar dichas obligaciones u obtener capital o financiamiento de deuda adicional, lo que podría afectar adversamente sus operaciones y situación financiera. Si Interjet financia sus actividades con deuda adicional, podría verse sujeta a cumplir ciertas obligaciones contractuales de naturaleza financiera y de otro tipo que podrían restringir su capacidad para lograr su estrategia de crecimiento. No es posible garantizar que, ante un escenario como el anterior, los esfuerzos de renegociación de Interjet tendrán éxito o serán oportunos o que podrán refinanciar sus obligaciones en términos aceptables, si es que se puede realizar.

*1.3.6.21 Interjet depende de dos tipos limitados de aeronaves y motores. Cualquier problema real o aparente que afecte a sus aeronaves o motores, podría afectar adversamente su negocio, situación financiera y resultados de operación.*

Un aspecto clave del modelo de negocios de Interjet es operar únicamente dos tipos limitados de aeronaves y motores. En la actualidad Interjet sólo opera el modelo A320, impulsado con dos motores modelo CFM56-5B. La dependencia en la aeronave modelo A320 y en los motores modelo CFM56-5B, para todas las aeronaves de Interjet, la dejan particularmente vulnerables a cualquier problema que pudiera estar asociado con la aeronave modelo A320 o con dicho motor. Su negocio se vería adversamente afectado si se descubriera un defecto de diseño o problema mecánico con el modelo A320 o con el motor modelo CFM56-5B, causando de ese modo que las aeronaves permanecieran en tierra durante el tiempo en que dicho defecto o problema tarde en ser corregido, asumiendo que éste pueda ser corregido. El mismo supuesto aplicará para el caso de las aeronaves modelo Superjet SSJ100, una vez que Interjet empiece a operarlas. La DGAC podría también suspender o limitar el uso de las aeronaves de Interjet en caso de existir algún problema real o aparente de carácter mecánico o de diseño, en tanto dicha autoridad conduce su propia investigación.

De igual modo, el negocio de Interjet se vería perjudicado, en gran medida, si el público evitara volar con dicha aerolínea debido a una percepción adversa de aeronaves o motores que operan, por problemas de seguridad o de otro tipo, ya fueran reales o percibidos, o en caso de un accidente en el que se viere involucrada dicha aeronave o motores.

*1.3.6.22 Interjet depende de terceros para el mantenimiento de los motores de sus aeronaves.*

El centro de mantenimiento de Interjet en Toluca realiza la mayoría del mantenimiento de línea, servicios mayores y las verificaciones de mantenimiento de sus aeronaves. Tratándose de motores, contratan su mantenimiento con proveedores de renombre, como en los casos en que se necesita trabajo sobre los motores de sus aeronaves y las unidades auxiliares de potencia. Hasta el mes de diciembre de 2010, subcontrataban el inventario de partes y componentes con *Barfield, Inc.*, una compañía que repara componentes de aeronaves. Interjet ha creado el “Taller de Reparación Aeronáutica IJ-TEK, S.A.P.I. de C.V.”, conjuntamente con *Aviotek Instruments and Accessories, Inc.*, que es una co-inversión en Toluca para ser autosuficiente en diversos servicios a sus aeronaves, como el hidráulico, de aviónica y neumático, entre otros, y que simultáneamente le permitirá prestar servicios a terceros. Asimismo, Interjet ha celebrado un convenio con *Heico Component Repair Group*, un grupo de mantenimiento de aeronaves con base en Miami, Florida, conforme al cual Interjet recibirá apoyo técnico y acceso a la reparación de los componentes del A320.

La pérdida de los contratos de servicios con terceros, cualquier incapacidad para renovarlos o para negociar contratos de replazo adecuados podría generar un efecto adverso significativo sobre el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet. Asimismo, será necesario celebrar contratos similares a los anteriormente mencionados, en cualquiera

de los nuevos mercados en los que Interjet incursione y no es posible garantizar que se puedan obtener los servicios necesarios a tarifas favorables. A pesar de que se trata de monitorear el desempeño de terceros que prestan ciertos servicios de mantenimiento, la eficiencia, oportunidad y calidad en el cumplimiento de contratos por dichos terceros, están fuera del control de Interjet.

*1.3.6.23 Debido al tamaño limitado de la flota de Interjet, si una aeronave deja de estar disponible, sus ingresos, servicios, reputación y rentabilidad podrían verse más perjudicados que las aerolíneas con flotas más grandes.*

Al 30 de junio de 2012, Interjet operaba una flota de 33 aeronaves modelo A320, la cual es menor en cantidad a la flota que poseen algunos de sus competidores y a la de Grupo Aeroméxico. Si alguna de las aeronaves de Interjet dejara de estar disponible debido a un mantenimiento no programado, por reparaciones o por otros motivos, se podrían presentar retrasos o cancelaciones de vuelos, dado que no se podría reemplazar en forma inmediata dicha aeronave. Ante escenarios de este tipo, los competidores de Interjet, con flotas más grandes, pueden reemplazar aeronaves de manera más expedita. Como resultado, el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet podrían verse afectadas y podría experimentar consecuencias financieras, y en cuanto a su reputación, más grandes en relación con sus competidores más fuertes, en caso de que algunas de sus aeronaves repentinamente dejaran de estar disponibles.

*1.3.6.24 Interjet depende de su personal, específicamente de sus ejecutivos y directivos clave.*

El éxito de Interjet depende, en gran medida, de que sus ejecutivos y otros directivos continúen prestando sus servicios, ya que cuentan con diversos años de experiencia acumulada en la industria aérea. En caso de que algunos de sus directivos clave decidan retirarse o si perdieran a alguno o algunos de ellos, el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet se verían afectados en forma adversa.

*1.3.6.25 Si Interjet no puede atraer y retener personal calificado a costos razonables o no puede mantener la cultura de Interjet, el negocio, situación financiera y resultados de operación podrían verse adversamente afectados.*

El negocio de Interjet requiere de un volumen importante de personal de vuelo, los costos laborales que representaron el 4.9% y el 5.7% de sus gastos de operación para los semestres que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, respectivamente. Interjet considera que los salarios, sueldos y prestaciones se incrementarán sobre una base bruta y que estos costos podrían aumentar como porcentaje de sus costos generales, lo cual podría perjudicar su negocio. Sus planes de expansión la obligan a contratar, capacitar y retener una cantidad significativa de nuevos empleados en el futuro, tales como pilotos dedicados y eficientes, tripulación de cabina y personal de otro tipo. En algunas ocasiones, la industria de las aerolíneas ha experimentado una reducción de personal, especialmente pilotos y mecánicos. Interjet compete con todas las aerolíneas mexicanas al momento de contratar personal para estas posiciones de alto desempeño. Algunas de las aerolíneas mexicanas ofrecen paquetes salariales y prestaciones que exceden los de Interjet. Como resultado, en el futuro podría verse en la necesidad de incrementar en forma significativa los sueldos y las prestaciones a fin de atraer y retener personal o arriesgar a una rotación de empleados considerable. Si Interjet no puede contratar, capacitar y retener a pilotos calificados como con los que actualmente cuenta, que tienen en promedio 12 años de experiencia, así como a otros empleados calificados a un costo razonable, podría no tener la capacidad para completar sus planes de expansión y su negocio, situación financiera y resultados de operación se verían adversamente afectados.

En forma adicional, mientras se contrate más gente y se vaya creciendo, Interjet considera que podría significar un reto seguir contratando gente que mantenga su cultura corporativa. Una de las principales fortalezas competitivas es la cultura corporativa innovadora y enfocada en el servicio, la cual enfatiza los servicios valorados por el Cliente para mejorar el nivel de lealtad de Interjet. Su cultura corporativa es importante para prestar servicios de alta calidad a los clientes y contar con una fuerza de trabajo altamente productiva que ayude a mantener sus costos a un bajo nivel. Conforme crezca Interjet, podría verse ante la imposibilidad de identificar, contratar o retener suficiente personal que cumpla con los criterios anteriores y su cultura corporativa podría verse afectada adversamente por sus crecientes operaciones y la diversidad geográfica. Si no se mantiene la fortaleza de su cultura corporativa, su capacidad competitiva y negocio podrían verse adversamente perjudicados.

*1.3.6.26 El negocio de Interjet podría verse afectado si sus relaciones laborales se deterioran, si no se renovaran los contratos colectivos de trabajo bajo términos satisfactorios o si se experimentaran huelgas u otro tipo de conflictos de carácter laboral.*

Interjet depende de sus pilotos, tripulación de cabina y personal de otro tipo para operar el negocio. De igual forma, Interjet considera que tiene una buena relación con sus pilotos y tripulaciones de cabina; sin embargo, tradicionalmente las aerolíneas en México mantienen complicadas relaciones con sus sindicatos y no pueden asegurar que se mantenga una relación estable. Si las relaciones laborales se deterioran, el negocio y los resultados de las operaciones de Interjet podrían verse afectados en forma significativa y adversa. Interjet está obligada a cumplir con las leyes laborales de México, mismas que, entre otros aspectos, permiten la creación de sindicatos de trabajadores y contratos colectivos de trabajo, que son revisados cada dos años, por lo que se refiere a prestación de servicios y anualmente por lo que se refiere a salarios.

Interjet celebró un contrato colectivo de trabajo con el Sindicato de Obreros y Empleados de Transportes, Comunicación y Similares de la República Mexicana, Sección 15, el cual rige las relaciones laborales con los trabajadores afiliados a dicho sindicato. A través de este contrato colectivo de trabajo, ese sindicato tiene derecho a representar los intereses de sus trabajadores, negociar en su representación y reclamar cualquier incumplimiento del contrato. Los trabajadores de Interjet que actualmente están cubiertos por este contrato colectivo de trabajo, son el personal de tierra (incluyendo mecánicos de reparación estructural, mecánicos de aviónica, mecánicos de fuselaje y de la planta de energía, operadores de asistencia en tierra y trabajadores generales), así como personal de tripulación (incluyendo jefes de cabina, sobrecargos, comandantes y primeros oficiales). Al 30 de junio de 2012, aproximadamente el 57.9% de los empleados de Interjet estaban cubiertos por dicho contrato colectivo de trabajo.

Las remuneraciones y prestaciones existentes de los empleados de Interjet pueden estar sujetas a cambio o modificación en cualquier momento, sobre todo porque los salarios deben ser obligatoriamente revisados y sujetos a negociación cada año y otras condiciones de trabajo cada dos años. La limitación a la flexibilidad en cuanto a la relación con sus empleados podría tener un efecto adverso importante sobre el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

*1.3.6.27 Interjet está expuesta a fluctuaciones cambiarias que podrían afectar adversamente su desempeño financiero.*

Interjet cuenta con costos significativos en Dólares, relacionados con el financiamiento de la deuda sobre sus aeronaves, de conformidad con arrendamientos operativos a largo plazo, reservas para mantenimiento y mantenimiento de motores. Aunque operan principalmente en México, una porción importante de su negocio se lleva en divisas distintas al Peso, principalmente en Dólares. Sus ingresos son principalmente en Pesos y actualmente Interjet no cuenta con una política de cobertura al respecto. Los resultados de sus operaciones y situación financiera pueden verse afectados significativamente por fluctuaciones en el valor del Dólar contra el Peso.

*1.3.6.28 Si Interjet determinara que sus aeronaves o su inventario presentan algún deterioro, ello tendría un efecto adverso en el negocio, situación financiera y en los resultados de operación.*

Interjet realiza revisiones para detectar deterioros cuando existen riesgos específicos de deterioro u otros indicadores en sus activos de larga duración, a fin de determinar si es necesario reducir el valor en libros de dichos activos con un cargo relacionado a sus resultados. Además de que el valor de la flota disminuye conforme se va volviendo más antigua, el exceso de capacidad que actualmente existe en la industria de las aerolíneas, las quiebras de aerolíneas y otros factores que están fuera de su control, podría contribuir a la disminución del valor razonable de mercado de los activos de Interjet. Si dicho deterioro ocurriera, ésta se vería obligada a llevar esos activos a su valor razonable de mercado conforme a las Normas de Información Financiera, estimado mediante un cargo a resultados. Un cargo importante a los resultados afectaría adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

Además, las tasas de interés sobre algunos de sus créditos para el financiamiento de aeronaves y la disponibilidad de éstos son inherentes al valor de las aeronaves que garantizan los créditos. Si dichos valores disminuyeran sustancialmente, las tasas de interés podrían elevarse o los acreedores conforme a dichos créditos podrían dejar de otorgar financiamiento o solicitar garantías adicionales, y tendrían un efecto adverso en negocio, situación financiera y resultados de operación de Interjet.

*1.3.6.29 Interjet está expuesta a ciertos riesgos, contra los cuales no cuenta con un seguro y podría tener dificultades para obtener el seguro aplicable en términos aceptables o, incluso, podría ser difícil obtener alguno.*

El seguro es un factor fundamental para las operaciones de una aerolínea. Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, las compañías de seguros incrementaron las primas, aplicaron recargos para cada pasajero y redujeron significativamente la cobertura por responsabilidad contra actos de guerra y riesgos inherentes frente a terceros. En línea con la práctica de la industria, Interjet dejó algunos riesgos de negocios sin asegurar, incluyendo las interrupciones de operaciones, la pérdida de utilidades o ingresos, mantenimiento y pérdidas consecuenciales derivadas de crisis mecánicas o pérdidas relacionadas con la falta de cumplimiento de proveedores o talleres de reparación. En la medida en que los riesgos no asegurados se materialicen, Interjet podría verse significativa y adversamente perjudicada. No es posible asegurar que la cobertura de Interjet incluirá las pérdidas reales en las que se haya incurrido. En la medida en que las pérdidas reales en las que se haya incurrido excedan el monto asegurado, Interjet podría verse obligada a sufragar las pérdidas sustanciales que pudieran tener un impacto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operación.

Como resultado de ataques terroristas u otros eventos mundiales, ciertos seguros podrían volverse más onerosos, no estar disponibles o estarlo únicamente por montos de cobertura reducidos, insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura requeridos por los arrendadores de aeronave o las autoridades gubernamentales regulatorias. Cualquier incapacidad para obtener seguros, en términos comercialmente aceptables o de cualquier tipo, para las operaciones generales o sobre activos específicos de Interjet, podría dañar su negocio y potencialmente causar la pérdida de la posesión de las aeronaves arrendadas.

*1.3.6.30 Interjet está altamente automatizada y su modelo de comercialización opera sobre Internet, por lo que las fallas en los sistemas tienen un efecto adverso en su negocio.*

Interjet depende de sistemas automatizados para operar su negocio, incluyendo su sitio web y sus sistemas de ventas en línea y de administración de ingresos, algunos de los cuales son proporcionados por terceros. Toda incapacidad de dichos terceros para proporcionar tales servicios podría interrumpir en forma significativa las operaciones y perjudicar el negocio de Interjet. El sitio web y el sistema de ventas en línea deben tener la capacidad de manejar grandes volúmenes de transacciones y entregar información relativa a vuelos. Interjet no ha experimentado ninguna falla importante en el sistema, pero no puede garantizar que en el futuro no ocurran éstas en el sistema. Si bien Interjet cuenta con planes de recuperación de desastres y de continuidad de negocios, toda interrupción en sus sistemas automatizados podría derivar en la pérdida de información y afectar en forma importante y adversa su reputación, así como la venta de boletos y, por lo tanto, su negocio y situación financiera.

### **1.3.7 Factores relacionados con los riesgos económicos y políticos en México y en el entorno internacional**

*1.3.7.1 La existencia de situaciones económicas adversas en México podría afectar adversamente el desempeño financiero de Interjet.*

Sustancialmente todas las operaciones de Interjet son realizadas en México y su negocio se ve afectado por el desempeño de la economía mexicana, especialmente la industria turística. La reciente crisis crediticia global y la recesión económica han tenido consecuencias adversas en la economía mexicana, que en 2009, generó una contracción del 6.5% en el PIB, y que durante 2012, ha afectado el crecimiento de la economía mundial. Asimismo, en el pasado, México ha experimentado largos periodos de crisis económicas causadas por factores internos y externos, sobre los que no tenemos control alguno. Dichos periodos se han caracterizado por una inestabilidad en el tipo de cambio, una inflación alta, altas tasas de intereses, contracción económica, una reducción en el flujo de capitales internacionales, una reducción de liquidez en el sector bancario y altas tasas de desempleo. Las reducciones en la tasa de crecimiento de la economía mexicana o los periodos de crecimiento negativos, específicamente en la industria turística de México, o los incrementos en la inflación podrían resultar en una demanda inferior de los servicios de Interjet, precios reales más bajos para sus tarifas o un cambio a márgenes de utilidad más bajos. Interjet no puede asegurar que las condiciones económicas de México no empeorarán o que dichas condiciones no tendrán un efecto adverso en su situación financiera y resultados de operación.

*1.3.7.2 El desarrollo político, social y de otro tipo en México podría afectar en forma adversa el negocio de Interjet.*

En la actualidad, ningún partido político cuenta con una clara mayoría en ninguna de las cámaras del Congreso de la Unión. La ausencia de una clara mayoría y el desajuste existente entre el Poder Legislativo y el Ejecutivo, podrían generar un

bloqueo y evitar la implementación oportuna de reformas políticas y económicas que, a su vez, tendrían un impacto adverso en la política económica mexicana. Interjet no puede asegurar que los desarrollos políticos futuros en México, incluyendo las elecciones presidenciales que tuvieron lugar el pasado mes de julio, no tendrán un efecto adverso en su negocio, situación financiera o resultados de sus operaciones. El Gobierno Mexicano ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia importante en la economía mexicana. Las acciones del gobierno mexicano, en relación con la economía, podrían tener un impacto importante en las entidades del sector privado de México en general, así como en las condiciones de mercado, los precios y rendimientos de los valores mexicanos.

Después de 12 (doce) años de gobierno del Partido de Acción Nacional, el 1 de julio de 2012 se celebraron elecciones presidenciales en México y, conforme a los resultados oficiales divulgados por las autoridades competentes, mismos que fueron validados por el pleno del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación (TEPJF), fue elegido el candidato del Partido Revolucionario Institucional, Enrique Peña Nieto. El cambio en la administración podría traer conflictos sociales, políticos y económicos. Además, la nueva administración podría implementar cambios significativos en leyes, políticas públicas o reglamentos que pudieran afectar la situación de la política económica en México, lo cual podría afectar adversamente el negocio y operaciones de Interjet.

*1.3.7.3 Si las tasas de inflación en México continúan siendo altas, la demanda de los servicios de Interjet podría disminuir y podría darse un incremento en sus costos.*

Históricamente, México ha experimentado altas tasas de inflación anuales. La tasa anual de inflación, que es calculada por los cambios en el INPC publicado por el Banco de México, que fue de 3.6% para 2009, 4.4% para 2010 y 3.8% para 2011. Las altas tasas de inflación pueden afectar adversamente el negocio de Interjet y los resultados de sus operaciones al reducir el poder adquisitivo del consumidor, afectando con ello la demanda del consumidor; incrementar los costos a niveles que se encuentren más allá de lo que Interjet podría trasladar a sus Clientes y reducir el beneficio de los ingresos que perciba si la tasa de inflación excede el crecimiento en sus niveles de precios.

*1.3.7.4 Las reformas fiscales podrían tener un efecto adverso en el desempeño financiero de Interjet.*

El primero de enero de 2010 entró en vigor una reforma fiscal general, de conformidad con la cual se ha dado un incremento temporal en la tasa de impuesto sobre la renta del 28% al 30% desde 2010 hasta 2012, tras lo cual se espera una reducción al 29% para 2013 y una reducción adicional en 2014 para regresar a la tasa anterior de 28%. Asimismo, México mantiene un impuesto alternativo mínimo que afecta la habilidad de Interjet para emplear leyes fiscales que permitan amortizar ciertas pérdidas fiscales. Adicionalmente, la tasa general del IVA se incrementó en 2010 de 15% a 16%. Este aumento podría afectar adversamente la demanda de tránsito aéreo y, por consiguiente, el desempeño financiero de Interjet.

Interjet no puede asegurar que las autoridades gubernamentales en México no impondrán nuevos impuestos o que no incrementarán, en el futuro, la carga impositiva a la industria de las aerolíneas. El establecimiento de nuevos impuestos o incrementos en los impuestos sobre servicios aéreos podrían tener un efecto adverso importante sobre el desempeño financiero de Interjet.

*1.3.7.5 El reciente incremento de la violencia en México, podría tener un impacto adverso en la economía y en el turismo en el país y, por consiguiente, tener un efecto negativo sobre el desempeño financiero de Interjet.*

México ha experimentado un incremento significativo a lo largo de los últimos años en relación con el tráfico ilegal de drogas y el crimen organizado. Este aumento en la violencia podría tener un impacto adverso en la actividad económica de México, incluyendo el turismo. Asimismo, la violencia del crimen organizado podría afectar la industria turística, así como los viajes aéreos, lo cual tiene un efecto directo sobre Interjet. No es posible garantizar que los niveles de violencia en México, un aspecto sobre el cual Interjet no tiene control, no tendrá un efecto adverso en la economía del país y sobre su negocio, situación financiera y resultados de operación.

*1.3.7.6 La depreciación del peso mexicano, en relación con el dólar de los Estados Unidos, así como el restablecimiento de los controles y restricciones cambiarios, podrían afectar adversamente el desempeño financiero de Interjet.*

La depreciación del peso mexicano en relación con el dólar incrementa el costo de la deuda y de las obligaciones contractuales de Interjet denominadas en dólares y, por lo tanto, podría afectar negativamente los resultados de sus operaciones. Desde la segunda mitad de 2008, el valor del peso con relación al dólar, ha fluctuado significativamente. De

conformidad con el Banco de México, durante este periodo el tipo de cambio registró una baja de Ps. 9.92 a EUA\$1.00 al 6 de agosto de 2008, y un alza de Ps. 15.37 a EUA\$1.00 al 10 de marzo de 2009, y era de Ps. 13.65 al 30 de junio de 2012.

Asimismo, una depreciación severa del peso mexicano podría derivar en una alteración de los mercados de divisas extranjeras y podría limitar la capacidad de Interjet para realizar conversiones de pesos a dólares y otras divisas. Aunque el gobierno mexicano actualmente no restringe y no ha restringido, recientemente, el derecho o la capacidad de las Personas o entidades mexicanas o extranjeras a realizar conversiones de pesos a dólares, o a transferir otras divisas fuera de México, sí lo ha hecho anteriormente y el gobierno mexicano podría restablecer controles y restricciones cambiarias.

Las fluctuaciones de divisas o las restricciones sobre la transferencia de divisas extranjeras fuera de México, podrían tener un efecto adverso sobre el desempeño financiero de Interjet.

#### *1.3.7.7 El desarrollo en otros países podría afectar adversamente la economía mexicana, y el desempeño financiero de Interjet.*

La economía mexicana podría verse afectada, en diversos grados, por las condiciones económicas y de mercado en otros países. Aunque las condiciones económicas en otros países pueden diferir significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a desarrollos adversos en otros países, podrían tener un efecto adverso en el valor de mercado de los valores de las emisoras mexicanas. Por ejemplo, en años recientes, los precios de los valores en el mercado de deuda y de capital disminuyeron sustancialmente como resultado del desarrollo de Asia, Rusia y Brasil. Recientemente, las emisiones de deuda en los Estados Unidos principalmente para la venta de hipotecas de alto riesgo, han dado como resultado fluctuaciones importantes en los mercados financieros globales, incluyendo México.

Asimismo, en años recientes, las condiciones económicas en México han llegado a estar cada vez más correlacionadas con las de los Estados Unidos como resultado del TLCAN, así como con un incremento en la actividad económica entre ambos países y las remesas enviadas por inmigrantes mexicanos que laboran en los Estados Unidos a residentes en México. Por lo tanto, las condiciones económicas adversas en los Estados Unidos, la derogación o modificaciones realizadas al TLCAN u otros eventos relacionados podrían tener un efecto adverso en la economía mexicana. Interjet no puede asegurar que los eventos que sucedan en otros países en mercados emergentes, en los Estados Unidos o en cualquier otro lugar no afectarán de manera negativa su negocio, situación financiera y resultados de operación.

#### **1.3.8 Factores relacionados con la información sobre estimaciones y riesgos asociados**

La información distinta a la información histórica que se incluye en el presente Prospecto, refleja la perspectiva del Fideicomitente en relación con acontecimientos futuros, y puede contener información sobre resultados financieros, situaciones económicas, tendencias y hechos inciertos. Al evaluar dichas proyecciones o estimaciones, el inversionista potencial deberá tener en cuenta los factores descritos en esta sección y otras advertencias contenidas en este Prospecto. Dichos factores de riesgo y proyecciones describen las circunstancias que podrían ocasionar que los resultados reales difieran significativamente de los esperados con base en las proyecciones o estimaciones a futuro.

**NI EL FIDEICOMITENTE, NI EL FIDUCIARIO, NI EL INTERMEDIARIO COLOCADOR, NI EL REPRESENTANTE COMÚN TIENEN RESPONSABILIDAD ALGUNA DE PAGO DE LAS CANTIDADES ADEUDADAS BAJO LOS CERTIFICADOS. EN CASO DE QUE EL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO RESULTE INSUFICIENTE PARA PAGAR ÍNTEGRAMENTE LAS CANTIDADES ADEUDADAS BAJO LOS CERTIFICADOS, LOS TENEDORES DE LOS MISMOS NO TENDRÁN DERECHO DE RECLAMAR AL FIDEICOMITENTE, AL FIDUCIARIO, AL INTERMEDIARIO COLOCADOR O AL REPRESENTANTE COMÚN EL PAGO DE DICHAS CANTIDADES.**

## **1.4 OTROS VALORES EMITIDOS POR EL FIDEICOMISO**

A la fecha de este Prospecto, el Fideicomiso no cuenta con otros valores inscritos en el RNV.

## **1.5 DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO**

Los inversionistas que así lo deseen, podrán consultar los documentos de carácter público que han sido entregados a la CNBV y a la BMV como parte de la solicitud de inscripción de los Certificados en el RNV. Asimismo, a solicitud por escrito de los inversionistas, se otorgarán copias de dichos documentos, debiendo dirigirse con Luis Alejandro Beristáin Mercado, Director de Finanzas del Fideicomitente, con domicilio ubicado en Ignacio Longares No. 102, Lote 2, Mza. 2, Parque Industrial Exportec 1, Toluca, Estado de México, 50200, México; al siguiente teléfono o dirección de correo electrónico: (+52) 722 2765 393 y [alejandro.beristain@interjet.com](mailto:alejandro.beristain@interjet.com). De igual manera, dichos documentos de carácter público se pueden consultar en las páginas de la CNBV y BMV, [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx) y [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx), respectivamente; en el entendido de que dichas páginas de Internet no forman parte del Prospecto.

Asimismo, una vez que se lleve a cabo una Emisión de Certificados, el Fideicomiso estará obligado a divulgar información trimestral y anual acerca de la situación financiera y resultados del patrimonio de dicho Fideicomiso, así como de ciertos eventos relevantes por medio de la BMV, en términos de la legislación bursátil aplicable, la cual estará disponible cuando menos, en la página de Internet de la BMV.

## 2. EL PROGRAMA

---

### 2.1 CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA Y DE LAS EMISIONES AL AMPARO DEL MISMO

#### 2.1.1 Monto Total Autorizado del Programa con carácter revolvente

Hasta \$5,000'000,000.00 (cinco mil millones de pesos, 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs con carácter revolvente. Durante la vigencia del Programa, podrán realizarse distintas Emisiones, siempre y cuando el saldo insoluto del principal de los Certificados en circulación, no exceda el monto total autorizado del Programa.

#### 2.1.2 Denominación

Los Certificados emitidos al amparo del Programa podrán denominarse en Pesos o en UDIs, según se señale en el Suplemento correspondiente, en el entendido que de denominarse en UDIs, el monto de la Emisión respectiva (para efectos de calcular el monto disponible al amparo del Programa) se determinará aplicando el valor de la UDI en la Fecha de Emisión correspondiente.

#### 2.1.3 Fuente Principal de Pago

Salvo que se indique lo contrario en el Suplemento correspondiente, la fuente principal de pago de los Certificados será la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso.

#### 2.1.4 Tipo de Instrumento

Certificados bursátiles fiduciarios. Los Certificados Bursátiles podrán ser de distintas Series y Clases, lo que se detallará en el Suplemento correspondiente.

#### 2.1.5 Apoyo Crediticio

Cada una de las Emisiones podrá o no contar con algún Apoyo de Crédito, según se determine en el Anexo de Términos y Condiciones y Título correspondiente.

#### 2.1.6 Otros Instrumentos Emitidos por la Fiduciaria

El Fideicomiso contempla la posibilidad de que la Fiduciaria realice emisiones de Valores distintos a los Certificados y podrán ser objeto de oferta pública. Dichos Valores, en la medida que no califiquen como certificados bursátiles fiduciarios no serán emitidos al amparo de este Programa.

#### 2.1.7 Certificado Interjet

Además de los Certificados y otros Valores que pueda emitir la Fiduciaria, la Fiduciaria emitirá y entregará a Interjet un certificado (el "Certificado Interjet"), el cual otorgará a Interjet aquellos derechos que se describen en la sección "3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—El Certificado Interjet" del presente Prospecto.

#### 2.1.8 Plazo de Vigencia del Programa

El Programa tendrá una vigencia de 5 (cinco) años contados a partir de su autorización por parte de la CNBV, y cada Emisión tendrá su propia fecha de vencimiento de acuerdo a las características y plazo conforme a los cuales se emita.

#### 2.1.9 Valor Nominal de los Certificados

El valor nominal de los Certificados podrá ser de \$100.00 (cien pesos 00/100 M.N.) o 100 UDIs, múltiplos de dichas cantidades, conforme se determine en el Anexo de Términos y Condiciones y Título respectivos a cada Emisión.

#### **2.1.10 Precio de Colocación**

El (los) Intermediario(s) Colocador(es) encargados de llevar a cabo la Colocación de los Certificados materia de la Emisión de que se trate podrán llevarla a cabo: (i) a la par (a su valor nominal), (ii) arriba de par (con un premio respecto de su valor nominal), o (iii) bajo par (con un descuento respecto de su valor nominal) según lo acuerde con el Fideicomitente en la fecha de Colocación de cada una de dichas Emisiones bajo el Programa.

#### **2.1.11 Plazo de las Emisiones**

Será determinado para cada Emisión , en el entendido de que dicho plazo no podrá ser menor a 1 (un) año, ni mayor a 20 (veinte) años, a partir de la fecha de la Emisión respectiva.

#### **2.1.12 Fideicomisarios en Primer Lugar**

Tendrán el carácter de fideicomisarios en primer lugar los Tenedores de Certificados y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso, así como cualquier Proveedor de Apoyo de Crédito, en su caso.

#### **2.1.13 Fideicomisario en Segundo Lugar**

ABC Aerolíneas, S.A. de C.V., tanto respecto de sus derechos al amparo del Contrato de Fideicomiso como respecto de sus derechos como tenedor del Certificado Interjet, según sea aplicable.

#### **2.1.14 Fideicomitente**

ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.

#### **2.1.15 Fiduciaria**

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria o aquella Persona que lo sustituya, en términos del Contrato de Fideicomiso.

#### **2.1.16 Patrimonio del Fideicomiso**

El Patrimonio del Fideicomiso estará integrado principalmente por los Derechos de Cobro derivados de los Contratos de Tarjetas de Crédito, incluyendo el derecho a recibir cualquier Cobranza derivada de los mismos.

#### **2.1.17 Participación en el Patrimonio del Fideicomiso**

Todos los Certificados y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso estarán respaldados por el mismo Patrimonio del Fideicomiso. La participación de cada Serie en la Cobranza será proporcional y se definirá según se establece en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Aplicación y Asignación de la Cobranza Disponible” del presente Prospecto.

#### **2.1.18 Fines del Fideicomiso**

Los fines del Fideicomiso serán aquellos que describen en la Sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Fines del Fideicomiso” de este Prospecto, dentro de los cuales se prevé la realización de una o más Emisiones bajo el Programa.

#### **2.1.19 Derechos que confieren a los Tenedores**

Cada Certificado representará para su titular, el derecho al cobro del principal e intereses adeudados por la Fiduciaria como Emisor de los mismos y limitado al Patrimonio del Fideicomiso, en los términos especificados en cada Suplemento.

### **2.1.20 Amortización**

Los Certificados serán amortizados de conformidad con lo previsto en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título que correspondan.

### **2.1.21 Amortización Anticipada**

El Fideicomiso contempla eventos que dan lugar a la amortización anticipada de todos los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso. Los Eventos de Amortización Anticipada contemplados en el Fideicomiso se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Amortización Anticipada” de este Prospecto. Adicionalmente, cada Anexo de Términos y Condiciones y Título podrá contener eventos de amortización anticipada adicionales.

### **2.1.22 Eventos de Amortización Anticipada Voluntaria**

Interjet mantendrá el derecho de, en ciertos supuestos, readquirir el Patrimonio del Fideicomiso mediante la aportación, al Fideicomiso, de los recursos necesarios para amortizar de manera anticipada los Certificados Bursátiles y demás Valores en ese momento en circulación. Para una descripción de los mencionados supuestos, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Readquisición Voluntaria del Patrimonio del Fideicomiso” de este Prospecto. Adicionalmente, cada Anexo de Términos y Condiciones y Título podrá contener supuestos de amortización anticipada voluntaria total o parcial adicionales.

### **2.1.23 Eventos de Incumplimiento**

El Fideicomiso contempla diversos eventos que constituyen incumplimientos al amparo de los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso, mismos que se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Eventos de Incumplimiento”, y que pueden dar lugar a amortización anticipada de los Certificados Bursátiles y demás Valores emitidos al amparo del Fideicomiso.

### **2.1.24 Amortización del Principal**

La amortización para cada Emisión de Certificados se efectuará contra entrega del propio Certificado en la fecha de vencimiento del mismo, y su forma de amortización será definida en cada Anexo de Términos y Condiciones y en el Título correspondiente

### **2.1.25 Tasa de Interés**

Será determinada para cada Emisión en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título respectivo.

### **2.1.26 Intereses Moratorios**

Los Certificados podrán o no generar intereses moratorios. La tasa conforme a la cual se devengarían dichos intereses moratorios se definirá, en su caso, en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título correspondiente.

### **2.1.27 Lugar y Forma de Pago de Principal e Intereses**

El principal y los intereses de los Certificados se pagarán de acuerdo a los calendarios de pagos de intereses y amortizaciones que se incluyan en el Anexo de Términos y Condiciones y en el Título correspondiente, mediante transferencia electrónica, en las oficinas del S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. ubicadas en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, Distrito Federal.

### **2.1.28 Fecha de Emisión**

Será determinada para cada Emisión.

### **2.1.29 Inscripción, Listado y Clave de Pizarra de los Valores**

Los Certificados que se emitan al amparo del presente Programa, se encuentran inscritos en el RNV y están listados en la BMV. La clave de cotización de las emisiones realizadas al amparo del Programa se señalará en el Suplemento respectivo.

### **2.1.30 Depositario**

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

### **2.1.31 Régimen Fiscal**

La tasa de retención del Impuesto Sobre la Renta aplicable respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados se encuentra sujeta: (i) para las Personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 160 y 58 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, respectivamente, (ii) para los residentes en el extranjero que obtengan ingresos provenientes de México, será aplicable el artículo 179 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; y (iii) para las Personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en el artículo 195 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Los posibles adquirentes de los Certificados deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal podrá verse modificado durante la vigencia de cada Emisión.

### **2.1.32 Posibles Adquirentes**

Las Personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o extranjera cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en este Prospecto y en el Suplemento que corresponda, y en especial aquella referente a los Factores de Riesgo.

### **2.1.33 Representante Común**

The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple.

### **2.1.34 Autorización y Registro de la CNBV**

La CNBV autorizó la inscripción preventiva y oferta pública de Certificados al amparo del Programa, mediante Oficio número 153/9312/2012 de fecha 28 de noviembre de 2012. Los Certificados quedaron registrados con el No. 0204-4.15-2012-044 en el RNV.

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

### **2.1.35 Intermediario Colocador**

Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, y/o quien se señale en el Suplemento correspondiente respecto de la Emisión de que se trate.

El (los) Intermediario(s) Colocador(es) designado(s) para cada una de las Emisiones realizadas al amparo del Programa ofrecerá(n) los Certificados emitidos al amparo del mismo bajo las modalidades de toma en firme o de mejor esfuerzo, según se señale en el Suplemento correspondiente.

### **2.1.36 Consulta del Prospecto**

El presente Prospecto podrá consultarse en Internet en las páginas [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx), [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx) así como en la página de Interjet, [www.interjet.com](http://www.interjet.com), en el entendido de que las últimas páginas de Internet no forman parte del Prospecto.

## **2.2 DESTINO DE LOS FONDOS**

El Producto Neto de la Colocación de cada Emisión será aplicado conforme se establezca en el Suplemento correspondiente a cada Emisión, incluyendo para el pago de gastos, la creación de reservas y el pago a Interjet de la contraprestación aplicable por la cesión de los Derechos de Cobro.

## **2.3 PLAN DE DISTRIBUCIÓN**

El Intermediario Colocador ofrecerá los Certificados bajo la modalidad de toma en firme o mejores esfuerzos, según lo acuerde con la Fiduciaria para cada Emisión. En el Suplemento correspondiente se incluirá la forma de colocación. En caso de ser necesario, el Intermediario Colocador celebrará contratos de subcolocación con otras casas de bolsa para formar un sindicato colocador de los Certificados que se emitan.

En cuanto a su distribución, a través del Intermediario Colocador, los Certificados emitidos al amparo del Programa contarán con un plan de distribución, el cual tendrá como objetivo primordial tener acceso a una base diversa y representativa de inversionistas del mercado institucional mexicano, integrado principalmente por diversas áreas de especialización de compañías de seguros, sociedades de inversión especializada de fondos de ahorro para el retiro, sociedades de inversión y fondos de pensiones y jubilaciones de personal o de primas de antigüedad.

Asimismo, y dependiendo de las condiciones del mercado, los Certificados que se emitan al amparo del Programa, también podrán colocarse entre otros inversionistas, tales como sectores de banca patrimonial, banca privada e inversionistas extranjeros participantes en el mercado mexicano.

Para efectuar las Emisiones, la Fiduciaria espera, junto con el Intermediario Colocador, realizar uno o varios encuentros bursátiles con inversionistas potenciales, contactar por vía telefónica a dichos inversionistas y, en algunos casos, sostener reuniones separadas con esos inversionistas u otros inversionistas potenciales.

El Suplemento correspondiente a cada Emisión contendrá disposiciones particulares respecto al plan de distribución descrito en esta sección.

## 2.4 GASTOS RELACIONADOS CON EL PROGRAMA

Los gastos relacionados con el Programa, representarán aproximadamente \$27'586,693.96 (Veintisiete millones quinientos ochenta y seis mil seiscientos noventa y tres Pesos 00/100 M.N.), mismos que serán pagados con recursos derivados de la primera Emisión realizada bajo dicho Programa. Dichos gastos se detallan a continuación:

### *Gastos relacionados con el Programa*

<i>Gastos</i>	<i>Pesos</i>
Derechos por estudio y trámite de la CNBV*	\$17,610.00
Gastos de listado en la BMV*	\$187,889.78
Costos de Inscripción en el Registro Nacional de Valores	\$208,800.00
Honorarios por servicios legales de Interjet	\$1'716,800.00
Honorarios por servicios legales del Intermediario Colocador	\$1'845,903.94
Gastos Fiduciaria	\$116,000.00
Gastos de impresión	\$125,006.24
Comisión por intermediación y colocación	\$23'200,000.00
Gastos Representante Común <sup>(1)</sup>	\$150,684.00
<b>Total</b>	<b>\$27'586,693.96</b>

(\*) Salvo por los conceptos indicados con un asterisco, los montos descritos previamente incluyen el IVA correspondiente.

Los gastos que se incurran en relación con cada una de las Emisiones que se lleven a cabo al amparo de este Programa, serán desglosados y revelados en el Suplemento correspondiente a cada una de dichas Emisiones. Asimismo, los gastos correspondientes a la implementación del Programa, serán pagados con recursos derivados de la primera Emisión realizada bajo dicho Programa.

## 2.5 FUNCIONES DEL REPRESENTANTE COMÚN

- (b) The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, será el representante común de los Tenedores, en el entendido que respecto de cualquier Emisión podrá designarse a otra entidad para actuar como tal.
- (c) El Representante Común tendrá los derechos y obligaciones que se contemplen en cada caso en el Título correspondiente a la Emisión respectiva y que se describirán en el Suplemento correspondiente.
- (d) Todos y cada uno de los actos que lleve a cabo el Representante Común en nombre o por cuenta de los Tenedores de cada Serie, serán, en los términos del Título y cualquier Documento de la Operación correspondiente o de la legislación aplicable, obligatorios y se considerarán como aceptados por los Tenedores correspondientes.
- (e) El Representante Común podrá ser removido o sustituido, respecto de cada Emisión, por acuerdo de la asamblea de Tenedores respectiva, en el entendido que dicha remoción o sustitución sólo tendrá efectos a partir de la fecha en que un representante común sustituto haya sido designado, haya aceptado el cargo y haya tomado posesión del mismo.
- (f) El Representante Común concluirá sus funciones en la fecha en que todos los Certificados Bursátiles de cada Serie sean pagados en su totalidad (incluyendo, para estos efectos, los intereses devengados y no pagados y las demás cantidades pagaderas).
- (g) El Representante Común en ningún momento estará obligado a erogar ningún tipo de gasto o cantidad alguna a cargo de su patrimonio para llevar a cabo todos los actos y funciones que puede o debe llevar a cabo.

## 2.6 NOMBRES DE PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA

Las principales entidades que formaron parte en la, planeación, instrumentación y ejecución del Programa, son:

Nombre	Papel desempeñado en la Operación	Personas Involucradas
 ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.	Administrador, Fideicomitente y Fideicomisario en Segundo Lugar	José Luis Garza Álvarez Luis Alejandro Beristáin Mercado Francisco Javier Mondragón Alarcón
 <b>nacional financiera</b> Banca de Desarrollo Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria	Fiduciaria del Fideicomiso	Juan Manuel Altamirano León Karla Cristina Berganza López
 Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	Intermediario Colocador	Gilberto Sotelo Gerardo Obregón Héctor Serret Julián Broide
 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.	Auditor Externo del Fideicomitente y del Fideicomiso	Miguel Ángel del Barrio
 SANTAMARINA Y STETA Santamarina y Steta, S.C.	Asesores Legales Externos del Fideicomitente	Alfonso Castro Díaz Andrés Barroso Torres
 Ritch Müller, S.C.	Asesores Legales Externos del Intermediario Colocador	Carlos Obregón Rojo Daniel Diz Rodríguez
 BNY MELLON The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple	Representante Común	María del Carmen Robles Martínez Gómez

La persona encargada de Relaciones con Inversionistas es Luis Alejandro Beristáin Mercado, Director de Finanzas, con domicilio en Ignacio Longares No. 102, Lote 2, Mza. 2, Parque Industrial Exportec 1, Toluca, Estado de México, 50200, México; y podrá ser localizado en el siguiente teléfono o dirección de correo electrónico: (+52) 722 2765 393 y [alejandro.beristain@interjet.com](mailto:alejandro.beristain@interjet.com)

## 3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN

---

### 3.1 DESCRIPCIÓN GENERAL

El esquema de bursatilización descrito en el presente Prospecto y las Emisiones de Certificados Bursátiles que se realicen al amparo del Programa, forman parte de un sistema de financiamiento bursátil a través de Emisiones de Certificados cuya fuente de pago principal será la Cobranza de los Derechos de Cobro que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso y, en su caso, recursos derivados de cualquier Apoyo de Crédito.

La Fiduciaria, a solicitud del Fideicomitente, podrá realizar más de una Emisión al amparo del Programa. Cada Emisión y los Certificados Bursátiles correspondientes tendrán sus propias características, mismas que serán determinadas por el Fideicomitente y estarán establecidas en el Anexo de Términos y Condiciones se suscriban el Fideicomitente, la Fiduciaria y, en su caso, el Representante Común.

#### 3.1.1 Partes Involucradas en la Operación de Bursatilización

##### 3.1.1.1 La Fiduciaria.

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria actuará como fiduciaria en el Fideicomiso. Dicha actuación será únicamente en su carácter de fiduciaria del Fideicomiso y su responsabilidad se limitará a lo expresamente establecido en el Contrato de Fideicomiso sin comprometer sus recursos propios.

Las funciones de la Fiduciaria incluirán la realización de las Emisiones al amparo del Programa, la adquisición de Derechos de Cobro y la administración del Patrimonio del Fideicomiso para, entre otros, promover el pago de las cantidades adeudadas al amparo de los Certificados Bursátiles.

##### 3.1.1.2 Interjet.

Interjet actuará como Fideicomitente al amparo del Programa. Para una descripción del negocio de Interjet, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE” del presente Prospecto. La función principal de Interjet como Fideicomitente es ceder Derechos de Cobro al Fideicomiso.

##### 3.1.1.3 El Administrador y el Administrador Sustituto.

En tanto no sea reemplazado, Interjet actuará como administrador de todos los Derechos de Cobro. Según se describe más adelante, las funciones principales del Administrador serán, entre otras, la realización de la cobranza de los Derechos de Cobro y sus accesorios, mantener en depósito los Documentos de los Derechos de Cobro y, en ciertos casos, la Cobranza y la obligación de reportar a la Fiduciaria acerca de dicha Cobranza y otros aspectos relacionados con los Derechos de Cobro.

En el caso que se suscite un Evento de Terminación del Administrador, se designará a un Administrador Sustituto que se encargue de tomar el lugar del Administrador, estando obligado a realizar las mismas funciones que aquel realizara antes de su sustitución. El proceso de nombramiento de dicho Administrador Sustituto se establece en el Contrato de Administración y se describe en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.2 Contrato de Administración—Renuncia y Terminación del Administrador” del presente Prospecto.

##### 3.1.1.4 El Proveedor de Apoyo de Crédito.

Según se menciona con anterioridad, las Emisiones de Certificados Bursátiles que se realicen al amparo del presente Programa podrán contar con algún Apoyo de Crédito. En cualquier caso, las características de dicho Apoyo de Crédito y una descripción del Proveedor de Apoyo de Crédito se incluirán en el Suplemento respectivo.

##### 3.1.1.5 Otras Partes.

Además de las partes antes mencionadas, el Representante Común de cada Emisión tendrá aquellas responsabilidades que se establezcan en los títulos respectivos y que se señalen en el Suplemento correspondiente a cada Emisión.

Salvo por las obligaciones que, en su caso, un Proveedor de Apoyo de Crédito asuma con relación a una Emisión en particular, y por las obligaciones de la Fiduciaria establecidas en el Fideicomiso, ni la Fiduciaria, ni Interjet, ni el Administrador, el Administrador Sustituto o demás partes que participen en una Emisión tendrán responsabilidad alguna de pagar cualesquiera cantidades pagaderas al amparo de los Certificados Bursátiles. Los Certificados Bursátiles serán pagados única y exclusivamente con los recursos y demás bienes que integren el Patrimonio del Fideicomiso y, en su caso, por el Proveedor de Apoyo de Crédito.

### **3.1.2 Los Certificados y los Valores**

Cada Emisión que se realice al amparo del Programa contemplará la emisión de Certificados de una o más Series o Clases cada una con sus características propias y las cuales podrán tener distintos grados de prelación entre sí. Interjet y la Fiduciaria establecerán las características de cada Emisión en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente, las cuales serán replicadas en los títulos que documenten los Valores y descritas en el Suplemento respectivo.

El Fideicomiso contempla la posibilidad que la Fiduciaria realice emisiones de otros Valores que podrán ser objeto de oferta pública o privada. Dichos Valores, en la medida que no califiquen como Certificados no serán emitidos al amparo del Programa.

Adicionalmente a los Certificados Bursátiles y a los demás Valores emitidos por la Fiduciaria, la Fiduciaria suscribirá y entregará a Interjet el Certificado Interjet, el cual otorgará a Interjet aquellos derechos que se describen en la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—El Certificado Interjet” del presente Prospecto.

### **3.1.3 Administración de los Derechos de Cobro**

La Fiduciaria celebrará, un Contrato de Administración con el Administrador. Dicho Contrato de Administración versará sobre los servicios de cobranza, entre otros, a ser prestados con relación al conjunto de Derechos de Cobro, que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso. Conforme a los términos de dicho Contrato de Administración, el Administrador administrará y gestionará la cobranza de los Derechos de Cobro y actuará como depositario de los Documentos de los Derechos de Cobro y, en ciertos casos, la Cobranza. Además de la gestión de la cobranza de los Derechos de Cobro y la custodia de los Documentos de los Derechos de Cobro y la Cobranza, dicho Contrato de Administración establecerá obligaciones a cargo del Administrador de preparar y entregar reportes con relación a los Derechos de Cobro y las emisiones de Valores realizadas al amparo del Fideicomiso, y los supuestos y el procedimiento conforme al cual el Administrador podrá ser sustituido por un Administrador Sustituto. Además de reportar acerca de los Derechos de Cobro, los reportes emitidos por el Administrador servirán de base para la realización de la distribución de pagos entre las distintas Series en circulación. Para una descripción de dicho Contrato de Administración, ver la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.2 Contrato de Administración” del presente Prospecto.

En tanto no sea sustituido, el Administrador será Interjet. Interjet administrará y realizará la cobranza de los Derechos de Cobro utilizando los procedimientos y recursos utilizados por el Administrador en relación con la administración de su negocio ordinario.

### **3.1.4 Apoyos de Crédito**

Cada Emisión podrá contar con Apoyos de Crédito. Los Apoyos de Crédito pueden consistir en cualquier garantía, seguro, carta de crédito, instrumento financiero derivado u otros arreglos similares (incluyendo instrumentos conocidos como *swaps* y *caps*).

Cualquier Proveedor de Apoyo de Crédito de alguna Serie en particular, será designado como fideicomisario en primer lugar del Fideicomiso respecto de sus derechos en relación con la Serie correspondiente, y conforme a los términos especificados en los Anexos de Términos y Condiciones respectivos.

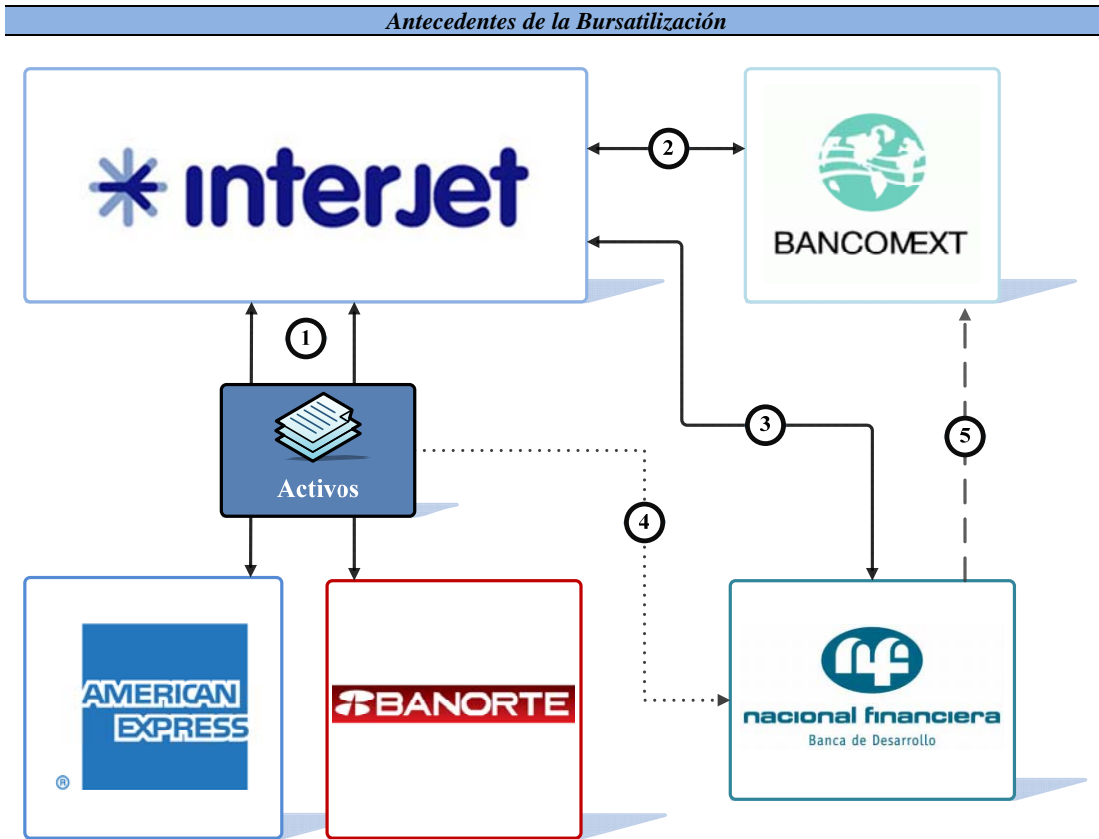
### **3.1.5 Régimen Fiscal**

Conforme al Contrato de Fideicomiso, Interjet tendrá el derecho de readquirir la titularidad de los Derechos de Cobro. En virtud de lo anterior, la cesión a la Fiduciaria no constituirá una enajenación para efectos fiscales (de conformidad con lo previsto en el artículo 14 del Código Fiscal de la Federación) y no resultará en el pago de ningún impuesto u otras consecuencias fiscales adversas.

### 3.1.6 Entrega de los Expedientes de los Créditos e Información

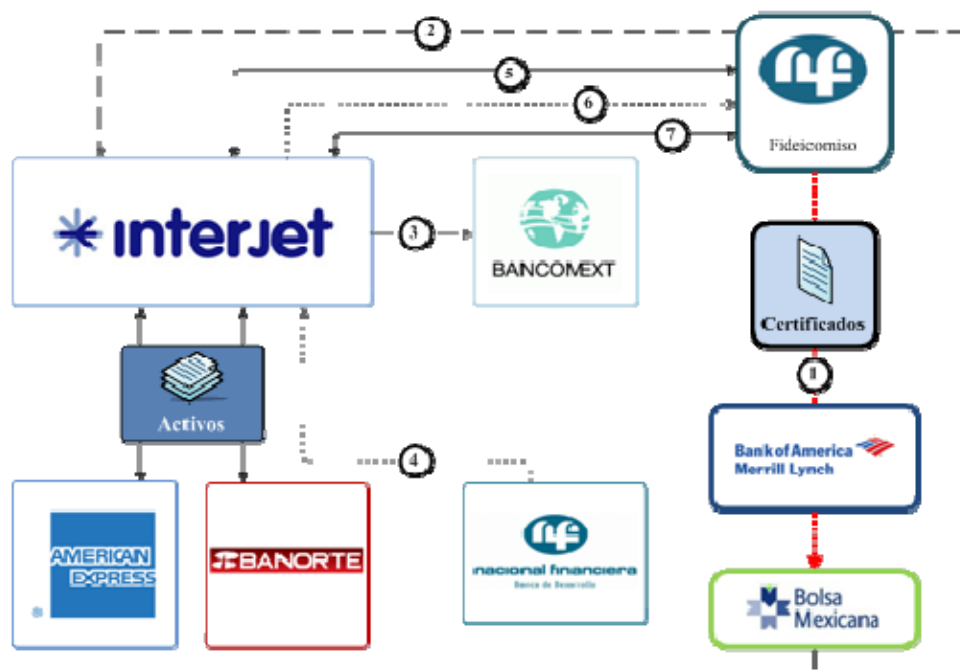
Interjet también cederá la titularidad sobre, y entregará a la Fiduciaria, a través del Administrador, los Documentos de los Derechos de Cobro. La posesión física de dichos documentos y la información contenida en los mismos será mantenida por el Administrador, actuando en su carácter de administrador y depositario conforme al Contrato de Administración.

### 3.1.7 Diagramas de la Bursatilización



**Explicación:**

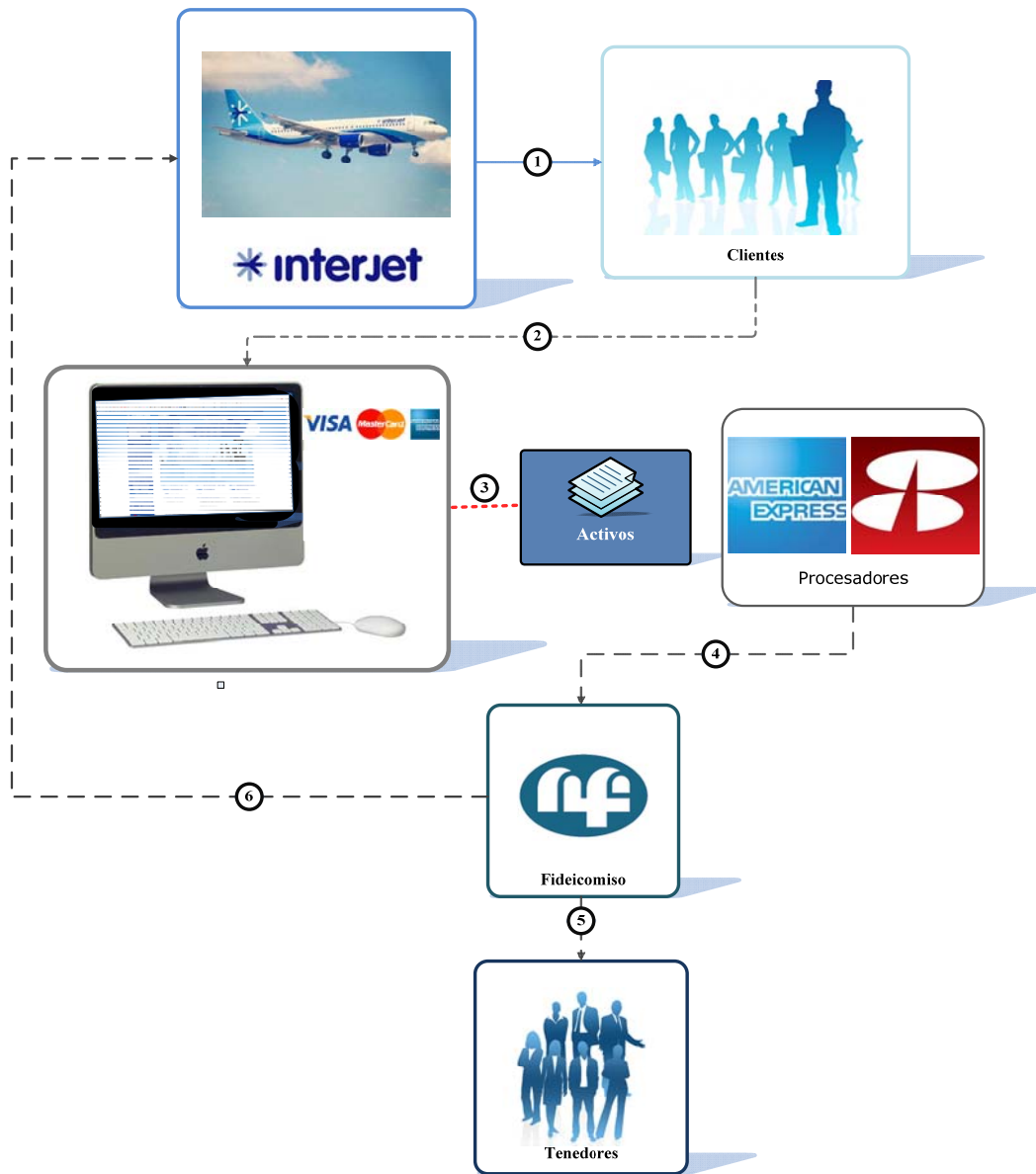
1. Interjet celebró los Contratos de Tarjetas de Crédito, por lo que tiene derecho a recibir el monto de la Cobranza derivada de los Derechos de Cobro.
2. Interjet celebró el Contrato de Crédito Bancomext con Bancomext.
3. Interjet celebró el Fideicomiso Nafin con Nafin, a efecto de que éste sirviera como fuente de pago del Contrato de Crédito Bancomext.
4. Bajo los términos del Fideicomiso Nafin, Interjet cedió los Derechos de Cobro al Fideicomiso Nafin en beneficio de Bancomext.
5. El Fideicomiso Nafin realizaba los depósitos correspondientes a los pagos del Contrato de Crédito Bancomext.



**Explicación:**

1. El Fideicomiso emitirá los Certificados, mismos que serán colocados mediante oferta pública en el mercado de valores mexicano.
2. El producto de la Colocación (menos los Gastos de Emisión y cualquier deducción autorizada conforme al Fideicomiso) será aplicado por la Fiduciaria conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso.
3. Interjet sustituirá la fuente de pago de dichos Pasivos Existentes.
4. El Fideicomiso Nafin liberará los Derechos de Cobro en favor de Interjet. **Lo anterior, en el entendido que dicha liberación se llevará a cabo previo a: (a) la celebración del Contrato de Cesión, y (b) la fecha en que se lleve a cabo la primera Emisión de Certificados.**
5. Interjet celebrará el Contrato de Cesión con el Fideicomiso.
6. Bajo los términos del Contrato de Cesión, Interjet afectará los Derechos de Cobro al Fideicomiso.
7. Interjet y el Fideicomiso celebrarán el Contrato de Administración.

*Durante la vigencia de cada Emisión*



**Explicación:**

1. Interjet continuará ofreciendo Boletos y Servicios y continuará permitiendo el pago de dichos Boletos y Servicios a través del uso de las Tarjetas de Crédito.
2. Los Clientes, al adquirir Boletos y Servicios, realizarán pagos con las Tarjetas de Crédito.
3. Los Derechos de Cobro se generarán cada vez que se realicen dichos pagos con las Tarjetas de Crédito.
4. Los Procesadores de Tarjetas de Crédito entregarán al Fideicomiso la Cobranza de los Derechos de Cobro.
5. El Fideicomiso destinará la Cobranza al pago de gastos, la constitución de reservas y el pago de principal e intereses de los Certificados y demás conceptos previstos en el Fideicomiso.
6. El Fideicomiso liberará en favor de Interjet (en su carácter de tenedor del Certificado Interjet) el excedente del producto de los Derechos de Cobro, una vez que se hayan realizado los pagos de gastos, la constitución de reservas, el pago de principal e intereses en favor de los Tenedores de los Certificados y demás pagos previstos en el Fideicomiso y en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, en su caso.

## **3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO**

El Patrimonio del Fideicomiso estará integrado principalmente por los Derechos de Cobro aportados al Fideicomiso, la Cobranza de los Derechos de Cobro y sus accesorios respectivos, las inversiones realizadas con los recursos líquidos con que se cuente y los rendimientos generados por dichas inversiones.

Todas las Emisiones que se realicen al amparo del Programa se realizarán al amparo del Fideicomiso, es decir, no se celebrará un fideicomiso por cada Emisión que vaya a realizarse al amparo del Programa. El conjunto de Derechos de Cobro parte del Patrimonio del Fideicomiso, respaldarán todas las Emisiones de Certificados realizadas al amparo del Programa y cualesquiera otros Valores emitidos por la Fiduciaria. Los Valores no estarán respaldados por Derechos de Cobro específicos, sino que tendrán el derecho de participar en el Patrimonio del Fideicomiso conforme a las reglas que se establezcan en el respectivo Anexo de Términos y Condiciones y que se darán a conocer en el Suplemento correspondiente.

El Fideicomiso recibirá los Derechos de Cobro del Fideicomitente, mediante la celebración y perfeccionamiento del Contrato de Cesión. El Fideicomiso contiene disposiciones que establecen la necesidad del Fideicomitente de aportar los Derechos de Cobro al Fideicomiso.

Conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso, el Patrimonio del Fideicomiso únicamente podrá ser utilizado para los propósitos ahí descritos, que se reducen principalmente al pago de los gastos derivados del mismo Fideicomiso así como los pagos debidos al amparo de los Valores (incluyendo los Certificados) emitidos por la Fiduciaria y la distribución de recursos a Interjet, como tenedor del Certificado Interjet. El Fideicomiso incluye disposiciones conforme a las cuales la Cobranza de los Derechos de Cobro (y demás cantidades integrantes del Patrimonio del Fideicomiso) será canalizada a realizar los pagos de los Valores (incluyendo los Certificados) emitidos al amparo del Fideicomiso y el Certificado Interjet. Las secciones “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Cuentas del Fideicomiso” y “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.2 PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO—3.2.3 Contratos y Acuerdos—3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso—Aplicación y Asignación de la Cobranza Disponible” del presente Prospecto contiene una descripción de las Cuentas del Fideicomiso y de los usos que se le podrán dar a los recursos que se encuentren afectos al Fideicomiso. Sin perjuicio de lo anterior, las reglas de aplicación específicas se contendrán en los Anexos de Términos y Condiciones de cada Serie y se describirán en los Suplementos respectivos.

### 3.2.1 Descripción de los Derechos de Cobro fideicomitidos

Los Derechos de Cobro consisten en obligaciones de pago a cargo de los Procesadores de Tarjetas de Crédito, a favor de Interjet, derivadas de la liquidación de operaciones de venta de Boleto y prestación de Servicios ofrecidos por Interjet y pagados por sus Clientes con las Tarjetas de Crédito. Los Derechos de Cobro se generan respecto de los Contratos de Tarjetas de Crédito celebrados entre Interjet y los Procesadores de Tarjetas de Crédito.

Los Contratos de Tarjeta de Crédito se celebraron por Interjet con Banorte, respecto de la utilización de las Tarjetas de Crédito de las Marcas MasterCard y las Marcas Visa, y con American Express respecto del uso de las Tarjetas de Crédito de las Marcas American Express, en ambos casos, a efecto de que los Clientes de Interjet puedan adquirir y pagar Boleto y Servicios.

Previo a la Fecha de Cierre Inicial, los Derechos de Cobro fueron gravados por Interjet a favor de Bancomext, mediante su aportación al patrimonio del Fideicomiso Nafin, a fin de servir como fuente de pago de los Pasivos Existentes. En la Fecha de Cierre Inicial, los Gravámenes constituidos sobre los Derechos de Cobro respecto de los Pasivos Existentes serán liberados por la Fiduciaria, y serán cedidos al Fideicomiso por el Fideicomitente mediante la celebración de un Contrato de Cesión.

#### 3.2.1.1 Contratos de Tarjeta de Crédito.

A continuación se presenta una descripción de algunos de los términos y condiciones de los Contratos de Tarjeta de Crédito. Dicha descripción no es exhaustiva y sólo pretende resaltar aquellos aspectos que pueden ser de interés para posibles adquirentes de los Certificados. El texto completo de los Contratos de Tarjeta de Crédito se adjunta como anexo al presente Prospecto.

Los Contratos de Tarjeta de Crédito abarcan la totalidad de los derechos de Interjet de recibir pagos por ventas de Boleto y Servicios realizadas en México y pagadas por sus Clientes con las Tarjetas de Crédito. Dichos Contratos de Tarjetas de Crédito no abarcan ventas realizadas con residentes en el extranjero.

##### 3.2.1.1.1 *Contrato de Afiliación Comercio Electrónico de fecha 22 de octubre de 2005.*

###### *Partes.*

El contrato fue celebrado entre Interjet y Banorte.

###### *Objeto.*

Banorte se obligó a hacer posible el procesamiento y trámite correspondiente a la adquisición y pago de Boleto y Servicios, con cargo a las Tarjetas de Crédito bajo las Marcas MasterCard o de las Marcas Visa. Para los mismos efectos, Interjet se obligó a aceptar los pagos efectuados con las Tarjetas de Crédito bajo las Marcas MasterCard o de las Marcas Visa operadas en México.

###### *Pago de los cargos.*

Banorte se obligó a pagar en favor de Interjet, depositando en cierta cuenta concentradora el importe de las transacciones realizadas con cargo a las Tarjetas de Crédito bajo las Marcas MasterCard o de las Marcas Visa para adquirir y pagar Boleto y Servicios

###### *Comisiones y Deducciones.*

Interjet se obligó a pagar en favor de Banorte, los conceptos de comisiones especificados en dicho contrato, por concepto de los servicios objeto del contrato. De igual forma, Interjet autorizó a Banorte cargar en la cuenta concentradora antes mencionada, el ingreso correspondiente a las devoluciones, cancelaciones o contra cargos de las transacciones por Servicios pagados y no prestados y/o prestados en forma inadecuada o no convenida.

3.2.1.1.2 *Contrato denominado “Terms and Conditions for Worldwide Acceptance of the American Express Card by Airlines” de fecha 2 de septiembre de 2005.*

*Partes.*

El contrato fue celebrado entre Interjet y American Express.

*Objeto.*

Interjet se obligó a aceptar Tarjetas de Crédito bajo las Marcas American Express, a efecto de que sus Clientes puedan adquirir y pagar Boletos y Servicios.

*Pago de los cargos.*

American Express se obligó a pagar en favor de Interjet, el monto equivalente a los pagos realizados con cargo a las Tarjetas de Crédito bajo las Marcas American Express para adquirir y pagar Boletos y Servicios, menos la comisión y las deducciones que se describen a continuación.

*Comisión y Deducciones.*

American Express se obligó a pagar en favor de Interjet, el monto total de los pagos realizados con las Tarjetas de Crédito bajo las Marcas American Express utilizados para adquirir y pagar Boletos y Servicios, menos:

- La comisión aplicable al cargo, misma que se considera como un pago en favor de American Express;
- Las devoluciones que realice Interjet a sus Clientes titulares de las tarjetas de las Marcas American Express; y
- Ciertos ajustes, reversiones y contra cargos dentro de la operación normal de Interjet.

### 3.2.2 Evolución de los Derechos de Cobro fideicomitidos

Al 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, los Derechos de Cobro representaron el 66.4%, 69.7% y 66.9%, respectivamente, de los ingresos de operación totales de Interjet. De igual forma, al 30 de junio de 2012 y 2011, dichos Derechos de Cobro representaron el 69.6% y 69.5%, respectivamente de los ingresos de operación totales de Interjet.

Las siguientes tablas establecen una descripción sobre el comportamiento de los Derechos de Cobro, durante el periodo comprendido entre enero de 2007 y junio de 2012. Dichas tablas incluyen la información correspondiente a las cantidades debidas y pagadas por Banorte y American Express en favor de Interjet al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito, así como las cantidades que corresponden a la comisión cobrada por Banorte y American Express:

2007				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 98,957,534.72	\$ 20,441,284.37	\$ 2,776,199.77	\$ 75,740,050.57
Febrero	\$ 105,696,611.29	\$ 22,901,818.72	\$ 2,831,102.41	\$ 79,963,690.16
Marzo	\$ 144,546,479.62	\$ 30,720,451.63	\$ 3,906,719.10	\$ 109,919,308.90
Abril	\$ 126,213,122.92	\$ 28,066,728.81	\$ 3,607,953.90	\$ 94,538,440.21
Mayo	\$ 144,223,173.31	\$ 32,324,705.87	\$ 4,159,594.59	\$ 107,738,872.85
Junio	\$ 183,350,465.65	\$ 41,982,495.70	\$ 5,471,778.50	\$ 135,896,191.45
Julio	\$ 199,682,630.58	\$ 45,079,452.76	\$ 5,455,934.52	\$ 149,147,243.30
Agosto	\$ 175,899,276.04	\$ 40,650,910.06	\$ 5,507,291.45	\$ 129,741,074.53
Septiembre	\$ 135,413,250.82	\$ 32,623,919.13	\$ 4,580,473.21	\$ 98,208,858.48
Octubre	\$ 188,739,755.81	\$ 44,760,740.28	\$ 6,209,325.44	\$ 137,769,690.09
Noviembre	\$ 208,508,462.97	\$ 49,901,237.41	\$ 6,609,767.24	\$ 151,997,458.33
Diciembre	\$ 190,515,869.82	\$ 47,265,920.77	\$ 6,421,869.50	\$ 136,828,079.55
	<b>\$ 1,901,746,633.55</b>	<b>\$ 436,719,665.50</b>	<b>\$ 57,538,009.62</b>	<b>\$ 1,407,488,958.42</b>

2008				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 179,782,419.31	\$ 59,819,093.28	\$ 4,859,493.24	\$ 115,103,832.79
Febrero	\$ 198,280,453.05	\$ 56,114,160.69	\$ 5,284,087.58	\$ 136,882,204.78
Marzo	\$ 191,202,211.72	\$ 53,898,165.54	\$ 5,741,405.70	\$ 131,562,640.49
Abril	\$ 202,592,077.16	\$ 58,458,225.08	\$ 6,003,852.02	\$ 138,130,000.05
Mayo	\$ 207,782,136.88	\$ 57,555,389.34	\$ 6,452,784.63	\$ 143,773,962.91
Junio	\$ 243,722,142.92	\$ 64,469,767.82	\$ 6,909,484.76	\$ 172,342,890.34
Julio	\$ 280,386,284.26	\$ 71,998,742.27	\$ 7,487,894.18	\$ 200,899,647.82
Agosto	\$ 200,787,012.24	\$ 51,507,435.96	\$ 5,746,191.81	\$ 143,533,384.47
Septiembre	\$ 200,324,518.15	\$ 52,496,379.58	\$ 5,924,305.68	\$ 141,903,832.89
Octubre	\$ 231,304,978.99	\$ 68,081,936.65	\$ 6,416,546.57	\$ 156,806,495.77
Noviembre	\$ 267,155,823.15	\$ 73,861,612.56	\$ 6,879,432.46	\$ 186,414,778.13
Diciembre	\$ 278,606,881.96	\$ 71,135,421.97	\$ 7,592,184.38	\$ 199,879,275.60
	<b>\$ 2,681,926,939.79</b>	<b>\$ 739,396,330.76</b>	<b>\$ 75,297,663.00</b>	<b>\$ 1,867,232,946.02</b>

<b>2009</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 190,244,795.21	\$ 58,307,387.60	\$ 4,599,812.04	\$ 127,337,595.56
Febrero	\$ 199,903,692.45	\$ 61,094,682.39	\$ 5,466,577.84	\$ 133,342,432.22
Marzo	\$ 319,280,671.55	\$ 87,723,090.30	\$ 10,095,154.73	\$ 221,462,426.52
Abril	\$ 273,930,043.01	\$ 70,219,883.94	\$ 8,169,150.56	\$ 195,541,008.51
Mayo	\$ 184,817,583.17	\$ 42,910,696.00	\$ 6,188,952.70	\$ 135,717,934.47
Junio	\$ 310,783,460.06	\$ 72,200,258.72	\$ 8,414,369.70	\$ 230,168,831.64
Julio	\$ 427,139,515.79	\$ 95,591,084.22	\$ 11,972,255.69	\$ 319,576,175.88
Agosto	\$ 317,662,077.65	\$ 73,557,418.53	\$ 7,610,168.15	\$ 236,494,490.97
Septiembre	\$ 285,938,294.92	\$ 67,563,454.12	\$ 8,308,476.70	\$ 210,066,364.10
Octubre	\$ 339,985,501.81	\$ 81,428,965.04	\$ 9,619,336.64	\$ 248,937,200.13
Noviembre	\$ 397,262,206.42	\$ 90,302,466.20	\$ 12,098,232.61	\$ 294,861,507.61
Diciembre	\$ 391,409,339.34	\$ 90,704,025.03	\$ 11,933,343.61	\$ 288,771,970.69
	<b>\$ 3,638,357,181.37</b>	<b>\$ 891,603,412.09</b>	<b>\$ 104,475,830.99</b>	<b>\$ 2,642,277,938.30</b>

<b>2010</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 274,467,258.51	\$ 67,370,224.08	\$ 7,587,251.38	\$ 199,509,783.04
Febrero	\$ 276,535,531.89	\$ 69,180,647.90	\$ 8,487,603.84	\$ 198,867,280.15
Marzo	\$ 416,965,615.57	\$ 99,773,085.87	\$ 12,683,728.68	\$ 304,508,801.03
Abril	\$ 326,612,711.98	\$ 79,096,208.49	\$ 9,642,138.97	\$ 237,874,364.52
Mayo	\$ 365,474,781.37	\$ 88,515,964.41	\$ 10,899,208.30	\$ 266,059,608.66
Junio	\$ 371,792,833.60	\$ 89,367,583.16	\$ 11,067,644.15	\$ 271,357,606.29
Julio	\$ 401,743,453.40	\$ 95,543,604.74	\$ 12,077,877.70	\$ 294,121,970.95
Agosto	\$ 435,068,705.19	\$ 105,578,402.31	\$ 12,925,046.84	\$ 316,565,256.04
Septiembre	\$ 507,822,151.48	\$ 122,911,264.24	\$ 15,440,668.85	\$ 369,470,218.40
Octubre	\$ 539,141,300.93	\$ 130,139,053.64	\$ 16,281,103.93	\$ 392,721,143.36
Noviembre	\$ 621,019,247.92	\$ 143,424,302.05	\$ 18,778,958.58	\$ 458,815,987.29
Diciembre	\$ 621,266,947.47	\$ 138,375,182.80	\$ 18,746,401.46	\$ 464,145,363.21
	<b>\$ 5,157,910,539.31</b>	<b>\$ 1,229,275,523.68</b>	<b>\$ 154,617,632.69</b>	<b>\$ 3,774,017,382.94</b>

<b>2011</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 457,422,404.58	\$ 110,839,644.48	\$ 13,477,235.13	\$ 333,105,524.98
Febrero	\$ 526,950,690.19	\$ 124,995,667.05	\$ 16,018,124.59	\$ 385,936,898.55
Marzo	\$ 703,652,743.76	\$ 165,912,351.82	\$ 21,499,413.68	\$ 516,240,978.26
Abril	\$ 599,573,610.51	\$ 141,697,564.52	\$ 18,431,420.93	\$ 439,444,625.06
Mayo	\$ 583,588,535.62	\$ 138,387,478.22	\$ 18,090,589.24	\$ 427,110,468.17
Junio	\$ 694,874,837.87	\$ 163,134,310.60	\$ 21,641,631.95	\$ 510,098,895.32
Julio	\$ 729,412,608.48	\$ 172,401,304.99	\$ 22,486,012.27	\$ 534,525,291.22
Agosto	\$ 701,238,286.65	\$ 167,267,102.20	\$ 21,928,952.33	\$ 512,042,232.12
Septiembre	\$ 631,351,466.44	\$ 155,370,724.44	\$ 19,711,485.91	\$ 456,269,256.09
Octubre	\$ 704,840,989.12	\$ 174,986,237.71	\$ 21,404,966.91	\$ 508,449,784.50
Noviembre	\$ 830,657,118.18	\$ 203,222,685.05	\$ 25,758,094.74	\$ 601,676,338.39
Diciembre	\$ 748,534,897.51	\$ 178,007,925.40	\$ 24,014,235.25	\$ 546,512,736.86
	<b>\$ 7,912,098,188.93</b>	<b>\$ 1,896,222,996.48</b>	<b>\$ 244,462,162.91</b>	<b>\$ 5,771,413,029.54</b>

<b>2012</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 615,309,134.34	\$ 160,881,613.77	\$ 18,291,601.38	\$ 436,135,919.18
Febrero	\$ 692,653,924.19	\$ 176,807,866.66	\$ 21,341,921.73	\$ 494,504,135.80
Marzo	\$ 810,905,541.29	\$ 192,143,049.57	\$ 24,835,695.55	\$ 593,926,796.17
Abril	\$ 711,867,094.67	\$ 164,901,428.48	\$ 21,678,911.61	\$ 525,286,754.58
Mayo	\$ 884,218,776.02	\$ 202,525,075.87	\$ 27,289,874.74	\$ 654,403,825.42
Junio	\$ 862,083,660.52	\$ 201,607,265.32	\$ 26,663,155.41	\$ 633,813,239.79
	<b>\$ 4,577,038,131.03</b>	<b>\$ 1,098,866,299.66</b>	<b>\$ 140,101,160.43</b>	<b>\$ 3,338,070,670.94</b>

Las siguientes tablas establecen una descripción sobre el comportamiento de los Derechos de Cobro correspondientes al Contrato de Afiliación Comercio Electrónico de fecha 22 de octubre de 2005, celebrado entre Interjet y Banorte, durante el periodo comprendido entre enero de 2007 y junio de 2012. Dichas tablas incluyen la información correspondiente a las cantidades debidas y pagadas por Banorte en favor de Interjet al amparo de dicho Contrato de Tarjetas de Crédito, así como las cantidades que corresponden a la comisión cobrada por Banorte:

<b>2007</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 66,049,985.50	\$ 1,320,999.71	\$ 198,149.96	\$ 64,530,835.83
Febrero	\$ 68,697,856.00	\$ 1,373,957.12	\$ 206,093.57	\$ 67,117,805.31
Marzo	\$ 90,794,870.50	\$ 1,815,897.41	\$ 272,384.61	\$ 88,706,588.48
Abril	\$ 78,954,253.00	\$ 1,579,085.06	\$ 236,862.76	\$ 77,138,305.18
Mayo	\$ 98,607,608.50	\$ 1,972,152.17	\$ 295,822.83	\$ 96,339,633.50
Junio	\$ 122,119,239.00	\$ 2,442,384.78	\$ 366,357.72	\$ 119,310,496.50
Julio	\$ 127,280,560.00	\$ 2,545,611.20	\$ 381,841.68	\$ 124,353,107.12
Agosto	\$ 106,199,067.50	\$ 2,123,981.35	\$ 318,597.20	\$ 103,756,488.95
Septiembre	\$ 80,994,314.50	\$ 1,619,886.29	\$ 242,982.94	\$ 79,131,445.27
Octubre	\$ 117,286,165.50	\$ 2,345,723.31	\$ 351,858.50	\$ 114,588,583.69
Noviembre	\$ 128,969,642.00	\$ 2,579,392.84	\$ 386,908.93	\$ 126,003,340.23
Diciembre	\$ 111,619,534.00	\$ 2,232,390.68	\$ 334,858.60	\$ 109,052,284.72
	<b>\$ 1,197,573,096.00</b>	<b>\$ 23,951,461.92</b>	<b>\$ 3,592,719.29</b>	<b>\$ 1,170,028,914.79</b>

<b>2008</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 134,871,492.50	\$ 2,697,429.85	\$ 404,614.48	\$ 131,769,448.17
Febrero	\$ 131,521,122.50	\$ 2,630,422.45	\$ 394,563.37	\$ 128,496,136.68
Marzo	\$ 113,535,290.00	\$ 2,270,705.80	\$ 340,605.87	\$ 110,923,978.33
Abril	\$ 132,146,864.50	\$ 2,642,937.29	\$ 396,440.59	\$ 129,107,486.62
Mayo	\$ 134,988,021.00	\$ 2,699,760.42	\$ 404,964.06	\$ 131,883,296.52
Junio	\$ 161,777,274.50	\$ 3,235,545.49	\$ 485,331.82	\$ 158,056,397.19
Julio	\$ 187,170,602.00	\$ 3,743,412.04	\$ 561,511.81	\$ 182,865,678.15
Agosto	\$ 114,904,253.00	\$ 2,298,085.06	\$ 344,712.76	\$ 112,261,455.18
Septiembre	\$ 131,757,195.00	\$ 2,635,143.90	\$ 395,271.59	\$ 128,726,779.52
Octubre	\$ 156,003,567.00	\$ 3,120,071.34	\$ 468,010.70	\$ 152,415,484.96
Noviembre	\$ 183,071,510.00	\$ 3,661,430.20	\$ 549,214.53	\$ 178,860,865.27
Diciembre	\$ 191,018,894.00	\$ 3,820,377.88	\$ 573,056.68	\$ 186,625,459.44
	<b>\$ 1,772,766,086.00</b>	<b>\$ 35,455,321.72</b>	<b>\$ 5,318,298.26</b>	<b>\$ 1,731,992,466.02</b>

<b>2009</b>				
<b>Fecha Aplicación</b>	<b>Base</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Comisión e IVA</b>	<b>Flujo Disponible</b>
Enero	\$ 152,997,212.50	\$ 3,059,944.25	\$ 458,991.64	\$ 149,478,276.61
Febrero	\$ 126,090,013.50	\$ 2,521,800.27	\$ 378,270.04	\$ 123,189,943.19
Marzo	\$ 233,934,201.00	\$ 4,678,684.02	\$ 701,802.60	\$ 228,553,714.38
Abril	\$ 163,631,923.00	\$ 3,272,638.46	\$ 490,895.77	\$ 159,868,388.77
Mayo	\$ 109,800,925.50	\$ 2,196,018.51	\$ 329,402.78	\$ 107,275,504.21
Junio	\$ 199,353,807.00	\$ 3,987,076.14	\$ 598,061.42	\$ 194,768,669.44
Julio	\$ 295,537,351.00	\$ 5,910,747.02	\$ 886,612.05	\$ 288,739,991.93
Agosto	\$ 191,640,108.50	\$ 3,832,802.17	\$ 574,920.33	\$ 187,232,386.00
Septiembre	\$ 247,898,128.00	\$ 4,957,962.56	\$ 743,694.38	\$ 242,196,471.06
Octubre	\$ 242,951,596.50	\$ 4,859,031.93	\$ 728,854.79	\$ 237,363,709.78
Noviembre	\$ 282,696,308.50	\$ 5,653,926.17	\$ 848,088.93	\$ 276,194,293.40
Diciembre	\$ 221,358,737.50	\$ 4,427,174.75	\$ 664,076.21	\$ 216,267,486.54
	<b>\$ 2,467,890,312.50</b>	<b>\$ 49,357,806.25</b>	<b>\$ 7,403,670.94</b>	<b>\$ 2,411,128,835.31</b>

<b>2010</b>				
<b>Fecha Aplicación</b>	<b>Base</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Comisión e IVA</b>	<b>Flujo Disponible</b>
Enero	\$ 282,346,785.50	\$ 5,646,935.71	\$ 903,509.71	\$ 275,796,340.08
Febrero	\$ 177,014,060.50	\$ 3,540,281.21	\$ 566,444.99	\$ 172,907,334.30
Marzo	\$ 260,487,689.50	\$ 5,209,753.79	\$ 833,560.61	\$ 254,444,375.10
Abril	\$ 270,489,715.00	\$ 5,409,794.30	\$ 865,567.09	\$ 264,214,353.61
Mayo	\$ 254,234,208.00	\$ 5,084,684.16	\$ 813,549.47	\$ 248,335,974.37
Junio	\$ 259,728,303.50	\$ 5,194,566.07	\$ 831,130.57	\$ 253,702,606.86
Julio	\$ 280,425,483.50	\$ 5,608,509.67	\$ 897,361.55	\$ 273,919,612.28
Agosto	\$ 310,785,704.00	\$ 6,215,714.08	\$ 994,514.25	\$ 303,575,475.67
Septiembre	\$ 336,048,476.00	\$ 6,720,969.52	\$ 1,075,355.12	\$ 328,252,151.36
Octubre	\$ 360,307,718.00	\$ 7,206,154.36	\$ 1,152,984.70	\$ 351,948,578.94
Noviembre	\$ 455,456,915.00	\$ 9,109,138.30	\$ 1,457,462.13	\$ 444,890,314.57
Diciembre	\$ 386,701,192.50	\$ 7,734,023.85	\$ 1,237,443.82	\$ 377,729,724.83
	<b>\$ 3,634,026,251.00</b>	<b>\$ 72,680,525.02</b>	<b>\$ 11,628,884.00</b>	<b>\$ 3,549,716,841.98</b>

<b>2011</b>				
<b>Fecha Aplicación</b>	<b>Base</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Comisión e IVA</b>	<b>Flujo Disponible</b>
Enero	\$ 327,007,876.50	\$ 6,540,157.53	\$ 1,046,425.20	\$ 319,421,293.77
Febrero	\$ 317,092,957.50	\$ 6,341,859.15	\$ 1,014,697.46	\$ 309,736,400.89
Marzo	\$ 403,662,542.50	\$ 8,073,250.85	\$ 1,291,720.14	\$ 394,297,571.51
Abril	\$ 318,891,241.00	\$ 6,377,824.82	\$ 1,020,451.97	\$ 311,492,964.21
Mayo	\$ 381,832,477.50	\$ 7,636,649.55	\$ 1,221,863.93	\$ 372,973,964.02
Junio	\$ 485,000,538.00	\$ 9,700,010.76	\$ 1,552,001.72	\$ 473,748,525.52
Julio	\$ 397,407,533.50	\$ 7,948,150.67	\$ 1,271,704.11	\$ 388,187,678.72
Agosto	\$ 380,398,790.50	\$ 7,607,975.81	\$ 1,217,276.13	\$ 371,573,538.56
Septiembre	\$ 337,769,480.00	\$ 6,755,389.60	\$ 1,080,862.34	\$ 329,933,228.06
Octubre	\$ 400,189,125.50	\$ 8,003,782.51	\$ 1,280,605.20	\$ 390,904,737.79
Noviembre	\$ 471,259,758.50	\$ 9,425,195.17	\$ 1,508,031.23	\$ 460,326,532.10
Diciembre	\$ 439,185,480.00	\$ 8,783,709.60	\$ 1,405,393.54	\$ 428,996,376.86
	<b>\$ 4,659,697,801.00</b>	<b>\$ 93,193,956.02</b>	<b>\$ 14,911,032.96</b>	<b>\$ 4,551,592,812.02</b>

<b>2012</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 350,427,803.50	\$ 7,008,556.07	\$ 1,121,368.97	\$ 342,297,878.46
Febrero	\$ 349,854,028.00	\$ 6,997,080.56	\$ 1,119,532.89	\$ 341,737,414.55
Marzo	\$ 418,837,947.00	\$ 8,376,758.94	\$ 1,340,281.43	\$ 409,120,906.63
Abril	\$ 350,864,912.50	\$ 7,017,298.25	\$ 1,122,767.72	\$ 342,724,846.53
Mayo	\$ 370,872,818.73	\$ 7,417,456.37	\$ 1,186,793.02	\$ 362,268,569.33
Junio	\$ 371,721,660.74	\$ 7,434,433.21	\$ 1,189,509.31	\$ 363,097,718.21
	<b>\$ 2,212,579,170.46</b>	<b>\$ 44,251,583.41</b>	<b>\$ 7,080,253.35</b>	<b>\$ 2,161,247,333.71</b>

Las siguientes tablas establecen una descripción sobre el comportamiento de los Derechos de Cobro correspondientes al contrato denominado “Terms and Conditions for Worldwide Acceptance of the American Express Card by Airlines” de fecha 2 de septiembre de 2005, celebrado entre Interjet y American Express, durante el periodo comprendido entre enero de 2007 y junio de 2012. Dichas tablas incluyen la información correspondiente a las cantidades debidas y pagadas por American Express en favor de Interjet al amparo de dicho Contrato de Tarjetas de Crédito, así como las cantidades que corresponden a la comisión cobrada por American Express:

<b>2007</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 32,907,549.22	\$ 1,093,087.05	\$ 163,963.06	\$ 31,650,499.11
Febrero	\$ 36,998,755.29	\$ 1,087,871.06	\$ 163,180.66	\$ 35,747,703.57
Marzo	\$ 53,751,609.12	\$ 1,581,249.63	\$ 237,187.44	\$ 51,933,172.05
Abril	\$ 47,258,869.92	\$ 1,558,266.16	\$ 233,739.92	\$ 45,466,863.84
Mayo	\$ 45,615,564.81	\$ 1,644,886.60	\$ 246,732.99	\$ 43,723,945.22
Junio	\$ 61,231,226.65	\$ 2,315,683.48	\$ 347,352.52	\$ 58,568,190.65
Julio	\$ 72,402,070.58	\$ 2,198,679.69	\$ 329,801.95	\$ 69,873,588.94
Agosto	\$ 69,700,208.54	\$ 2,664,967.74	\$ 399,745.16	\$ 66,635,495.64
Septiembre	\$ 54,418,936.32	\$ 2,363,133.89	\$ 354,470.08	\$ 51,701,332.35
Octubre	\$ 71,157,759.74	\$ 3,047,773.75	\$ 457,166.06	\$ 67,652,819.93
Noviembre	\$ 77,226,862.08	\$ 3,121,993.19	\$ 468,298.98	\$ 73,636,569.91
Diciembre	\$ 77,288,925.00	\$ 3,319,696.81	\$ 497,954.52	\$ 73,471,273.67
	<b>\$ 699,958,337.27</b>	<b>\$ 25,997,289.05</b>	<b>\$ 3,899,593.36</b>	<b>\$ 670,061,454.86</b>

<b>2008</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 43,744,282.22	\$ 1,504,884.93	\$ 225,732.74	\$ 42,013,664.55
Febrero	\$ 65,515,364.24	\$ 1,939,558.29	\$ 290,933.74	\$ 63,284,872.21
Marzo	\$ 76,870,962.62	\$ 2,705,902.94	\$ 405,885.44	\$ 73,759,174.24
Abril	\$ 69,148,028.02	\$ 2,551,861.31	\$ 382,779.20	\$ 66,213,387.51
Mayo	\$ 72,345,938.02	\$ 2,902,394.44	\$ 435,359.17	\$ 69,008,184.41
Junio	\$ 81,879,799.55	\$ 2,771,401.30	\$ 415,710.20	\$ 78,692,688.05
Julio	\$ 93,215,682.26	\$ 2,767,800.29	\$ 415,170.04	\$ 90,032,711.93
Agosto	\$ 85,882,759.24	\$ 2,698,603.47	\$ 404,790.52	\$ 82,779,365.25
Septiembre	\$ 68,567,323.15	\$ 2,516,426.26	\$ 377,463.94	\$ 65,673,432.95
Octubre	\$ 75,301,411.99	\$ 2,459,534.37	\$ 368,930.16	\$ 72,472,947.46
Noviembre	\$ 84,084,313.15	\$ 2,320,684.98	\$ 348,102.75	\$ 81,415,525.42
Diciembre	\$ 87,587,987.96	\$ 2,781,521.58	\$ 417,228.24	\$ 84,389,238.14
	<b>\$ 904,143,852.40</b>	<b>\$ 29,920,574.16</b>	<b>\$ 4,488,086.12</b>	<b>\$ 869,735,192.12</b>

<b>2009</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 54,524,955.82	\$ 1,365,393.00	\$ 204,808.95	\$ 52,954,753.87
Febrero	\$ 70,495,199.77	\$ 2,231,745.68	\$ 334,761.85	\$ 67,928,692.24
Marzo	\$ 107,638,159.06	\$ 4,714,767.61	\$ 707,215.14	\$ 102,216,176.31
Abril	\$ 110,298,120.01	\$ 3,830,970.72	\$ 574,645.61	\$ 105,892,503.68
Mayo	\$ 75,016,657.67	\$ 3,185,679.49	\$ 477,851.92	\$ 71,353,126.26
Junio	\$ 101,478,658.84	\$ 3,331,587.47	\$ 499,738.12	\$ 97,647,333.25
Julio	\$ 148,807,641.94	\$ 5,132,041.99	\$ 769,806.30	\$ 142,905,793.65
Agosto	\$ 117,894,152.27	\$ 3,787,953.84	\$ 568,193.08	\$ 113,538,005.35
Septiembre	\$ 108,567,039.90	\$ 3,849,439.71	\$ 577,415.96	\$ 104,140,184.23
Octubre	\$ 123,999,001.66	\$ 4,143,525.72	\$ 621,528.86	\$ 119,233,947.08
Noviembre	\$ 136,285,283.24	\$ 5,448,075.85	\$ 817,211.38	\$ 130,019,996.01
Diciembre	\$ 162,004,304.43	\$ 5,971,090.78	\$ 895,663.62	\$ 155,137,550.03
	<b>\$ 1,317,009,174.60</b>	<b>\$ 46,992,271.86</b>	<b>\$ 7,048,840.78</b>	<b>\$ 1,262,968,061.96</b>

<b>2010</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 89,536,039.68	\$ 2,937,501.47	\$ 470,000.24	\$ 86,128,537.97
Febrero	\$ 95,041,264.37	\$ 3,776,892.21	\$ 604,302.75	\$ 90,660,069.41
Marzo	\$ 162,625,391.56	\$ 6,006,005.53	\$ 960,960.88	\$ 155,658,425.15
Abril	\$ 119,585,483.19	\$ 4,291,198.56	\$ 686,591.77	\$ 114,607,692.86
Mayo	\$ 136,908,464.08	\$ 4,980,542.52	\$ 796,886.80	\$ 131,131,034.76
Junio	\$ 139,331,923.06	\$ 5,033,658.44	\$ 805,385.35	\$ 133,492,879.27
Julio	\$ 147,991,755.13	\$ 5,538,985.98	\$ 886,237.76	\$ 141,566,531.39
Agosto	\$ 153,722,585.18	\$ 5,702,778.05	\$ 912,444.49	\$ 147,107,362.64
Septiembre	\$ 210,673,537.05	\$ 7,534,334.41	\$ 1,205,493.51	\$ 201,933,709.13
Octubre	\$ 212,828,544.07	\$ 7,681,704.44	\$ 1,229,072.71	\$ 203,917,766.92
Noviembre	\$ 235,976,785.57	\$ 8,741,912.39	\$ 1,398,705.98	\$ 225,836,167.20
Diciembre	\$ 296,422,887.55	\$ 9,953,796.70	\$ 1,592,607.47	\$ 284,876,483.38
	<b>\$ 2,000,644,660.49</b>	<b>\$ 72,179,310.70</b>	<b>\$ 11,548,689.71</b>	<b>\$ 1,916,916,660.08</b>

<b>2011</b>				
<i>Fecha Aplicación</i>	<i>Base</i>	<i>Impuestos</i>	<i>Comisión e IVA</i>	<i>Flujo Disponible</i>
Enero	\$ 158,160,045.24	\$ 5,812,278.07	\$ 929,964.49	\$ 151,417,802.68
Febrero	\$ 224,573,988.49	\$ 7,924,905.31	\$ 1,267,984.85	\$ 215,381,098.33
Marzo	\$ 305,740,891.99	\$ 10,794,098.08	\$ 1,727,055.69	\$ 293,219,738.22
Abril	\$ 278,555,212.57	\$ 9,674,443.23	\$ 1,547,910.92	\$ 267,332,858.42
Mayo	\$ 240,151,841.86	\$ 8,931,658.46	\$ 1,429,065.35	\$ 229,791,118.05
Junio	\$ 308,332,598.89	\$ 11,164,684.60	\$ 1,786,349.54	\$ 295,381,564.75
Julio	\$ 317,172,049.02	\$ 11,442,420.71	\$ 1,830,787.31	\$ 303,898,841.00
Agosto	\$ 318,959,521.31	\$ 11,506,855.92	\$ 1,841,096.95	\$ 305,611,568.44
Septiembre	\$ 289,003,570.30	\$ 10,311,472.11	\$ 1,649,835.54	\$ 277,042,262.65
Octubre	\$ 298,224,157.66	\$ 10,516,712.53	\$ 1,682,674.00	\$ 286,024,771.13
Noviembre	\$ 354,606,086.83	\$ 12,893,195.58	\$ 2,062,911.29	\$ 339,649,979.96
Diciembre	\$ 355,889,944.27	\$ 13,101,735.51	\$ 2,096,277.68	\$ 340,691,931.08
	<b>\$ 3,449,369,908.44</b>	<b>\$ 124,074,460.11</b>	<b>\$ 19,851,913.62</b>	<b>\$ 3,305,443,534.71</b>

<b>2012</b>				
<b>Fecha Aplicación</b>	<b>Base</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Comisión e IVA</b>	<b>Flujo Disponible</b>
Enero	\$ 245,647,453.44	\$ 8,991,532.95	\$ 1,438,645.27	\$ 235,217,275.22
Febrero	\$ 307,425,364.44	\$ 10,925,607.20	\$ 1,748,097.15	\$ 294,751,660.09
Marzo	\$ 359,084,747.38	\$ 12,749,533.88	\$ 2,039,925.42	\$ 344,295,288.08
Abril	\$ 302,825,927.54	\$ 10,832,897.96	\$ 1,733,263.67	\$ 290,259,765.91
Mayo	\$ 389,548,621.78	\$ 13,930,141.84	\$ 2,228,822.69	\$ 373,389,657.25
Junio	\$ 368,836,951.12	\$ 13,189,023.55	\$ 2,110,243.77	\$ 353,537,683.80
	<b>\$ 1,973,369,065.70</b>	<b>\$ 70,618,737.38</b>	<b>\$ 11,298,997.98</b>	<b>\$ 1,891,451,330.34</b>

Adicionalmente, las tablas que se incluyen a continuación contienen información histórica sobre los contracargos aplicados por Banorte y American Express al amparo de los Contratos de Tarjeta de Crédito, correspondiente al periodo comprendido entre enero de 2008 y junio de 2012.

**Contra cargos aplicados por los Procesadores de Tarjetas de Crédito**

	<b>Banorte</b>	<b>American Express</b>
	<b>2008</b>	
Enero	-	-
Febrero	-	-
Marzo	-	-
Abril	-	-
Mayo	-	-
Junio	-	-
Julio	-	-
Agosto	-	-
Septiembre	-	-
Octubre	-	-
Noviembre	\$ 2,342,430.11	-
Diciembre	\$ 541,099.40	-
<b>Total</b>	<b>\$ 2,883,529.51</b>	<b>\$ -</b>

	<b>Banorte</b>	<b>American Express</b>
	<b>2009</b>	
Enero	\$ 51,887.79	\$ 92,540.06
Febrero	\$ 816,198.53	\$ 26,109.95
Marzo	\$ 792,727.74	\$ 30,416.70
Abril	\$ 100,213.87	\$ 55,555.75
Mayo	\$ 782,285.53	\$ 52,485.35
Junio	\$ 592,493.85	\$ 38,407.59
Julio	\$ 475,235.13	\$ 129,269.31
Agosto	\$ 481,623.81	\$ 40,079.24
Septiembre	\$ 273,866.33	\$ 121,135.81
Octubre	\$ 872,647.74	\$ 121,458.42
Noviembre	\$ 313,238.04	\$ 57,995.75
Diciembre	\$ 319,412.12	\$ 129,775.54
<b>Total</b>	<b>\$ 5,871,830.48</b>	<b>\$ 895,229.48</b>

	<i>Banorte</i>	<i>American Express</i>
	<i>2010</i>	
Enero	\$ 526,286.11	\$ 76,853.40
Febrero	\$ 413,268.20	\$ 90,956.43
Marzo	\$ 445,882.75	\$ 141,233.52
Abril	\$ 547,374.85	\$ 211,238.31
Mayo	\$ 401,556.33	\$ 246,722.27
Junio	\$ 546,857.28	\$ 255,709.75
Julio	\$ 724,843.27	\$ 117,264.76
Agosto	\$ 832,830.78	\$ 250,688.40
Septiembre	\$ 961,358.75	\$ 107,639.85
Octubre	\$ 972,055.01	\$ 220,415.84
Noviembre	\$ 849,795.96	\$ 348,723.82
Diciembre	\$ 938,992.33	\$ 297,287.70
<b>Total</b>	<b>\$ 8,161,101.62</b>	<b>\$ 2,364,734.05</b>

	<i>Banorte</i>	<i>American Express</i>
	<i>2011</i>	
Enero	\$ 962,530.92	\$ 421,887.66
Febrero	\$ 1,376,701.35	\$ 312,839.34
Marzo	\$ 1,284,824.53	\$ 356,884.67
Abril	\$ 1,904,600.79	\$ 388,753.90
Mayo	\$ 1,573,199.24	\$ 546,713.23
Junio	\$ 2,223,823.99	\$ 510,614.33
Julio	\$ 2,696,548.49	\$ 368,913.97
Agosto	\$ 1,627,321.31	\$ 570,977.19
Septiembre	\$ 3,074,962.09	\$ 487,323.14
Octubre	\$ 1,577,866.16	\$ 232,833.64
Noviembre	\$ 2,105,096.81	\$ 383,172.21
Diciembre	\$ 2,027,862.89	\$ 542,338.81
<b>Total</b>	<b>\$ 22,435,338.57</b>	<b>\$ 5,123,252.09</b>

	<i>Banorte</i>	<i>American Express</i>
	<i>2012</i>	
Enero	\$ 1,383,924.97	\$ 574,499.81
Febrero	\$ 1,425,419.82	\$ 485,585.49
Marzo	\$ 1,801,991.05	\$ 558,610.77
Abril	\$ 1,001,178.51	\$ 487,222.02
Mayo	\$ 1,417,085.61	\$ 332,557.60
Junio	\$ 1,936,518.24	\$ 404,319.89
<b>Total</b>	<b>\$ 8,966,118.20</b>	<b>\$ 2,842,795.58</b>

### 3.2.3 Contratos y Acuerdos

Todos los Valores (incluyendo los Certificados que se emitan al amparo del Programa) se emitirán al amparo del mismo Fideicomiso, el cual actuará como cesionario y adquirirá los Derechos de Cobro mediante la celebración de uno o más Contratos de Cesión. La administración de todos los Derechos de Cobro estará regida por un mismo Contrato de Administración. Además, cada emisión de Valores requerirá de la celebración de un Anexo de Términos y Condiciones, así como de la suscripción de los títulos que documenten los Valores. Adicionalmente, podrán existir otros convenios que se celebren al respecto como podrían ser documentos que evidencien cualquier Apoyo de Crédito, entre otros.

A continuación se incluye una descripción del contenido del Contrato del Fideicomiso, del Contrato de Administración y del Contrato de Cesión.

#### 3.2.3.1 Contrato de Fideicomiso.

A continuación se presenta una descripción de algunos de los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso. Dicha descripción no es exhaustiva y sólo pretende resaltar aquellos aspectos del Contrato de Fideicomiso que pueden ser de interés para posibles adquirentes de los Certificados. El texto completo del Contrato de Fideicomiso se adjunta como anexo al presente Prospecto. Los posibles adquirentes de los Certificados deberán de leer el texto completo del Contrato de Fideicomiso adjunto a este Prospecto antes de tomar una decisión de inversión respecto de los Certificados.

##### 3.2.3.1.1 *General.*

El Contrato de Fideicomiso es un contrato de fideicomiso irrevocable regido conforme a la legislación mexicana.

##### 3.2.3.1.2 *Partes.*

Las partes del Contrato de Fideicomiso son la Fiduciaria, en su carácter de fiduciaria, e Interjet, como fideicomitente y administrador.

Dependiendo de los términos de cada Serie en particular y del Anexo de Términos y Condiciones respectivo, los fideicomisarios en primer lugar del Fideicomiso podrán variar, pero en todo caso serán los Tenedores de los Valores respectivos, con la prelación ahí establecida.

En la medida en que una Emisión cuente con un Apoyo de Crédito, y conforme a los términos establecidos en el respectivo Anexo de Términos y Condiciones, el Proveedor de Apoyo de Crédito será fideicomisario en primer lugar respecto de sus derechos en relación con la Serie correspondiente (los cuales podrán estar subordinados a los Tenedores), mismos que se describirán, tratándose de Emisiones al amparo del Programa, en el Suplemento respectivo.

Interjet será fideicomisario en segundo lugar del Fideicomiso. Los derechos del fideicomisario en segundo lugar incluyen el derecho a recibir cualquier Monto de Gastos Operativos Básicos o Monto de Gastos Operativos Generales, así como a recibir distribuciones de la Cobranza en los supuestos y términos descritos en el Fideicomiso.

El Fideicomiso no cuenta con comité técnico. Las instrucciones que deban entregarse a la Fiduciaria serán otorgadas por las partes del Contrato de Fideicomiso en los términos establecidos en el mismo.

##### 3.2.3.1.3 *Fines del Fideicomiso.*

El propósito principal del Contrato de Fideicomiso es instrumentar una estructura para la bursatilización de los Derechos de Cobro, mediante la cesión por parte de Interjet a la Fiduciaria, a través de uno o más Contratos de Cesión, de los Derechos de Cobro, y la emisión por la Fiduciaria de diferentes Series de Valores, los cuales serán pagaderos con el Patrimonio del Fideicomiso. Para efectos de lo anterior, la Fiduciaria estará facultado para:

- actuar como cesionario y adquirir los Derechos de Cobro;
- administrar los Derechos de Cobro a través del Administrador;
- establecer uno o más programas para la emisión de Valores;

- emitir diversas Series de Valores, en los términos y condiciones establecidos en los respectivos Anexos de Términos y Condiciones y en los Títulos que documenten dichos Valores;
- ofrecer y colocar los Valores a través de los Intermediarios Colocadores;
- emitir el Certificado Interjet;
- aplicar el producto de la colocación de los Valores conforme se establezca en los Documentos de la Operación;
- aplicar las cantidades de efectivo recibidas (incluyendo la Cobranza) en el Patrimonio del Fideicomiso conforme se establezca en los Documentos de la Operación;
- revertir la propiedad de los activos integrantes del Patrimonio del Fideicomiso conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso;
- solicitar y obtener cualesquier aprobaciones gubernamentales u otras autorizaciones necesarias con el fin de llevar a cabo sus obligaciones conforme al Fideicomiso;
- preparar, publicar y distribuir reportes e información financiera;
- otorgar los poderes que resulten necesarios para el cumplimiento de los objetivos del Fideicomiso; y
- celebrar o suscribir los documentos y llevar a cabo las acciones que sean necesarias o convenientes para el cumplimiento de los fines del Fideicomiso.

#### 3.2.3.1.4 *Patrimonio del Fideicomiso.*

El Patrimonio del Fideicomiso estará integrado, entre otros, por los siguientes activos:

- los Derechos de Cobro que sean cedidos por Interjet a la Fiduciaria;
- la Cobranza recibida en relación con los Derechos de Cobro;
- los Documentos de los Derechos de Cobro;
- cualquier instrumento resultado de la inversión de los recursos líquidos con los que llegue a contar el Patrimonio del Fideicomiso en Inversiones Permitidas, así como los rendimientos y cualesquiera cantidades cobradas al amparo de dichas Inversiones Permitidas;
- cualesquiera bienes recibidos por Interjet con respecto a los Derechos de Cobro, como dación en pago, adjudicación o de cualquier otra forma y el producto de la venta de los mismos; y
- el efectivo u otros bienes que reciba la Fiduciaria.

#### 3.2.3.1.5 *Cesión de los Derechos de Cobro.*

En la Fecha de Cierre Inicial, Interjet cederá a la Fiduciaria los Derechos de Cobro al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito que existan al cierre de operaciones en la Fecha de Corte respectiva y que puedan llegar a existir al amparo de los mismos después de dicha Fecha de Corte, por medio de un Contrato de Cesión.

En caso que los Contratos de Tarjetas de Crédito vigentes en la Fecha de Cierre Inicial sean total o parcialmente remplazados por otros Contratos de Tarjetas de Crédito, Interjet deberá ceder, en la fecha de celebración de dichos Contratos de Tarjetas de Crédito, cualesquiera Derechos de Cobro que existan al cierre de operaciones en la Fecha de Corte respectiva y que puedan llegar a existir al amparo de los mismos después de dicha Fecha de Corte.

#### 3.2.3.1.6 *Los Valores.*

Previa instrucción de Interjet, la Fiduciaria deberá, de tiempo en tiempo, establecer programas para la emisión de o emitir Valores adicionales al amparo de Series ya existentes en los términos que se especifiquen en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, previo al cumplimiento de las condiciones descritas en el Contrato de Fideicomiso.

Los Valores de todas las Series en Circulación tendrán derecho equitativa y proporcionalmente, conforme a lo previsto en el Fideicomiso, a los beneficios del Contrato de Fideicomiso sin preferencia, prioridad o distinción, todos de conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso y los Anexos de Términos y Condiciones respectivos excepto, con respecto a cualquier Serie o Clase, conforme lo previsto en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente a dicha Serie.

Los Valores contarán con las características que determine Interjet y que se describirán en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente. Para cada nueva emisión de Valores, la Fiduciaria, Interjet y, en su caso, el Representante Común respectivo, celebrarán un Anexo de Términos y Condiciones que especificará los términos principales de las nuevas Series a ser emitidas. En caso que se pretenda realizar una emisión de Valores adicionales al amparo de una Serie ya existente, se celebrará una modificación al Anexo de Términos y Condiciones existente, en donde se especificarán los términos principales de la Serie respectiva. Los títulos correspondientes a cada emisión de Valores replicarán aquellos términos del Anexo de Términos y Condiciones según sea necesario conforme a las leyes y reglamentos aplicables.

No obstante lo anterior, todos los Valores que se emitan al amparo del Contrato de Fideicomiso contarán con las siguientes características comunes:

- *Fuente de Pago:* la única y exclusiva fuente de pago de los Valores emitidos será el Patrimonio del Fideicomiso y cualquier Apoyo de Crédito de dicha Serie.
- *Ausencia de Recurso frente a la Fiduciaria:* Excepto por su obligación de realizar pagos con los recursos que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso, la Fiduciaria no será responsable de hacer ningún pago con recursos propios respecto de los Valores.
- *Ausencia de Recurso frente a Interjet:* Salvo que se indique lo contrario en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, Interjet no será responsable de hacer ningún pago respecto de los Valores.
- *Documentación:* Cada Serie de Valores estará representada mediante uno o más títulos que representen todos los Valores de cada Clase dentro de dicha Serie, los cuales estarán suscritos por la Fiduciaria y, en su caso, el Representante Común respectivo, conforme a la legislación aplicable. Salvo que se especifique de otra forma en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo, los títulos que representen los Valores serán depositados en Indeval, o en su caso, otro depositario autorizado.

#### 3.2.3.1.7 *El Certificado Interjet.*

Al momento de creación del Fideicomiso, la Fiduciaria emitirá y entregará a Interjet el Certificado Interjet para hacer constar los derechos de Interjet respecto del Fideicomiso (incluyendo el derecho a recibir la asignación de la Cobranza Disponible), sujeto a los términos del Contrato de Fideicomiso y los Anexos de Términos y Condiciones correspondientes a cada Serie de Valores. El Certificado Interjet no podrá ser enajenado total o parcialmente por Interjet. Para efectos de claridad, el Certificado Interjet no constituirá un título de crédito.

#### 3.2.3.1.8 *Destino de los Recursos.*

Salvo que se prevea algo distinto en cualquier Anexo de Términos y Condiciones respecto de una Serie de Valores, los recursos obtenidos de la venta de los Valores serán utilizados:

- en primer lugar, para cubrir los Gastos de Emisión correspondientes;
- en segundo lugar, para fondear la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso en los términos descritos en el Contrato de Fideicomiso;

- en tercer lugar, para fondear la Cuenta de Reserva de Gastos de la Serie en los términos descritos en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente;
- en cuarto lugar, para fondear la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie, en los términos descritos en el Anexo de Términos y Condiciones correspondiente; y
- en quinto lugar, una vez liberados los Derechos de Cobro de cualquier Gravamen constituido respecto de los Pasivos Existentes y transferidos dichos Derechos de Cobro a favor del Fideicomiso en los términos del Contrato de Cesión, para pagar a Interjet la contraprestación aplicable por la transferencia de los Derechos de Cobro a la Fiduciaria.

#### 3.2.3.1.9 Cuentas del Fideicomiso.

Las Cuentas del Fideicomiso estarán bajo la titularidad y control de la Fiduciaria, en el entendido que el Administrador tendrá el derecho de realizar depósitos a o instruir a la Fiduciaria a realizar retiros de dichas cuentas. Asimismo, la Fiduciaria proporcionará al Administrador acceso a la información relacionada con las Cuentas del Fideicomiso según sea necesario para el cumplimiento de las obligaciones del Administrador.

La Fiduciaria establecerá una Cuenta de Cobranza para recibir la Cobranza y otras cantidades recibidas en relación con los Derechos de Cobro así como para distribuir las cantidades en dicha cuenta de conformidad con el Contrato de Fideicomiso.

La Fiduciaria también establecerá una Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso en la cual se depositarán, en cada Fecha de Cierre o en cada Fecha de Distribución, las cantidades necesarias para pagar los Gastos de la Operación del Fideicomiso.

La Fiduciaria podrá abrir todas aquellas otras Cuentas de la Serie que sean necesarias conforme a los términos de una Serie y según se señale en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo. En su caso, la estructura y el funcionamiento de dichas Cuentas de la Serie correspondientes a cada Serie podrán variar dependiendo de las características particulares de cada una de dichas Series y serán descritas, tratándose de Emisiones de Certificados en el Suplemento respectivo.

Asimismo, la Fiduciaria podrá crear cualquier otra cuenta que considere necesaria para cumplir con los fines del Contrato de Fideicomiso, conforme a las instrucciones que reciba del Administrador.

Las Cuentas del Fideicomiso estarán denominadas en Pesos, salvo por la Cuenta de Cobranza, la cuál podrá estar integrada por dos subcuentas, una denominada en Pesos y una denominada en Dólares, a efecto de poder recibir Cobranza de los Procesadores de Tarjetas de Crédito denominada tanto en Pesos como en Dólares.

En el caso que sea necesario para realizar cualquier pago o distribución que deba hacerse conforme al Contrato de Fideicomiso o cualquier Documento de la Operación, la Cobranza recibida en Dólares será transferida por la Fiduciaria a Pesos mediante operaciones cambiarias celebradas con cualquier Institución Calificada que se sea instruida a la Fiduciaria por el Administrador. La Fiduciaria únicamente podrá distribuir recursos en Dólares a Interjet como tenedor del Certificado Interjet.

#### 3.2.3.1.10 Inversiones Permitidas.

Los recursos, incluyendo las utilidades provenientes de inversiones y otros ingresos, que se mantengan en depósito en las Cuentas del Fideicomiso, serán invertidos y reinvertidos en Inversiones Permitidas, conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso. El Administrador estará facultado para instruir la manera de realizar dichas inversiones.

Todos los intereses y rendimientos generados por las cantidades depositadas en (i) la Cuenta de Cobranza serán consideradas como parte de la Cobranza Disponible respecto del Periodo de Cobranza respectivo; y (ii) las demás Cuentas del Fideicomiso, se mantendrán depositadas en dichas cuentas para ser aplicadas en los términos del Contrato de Fideicomiso y los Anexos de Términos y Condiciones correspondientes.

En ningún supuesto la Fiduciaria deberá invertir el Patrimonio del Fideicomiso en la adquisición de instrumentos o valores de cualquier especie emitidos o garantizados por cualquiera de las afiliadas, subsidiarias o controladoras de Interjet.

### 3.2.3.1.11 *Aplicación y Asignación de la Cobranza Disponible.*

El Administrador instruirá por escrito a la Fiduciaria, en cada Fecha de Distribución, a aplicar la Cobranza Disponible correspondiente al Periodo de Cobranza inmediato anterior que se mantenga en la Cuenta de Cobranza, como sigue:

- en primer lugar, para transferir a la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso, cualquier Deficiencia de la Cuenta de Reserva de Gastos del Fideicomiso, en su caso;
- en segundo lugar, para pagar a Interjet (i) salvo que haya ocurrido un Evento de Amortización Anticipada, el Monto de Gastos Operativos Generales, y (ii) en el caso que haya ocurrido un Evento de Amortización Anticipada, únicamente el Monto de Gastos Operativos Básicos; y
- en tercer lugar, cualquier Cobranza Disponible que no haya sido aplicada conforme a lo anterior, para asignar a los Tenedores de cada Serie de Valores una cantidad equivalente al producto de (i) el Porcentaje de Asignación de dicha Serie, y (ii) toda Cobranza Disponible correspondiente al Periodo de Cobranza respectivo remanente después de la aplicación de dicha Cobranza Disponible conforme a los tres incisos anteriores (la “Cobranza de la Serie”).

La participación de la Cobranza que corresponda a cada Serie será proporcional y se determinará con base en el Porcentaje de Asignación que le corresponda a cada Serie conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso.

Cada Anexo de Términos y Condiciones establecerá los supuestos en los que la Cobranza Disponible será distribuida a Interjet, una vez realizados los pagos previstos en los incisos anteriores.

Todas las instrucciones para efectuar retiros y aplicar recursos en los términos del Contrato de Fideicomiso y los Anexos de Términos y Condiciones respectivos con respecto a cualquier Serie de Valores estarán basadas en el Reporte Mensual entregado por el Administrador a la Fiduciaria y a los Representantes Comunes conforme al Contrato de Administración. Ver –3.2.2 El Contrato de Administración—3.2.2.7 Obligaciones de Reportar del Administrador” del presente Prospecto.

### 3.2.3.1.12 *Readquisición Voluntaria del Patrimonio del Fideicomiso.*

Interjet tendrá la opción, durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, siempre y cuando hubiese transcurrido el Periodo de Restricción de Prepago previsto en cada Anexo de Términos y Condiciones, en su caso, de instruir a la Fiduciaria a amortizar todas las Series de Valores emitidas al amparo del Fideicomiso y de adquirir el Patrimonio del Fideicomiso mediante el pago de un precio equivalente a la suma de (i) la Cantidad de Recompra para cada Serie de Valores, calculada conforme al Anexo de Términos y Condiciones respectivo; (ii) cualesquiera Comisiones de Prepago aplicables al amparo de cada uno de los Anexos de Términos y Condiciones; y (iii) todas las cantidades debidas a la Fiduciaria, los Representantes Comunes y a cualquier Persona conforme a los Documentos de la Operación.

Asimismo, Interjet tendrá el derecho de instruir a la Fiduciaria a amortizar cada Serie de Valores emitidos al amparo del Fideicomiso en caso que el Saldo de los Valores respectivos se reduzca a un nivel menor al nivel señalado en el Anexo de Términos y Condiciones y en los Valores respectivos.

Adicionalmente, los Valores podrán establecer supuestos de pago anticipado opcional total o parcial, distinto a los señalados anteriormente, en los términos previstos en el Anexo de Términos y Condiciones respectivo.

### 3.2.3.1.13 *Eventos de Retención.*

Salvo que se disponga lo contrario en cada Anexo de Términos y Condiciones, cada uno de los siguientes eventos constituirá un “Evento de Retención”, conforme al Fideicomiso:

- la Razón de Cobertura de Deuda es menor a 2.25x y mayor a 1.75x durante un periodo de 30 días consecutivos; o
- el Saldo de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie de cualquier Serie de Valores, en cualquier Fecha de Distribución y después de dar efecto a la aplicación de la Cobranza Disponible, es igual o menor al 50% del Saldo Requerido de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie.

En caso de ocurrir un Evento de Retención, la Fiduciaria se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Interjet como tenedor del Certificado Interjet, las cuales serán segregadas y mantenidas en una Cuenta del Fideicomiso que la Fiduciaria establezca al efecto, la “Cuenta de Retención”, hasta en tanto Interjet no subsane los eventos descritos anteriormente, en la forma prevista en el Contrato de Fideicomiso.

En caso que la Cuenta de Retención mantenga en depósito una cantidad, que junto con las cantidades mantenidas en las Cuentas del Fideicomiso en dicho momento, equivalga a (i) la Cantidad de Recompra para todas las Series de Valores en Circulación, (ii) cualquiera comisiones de prepago aplicables, y (iii) cantidades pagaderas a la Fiduciaria, Representantes Comunes y a cualquiera otra Persona conforme a los Documentos de la Operación, la Fiduciaria deberá pagar todas las Series de Valores emitidas conforme al Fideicomiso de conformidad con los Anexos de Términos y Condiciones respectivos y el Fideicomiso se dará por terminado.

#### *3.2.3.1.14 Eventos de Incumplimiento.*

Salvo que se disponga lo contrario en cada Anexo de Términos y Condiciones, cada uno de los siguientes eventos constituirá un “Evento de Incumplimiento”, conforme al Fideicomiso:

- la falta de pago de intereses al amparo de cualesquiera Valores en la Fecha de Pago o en la Fecha de Pago de Principal correspondiente;
- la falta de pago de principal al amparo de cualesquiera Valores en la Fecha de Terminación de cualesquiera Valores;
- el incumplimiento de cualquier obligación por parte de la Fiduciaria al amparo de los Documentos de la Operación, y dicho incumplimiento no sea subsanado en un periodo de 60 días;
- el incumplimiento de cualquier obligación de Interjet al amparo de los Documentos de la Operación (excepto respecto del Contrato de Administración, cuyas consecuencias se establecen en el Contrato de Administración) y dicho incumplimiento no sea subsanado en un periodo de 60 días;
- que los Accionistas Actuales de Interjet dejen de cualquier manera de Controlar, directa o indirectamente a Interjet;
- que se suscite un Evento de Afectación del Negocio y el mismo no se subsane en un periodo de 30 días contado a partir de la fecha en que ocurra.

#### *3.2.3.1.15 Amortización Anticipada.*

Salvo que se disponga lo contrario en cada Anexo de Términos y Condiciones, cada uno de los siguientes eventos constituirá un “Evento de Amortización Anticipada” respecto de todas las Series de Valores conforme al Fideicomiso:

- la Razón de Cobertura de Deuda es menor a 1.75x por un periodo de 30 días consecutivos;
- la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie de cualquier Serie de Valores mantenga en depósito una cantidad inferior al Saldo Requerido de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Serie de dicha Serie de Valores por un periodo de que abarque 2 Fechas de Distribución;
- la actualización de un Evento de Insolvencia con relación a Interjet;
- la actualización de un Evento de Incumplimiento; o
- la actualización de un Evento de Calificación Crediticia.

En caso que ocurra un Evento de Amortización Anticipada, la Fiduciaria se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Interjet como tenedor del Certificado Interjet y aplicará dichas cantidades a amortizar, en cada Fecha de Pago, los Valores de todas las Series hasta que el Saldo Insoluto de los Valores sea igual a cero. Sin perjuicio de lo anterior, el derecho de Interjet a recibir el Monto de Gastos Operativos Básicos, en términos del Contrato de Fideicomiso, no se verá afectado.

### 3.2.3.1.16 *Presupuesto de Monto de Gastos Operativos.*

El Monto de Gastos Operativos Básicos para el periodo de 12 meses contados a partir de la Fecha de Cierre Inicial será la cantidad mensual de \$274,000,000.00 (doscientos setenta y cuatro millones de Pesos 00/100 M.N.), y (ii) el Monto de Gastos Operativos Generales para el periodo de 12 meses contados a partir de la Fecha de Cierre Inicial será la cantidad mensual de \$549,360,000.00 (quinientos cuarenta y nueve millones trescientos sesenta mil Pesos 00/100 M.N.). A partir del primer aniversario de la Fecha de Cierre Inicial y para cada periodo de 12 meses posterior, el Monto de Gastos Operativos Básicos y el Monto de Gastos Operativos Generales se determinará conforme al presupuesto que Interjet presente a la Fiduciaria y aprobado por un Experto Independiente.

### 3.2.3.1.17 *Obligaciones de Reportar.*

La Fiduciaria entregará al Administrador, estados de cuenta mensuales que reflejen todos los movimientos hechos en cada una de las Cuentas del Fideicomiso durante el mes anterior. Asimismo, la Fiduciaria notificará al Administrador y a cualquier Representante Común de cualquier evento que afecte de forma adversa, o que pudiere afectar de forma adversa, la situación financiera del Patrimonio del Fideicomiso.

A solicitud de cualquier Representante Común, la Fiduciaria estará obligada a entregarle copia de los reportes y documentos recibidos por la Fiduciaria de parte del Administrador, en términos del Contrato de Administración.

Adicionalmente, la Fiduciaria estará obligada a preparar y entregar a la CNBV, la BMV, o a cualquier regulador o bolsa de valores, la información y documentación que se requiera conforme al Reglamento Interior de la BMV, la LMV y demás legislación aplicable. La Fiduciaria entregará a cualquier Representante Común, al Administrador y a Interjet como tenedor del Certificado Interjet, cualquier reporte, estado financiero o comunicación relacionada que entregue a la CNBV, la BMV o cualquier regulador o bolsa de valores, dentro de los 5 días hábiles siguientes a dicha entrega.

En particular, la Fiduciaria preparará y entregará a la CNBV, la BMV y a cualquier regulador o bolsa de valores aplicable, en relación con el Patrimonio del Fideicomiso:

- estados financieros anuales auditados; y
- estados financieros trimestrales no auditados;

Con respecto a Valores colocados en la BMV, de conformidad con la sección segunda de la disposición 4.005.00 del Reglamento Interior de la BMV, la Fiduciaria entregará, según aplique, la información referida en la disposición 4.033.00 y en la Sección Segunda del Capítulo Quinto del Título Cuarto de dicho Reglamento Interior respecto del Patrimonio del Fideicomiso, y en el caso de un incumplimiento, le serán aplicables las medidas disciplinarias y correctivas a través de los órganos y procedimientos disciplinarios que se establecen en el Título Décimo Primero del mismo. El Fideicomitente vigilará y procurará el cumplimiento por la Fiduciaria de las obligaciones establecidas en este párrafo. La Fiduciaria designará a los funcionarios responsables de proporcionar a la BMV la información a que se refiere este inciso.

Interjet entregará a la BMV la información establecida en la disposición 4.033.00 y en la Sección Segunda del Capítulo Quinto del Título Cuarto de dicho Reglamento Interior respecto de dichos Valores, y en el caso de incumplimiento, le serán impuestas las medidas disciplinarias y correctivas a través de los órganos y procedimientos disciplinarios que se establecen en el Título Décimo Primero de dicho Reglamento Interior. Cualquier Persona que tenga la obligación de entregar información a la BMV conforme a este párrafo designará a los funcionarios responsables de proporcionar dicha información.

### 3.2.3.1.18 *Obligaciones de Interjet.*

El Contrato de Fideicomiso contempla ciertas obligaciones de dar, hacer y no hacer de Interjet, incluyendo, sin limitarse a, las obligaciones que se describen a continuación:

- cumplir oportunamente con todas sus obligaciones al amparo de los Contratos de Tarjeta de Crédito y los Documentos de la Operación;

- entregar a la Fiduciaria y a cada una de los Representantes Comunes:
  - estados financieros anuales auditados consolidados de Interjet y cualquiera de sus subsidiarias, a más tardar el 30 de abril de cada año calendario;
  - estados financieros trimestrales consolidados de Interjet y cualquiera de sus subsidiarias, dentro de los 20 Días Hábiles siguientes al cierre de cada trimestre calendario, excepto por el cuarto trimestre de cada año, en cuyo caso el plazo será de 40 Días Hábiles siguientes al cierre de dicho trimestre; y
  - la documentación relativa a (i) cualquier evento que afecte o que pudiera afectar de forma significativa la situación financiera del Patrimonio del Fideicomiso; y (ii) cualquier evento que pudiera esperarse resultaría en un efecto adverso significativo sobre la situación financiera u operativa de Interjet; a más tardar el segundo Día Hábil a la fecha en que ocurra cualquiera de dichos eventos.
- cumplir con (i) las leyes y reglamentos que le son aplicables, (ii) las concesiones, licencias, permisos y autorizaciones gubernamentales que mantenga y sean requeridas para que Interjet desarrolle su Negocio Principal, y (iii) todas sus obligaciones derivadas de cualquier convenio, contrato, instrumento o documento del que sea parte hubiere suscrito;
- pagar oportunamente todos los impuestos, derechos y contribuciones gubernamentales de cualquier naturaleza que le sean determinados, impuestos o exigidos, así como todas las reclamaciones que sean hechas conforme a derecho, cuya falta de pago resulte o pudiera resultar en un Gravamen sobre sus bienes;
- mantener seguros con compañías de seguros de reconocido prestigio consistentes y de conformidad con las prácticas de la industria;
- continuar dedicándose preponderantemente al Negocio Principal;
- llevar libros adecuados de registros y cuentas, de conformidad con los PCGA;
- permitir a la Fiduciaria, cualquier Representante Común y cualquiera de sus representantes, examinar y auditar los libros contables, registros, reportes y demás documentos y materiales de Interjet relacionado con la operación de su negocio;
- realizar todas las operaciones con cualquiera de sus subsidiarias, afiliadas, accionistas u otras personas relacionadas en condiciones de mercado que sean razonables y no menos favorables para Interjet que las que obtendría en una operación comparable en términos comerciales con un tercero;
- presentar todas las declaraciones de impuestos de cualquier naturaleza que esté obligado a presentar en cualquier jurisdicción;
- abstenerse, sin autorización previa de los Tenedores de las Series en Circulación, de (i) fusionarse o consolidarse con cualquier otra Persona, y (ii) transferir, vender o enajenar de cualquier forma, directa o indirectamente, todos sus bienes a favor de cualquier Persona;
- no vender o enajenar sus activos, excepto por (i) ventas en el curso ordinario de sus negocios, (ii) ventas de activos de equipo obsoleto que sea reemplazado en el curso ordinario de sus negocios, (iii) ventas o enajenaciones de activos que posteriormente sean arrendados por Interjet de la Persona que los haya adquirido.
- utilizar el Monto de Gastos Operativos Generales para sufragar única y exclusivamente los gastos relacionados con (i) turbosina, combustibles y aceites; (ii) mantenimiento de flota e instalaciones; (iii) servicios de escala, tráfico y comunicaciones; (iv) costos laborales (sueldos, prestaciones, indemnizaciones, etc.); (v) seguros y servicios a pasajeros; (vi) venta y publicidad; (vii) gastos administrativos; (viii) arrendamientos operativos y financieros; (ix) créditos y deuda financiera; y (x) reserva de mantenimiento y condiciones de retorno; y
- utilizar el Monto de Gastos Operativos Básicos para sufragar única y exclusivamente los gastos relacionados con (i) protección a pasajeros; (ii) servicios de comunicación; (iii) costos laborales (sueldos, prestaciones, indemnizaciones, etc.); (iv) seguros y fianzas; y (v) arrendamiento de aeronaves.

### 3.2.3.1.19 *Modificaciones.*

El Contrato de Fideicomiso y los demás Documentos de la Operación podrán ser modificados por la Fiduciaria, Interjet y el Administrador, previo consentimiento de los Representantes Comunes (sin que se requiera el consentimiento de los Tenedores) y previa notificación a las Agencias Calificadoras, para cualquiera de los siguientes propósitos:

- para aclarar la descripción del Patrimonio del Fideicomiso o para asegurar la propiedad de la Fiduciaria sobre el Patrimonio del Fideicomiso;
- para añadir obligaciones de la Fiduciaria, Interjet, el Administrador o los Representantes Comunes, para el beneficio de los Tenedores de los Valores, o para renunciar a cualquier derecho de la Fiduciaria, Interjet o el Administrador;
- para corregir o subsanar ambigüedades o cualquier disposición que no sea consistente con el Contrato de Fideicomiso o con cualquier otro Documento de la Operación;
- para evidenciar la aceptación del nombramiento de un fiduciario sustituto conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso; o
- para hacer cualquier otra reforma o modificación respecto de la cual se hayan recibido Confirmaciones de las Agencias Calificadoras o, en el caso que conforme a los procedimientos de cualquier Agencia Calificadora la emisión de una Confirmación de la Agencia Calificadora no sea posible, dicha Agencia Calificadora deberá de haber confirmado o ratificado de cualquier manera la calificación de la Serie en Circulación respectiva.

### 3.2.3.2 *Contrato de Administración.*

A continuación se presenta una descripción de algunos de los términos y condiciones del Contrato de Administración. Dicha descripción no es exhaustiva y sólo pretende resaltar aquellos aspectos del Contrato de Administración que pueden ser de interés para posibles adquirentes de los Certificados. El texto completo del Contrato de Administración se adjunta como anexo al presente Prospecto. Los posibles adquirentes de los Certificados deberán de leer el texto completo del Contrato de Administración adjunto a este Prospecto antes de tomar una decisión de inversión respecto de los Certificados.

#### 3.2.3.2.1 *Partes.*

El Contrato de Administración se celebrará entre la Fiduciaria y el Administrador.

#### 3.2.3.2.2 *El Administrador.*

En tanto no sea sustituido o removido conforme a los términos del Contrato de Administración, el Administrador será Interjet. En caso que se actualice alguno de los supuestos de sustitución o remoción del Administrador previstos en el Contrato de Administración y que se describen más adelante, la Fiduciaria designará a un Administrador Sustituto conforme a lo establecido en dicho Contrato de Administración.

#### 3.2.3.2.3 *Obligaciones del Administrador.*

El Administrador administrará y realizará la cobranza de los Derechos de Cobro utilizando los procedimientos y recursos utilizados por el Administrador en relación con la administración del negocio ordinario del Administrador.

Las obligaciones del Administrador incluirán:

- mantener registros de cómputo en sus sistemas o físicos de las operaciones de venta de Boleto y prestación de Servicios que resulten en la generación de los Derechos de Cobro y que reflejen los actos de administración realizados respecto de los mismos;
- realizar aquellas gestiones necesarias frente a los Procesadores de Tarjetas de crédito para que realicen el pago de las cantidades adeudadas conforme a los Derechos de Cobro;

- procesar solicitudes para prórrogas y modificaciones de cargos relacionados con los Derechos de Cobro;
- supervisar el cumplimiento de las partes de las disposiciones de los Contratos de Tarjetas de Crédito;
- respecto a los Derechos de Cobro morosos, iniciar procedimientos administrativos, judiciales o extrajudiciales para la cobranza de los Derechos de Cobro, así como ajustar, transigir y llegar a acuerdos respecto de cualesquiera pagos debidos conforme a éstos;
- dar las instrucciones a la Fiduciaria (incluyendo instrucciones relativas al manejo de las Cuentas del Fideicomiso), conforme a lo previsto en los Documentos de la Operación;
- realizar cualquier acción requerida o permitida bajo cualquier Apoyo de Crédito para cualquier Serie o Clase de Valores, conforme se establezca en los Documentos de la Operación, incluyendo para gestionar la cobranza de cantidades adeudadas al amparo de dichos Apoyos de Crédito en beneficio del Fideicomiso o de los Tenedores;
- actuar como depositario de los Documentos de los Derechos de Cobro y de la Cobranza respectiva; y
- entregar los reportes periódicos requeridos por los Documentos de la Operación.

#### 3.2.3.2.4 *Custodia de los Documentos de los Derechos de Cobro.*

La Fiduciaria nombrará al Administrador para que actúe como depositario de los Documentos de los Derechos de Cobro. El Administrador mantendrá bajo su guarda y custodia los Documentos de los Derechos de Cobro para beneficio de la Fiduciaria. El nombramiento del Administrador como depositario subsistirá hasta que el Administrador renuncie a su cargo o sea reemplazado conforme a lo previsto en el Contrato de Administración.

El Administrador guardará y mantendrá correctamente y actualizados los Documentos de los Derechos de Cobro, incluyendo los registros o sistemas de cómputo correspondientes. El Administrador se asegurará que los sistemas de cómputo indiquen claramente que la Fiduciaria es el titular de los Derechos de Cobro.

El Administrador proporcionará acceso a los Documentos de los Derechos de Cobro a la Fiduciaria o a cualquier Persona contratada por ésta, mediante la entrega previa de una notificación y durante horas y días hábiles, salvo que dicho acceso estará limitado a una vez por año calendario, excepto que hubiese ocurrido y continúe un Evento de Retención o un Evento de Amortización Anticipada.

#### 3.2.3.2.5 *Depósito de la Cobranza.*

En caso que el Administrador reciba directamente de los Procesadores de Tarjetas de Crédito cualquier cantidad correspondiente a la Cobranza, deberá depositar dichas cantidades en la Cuenta de Cobranza el segundo Día Hábil siguiente a su recepción. El Administrador actuará y será designado como depositario de toda Cobranza recibida directamente por el Administrador, conforme a las leyes y reglamentos aplicables.

#### 3.2.3.2.6 *Modificación de los Derechos de Cobro.*

Salvo que reciba una orden judicial de un tribunal competente o de cualquier otra autoridad gubernamental, o al menos que sea hecho en el curso ordinario de sus negocios, el Administrador no podrá cancelar o modificar ningún Derecho de Cobro. Adicionalmente, el Administrador se obliga a abstenerse de perjudicar, en ningún aspecto significativo, los derechos de la Fiduciaria sobre los Derechos de Cobro salvo que le sea ordenado por un tribunal competente u otra autoridad gubernamental.

#### 3.2.3.2.7 *Obligaciones de Reportar del Administrador.*

El Administrador preparará y entregará a la Fiduciaria y a cada uno de los Representantes Comunes, de manera mensual, un reporte respecto del Patrimonio del Fideicomiso, de los pagos a ser realizados al amparo del Contrato de Fideicomiso y de cada Series de Valores en los términos de los Anexos de Términos y Condiciones respectivos, así como de otra información detallada en el Contrato de Administración (el "Reporte Mensual").

Cada Representante Común, en la medida requerida conforme a cualquier ley, reglamento u otras disposiciones aplicables preparará (basado en la información contenida en el Reporte Mensual) y entregará a la BMV o cualquier bolsa de valores, Indeval o cualquier otro depositario o agencia de compensación de valores, cualesquiera información requerida.

El Administrador entregará a la Fiduciaria, a cada Representante Común y a las Agencias Calificadoras, de forma anual, un certificado anual de cumplimiento de una Persona Responsable del Administrador, respecto del cumplimiento de las obligaciones de administración del Administrador de conformidad con el Contrato de Administración.

El Administrador notificará a la Fiduciaria, a cada Representante Común y a cada Agencia Calificadora de cualquier Evento de Retención, Evento de Amortización Anticipada, o cualquier evento que mediante el otorgamiento de una notificación o el transcurso del tiempo, se convertirá en un Evento de Terminación del Administrador.

#### 3.2.3.2.8 *Contraprestación.*

Interjet no recibirá contraprestación alguna al amparo del Contrato de Administración (incluyendo en su carácter de depositario de los Derechos de Cobro, adicional a los beneficios económicos que Interjet obtendrá derivados de la implementación de las operaciones previstas en los diversos Documentos de la Operación.

#### 3.2.3.2.9 *Renuncia y Terminación del Administrador.*

El Administrador no podrá renunciar a su cargo como Administrador, salvo en caso de una cesión del Contrato de Administración a favor de una Afiliada del Administrador, o bien, salvo que se determine que el cumplimiento de sus obligaciones conforme al Contrato de Administración no está permitido conforme a la legislación aplicable. La renuncia no se hará efectiva hasta que el Administrador Sustituto haya asumido las obligaciones del Administrador.

La actualización y continuación de cualquiera de los siguientes eventos, constituirá un “Evento de Terminación del Administrador” en términos del Contrato de Administración:

- ocurra cualquier incumplimiento del Administrador a su obligación de depositar cualquier Cobranza en la Cuenta de Cobranza dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Administración, si dicho incumplimiento continúa durante los 5 días hábiles siguientes a partir de la fecha en una Persona Responsable del Administrador tenga conocimiento de dicho incumplimiento o de la fecha en que e la Fiduciaria o cualquier Representante Común le notifique al Administrador dicho incumplimiento;
- ocurra cualquier incumplimiento por parte del Administrador en cualquier aspecto significativo de cualquier obligación del Administrador, que afecte adversa y significativamente los derechos de la Fiduciaria o de los Tenedores de los Valores y continúe sin ser subsanado por un plazo de 90 días contados a partir de la fecha en que una Persona Responsable del Administrador tenga conocimiento o de la fecha en que la Fiduciaria o cualquier Representante Común le notifique al Administrador dicho incumplimiento; o
- la actualización de un Evento de Insolvencia respecto del Administrador.

Los Representantes Comunes, de manera conjunta, podrán renunciar a cualquier Evento de Terminación del Administrador y sus consecuencias de conformidad con los términos de los Valores.

En tanto ocurra un Evento de Terminación del Administrador y no sea subsanado, la Fiduciaria o todos los Representantes Comunes en su conjunto (con el consentimiento de los Tenedores de los Valores que representen la mayoría de los Valores de cada Serie), previa notificación al Administrador y a las Agencias Calificadoras, podrán destituir al Administrador. Una vez destituido el Administrador conforme a lo previsto en el Contrato de Administración, todas las facultades y poderes del Administrador establecidas en el Contrato de Administración serán transferidas y conferidas al Administrador Sustituto.

En caso que el Administrador renuncie o sea destituido de conformidad con los términos del Contrato de Administración, la Fiduciaria nombrará a la brevedad posible a una institución reconocida a nivel nacional cuyo negocio incluya la administración de derechos de cobro derivados de tarjetas de crédito o de activos financieros similares a los Derechos de Cobro y que haya sido calificado como administrador de activos financieros por lo menos por una agencia calificadora, como Administrador Sustituto. Al aceptar su nombramiento como Administrador Sustituto y a partir de dicho momento, el Administrador Sustituto sustituirá al Administrador en todos los aspectos.

### 3.2.3.3 Contrato de Cesión

A continuación se presenta una descripción de algunos de los términos y condiciones del Contrato de Cesión. Dicha descripción no es exhaustiva y sólo pretende resaltar aquellos aspectos del Contrato de Cesión que pueden ser de interés para posibles adquirentes de los Certificados. El texto completo del Contrato de Cesión se adjunta como anexo al presente Prospecto. Los posibles adquirentes de los Certificados deberán de leer el texto completo del Contrato de Cesión adjunto a este Prospecto antes de tomar una decisión de inversión respecto de los Certificados.

#### 3.2.3.3.1 *Partes.*

El Contrato de Cesión se celebrará entre Interjet y la Fiduciaria.

#### 3.2.3.3.2 *Objeto de la Cesión.*

Conforme al Contrato de Cesión, Interjet cederá, transferirá y transmitirá a la Fiduciaria, de manera irrevocable, para beneficio del Patrimonio del Fideicomiso, la titularidad de los Derechos de Cobro entonces existentes y futuros al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito descritos en dicho Contrato de Cesión, así como toda la Cobranza derivada de los mismos y cualesquier cantidades pagaderas respecto de los mismos.

El Contrato de Cesión no tiene como resultado transferir al Fideicomiso cualquier obligación de Interjet al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito respectivos. Es decir, Interjet continuará obligado a cumplir con sus obligaciones al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito respectivos.

#### 3.2.3.3.3 *Pago de Contraprestación.*

Interjet recibirá de la Fiduciaria, como contraprestación por la cesión contenida en el Contrato de Cesión, (i) los recursos obtenidos de la venta de los Valores, y (ii) el Certificado Interjet y los derechos derivados del mismo.

#### 3.2.3.3.4 *Perfeccionamiento de la Cesión.*

Interjet realizará aquellos actos que sean requeridos, conforme a los términos de la legislación aplicable, a fin de perfeccionar la aportación de los Derechos de Cobro al Fideicomiso. Dichos actos incluyen:

- la celebración del Contrato de Cesión en escritura pública; y
- la obtención del consentimiento de los Procesadores de Tarjetas de Crédito parte de los Contratos de Tarjetas de Crédito, mediante la suscripción de un consentimiento mediante el cual acepten la cesión de los Derechos de Cobro Cedidos y se obliguen a realizar el pago de cualquier cantidad al amparo de los mismos al Fideicomiso.

### 3.2.4 **Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales**

A la fecha del Prospecto, ni el Fideicomitente ni la Fiduciaria (en su carácter de fiduciaria del Fideicomiso) forman parte de procesos judiciales, administrativos o arbitrales relevantes, que representen un riesgo para los Tenedores; asimismo, no se tiene conocimiento que un proceso de tal carácter pudiera tener lugar en el futuro próximo.

## 3.3 ESTIMACIONES FUTURAS

Los Derechos de Cobro consisten en activos futuros. La generación de dichos Derechos de Cobro depende de la utilización de las Tarjetas de Crédito por parte de los clientes de Interjet para la adquisición de Boletos o la contratación de la prestación de Servicios. El Fideicomitente considera que el requerimiento de desglosar el potencial comportamiento de los Derechos de Cobro según se describe en las Disposiciones no resulta aplicable ya que los ingresos del Fideicomiso dependerán principalmente del desempeño del negocio de Interjet y no del comportamiento propio de los Derechos de Cobro, los cuales, al generarse, Interjet considera que serán pagados por los Procesadores de Tarjetas de Crédito. Los Procesadores de Tarjetas de Crédito históricamente no han incumplido con sus obligaciones de pago al amparo de los Contratos de Tarjetas de Crédito. Una descripción de los factores que pueden incidir en el desarrollo del negocio de Interjet se describe en la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.3 FACTORES DE RIESGO—1.3.6 Factores relacionados con el Administrador y el Fideicomitente” del presente Prospecto.

## 3.4 FIDEICOMITENTE

### 3.4.1 Historia y Desarrollo del Fideicomitente

#### 3.4.1.1 Historia.

Interjet se constituyó en marzo de 2005, bajo la denominación de ABC Aerolíneas, S.A. de C.V., la cual opera bajo el nombre comercial de Interjet. La duración de la sociedad es indefinida. El domicilio social de la sociedad es México, Distrito Federal, de conformidad con sus estatutos sociales.

Las oficinas principales de Interjet se ubican en Ignacio Longares 102, Lote 2, Mzn. 2. Parque Industrial Exportec 1, C.P. 50200. Toluca, Edo. de México, teléfono: (+52) 722 2765 39.

En agosto de 2005, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México le otorgó una concesión para prestar servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México por un periodo de cinco años y en febrero de 2010, dicha Secretaría concedió una prórroga a dicha concesión hasta agosto de 2040. El término de la concesión es prorrogable.

Interjet inició operaciones en diciembre de 2005 con tres aeronaves modelo Airbus A320 atendiendo a las ciudades de Toluca, Cancún, Monterrey y Guadalajara. Al 30 de junio de 2012, contaba con una flota uniforme de aeronaves consistente de 33 aeronaves Airbus modelo A320, con una edad promedio de 6.57 años, siendo la segunda flota de transporte de pasajeros más joven en México de acuerdo con información publicada por la DGAC y una de las más jóvenes a nivel mundial. En 2005, celebró un contrato para adquirir 10 unidades A320 de Airbus, las cuales ya fueron entregadas. En 2006, ejerció la opción para adquirir 10 unidades A320 adicionales de Airbus, cuya entrega está programada entre 2011 y 2013. Además, Interjet firmó un contrato con Superjet, para adquirir 20 aeronaves modelo SSJ100 con opción de compra de hasta 10 aeronaves adicionales.

En diciembre de 2006, Interjet obtuvo la certificación de Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA. Asimismo, en agosto de 2008, además de los servicios que ya prestaba desde el Aeropuerto Internacional de Toluca, inició operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, al adquirir de Aero California, S.A. de C.V. sus espacios rentados y slots en dicho aeropuerto, incluyendo mostradores para documentación de pasajeros y equipaje, mostradores de información a pasajeros en la sala general, instalaciones de estacionamiento para estancias cortas y largas, transbordadores de servicio, servicio para la revisión de equipaje, corredores de servicio, instalaciones de servicios móviles telescópicos, equipo y servicios de apoyo en tierra. En agosto de 2008, fue autorizada por el Departamento de Transporte de Estados Unidos para operar vuelos de itinerario y no programados como transportista extranjero hacia los Estados Unidos (US FAR 129).

La Familia Alemán es propietaria de manera conjunta, de aproximadamente el 94.5% del capital social total de Interjet, teniendo el control sobre la misma. La Familia Alemán constituye un grupo empresarial reconocido y respetado en el país, que cuenta con más de cuatro décadas de experiencia en diversas industrias en México, lo cual aporta conocimientos y experiencia considerables para las estrategias y operaciones de negocios.

#### 3.4.1.2 Negocio.








Interjet es una aerolínea redituable y de bajo costo enfocada en ofrecer tarifas accesibles y proporcionar un servicio de alta calidad como un elemento clave para fortalecer la lealtad de sus Clientes, atraer tránsito de pasajeros y consolidar su marca. Fue la aerolínea comercial que más pasajeros transportó en México, en los semestres que terminaron el 30 de junio de 2012 y 30 de junio de 2011, teniendo en las rutas en las que operaba durante dichos periodos un 34.4% y 34.9% de participación de mercado de acuerdo con la información mensual publicada por la DGAC. Es la segunda aerolínea nacional con una participación en el mercado doméstico de aproximadamente 22.4% para el semestre terminado el 30 de junio de 2012 y 24.4% en el mismo periodo del año anterior para el semestre terminado el 30 de junio de 2011, tomando como base el número total de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México para dichos periodos, de acuerdo con la información mensual publicada por la DGAC.

Durante el primer semestre de 2012, operaba en promedio aproximadamente 171 vuelos diarios, a 31 destinos, en 40 rutas nacionales e internacionales de alta densidad, la mayoría de las cuales fueron operadas desde su base ubicada en los aeropuertos internacionales de la Ciudad de México y Toluca. Desde que comenzó operaciones en diciembre de 2005, ha evolucionado hasta convertirse en una importante aerolínea nacional, operando 33 aeronaves al 30 de junio de 2012 y ha incrementado su participación de mercado de aproximadamente un 6.7% para el semestre que terminó el 31 de diciembre de

2006, a aproximadamente un 22.4% para el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Durante estos años, superó importantes retos, como la crisis económica global, el brote de influenza A-H1N1 que surgió en México a mediados de 2009 y que afectó gravemente a la industria de las aerolíneas en México, y el alza en los precios de los combustibles de 2007 y 2008, y a pesar de dichos retos, alcanzó, después de sólo cuatro años de operación (2009), utilidades netas.

Interjet ofrece a sus pasajeros una atractiva propuesta de valor: un servicio de calidad superior a tarifas de aerolíneas de bajo costo. Cada una de sus aeronaves está equipada con sistemas de entretenimiento a bordo y sanitario exclusivo para mujeres. Los asientos forrados en piel, cuentan con aproximadamente, 10% más de espacio entre cada fila, en comparación con la configuración típica de un A320 de la industria en México; asimismo, ofrece refrigerios y bebidas de cortesía en todos los vuelos y permite a sus pasajeros cambiar su destino y transferir sus boletos a otros pasajeros por un costo administrativo nominal. Estas innovaciones, logradas a un costo marginal o sin costo alguno para Interjet, contribuyen a su atractiva propuesta de valor. En promedio, la flota de Interjet es la segunda más moderna de México, con un promedio de 6.57 años, de acuerdo a la información publicada por la DGAC, lo cual permite ofrecer un servicio de calidad superior, incrementar la confiabilidad, seguridad y reducir costos gracias a los avances de la tecnología aeronáutica.

**Propuesta de valor, que resulta en una alta demanda por los servicios de Interjet**

							
Antigüedad Promedio de la flota (años)	6.2	8.8	9.9	26.6	4.4	21.8	16.2
Sistema Dual de Bases en D.F. y Toluca	→	×	×	×	→	×	×
Boletos transferibles	→	×	×	×	×	×	×
Espacio entre filas	34"	31"	31"	29"	29"	31"	31"
Sistema de entretenimiento en vuelo	→	×	Algunos Aviones	×	→	×	×
Videocámara panorámica externa	→	×	×	×	×	×	×
Sanitarios exclusivos para mujeres	→	×	×	×	×	×	×
Política de precios transparente	→	×	×	×	×	×	×
No a la sobreventa	→	×	×	×	×	×	×
Tarifas de descuento para adultos mayores	→	×	×	×	×	×	×
Asientos pre-asignados sin costo extra	→	→	→	→	×	×	→
Tarifas computadas	→	×	→	×	→	×	×
Programa de viajero frecuente	→	→	→	×	×	×	→

Fuente: DGAC, a septiembre de 2012.

Con base en los datos publicados por la DGAC, desde 2008 a 2011, el número de pasajeros que Interjet transportaba aumentó a una tasa compuesta de crecimiento anual aproximada del 28.6%, en comparación con el 21.2% para Grupo Aeroméxico, 18.8% de Volaris y el 31.2% de VivaAerobus. Asimismo, el promedio de la industria creció en el orden de 3.0% por el mismo periodo. Tomando en consideración únicamente las rutas en las que opera, en las cuales Grupo Aeroméxico es su competidor principal, la participación de mercado de Interjet en términos de tráfico de pasajero comercial, promedió aproximadamente 34.4% por el periodo de semestre terminado el 30 de junio de 2012, en comparación con 38.4% de Grupo Aeroméxico, 16.1% de Volaris y 7.1% de VivaAerobus, de conformidad con información publicada por la DGAC.

Además de fortalecer la lealtad de sus pasajeros y de atraer a pasajeros de otras aerolíneas que compiten con Interjet, busca también atraer pasajeros que, por lo general, utilizan el servicio de autobuses, en rutas cuyas distancias son significativas desde su punto de origen y que son difíciles de recorrer, debido a las condiciones de la infraestructura carretera de México y la topografía natural del país. De acuerdo con estudios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 2011 aproximadamente 89.0 millones de pasajeros viajaban en el transporte de autobuses de lujo y de primera clase para viajes de más de 500 km (muchos de los cuales conectan ciudades localizadas a menos de 100 km de un aeropuerto), siendo éste un

servicio por el que pagaban tarifas que son equiparables a las que ha establecido Interjet para las rutas en las que compete. Interjet considera que las personas que viajan por autobús empezarán a viajar, cada vez más, en sus aviones, en virtud de la importante cantidad de tiempo que se ahorrarían, pagando un precio semejante y por la significativa comodidad que se brinda en sus vuelos, según continúe desarrollando su red de rutas regionales y expandiéndose a rutas de mediana densidad que aún no han sido cubiertas a lo largo del país.

Adicionalmente, México cuenta con una infraestructura aeroportuaria extensa y con buen mantenimiento que cubre, en forma aceptable, las necesidades de transportación aérea nacional, sin embargo, Interjet considera que esta infraestructura está siendo subutilizada. Estas características hacen que la estrategia de expansión aérea de Interjet sea más viable, especialmente dado que gran parte de las ciudades objetivo son difíciles de conectar por tierra. Asimismo, Interjet continúa evaluando y buscando oportunidades para operar rutas internacionales adicionales a países en Centroamérica, los Estados Unidos y Canadá, así como a países clave en la parte norte de Sudamérica. Con dicho fin, en agosto de 2008 recibió una autorización por parte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, para operar vuelos regulares y de fletamento a los Estados Unidos. Interjet seguirá evaluando expandirse a estas rutas con base en la demanda del mercado y en su análisis de cuáles serán las rutas más rentables.

Al 30 de junio de 2012, Interjet tenía una flota de 33 aeronaves Airbus modelo A320 propulsadas por motores CFM56-5B, que de acuerdo con los datos publicados por Airbus, poseen un sólido registro de confiabilidad técnica en un ambiente con operaciones de alta frecuencia. La antigüedad promedio de su flota a esa misma fecha era de 6.57 años, constituyendo de ese modo la segunda flota de transporte de pasajeros más joven en México, con base en los datos publicados por la DGAC. Adicionalmente, durante 2006 Interjet ejerció una opción para adquirir 10 aeronaves modelo A320 adicionales a las primeras 10 que adquirió de Airbus, cuya entrega está programada entre noviembre de 2011 y noviembre de 2013. A la fecha del presente Prospecto, ya se han recibido 4 de las 10 aeronaves.

Con el objeto de apoyar una de sus estrategias de crecimiento, la cual consiste en entrar a rutas regionales de densidad considerada media en el tráfico aéreo, Interjet firmó un contrato con Superjet para la adquisición de 15 aeronaves modelo Superjet SSJ100, cuya entrega se espera entre marzo de 2013 y noviembre de 2014 y, adicionalmente cuenta con una opción de compra de hasta cinco aeronaves. El modelo SSJ100, es una aeronave de nueva generación de tamaño regional que Interjet pretende configurar para una capacidad de 93 pasajeros que considera es apto para segmentos de distancias cortas a medias (aproximadamente de 278 km a 1,695 km). Considera que con sus aeronaves modelo SSJ100 podrán operar rentablemente rutas de media densidad que creen contar con un alto potencial de mercado en México, así como aplicar sus recursos de manera más eficiente en una variedad de rutas nacionales e internacionales. Interjet es el primer cliente para este fabricante en América, y por lo tanto, considera que ha negociado un precio favorable y otros términos contractuales que van con su estrategia de operación de negocio de bajo costo. Dentro de los siguientes cinco años espera estar operando una flota de 56 aeronaves, 41 modelo A320 y 20 modelo SSJ100, flota que se podría ver incrementada a 71 si ejerciera la opción de adquirir las 10 aeronaves adicionales modelo SSJ100.

#### 3.4.1.3 Industria.

Actualmente la industria de las aerolíneas en México se encuentra en una fase de transición, con Aeroméxico como la última de las aerolíneas tradicionales restantes (después de la declaración de concurso mercantil y suspensión de operaciones de las distintas compañías integrantes de Grupo Mexicana en agosto de 2010) y diversos nuevos participantes, incluyendo a Interjet, que están enfocados en ofrecer tarifas bajas gracias a las estructuras de bajo costo.

En 1995, la industria de las aerolíneas en México era altamente regulada y estaba dominada por Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, las dos aerolíneas tradicionales, que en ese momento, eran propiedad de y operadas por el Gobierno Mexicano. Durante 1995, se adoptaron diversas medidas en un esfuerzo por desregular la industria de las aerolíneas. En 2002, la desregulación de la industria de las aerolíneas cobró impulso para transformarla a través del ingreso de nuevas aerolíneas, por lo que entre otras medidas, Grupo Mexicana y Grupo Aeroméxico fueron privatizadas en 2005 y 2007, respectivamente. Desde entonces, la propiedad de las aerolíneas en México está bajo control privado. Grupo Aeroméxico cuenta con una aerolínea filial denominada Aerolitoral (hoy Aeroméxico Connect) y Grupo Mexicana con sus correspondientes filiales denominadas Aerocaribe (posteriormente Click Mexicana) y Mexicana Link. Estas 5 aerolíneas competían con otras seis aerolíneas: Aeromar, Aviacsa, Azteca, Aero California, NovaAir, y Magnicharters y con otras seis de reciente creación: Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aladia, Alma y Avolar. La competencia y la sobrecapacidad dieron como resultado una disminución en las tarifas para el periodo comprendido de 2005 a 2007, lo cual estimuló la demanda y generó un auge en el transporte aéreo. A finales de 2007, existían un total de 16 aerolíneas operando en el mercado nacional mexicano.

A inicios de 2008, la industria de las aerolíneas en México se vio gravemente afectada por una serie de eventos, incluyendo la crisis económica global; la recesión económica y comercial en México; el incremento en el precio del combustible en 2007 y 2008; la depreciación en aproximadamente 50.0% del valor del peso mexicano entre junio de 2008 y marzo de 2009; y el brote de influenza A-H1N1 a mediados del 2009, lo cual afectó gravemente las actividades turísticas y comerciales en México. Durante este periodo, un importante número de aerolíneas mexicanas salieron del mercado. A finales de 2009, únicamente 10 aerolíneas mexicanas seguían en operaciones: Grupo Aeroméxico, Grupo Mexicana, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeromar y Magnicharters.

En agosto de 2010, Grupo Mexicana, que en ese momento contaba con aproximadamente el 20% de participación en el mercado nacional de las aerolíneas, con base en datos publicados por la DGAC, y el 60.6% de sus rutas nacionales coincidían con las de Interjet, suspendió sus operaciones y presentó una solicitud de concurso mercantil. Como resultado de esta suspensión, la DGAC otorgó nuevas autorizaciones para atender las mismas rutas nacionales e internacionales que previamente operaba Grupo Mexicana.

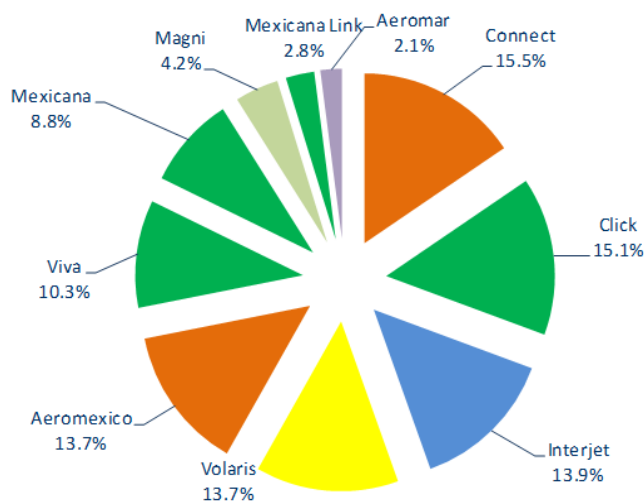
Como resultado de la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana en agosto de 2010 y la serie de eventos que afectaron gravemente la industria mexicana de aerolíneas descritas anteriormente, el volumen de pasajeros a nivel nacional se redujo un 2.1% por el mes que terminó el 30 de septiembre de 2010, un 0.8% por el mes que terminó el 31 de octubre de 2010, un 1.8% por el mes que terminó el 30 de noviembre de 2010, un 0.4% por el mes que terminó el 31 de diciembre de 2010, en cada caso comparado con el mismo periodo del año anterior. Sin embargo, el volumen de pasajeros a nivel nacional se incrementó un 11.1% comparando el primer semestre de 2012 contra el primer semestre de 2010 (último semestre de operación de Mexicana), de acuerdo con la DGAC.

Desde la suspensión de las operaciones de Grupo Mexicana en agosto de 2010, Interjet fue capaz de incrementar su participación en el mercado doméstico, junto con las otras aerolíneas. De acuerdo con los datos publicados por la DGAC, su participación en el mercado, en términos de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México, creció de un 13.9% por el mes que terminó el 31 de julio de 2010 a un 22.4% al 30 de junio de 2012. La participación en el mercado de Grupo Aeroméxico creció del 29.2% al 38.2% y la de Volaris creció del 13.7% al 21.3% en cada caso para los mismos meses. Durante el mismo periodo, la participación de VivaAerobus pasó de 10.3% a 12.7%. Durante el periodo, comprendido entre septiembre de 2010 y 30 de junio de 2012, Interjet incrementó su total de pasajeros transportados en un 96.9%, o aproximadamente 11.3 millones de pasajeros. Adicionalmente durante dicho periodo, Interjet incrementó en 99,395 sus operaciones de vuelo.

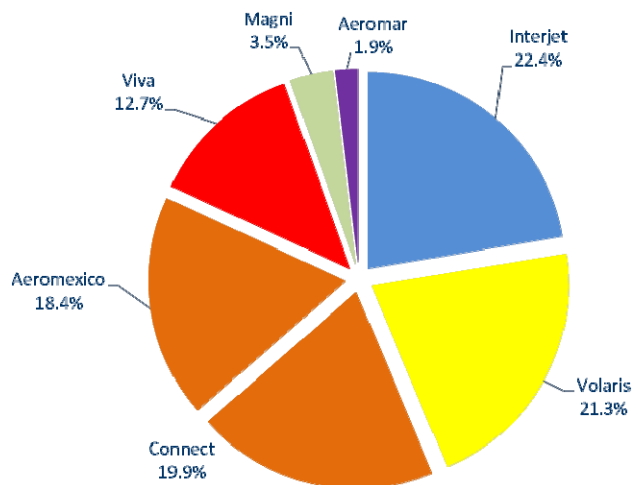
Grupo Mexicana ha sido incapaz de reiniciar operaciones y es incierto si podrá reiniciarlas en un futuro. Interjet considera que ha estado y que está bien posicionado para seguir tomando ventaja de la oportunidad de mercado creada por la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana incrementando su número de aeronaves de 17 a 33 desde la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana. Debido a su atractiva propuesta de valor, tarifas competitivas y estructuras de bajo costo, Interjet se ha encontrado y se encuentra posicionada favorablemente para seguir capturando el crecimiento adicional de pasajeros respecto a sus competidores, y para seguir incrementando su participación en el mercado, como sucedió durante el periodo comprendido entre septiembre del 2010 y junio de 2012.

Las siguientes gráficas establecen la participación en el mercado nacional (en términos del número de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en las rutas nacionales para el mes correspondiente) respecto a los principales participantes en la industria de la aviación de México, para el mes de julio de 2010 y junio de 2012 de acuerdo con los datos publicados por la DGAC.

**Participación de mercado al 10 de julio de 2010**



**Participación de mercado al 30 de junio de 2012**



(Fuente: DGAC)

Interjet considera que la industria de la aviación comercial en México aún se encuentra en una etapa de desarrollo y cree que presenta una perspectiva de crecimiento atractiva, debido a la relativamente reciente desregulación de la industria. México cuenta con una red extensa de infraestructura aeroportuaria y posee el mayor número de aeropuertos en el continente americano, sólo detrás de los Estados Unidos y Brasil. Sin embargo, con 0.3 vuelos por persona en México en el 2010, el número de vuelos per cápita sigue siendo bajo en comparación con 0.4 en Argentina y Chile, 2.2 en Estados Unidos y 2.6 en Canadá, según información publicada por IATA. Interjet cree que el número de pasajeros en México cuenta con sólidas perspectivas de crecimiento, el cual será impulsado por una clase media en aumento, con un ingreso disponible en ascenso, una población de más de 112 millones de habitantes, de los cuales el 47.0% son menores de 25 años, así como el continuo desarrollo de nuevos centros urbanos y turísticos que se espera generen a su vez nuevos destinos para viajes aéreos dentro del país. Asimismo, teniendo en cuenta que el crecimiento del PIB y el incremento en el tránsito aéreo de pasajeros han demostrado históricamente tener una correlación estadística (con base en los reportes publicados por *The Economist Intelligence Unit Limited* y *Boston Consulting Group*), se cree que conforme crezca el PIB de México, el tránsito aéreo de pasajeros debe seguir incrementándose en sus rutas existentes, así como en nuevas rutas.

#### 3.4.1.4 Ventajas competitivas.

Las siguientes características constituyen las principales ventajas competitivas de Interjet:

##### *Propuesta de valor convincente que ha resultado en una alta demanda por los servicios de Interjet.*

Interjet considera que ofrece a sus pasajeros una propuesta de valor convincente en relación con sus competidores en la industria aérea en México, proporcionando servicios de mayor calidad a los Clientes a tarifas competitivas. Interjet opera una flota uniforme de aeronaves modelo A320, ofreciendo a los pasajeros una experiencia de vuelo diferente con aproximadamente un 10% más de espacio entre cada fila de asientos, respecto al promedio de la industria, para su configuración de media densidad compuesta únicamente por 150 asientos, es decir, 30 asientos menos que la configuración de máxima densidad recomendada para el modelo A320. En comparación con algunos de sus competidores no sobrevende los vuelos. Interjet cree que sus tarifas son competitivas en relación con aquellas que ofrecen las aerolíneas mexicanas de bajo costo “sin servicios complementarios” a pesar de que su servicio es equiparable al que ofrece Aeroméxico, la única aerolínea tradicional del mercado mexicano. En su experiencia, los pasajeros en México valoran la transparencia en precios y no están en total acuerdo con las prácticas de no mostrar inicialmente los impuestos y costos de aeropuertos. Sus tarifas no tienen costos ocultos; los precios que publican incluyen los impuestos y cargos, y son, en consecuencia, los precios finales que el Cliente paga.

Por otra parte, (i) ofrece refrigerios y bebidas de cortesía en todos los vuelos, con un costo marginal o sin costo alguno para Interjet, ya que sus proveedores los suministran a cambio de publicidad de sus productos a bordo; (ii) proporciona programación de entretenimiento audiovisual durante el vuelo, en todos los viajes; (iii) permite a los pasajeros transferir

boletos a otros pasajeros, cambiar la fecha, hora del vuelo e incluso ruta, a un costo nominal para ellos; (iv) asignan sanitarios exclusivos para mujeres; y (v) proporciona servicios de transporte terrestre aeropuerto-ciudad-aeropuerto en diferentes ciudades donde opera.

Al enfocarse en ofrecer servicios de nivel superior a precios competitivos, considera que ha generado una demanda leal y sostenida para sus vuelos, según lo demuestra el incremento de 230.8% en el número de pasajeros que realizaron vuelos en aproximadamente al pasar de 1.9 millones en 2007, a aproximadamente 6.44 millones en 2011, en comparación con un decremento total de 13.6% para la industria en México en ese mismo periodo, según lo reportado por la DGAC.

#### *Eficiencia operativa de alto nivel.*

La propuesta de valor de Interjet es posible, principalmente gracias a su enfoque en la eficiencia y disciplina en el control de gastos. En el 2011, el CASK (sin incluir turbosina de aeronaves) fue de 4.2 centavos de dólar estadounidense, comparado con un promedio de 6.0 centavos de dólar estadounidense para las aerolíneas de América Latina, que actualmente cotizan en bolsa. Por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, el Factor de Ocupación fue de 72.6%, comparado con el 75.3% por el mismo periodo del 2011. Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, el Factor de Ocupación fue de 75.1%, comparado con el 76.5% para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, y comparado con el 68.0% para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009. Como resultado de la eficiencia en las operaciones de Interjet, ha sido capaz de reducir el tiempo de tránsito de aeronave a aproximadamente 25 minutos (en vuelos nacionales), a partir de un estándar para la industria calculado en México de aproximadamente 45 minutos, respecto a las operaciones en el extranjero, el tiempo de tránsito de las aeronaves es de 60 minutos por requerimientos específicos de cada aeropuerto internacional.

En el 2012, el CASK (sin incluir turbosina de aeronaves), es inferior al de Aeroméxico, siendo menor en 1.0 centavos de dólar estadounidense, lo cual permitió ofrecer un servicio de calidad superior y valor agregado a tarifas competitivas más bajas. Asimismo, Interjet logró ahorros significativos, mediante su estrategia de venta directa, habiendo vendido a través de la página en Internet, aproximadamente, el 67.7% y 64.9% de todos sus boletos por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, respectivamente. Asimismo, logró ahorros significativos manteniendo una de las proporciones más bajas de empleados por aeronave en México, con 4.5 miembros de tripulación por aeronave (considerando que una tripulación consiste de dos pilotos y tres sobrecargos) y 6.3 técnicos de mantenimiento de línea, relativo a un promedio de empleados por aeronave de los competidores en la industria de aerolíneas mexicanas, de 7 miembros de tripulación de acuerdo con la DGAC. La siguiente tabla muestra diversas medidas operativas por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, comparada con otras aerolíneas de Latinoamérica que cotizan en bolsa (basado en los datos financieros y otra información puesta a disposición del público, por cada aerolínea).

	<u>CASK</u> (en centavos de EUAS)	<u>CASK</u> (sin incluir turbosina) (en centavos de EUAS)	<u>RASK – CASK</u> (en centavos de EUAS)	<u>RASK – CASK</u> (sin incluir turbosina)(1) (en centavos de EUAS)	<u>Factor de Ocupación</u>
LAN	10.8	7.1	1.1	4.8	79.8%
TAM	9.2	6.0	0.7	3.9	73.5%
GOL	9.0	5.5	0.0	3.5	69.8%
Copa	6.7	4.2	1.8	4.3	76.4%
AviancaTaca	10.2	7.1	0.7	3.8	78.1%
Aeroméxico	9.0	5.8	1.0	4.2	78.1%
Promedio (2)	9.2	6.0	0.9	4.1	76.0%
Interjet (*)	7.7	4.8	0.8	3.7	75.1%

Fuente: información pública de cada compañía.

(\*)Nota: Las cifras de Interjet en dólares por 2011, fueron convertidas asumiendo un tipo de cambio promedio en dicho periodo de Ps. 12.44 por dólar, según información publicada por el Banco de México. Las razones utilizadas para la obtención del tipo de cambio utilizado para Copa corresponde a 1.0; para GOL corresponde a 1.7; LAN, a 1.0; AviancaTaca, a 1.848; TAM, a 1.7; y Aeroméxico, 12.4, reflejando asimismo el promedio de tipo de cambio en el 2011. Las cifras de Interjet fueron obtenidas sobre bases proforma. Dicha información proforma ilustra el efecto estimado en los resultados de operación, de la adquisición de IAL del 2 de marzo de 2011, como si hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2008.

(1) Representa la diferencia entre RASK y CASK.

(2) Promedio de todas las aerolíneas listadas, excepto Interjet.

#### *Sistema de bases operacionales en el área metropolitana de la Ciudad de México.*

Interjet ha desarrollado un sistema de bases operacionales establecidas entre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Toluca, a las que se puede tener acceso desde distintos puntos del área metropolitana de la Ciudad de México, la cual es la novena área metropolitana más grande del mundo, con una población de aproximadamente 21 millones de habitantes, con base en los datos publicados por el INEGI. En agosto de 2008, obtuvo slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que anteriormente pertenecían a Aero California, con lo cual obtuvo acceso por primera vez a la mayor concentración de tránsito aéreo en México, permitiéndole, a su vez, capturar una amplia porción en la participación de mercado de los residentes en la periferia y viajeros de negocios selectos. El Aeropuerto Internacional de Toluca constituye el aeropuerto secundario del área metropolitana de la Ciudad de México, Interjet cree, que cuenta con un importante potencial de crecimiento en virtud de la rápida expansión de la población en los alrededores de la Ciudad de México y Toluca, el crecimiento actual y proyectado del ingreso disponible de los hogares de dicha población y además porque se espera que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México alcance su máxima capacidad en el futuro. Desde 2010, Grupo Aeroméxico no opera desde el Aeropuerto Internacional de Toluca y como resultado, Interjet no compite directamente con Grupo Aeroméxico para la participación de mercado del Aeropuerto Internacional de Toluca. Desde sus bases operacionales situadas en la zona metropolitana de la Ciudad de México, opera una diversa y extensa red de rutas a 31 destinos nacionales e internacionales. Para el semestre terminado al 30 de junio de 2012 y 2011, el ingreso de Interjet por pasajeros se vio distribuido de una manera diversificada entre las rutas que opera. Interjet considera que su diversa red de rutas concentrada alrededor del centro de población de mayor densidad en México, proporciona una ventaja estratégica para satisfacer la creciente demanda que el país tiene respecto a viajes aéreos tanto nacionales como internacionales.

#### *La marca es sinónimo de calidad y servicio superior.*

Desde el inicio, Interjet ha estado comprometido con el continuo desarrollo de la lealtad de sus Clientes al hacer énfasis en tarifas accesibles sin costos adicionales, al mismo tiempo que ofrece a los pasajeros un servicio superior, comparado con el de la competencia. Cree que su marca “Interjet”® es sinónimo de la mejor propuesta de valor en la industria de las aerolíneas en México. En seis años se ha convertido en la segunda aerolínea, a nivel nacional, más grande en México en términos de participación de mercado. Interjet considera que su marca ha logrado reconocimiento, porque presta servicios distintivos y tarifas accesibles, colocándose en una posición favorable para capitalizar la creciente demanda de transporte aéreo en México, como se dio el caso cuando un número importante de pasajeros previamente atendidos por Grupo Mexicana fueron atraídos por dicha aerolínea, convirtiéndolos desde entonces en Clientes frecuentes.

*Crecimiento significativo; y probado, en términos de utilidad.*

Durante los últimos tres años, Interjet ha logrado crecimiento en términos de UAFIDA y UAFIDAR, mejorando constantemente año tras año. Por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, el UAFIDA disminuyó 10.5% y el UAFIDAR creció 10.9%, en comparación con el mismo periodo de 2011. Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, el UAFIDA y UAFIDAR crecieron 35.0% y 40.5%, respectivamente, en comparación con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, en cada caso comparado con el mismo periodo del año anterior. El margen de UAFIDAR al 31 de diciembre de 2009 fue de 24.3%, al 31 de diciembre de 2010 fue de 27.5% y al 31 de diciembre de 2011 fue de 24.0%, permaneciendo en 23.2% al semestre que terminó el 30 de junio de 2012. En 2009, en su cuarto año de operaciones, a pesar de la crisis económica y financiera mundial y el brote de A-H1N1 en México, Interjet logró resultados netos positivos.

*Administración y Dirección experimentada e innovadora.*

El equipo de administración y dirección de Interjet cuenta con una amplia experiencia, han trabajado, en gran medida, desde el inicio de sus operaciones en 2005. El Director General tiene más de 23 años de experiencia en la industria aérea en México, el Director de Operaciones y Administración cuenta con más de 30 años de experiencia y el Director de Seguridad Aérea, con más de 28 años de experiencia. Los pilotos tienen un promedio de 12 años de experiencia de vuelo. La administración y dirección tiene un historial comprobado de operar aerolíneas rentables y con crecimiento, a través de los diferentes ciclos del mercado. La administración y dirección se enfoca, principalmente, en la experiencia de vuelo de los pasajeros y está en una búsqueda constante de formas para mejorar la propuesta de valor y retorno para los accionistas de Interjet.

#### *3.4.1.5 Estrategias de negocio.*

El principal objetivo de Interjet es maximizar el crecimiento rentable y sustentable de sus operaciones a fin de crear valor para los accionistas. Pretende lograr este objetivo reafirmando su posición como una aerolínea líder en México y enfocándose en las siguientes estrategias:

*Mantener la lealtad del Cliente enfocado en brindar un servicio superior.*

Con el objetivo de ofrecer la mejor propuesta de valor, Interjet se enfoca en ofrecer la mejor experiencia de vuelo en México y en el extranjero, a tarifas competitivas. En junio de 2009, lanzó un programa de viajero frecuente, denominado Club Interjet®, como una herramienta estratégica de comercialización a fin de fortalecer la lealtad del Cliente. Los miembros del Club Interjet reciben “crédito” en lugar de millas, que puede ser utilizado, entre otros, para pagar boletos de vuelo, cuotas aplicables por exceso de equipaje o cuotas aplicables a cambios de fechas, rutas, nombres de pasajeros y programas. Al 30 de junio de 2012, contaba con 30,546 socios en Club Interjet. Consistente con su estrategia para mejorar la experiencia de vuelo, su futura flota de aeronaves modelo SSJ100 proporcionará las mismas características (mayor espacio entre cada fila, sistema de entretenimiento a bordo, refrigerios y bebidas de cortesía, entre otras cosas) que las que se ofrecen en las aeronaves modelo A320 pretendiendo alcanzar nuevos mercados con su excelente calidad de servicio, reconocida por los Clientes. Finalmente, mantiene un programa de garantía de calidad, diseñado para medir la satisfacción de los Clientes con base en técnicas de modelación estadística que informa los niveles de satisfacción de los Clientes. Este programa permite implementar rápidamente acciones correctivas para mantener el estándar de servicio superior para los Clientes.

*Interjet continúa su enfoque en reducir costos de operación y maximizar eficiencia operativa.*

Interjet busca seguir maximizando el rendimiento enfocándose en incrementar las eficiencias y reducir los costos a través de las siguientes iniciativas:

*Integración vertical.* Una de las estrategias clave es integrar verticalmente las operaciones. Interjet cree que la integración vertical enfocada adecuadamente genera operaciones más eficientes, reduce los costos de operación y permite monitorear de mejor manera la calidad de los servicios, particularmente en un mercado como México, con proveedores cuyos productos o servicios son sustancialmente más caros que en otros lugares. En 2007, construyó y puso en marcha un centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca y en mayo de 2012 construyó y puso en marcha un segundo hangar de mantenimiento, los cuales han generado importantes ahorros en costos de mantenimiento de su flota. Además, cuenta con una operación de soporte terrestre y servicios de tráfico en aeropuertos, que ayudan a minimizar el tiempo de tránsito de las aeronaves. Actualmente, Interjet está operando Taller de Reparación Aeronáutica IJ-TEK, S.A.P.I. de C.V. de la cual, es propietaria del 60% del capital social, junto con Aviotech, que es propietaria del 40% de dicho capital social, y cuenta con un taller en el Aeropuerto

Internacional de Toluca para la reparación de partes y componentes de sus aeronaves y de terceros. Adicionalmente está desarrollando un centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Finalmente, cuenta con un centro de capacitación para pilotos, equipado con simuladores de vuelo A320 FFS y A320 FTD permitiéndole capacitar y certificar a sus pilotos, ahorrando gastos y costos de productividad relacionados con su traslado y estancia en los Estados Unidos o a cualquier otro lugar para realizar su capacitación. Cada una de estas áreas pueden, llegar a ser una fuente adicional de ingresos por servicio a terceros.

- *Composición de flota eficiente y adecuada a la estrategia de crecimiento de Interjet.* A la fecha del presente Prospecto, Interjet cuenta con una flota uniforme de 35 aeronaves modelo A320. Adicionalmente, se recibirán entre noviembre de 2012 y noviembre de 2013, seis A320 de Airbus. También se firmó un contrato con Superjet para comprar 20 SSJ100s, programados para su entrega entre marzo de 2013 y noviembre de 2014. Para finales de 2012, Interjet espera que su flota sea incrementada mediante la entrega de dos A320s. Al operar únicamente dos modelos de aeronave y dos tipos de motores, Interjet pretende continuar reduciendo los costos de operación, dado que se simplifica el mantenimiento y, reparación; se minimizan los requisitos de inventario de partes de motores y refacciones, se agiliza la programación de aeronaves y tripulaciones y se reducen los costos de capacitación para pilotos y tripulación de cabina. Adicionalmente, dado que el modelo SSJ100 estará configurado para 93 pasajeros, Interjet cree que le permitirá dar servicio a un mayor número de nuevas rutas con población de media densidad, en forma más eficiente y reducir los costos de operación durante los periodos en que el volumen de pasajeros disminuya en las rutas que actualmente opera. Interjet considera que las flotas de aeronaves modelo A320 y SSJ100 le permitirán optimizar su generación de ingresos e implementar eficientemente su estrategia de rutas de densidad media.
- *Mejora de la tasa de utilización.* Una alta tasa de utilización de aeronave y un bajo tiempo de tránsito son componentes clave de la estrategia de bajo costo. En 2011, sus aeronaves operaron un promedio de 9.93 Horas Calzo por día. Interjet considera que el dato anterior, compara favorablemente con el promedio estimado de la industria para una aerolínea que vuela distancias cortas como la suya. El tiempo de servicios de tránsito por aeronave es de 25 minutos (en vuelos nacionales), en comparación con aproximadamente 45 minutos de tránsito el cual es el estándar de la industria en México y de 60 minutos en vuelos internacionales. Interjet intentará mantener su tiempo de tránsito, incrementando con ello su tasa de utilización de aeronaves, lo cual le permitirá mejorar su rendimiento de activos y beneficios y proporcionar las mejores tarifas para los Clientes.

#### *Aprovechar el potencial de crecimiento del mercado en México e incrementar su participación de mercado.*

Con 1'972,550 kilómetros cuadrados, el área continental de México es extensa, y se encuentra cubierta de regiones montañosas, lo cual dificulta la realización de viajes de larga distancia vía terrestre y consume mucho tiempo del pasajero. De acuerdo con los cálculos de Interjet y datos obtenidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 2011 alrededor de 89.0 millones de pasajeros realizaron viajes en autobuses de lujo y de primera clase, en distancias de más de 500 km, conectando ciudades que tienen dentro de un radio de 100 km. un aeropuerto, lo que es aproximadamente cuatro veces más que el número total de pasajeros transportados en vuelos nacionales para ese mismo año. Con base en cálculos de Interjet, muchos de estos pasajeros se sentirían atraídos por rutas aéreas que les permitan ahorrar tiempo, dado que sus tarifas son competitivas respecto a las ofrecidas por los operadores de autobuses de lujo y de primera clase. La duración del viaje por avión es significativamente menor y el nivel de seguridad es mayor. Interjet cree que los pasajeros que actualmente utilizan los autobuses, la clase media emergente en México y el desarrollo continuo de destinos turísticos, crearán oportunidades de crecimiento significativas en el mercado mexicano de pasajeros aéreos a nivel nacional. La estrategia de Interjet es enfocarse en las siguientes tres iniciativas a fin de aprovechar el crecimiento potencial del mercado mexicano de pasajeros de vuelos domésticos:

- *Incrementar el número de pasajeros en las rutas existentes.* Interjet considera que hay una oportunidad de mercado y espacio para que se dé un incremento de pasajeros mediante la captura de pasajeros que utilizaban el servicio aéreo en el 2007, momento más alto del mercado de pasajeros aéreos en México. De acuerdo con los datos publicados por la DGAC, el tránsito aéreo nacional de pasajeros disminuyó aproximadamente en unos dos millones de pasajeros, de aproximadamente 27.5 millones en 2008 a 25.5 millones en 2011, principalmente debido a la contracción en la industria que dio como resultado el cierre de rutas después de que diversas aerolíneas dejaron de operar. Interjet cree estar favorablemente posicionados para incrementar el mercado en sus rutas existentes, ofreciendo capacidad adecuada a tarifas razonables.
- *Iniciar operaciones en rutas de alta densidad a las que ya dan servicio los competidores.* Con base en el análisis de datos de mercado publicados por la DGAC, Interjet cree que existe suficiente densidad de tránsito para operar en

forma rentable en al menos diez nuevas rutas nacionales de alta densidad atrayendo tránsito de pasajeros procedentes de competidores establecidos y logrando que los pasajeros que acostumbran viajar por autobuses de lujo y de primera clase se vuelvan pasajeros de aerolíneas. Por lo que planea ingresar gradualmente a dichos mercados, analizando la densidad del tránsito, las tarifas y los niveles de servicio.

- *Penetrar más a fondo en el mercado de pasajeros a nivel nacional ingresando a rutas de densidad media.* Dentro del contexto del mercado actual de viajes por autobús y vía aérea en México, Interjet considera que la mayor oportunidad de mercado reside en las rutas nacionales entre ciudades de mediano tamaño, cuyo medio de transporte actual es el autobús, con el fin de proporcionar servicios de transporte aéreo a precios competitivos al de los autobuses de lujo y de primera clase en viajes que tengan un rango de 278 kms. a 1,695 kms. A fin de respaldar esta estrategia, se ha comprometido a adquirir 20 nuevas aeronaves modelo SSJ100, que se espera sean entregadas entre marzo de 2013 y noviembre de 2014 y que tendrán una configuración de asientos para 93 pasajeros en comparación con los 150 asientos para la aeronave modelo A320. Asimismo, la aeronave modelo SSJ100 se encuentra bien equipada para cumplir con la demanda de rutas regionales de menor alcance y menor densidad. Interjet cree que esta nueva flota brindará una oportunidad para redefinir lo que significan los viajes de pasajeros a nivel nacional, distinguiendo sus servicios de alta calidad (con costos bajos que aerolíneas regionales no son capaces de ofrecer) a tarifas competitivas (las cuales Grupo Aeroméxico, el competidor principal, no ha proporcionado en su historia) en mercados regionales que, por lo general, se encuentran en parte desatendidos.

#### *Expansión a rutas internacionales.*

En agosto de 2008, Interjet recibió la autorización para operar vuelos regulares de itinerario y de fletamento de pasajeros a los Estados Unidos. Actualmente los destinos internacionales que opera Interjet son: San Antonio, Miami, Nueva York, Habana, Guatemala, Costa Rica y Orange County. Adicionalmente ha operado vuelos de fletamento a Denver y Orlando en los Estados Unidos, así como vuelos a Bahamas, Guatemala, República Dominicana, Honduras y Costa Rica. Interjet cree que hay un amplio espacio en el mercado para expandirse a destinos tanto en los Estados Unidos como en Canadá, y la parte norte de Sudamérica especialmente desde la suspensión de vuelos internacionales de Grupo Mexicana después de su solicitud de concurso mercantil. Como parte de su estrategia de rutas de densidad media, también se encuentra analizando algunas rutas internacionales de mediana densidad que pueda cubrir en forma rentable y eficiente con la aeronave modelo SSJ100. Asimismo, Interjet cree que podría brindar servicios sin escalas a pasajeros, tanto regulares como de fletamento, en forma rentable a diversos destinos a nivel internacional a lo largo de Norte América, el Caribe y Centroamérica sin tener que modificar la configuración de su flota.

### **3.4.2 Descripción del Negocio del Fideicomitente**

#### *3.4.2.1 Rutas y horarios.*

Al 30 de junio de 2012, Interjet operaba aproximadamente 171 vuelos diarios, entre 31 destinos en México y 6 en el extranjero, en 40 rutas de alta densidad, partiendo de dos bases principales: el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Toluca.

Interjet considera que se encuentra mejor posicionado para dar servicio a la zona metropolitana de la Ciudad de México en comparación con sus competidores al atender vuelos desde y hacia los aeropuertos internacionales de la Ciudad de México y Toluca. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México está ubicado en el extremo este de la Ciudad de México, en tanto que el Aeropuerto Internacional de Toluca se ubica aproximadamente a 48 kilómetros al oeste de la Ciudad de México. El posicionamiento en estos dos aeropuertos permite atender mejor a los residentes de la zona metropolitana de la Ciudad de México y a los viajeros que viajan a esta región por razones de negocios, comerciales y turísticas. A través de estos dos aeropuertos atiende los mercados más importantes de México, incluyendo Cancún, Guadalajara, y Monterrey, y algunos internacionales como Nueva York y Miami entre otros.

La siguiente tabla muestra las ciudades que atiende en México, el número de vuelos que opera por semana para dar servicio a esas ciudades, así como la fecha de inicio de los servicios:

<i><b>Del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a:</b></i>	<i><b>Fecha Inicio</b></i>	<i><b>Operaciones por semana</b></i>
Acapulco	Jul-10	16
Bajío	Mar-12	22
Bahías de Huatulco	Nov-08	38
Cancún	Ago-08	98
Chetumal	Ago-10	20
Chihuahua	Jul-10	26
Ciudad del Carmen	Sep-08	24
Ciudad Juárez	Sep-08	24
Ciudad Obregón	Feb-09	8
Cozumel	Jun-11	8
Culiacán	Feb-09	24
Guadalajara	Ago-08	94
Hermosillo	Nov-08	26
Mérida	Oct-09	76
Monterrey	Ago-08	152
Oaxaca	Mar-12	24
Puerto Vallarta	Jul-10	30
San José del Cabo	Dic-08	24
Tampico	Sep-08	38
Tijuana	Nov-08	38
Tuxtla Gutiérrez	Sep-08	64
Veracruz	Sep-10	26
Villahermosa	Sep-10	56
Zihuatanejo	Jul-10	14
<b>Total</b>		<b>970</b>
<i><b>Del Aeropuerto Internacional de Toluca a:</b></i>	<i><b>Fecha Inicio</b></i>	<i><b>Operaciones por semana</b></i>
Acapulco	Feb-06	18
Cancún	Dic-05	18
Monterrey	Dic-05	26
Puerto Vallarta	Jun-07	14
San José del Cabo	Jun-06	14
Zihuatanejo	Jun-06	10
<b>Total</b>		<b>100</b>
<i><b>Del Aeropuerto Internacional de Monterrey a:</b></i>	<i><b>Fecha Inicio</b></i>	<i><b>Operaciones por semana</b></i>
Cancún	Jul-07	28
Guadalajara	Dic-05	24
México	Ago-08	152
Toluca	Dic-05	26
<b>Total</b>		<b>230</b>
<i><b>Del Aeropuerto Internacional de Guadalajara a:</b></i>	<i><b>Fecha Inicio</b></i>	<i><b>Operaciones por semana</b></i>
México	Ago-08	94
Monterrey	Dic-05	24
San José del Cabo	Jul-07	22
Tijuana	Nov-08	14
<b>Total</b>		<b>154</b>

(1) Vuelos semanales al 30 de junio de 2012.

La siguiente tabla muestra las ciudades que Interjet atiende en el extranjero, el número de vuelos que opera por semana para dar servicio a esas ciudades, así como la fecha de inicio de los servicios:

<i>Del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a:</i>	<i>Fecha Inicio</i>	<i>Operaciones por semana</i>
Guatemala	Jul-11	14
La Habana	Ago-11	14
Miami	Feb-12	26
San Antonio	Dic-11	24
<b>Total</b>		<b>78</b>

<i>Del Aeropuerto Internacional de Toluca a:</i>	<i>Fecha Inicio</i>	<i>Operaciones por semana</i>
San Antonio	Dic-11	4
<b>Total</b>		<b>4</b>

(1) Vuelos semanales al 30 de junio de 2012.

Además de monitorear la demanda con el propósito de incrementar su frecuencia de vuelos diarios en las rutas actuales, tanto nacionales como internacionales, mantiene su estrategia de ampliar su cobertura geográfica en ambos mercados abriendo nuevas rutas.

#### 3.4.2.2 Otros servicios aéreos.

Interjet proporciona otros servicios aéreos complementarios al transporte regular de pasajeros, vuelos de fletamento y servicios de carga. Para el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y 2011, estos servicios representaron 0.8% y 0.7%, respectivamente, de los ingresos de operación.

Ha prestado servicios de fletamento a Denver y Orlando en los Estados Unidos, Nassau, Bahamas, Guatemala, República Dominicana, Honduras y Costa Rica. Por limitación de flota, en general, no opera vuelos de fletamento durante los meses de alto tráfico aéreo (marzo, abril, julio, agosto y diciembre), a menos que determine que no entran en conflicto con las operaciones regulares programadas.

#### 3.4.2.3 Administración de ingresos.

La administración de ingresos abarca el uso de datos históricos y modelos estadísticos de proyección para generar conocimiento sobre los mercados en los que opera y orientación en la forma de competir a fin de maximizar los ingresos por venta de boletos a pasajeros.

La administración de Yields y la fijación de precios, forman la columna vertebral de la estrategia comercial y están, de igual forma, fuertemente vinculados con la planeación de rutas y horarios, así como con los canales de venta y distribución. Interjet cuenta con un equipo humano calificado, que constantemente adecua las estructuras tarifarias, dependiendo de la demanda efectiva o esperada para cada vuelo, tomando en consideración los niveles de precios de la competencia en cada mercado. El equipo de Interjet cuenta con herramientas automatizadas que captan los precios publicados de la competencia en cada ruta. Recurre a una herramienta desarrollada internamente que da la oportunidad de ajustar con rapidez las tarifas en función de la demanda real y de la reacción de la competencia a sus propias señales de precios, lo cual permite, a su vez, no sólo reaccionar rápidamente en respuesta a los cambios del mercado, sino también anticipar y ayudar a modelar dichos cambios.

El número de asientos que ofrece en cada nivel de tarifa y en cada mercado, resulta de un proceso de análisis y proyección continuo. Se utilizan antecedentes de reservaciones, estacionalidad, efectos de la competencia y las tendencias actuales de reservaciones para pronosticar la demanda; las tarifas actuales y el conocimiento de eventos próximos a destinos que afectarán los volúmenes de tráfico y se incluyen en el modelo de proyección a fin de llegar a la asignación óptima de asientos para las tarifas en rutas específicas. Interjet utiliza una combinación de enfoques tomando en cuenta el Yield y factores de ocupación de los vuelos, dependiendo de las características del mercado al que se atiende, a fin de desarrollar una estrategia y lograr los mejores ingresos posibles en función de asientos por kilómetros disponibles, y equilibrar la tarifa promedio que se carga con la tarifa correspondiente en sus factores de ocupación. Para este propósito, recurre a una

sofisticada tecnología de proyección, optimización y análisis competitivo que propone la combinación idónea de tarifas para un vuelo determinado, con base en el comportamiento histórico de compras de los Clientes. Realiza un ciclo completo de análisis cada día laboral para mantenerse actualizado respecto a los cambios en cualquiera de las variables que considera serán factores de la administración de Yields. El sistema de administración de ingresos es similar al que utilizan otros transportistas exitosos de bajo costo en Europa, como *Ryanair* e *EasyJet*.

Durante 2009, la industria de las aerolíneas en México se vio severamente afectada por la recesión mundial y el brote de influenza A-H1N1. Algunas aerolíneas redujeron sus precios para mantener sus factores de ocupación lo cual llevó a la quiebra a algunos operadores. Después de un cuidadoso análisis de la elasticidad en los precios, Interjet elevó sus tarifas en junio de 2009 con lo cual sus Yields aumentaron 18% en ese año frente a 2008. Su expectativa de elasticidad en los precios demostró ser la adecuada, ya que el Factor de Ocupación siguió estable (-0.2 puntos), lo que demostró la solidez de su modelo de negocios y posición en el mercado. Para 2010 y 2011, los ingresos por pasajeros aumentaron 44.5% y 62.0% respectivamente, con respecto al año anterior. El mercado nacional disminuyó 0.2% en 2010 y creció 3.0% en 2011, de acuerdo con la DGAC. La reducción en los costos por ASK se debieron, en gran medida, a una disminución en los precios del petróleo, lo que redujo significativamente el Factor de Ocupación para punto de equilibrio, aunando al incremento en los Yields permitió a Interjet ser rentable en 2010 y 2011.

#### 3.4.2.4 Comportamiento cíclico o estacional.

Considerando que el principal negocio es la transportación de pasajeros, la temporada alta de sus operaciones es en los meses de julio, agosto, diciembre y vacaciones de semana santa, mientras que la temporada baja se da en los meses de febrero y septiembre.

#### 3.4.2.5 Servicios complementarios e ingresos.

A diferencia de otras aerolíneas de bajo costo, las cuales captan ingresos cobrando por servicios complementarios al pasaje propiamente dicho, tales como: cobros por reservación, asignación de asiento pre-asignado, refrigerios y bebidas a bordo, equipaje de mano, sillas de ruedas, servicios a discapacitados y menores viajando sin acompañante, entre otros. Si bien esta estrategia ha probado ser efectiva en mercados aéreos desarrollados, Interjet considera que genera un efecto contrario en mercados menos desarrollados, como el mexicano. Las tarifas por exceso de equipaje son las más bajas en el mercado y si bien sus boletos no son reembolsables, son altamente flexibles, lo que permite al Cliente transferir el boleto y/o cambiar la fecha, ruta y hora mediante el pago de una tarifa administrativa nominal. Se encuentra atento a la evolución del mercado aéreo en México e internacional, conoce el tema y está preparado para adecuar su estrategia actual de cobros por servicios complementarios si se justifica.

Genera otros ingresos a través de la prestación de servicios complementarios, tales como servicios de mantenimiento y reparación a terceros en su centro de mantenimiento de Toluca y servicios de capacitación a pilotos entre otros.

#### 3.4.2.6 Servicio al Cliente.

Interjet reconoce que las tarifas bajas estimulan inicialmente a la gente a volar con Interjet, por lo que debe asegurar la lealtad de los Clientes; como resultado, ha desarrollado ciertas características distintivas para ofrecer a los Clientes el mejor servicio posible de valor agregado. Los factores clave que lo diferencian fueron diseñados para ofrecer una experiencia de vuelo superior, aumentar la lealtad de los Clientes, y crear una base de Clientes más grande que capte a viajeros de negocios y de placer. Además, se enfoca en la extensa población de viajeros de autobuses de primera clase y de lujo y en México con el objetivo de convertirlos en Clientes. Interjet considera que se diferencia de la competencia al ofrecer los siguientes elementos distintivos:

#### *Experiencia Superior en Vuelos.*

- moderna flota de aeronaves;
- configuración de media densidad de las aeronaves modelo A320, con 150 cómodos asientos de piel y aproximadamente un 10% más de espacio entre cada fila, que el promedio del mercado de las aerolíneas;
- puntualidad y confiabilidad;

- ofrece servicio de transportación terrestre entre diversos puntos de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Toluca;
- personal de atención al público en aeropuertos y a bordo, con un trato amable y altamente profesional;
- innovador sistema de entretenimiento en vuelo, que consiste en pantallas abatibles de video en las que proyecta contenidos con programación de video, audio, y publicidad selectiva;
- videocámara panorámica externa que proyecta los aterrizajes y despegues en tiempo real, en pantallas de video durante el vuelo;
- programa rentable de viajeros frecuentes (Club Interjet®), diseñado internamente, enfocado en mejorar la lealtad del Cliente, una característica que no ofrecen competidores de bajo costo, Volaris y VivaAerobus;
- refrigerios y bebidas de cortesía a bordo (café, té, leche, refrescos, cerveza y licores); estos artículos tienen un costo marginal o sin costo para Interjet, dado que son provistos por proveedores selectos a cambio de reconocimiento de marca, exclusividad y publicidad; y
- baño exclusivo para mujeres.

#### *Precios y Boletos.*

- asientos totalmente pre-asignados sin costo extra para los pasajeros;
- precios justos transparentes sin cargos ocultos o adicionales;
- no sobrevende vuelos;
- cuentas corporativas con importantes beneficios tarifarios y alta flexibilidad con acceso a descuentos universales a funcionarios y empleados de dichas corporaciones en sus viajes personales.
- alto grado de flexibilidad en intercambio de boletos con un cargo nominal;
- tarifas con descuento del 20% sin restricciones para adultos mayores de 65 años; y
- tarifa de exceso de equipaje más económica del mercado, Ps. 50 por cada kilogramo extra y EUA\$5 en vuelos internacionales.

#### *3.4.2.7 Lealtad de Clientes.*

Interjet hace especial énfasis en la lealtad de sus Clientes y, constantemente, busca formas de ofrecer servicios de alto valor agregado. Mantiene un programa de aseguramiento de calidad que mide la satisfacción del Cliente con base en técnicas de modelos estadísticos que lo alertan cuando las quejas de los Clientes superan las desviaciones estadísticas normales, durante periodos determinados, lo cual permite implementar rápidamente planes de acción para mejorar. De acuerdo con una encuesta realizada por la empresa líder en México en sondeos de opinión, “Consulta Mitofsky”, en noviembre de 2009 ubico a Interjet en el segundo lugar en términos de satisfacción del Cliente con 90.4% de pasajeros satisfechos, ligeramente detrás de Aeroméxico (91.1%) y delante de Volaris (88.8%). En agosto de 2010, recibió el premio a la mejor calidad en el servicio, entre las aerolíneas mexicanas por la Asociación Mexicana de la Radio.

Adicionalmente, en mayo de 2012 Interjet fue reconocido como merecedor del premio Galería Aeronáutica Latinoamericana (GALA) por la “Innovación del Transporte Aéreo Latinoamericano”, por su contribución al desarrollo innovador de la aviación en México.

#### *3.4.2.8 Programa de Viajeros Frecuente: Club Interjet.*

En junio de 2009, Interjet lanzó Club Interjet ® como una herramienta de comercialización estratégica diseñada para reforzar el programa de lealtad para Clientes. Al 30 de junio de 2012, Club Interjet ® contaba con aproximadamente 30,546

socios. La membresía para Club Interjet requiere el pago de una pequeña cuota de afiliación; sus miembros pueden acumular dinero en un monedero electrónico que, dentro de un periodo de un año, pueden utilizarse para: (i) adquirir boletos de avión para los vuelos; (ii) pagar los cargos aplicables a exceso de equipaje; (iii) cubrir los cargos por cambiar fechas de itinerarios, rutas, nombres de pasajeros y cambios de horario; o (iv) pagar tarifas aeroportuarias.

#### 3.4.2.9 Competencia.

Interjet enfrenta la competencia de otras aerolíneas nacionales e internacionales que atienden rutas similares a las de Interjet y también la competencia de otros medios de transporte, como operadores de autobuses regulares, interestatales, de primera clase y de lujo. Durante 2011, las aerolíneas nacionales mexicanas transportaron aproximadamente 30.2 millones de pasajeros, de conformidad con datos publicados por la DGAC. En comparación y de conformidad con los datos publicados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las compañías de autobuses interestatales transportaron aproximadamente 2.6 mil millones de pasajeros (viajes sencillos) por 2011, del cual 383 millones de pasajeros fueron transportados por compañías de autobuses interestatales y 67.4 millones de pasajeros fueron transportados por compañías de autobuses interestatales de primera clase. De dichos pasajeros, se estima que el mercado potencial es de 89 millones de pasajeros, que, en el 2009, representaron el mercado de pasajeros que realizaron viajes a distancias de más de 500 km. a destinos ubicados dentro de un radio de 100 km. desde un aeropuerto.

La intensidad de la competencia que enfrenta varía de una ruta a otra y depende de varios factores, incluyendo la fortaleza de las aerolíneas competidoras, los niveles de tarifas, la frecuencia de los vuelos, la confiabilidad de los servicios, el reconocimiento de marca, los beneficios a pasajeros (como programas de viajero frecuente) y el servicio al Cliente. La competencia y los competidores potenciales en México incluyen a las principales aerolíneas, aerolíneas regionales, aerolíneas de bajo costo y nuevos participantes. Históricamente, los principales competidores han sido las aerolíneas tradicionales (Aeroméxico y Mexicana), aunque hoy en día compite mayoritariamente con Aeroméxico (derivado de que Mexicana dejó de operar en agosto de 2010) y, en menor grado, con otras aerolíneas de bajo costo, como Volaris.

#### 3.4.2.10 Estrategia de rutas de densidad media.

Interjet considera que existe un mercado potencial para las aerolíneas en México, en el así llamado “mercado regional”, que consiste en un número importante de rutas de densidad media en autobús (más de 500kms) entre ciudades de tamaño medio que tienen acceso a un aeropuerto existente dentro de un radio de 100 kilómetros. Existen, igualmente algunas rutas internacionales de corto alcance que tienen condiciones similares. Asimismo algunas rutas nacionales tienen un tráfico menos denso durante ciclos bajos (esto es, ciertas estaciones y días de la semana). Debido al tamaño y la capacidad relativamente grande de las aeronaves modelo Airbus A320, Interjet cree que no puede dar servicio rentable a rutas de densidad media con su flota de aeronaves modelo A320.

Las dos aerolíneas tradicionales líderes en México, Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, crearon sus propias aerolíneas regionales independientes y relativamente autónomas (Aerolitoral, Click y Link) en cada una de las cuales no contaban con una flota uniforme. Aerolitoral (Aeroméxico Connect) posee una flota de aeronaves Embraer E-145 (50 plazas), Embraer E-170 (76 plazas) y E-190 (100 plazas). Click Mexicana operaba una mezcla de aeronaves de 100 plazas (la aeronave Focker F-100 y el Boeing B717). Mexicana Link tenía una flota uniforme de Bombardier CRJ200 (50 plazas). Las compañías independientes y las flotas no uniformes generan costos marginales importantes que se pueden evitar.

El análisis de Interjet concluyó que el ajuste óptimo para ejecutar su estrategia de rutas de densidad media es mediante una aeronave no turbohélice con capacidad de 100 plazas. Esta aeronave está diseñada para llegar, cuando menos, a destinos ubicados dentro de un radio de 915 millas náuticas transportando su carga máxima en condiciones críticas de temperatura despegando de los aeropuertos internacionales de Toluca o la Ciudad de México que se ubican a una importante elevación sobre el nivel medio del mar. Las especificaciones para este tipo de aeronave señalan que también deben contar con capacidad suficiente para equipaje y una cabina amplia, que sea suficiente y similar en calidad de espacio y confort a los A320, características con las que cumple el modelo SSJ100.

Interjet examinó el sector regional de aeronaves y estudió los diferentes tipos de aeronaves existentes, como el Mitsubishi Regional Jet, Embraer E-170 y E-190, Airbus A318, Boeing 717, la Serie C de Bombardier y el SSJ100. Después de más de un año de cuidadosos análisis, tanto técnicos como económicos, y tras un largo proceso de negociaciones, seleccionó el modelo SSJ100. Las consideraciones más importantes que impulsaron la decisión fueron las siguientes:

- dicha aeronave combina el sofisticado diseño e ingeniería de la aeronáutica rusa con la integración de los más reconocidos proveedores de sistemas aeronáuticos occidentales, como son (*Safran-Snecma, Alenia Thales, Honeywell, Messier-Dowty, Goodrich*, y otros);
- moderna tecnología, incluyendo ciertas mejoras que se han incorporado al modelo Airbus A380;
- alto desempeño demostrado tras pruebas de seguridad operacional y eficiencia, incluyendo condiciones de gran altitud y altas temperaturas que son típicas en México y Toluca, específicamente en la red regional donde se espera que operen;
- espacio superior en cabina y diseño de interiores, que se ajustan con su imagen corporativa; la configuración de la aeronave de 93 asientos de piel, clase única, con 34 pulgadas de espacio entre cada fila de asientos;
- proyecto estratégico para los gobiernos de Rusia, Italia y Francia, recibiendo fuerte apoyo de éstos;
- compromiso de los fabricantes originales del equipo, consistente en ofrecer soporte local eficaz y asistencia post-venta, tanto para la aeronave como para los motores;
- apoyo financiero garantizado de Superjet;
- garantías de valores residuales de Superjet;
- términos comerciales favorables;
- soporte técnico; y
- precio atractivo de compra, ya que serán los primeros en operar el SSJ100 en América.

En el último trimestre de 2010, Interjet firmó un contrato con Superjet y una modificación al contrato en el segundo semestre del 2012 para adquirir 20 aeronaves modelo SSJ100 cuya entrega se programó entre marzo de 2013 y noviembre de 2014. Conforme al contrato de compraventa con Superjet, tiene de igual forma la opción de adquirir hasta diez aeronaves SSJ100 adicionales, las cuales tendrán 93 plazas con asientos de piel, clase única y con el mismo espacio entre asientos que las actuales aeronaves A320. Los interiores de la aeronave han sido diseñados por Pininfarina e incluirán un sistema de entretenimiento, similar al de las aeronaves A320, incluyendo una videocámara panorámica externa, luz de Led variable y contenedores para equipaje de mano con una capacidad similar a los de su flota actual.

Interjet espera operar un total de 56 aeronaves hacia el final de 2015, en caso de no ejercer la opción de adquirir 5 aeronaves adicionales SSJ100. La siguiente tabla muestra el desarrollo histórico y esperado de su flota, del 31 de diciembre de 2005 al 31 de diciembre de 2015:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A320:						
Propias .....	-	-	-	-	-	1
Arrendadas .....	3	7	11	15	15	21
Flota total .....	3	7	11	15	15	22
	2011	2012	2013	2014	2015	
A320:						
Propias .....	13	15	15	15	15	
Arrendadas .....	20	22	26	26	26	
Total .....	33	37	41	41	41	
SSJ100:						
Propias .....	-	-	9	20	20	
Arrendadas .....	-	-	-	-	-	
Total .....	-	-	9	20	20	
Flota total .....	33	37	50	61	61	

### 3.4.2.11 Combustible.

Los costos de combustible para las aeronaves ascendieron, en su conjunto, a Ps. 976.1 millones en 2009, Ps. 1,379.8 millones en 2010, Ps. 2,795.4 Millones en 2011 y Ps. 1,679.7 millones durante el semestre terminado el 30 de junio de 2012, lo que representa 28.4%, 31.6%, 37.7% y 40.2% de los gastos de operación para 2009, 2010, 2011 y el semestre terminado el 30 de junio de 2012, respectivamente. En 2009, consumió 151.4 millones de litros de combustible, 179.7 millones de litros en 2010, 272.1 millones de litros en 2011 y 145.7 millones de litros durante el semestre terminado el 30 de junio de 2012. En aeropuertos nacionales, compra el combustible a ASA, empresa propiedad del Gobierno Mexicano, principalmente conforme a un contrato de pre-compra basado en su programa de vuelos. Actualmente, Interjet opera un programa de suministro conforme al cual abastece los tanques de combustible de sus aeronaves en regiones donde el precio es menor. El proveedor opera exclusivamente a precios *spot* y no ofrece esquema alguno de coberturas. En aeropuertos internacionales, compra combustible a *Worldfuel* y a ECASA en Cuba.

Los costos del combustible son sumamente volátiles, ya que dependen de diversos factores económicos y geopolíticos mundiales que no puede controlar o predecir. Puesto que los precios internacionales de la turbosina se denominan en dólares, sus costos de combustible, aunque pagaderos en pesos en aeropuertos nacionales, están sujetos a las fluctuaciones en los precios y tipos de cambio. Ver “Factores de Riesgo”. Factores tales como los continuos periodos de alta volatilidad en los costos de la turbosina, el incremento en los precios de ésta y las interrupciones significativas en el suministro de dicho combustible podrían tener un importante impacto negativo sobre los resultados de sus operaciones, en especial porque no ha contado con recursos financieros suficientes para diseñar y poner en práctica un esquema amplio de cobertura de los precios futuros de turbosina, situación que espera se modifique una vez que se dispongan de los medios necesarios y suficientes para hacerlo y se administre bajo mecanismos institucionales de análisis de riesgo.

La siguiente tabla resume el consumo de combustible y los costos para los periodos que se indican:

	<i>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>2009</i>
	(en millones, excepto por los porcentajes)		
Litros consumidos .....	272.1	179.7	151.4
Total de gastos de operación.....	2,795.4	1,379.8	976.7
Porcentaje de gastos de operación .....	37.7%	31.6%	26.2%

### 3.4.2.12 Mantenimiento y reparaciones.

Interjet lleva a cabo su mantenimiento en instalaciones propias que han sido certificadas por la DGAC y la FAA.

En línea con sus normas de seguridad, contrata personal calificado de mantenimiento y le brinda capacitación integral en el mantenimiento de aeronaves, de conformidad con la normatividad de la DGAC y la FAA. La DGAC y la FAA han certificado su centro de mantenimiento para aeronaves familia A320, que incluye los modelos A318, A319, A320 y A321, lo que permite realizar el trabajo de mantenimiento mayor, tanto para las aeronaves registradas en México como en los Estados Unidos.

El mantenimiento realizado en las aeronaves se puede dividir en tres categorías generales: (i) mantenimiento de línea, (ii) servicios mayores e intermedios; y (iii) reparación de componentes. El mantenimiento en línea y los servicios mayores e intermedios son realizados por su centro de mantenimiento para aeronaves registradas en México y para las registradas en Estados Unidos. El mantenimiento en línea consiste en las verificaciones de rutina del mantenimiento programado diario, semanal, hasta el servicio “A” de las aeronaves, incluyendo verificaciones pre-vuelo y nocturnas, así como diagnósticos y reparaciones de rutina. Las capacidades internas de Interjet para realizar el mantenimiento en línea y las verificaciones de mantenimiento generan importantes ahorros en los costos de mantenimiento, ya que los costos en que incurre en México son menores en comparación con los de proveedores de mantenimiento en los Estados Unidos, y no tiene gastos adicionales por llevar las aeronaves a los Estados Unidos. Aunque la mayor parte del trabajo de mantenimiento es realizado por su centro de mantenimiento, en ciertos casos subcontrata el mantenimiento a proveedores de mantenimiento reconocidos, por ejemplo, cuando se requiere algún trabajo en los motores y en las unidades de potencia auxiliar (UPAs). Además, ha contratado sistemas denominados *Airman* para las aeronaves, Diagnóstico Remoto *Remote Diagnostic* para los motores y *Predicted*

para las unidades de potencia auxiliar (UPAs) los cuales permiten monitorear en tiempo real la condición operacional de las aeronaves, motores y unidades de potencia auxiliar (UPAs), enviando alertas correctivas a los equipos de soporte en tierra, para tomar acciones correctivas de manera oportuna.

Respecto a la reparación de componentes, hasta el 4 de diciembre de 2010, subcontractaba el soporte técnico a *Aveos Fleet Performance Inc.*, una compañía de reparación de componentes de aeronaves; actualmente dicho soporte técnico lo tiene convenido con la empresa *HEICO Corp.*

Interjet pretende desarrollar su plataforma de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca, como una plataforma de mantenimiento principal para operadores en los Estados Unidos y América Latina. Actualmente se encuentra operando Taller de Reparación Aeronáutica IJ-TEK, S.A.P.I. de C.V., conjuntamente con *Aviotek* en el Aeropuerto Internacional de Toluca dedicada al soporte técnico localmente mediante aprovisionamiento de partes y componentes técnicos, complementado con servicio de reparación de componentes. Interjet espera que la co-inversión satisfaga sus necesidades de reparaciones y las de terceros, a medida que cubra gradualmente la gama completa de los componentes reparables de las aeronaves familia A320. La co-inversión con *Aviotek* es un paso adicional para desarrollar una plataforma de mantenimiento integrada verticalmente en el Aeropuerto Internacional de Toluca. También pretende desarrollar una instalación de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Interjet realiza el mantenimiento de sus aeronaves de conformidad con los manuales respectivos del fabricante de éstas, así como con las normas, boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad que emiten las autoridades aeronáuticas mexicanas y extranjeras, como la FAA, tratándose de aeronaves con registro de ese país o bien de *EASA*, la autoridad europea que supervisa las operaciones de los países miembros de la Unión Europea.

#### 3.4.2.13 Seguridad.

Para Interjet, la seguridad operacional así como la identificación de riesgos han sido aspectos prioritarios desde el inicio de sus operaciones en 2005. El compromiso con la seguridad se refleja en el sistema de mantenimiento de sus aeronaves y motores, la amplia capacitación de sus pilotos, tripulación de cabina, personal de tierra y empleados, así como en las estrictas políticas y procedimientos que sigue en cumplimiento con reglamentos locales, normas internacionales y mejores prácticas en la industria. Adicionalmente, su compromiso con la seguridad se refleja en las diversas certificaciones que ha obtenido de los organismos reguladores de la industria, tanto nacionales como internacionales, que incluyen entre otras, la certificación de seguridad operacional obtenida de la IATA en 2006, habiendo confirmado su certificación el presente año, las certificaciones de la DGAC de sus operaciones y del Centro de Mantenimiento en Toluca obtenidas en 2005 y en 2007 respectivamente, y en 2008, las certificaciones de TSA y para FAA en el FAR Parte 145 para el centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca.

#### *Prevención e Identificación de Riesgos.*

Desde que inició operaciones en 2005, Interjet no ha tenido un sólo incidente que implique lesiones importantes para sus pasajeros o empleados. El compromiso con la seguridad es evidente en los cursos de capacitación y procedimientos que realiza, la inversión en el más nuevo equipo relacionado con la seguridad operacional, la adopción e implementación total de un sistema de gestión de seguridad operacional contando con el primer manual aprobado por la DGAC a nivel nacional, la implementación de un sistema confidencial de reportes para cuestiones de prevención, la recopilación de análisis de datos de las operaciones aéreas y la supervisión de procedimientos y cuestiones relacionadas con las normas técnicas de Seguridad. Asimismo, ha establecido un comité de seguridad operacional, el cual es responsable de analizar, identificar y mitigar riesgos ofreciendo soluciones a problemas relacionados con la seguridad de las operaciones, así como de emitir los lineamientos en esta materia. Además, ha implementado un robusto programa de aseguramiento de calidad efectuando auditorías a las áreas operacionales con el fin de identificar cualquier desviación a los procedimientos operacionales estándar, tanto internos como de proveedores de servicios, lo cual permite llevar a cabo acciones correctivas oportunas, así como modificar los procedimientos de vuelos, capacitación y control de tráfico aéreo, entre otros.

Interjet cuenta con las herramientas preventivas y predictivas más reconocidas en la industria aeronáutica, enfocadas a la detección de riesgos o tendencias, las cuales son atendidas de manera organizacional logrando un proceso de mejora continua que va desde la alta dirección hasta la operación. Adicionalmente en caso de alguna eventualidad se cuenta con un plan de respuesta en emergencia el cual incluye la continuidad de las operaciones y el manejo de medios, con el propósito de salvaguardar la integridad de los pasajeros, aeronaves, instalaciones y al personal.

Todos sus programas de capacitación y adiestramiento para pilotos y tripulación de cabina son aprobados por la DGAC, que audita con regularidad, tanto las normas de control de operaciones como las de capacitación de tripulación de vuelo respecto al cumplimiento de la legislación mexicana. Interjet es la única aerolínea que ofrece un adiestramiento recurrente a sus pilotos por año estando arriba del estándar mundial.

Interjet cuenta con un sistema de gestión de seguridad operacional, documentado y diseñado para asegurar que los empleados entiendan la responsabilidad de cumplir con las normas de prevención e identificación de peligros y riesgos. Tiene una cultura sólida de seguridad contando con su sistema reportes confidenciales no punitivos y voluntarios que promueve a las tripulaciones de vuelo a reportar cualquier situación relacionada con la seguridad. Así mismo, Interjet cuenta con un área normativa y seguimiento en seguridad, higiene y medio ambiente.

Interjet se encuentra sujeto a la jurisdicción de la DGAC y FAA, respecto al mantenimiento y la operación de aeronaves, incluyendo equipo, instalaciones en tierra, despacho, comunicaciones, personal de capacitación y adiestramiento, y otros asuntos que afectan la seguridad operacional. Para asegurar el cumplimiento de la normatividad, la DGAC y la FAA requieren que las aerolíneas obtengan certificados de operación, aeronavegabilidad y de otra índole, los cuales ha obtenido Interjet. Estos certificados están sujetos a suspensión o revocación con causa; además, conforme a la normatividad de la DGAC y la FAA, ha establecido ciertas especificaciones y un programa de mantenimiento para las aeronaves, que van desde frecuentes inspecciones de rutina hasta mantenimiento mayor. La DGAC y la FAA tienen la facultad de iniciar procedimientos e imponer multas por violaciones a la normatividad aplicable. En base a lo anterior, Interjet es reconocido a nivel internacional por sus servicios de mantenimiento a terceros.

#### *Seguridad contra actos de interferencia ilícita.*

Si bien, los operadores respectivos de los aeropuertos son responsables de aplicar las medidas de seguridad a pasajeros, equipaje y carga. Interjet capacita a su personal contemplando la normatividad nacional e internacional, con el fin de prevenir e identificar potenciales violaciones a las normas de seguridad, actos de interferencia ilícita, así como para manejar a pasajeros problemáticos. Asimismo, estableció verificaciones secundarias, como la revisión de documentos de identificación y el equipaje en aeropuertos. Interjet este año fue reconocido por la TSA por su alto grado de cumplimiento con las regulaciones norteamericanas. Interjet aplica políticas adicionales en sus procesos de selección donde todos los potenciales empleados pasan por una cuidadosa revisión de antecedentes antes de ser contratados y, posteriormente, son examinados por los organismos normativos de México y elementos de seguridad de los aeropuertos antes de que se les permita tener acceso a los aeropuertos. Se brinda la capacitación adecuada a la tripulación, a fin de generar consciencia, respecto de mercancías peligrosas y otras cuestiones de seguridad.

Interjet ha adoptado un manual de seguridad contra actos de interferencia ilícita, que ha sido aprobado por la DGAC, el cual cubre todos los asuntos de seguridad relativos a: (i) protección de pasajeros, tripulación, aeronave, operaciones de vuelo, información y comunicación, y (ii) control de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y mercancías peligrosas. Además, los pilotos están familiarizados con las Prácticas Estándar y Recomendadas (*SARP*, por sus siglas en inglés) de la ICAO, sobre asuntos como las responsabilidades de los miembros de la tripulación, la confidencialidad y protección de la información, o las tácticas para responder a actos de violencia ilícita. Interjet es la compañía que cuenta con el mayor número de instructores certificados por la DGAC en materia de seguridad de la aviación civil.

Respecto a cuestiones de seguridad, actualmente cumple, con los normatividad nacional e internacional que le son aplicables, los manuales e instrucciones de los fabricantes, así como sus propios manuales y procedimientos. Para Interjet la seguridad es una parte fundamental para el cumplimiento de sus objetivos empresariales.

#### *3.4.2.14 Inmuebles.*

Interjet es propietario de los siguientes inmuebles: edificio de oficinas corporativas, hangares de mantenimiento, edificio del simulador para capacitación, situadas en Toluca Estado de México. Actualmente, arrienda oficinas de ventas y espacios en aeropuertos, un hangar en el AICM, las cuales cubren un área total de aproximadamente a 126,817 metros cuadrados, que alojan todas sus oficinas y equipo en México. El término promedio de cada contrato de arrendamiento es por un periodo de tres años y los arrendamientos vencen entre 2013 y 2014. Cada contrato de arrendamiento puede darse por terminado sin causa por cualquiera de las partes, mediante una notificación con dos meses de anticipación. Los contratos de arrendamiento contienen obligaciones estándar de arrendador y arrendatario para el uso de bienes comerciales.

Asimismo, arrienda el terreno donde se encuentran los hangares en el Aeropuerto Internacional de Toluca, donde tiene su centro de mantenimiento y centro de capacitación. Conforme al contrato de arrendamiento, está obligado a pagar una renta mensual, así como ciertos servicios aeroportuarios, servicios públicos y cargos de mantenimiento. Este contrato de arrendamiento contiene obligaciones estándar de arrendador y arrendatario para el uso de bienes comerciales.

#### 3.4.2.15 Seguros.

Conforme al artículo 74 de la Ley de Aviación Civil y los reglamentos complementarios, Interjet debe mantener vigentes pólizas de seguro con compañías de seguros reconocidas, que cubran daños y/o pérdidas para pasajeros, equipaje, carga y correo, así como de responsabilidad legal general frente a terceros, por ciertos montos mínimos. Antes de iniciar operaciones, las aerolíneas deben presentar sus contratos de seguros a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves y contratos de *sale and leaseback* exigen mantener vigentes los siguientes seguros: (i) seguro contra todo riesgo por pérdidas o daños durante el vuelo y en tierra respecto a las aeronaves; (ii) seguro que cubra riesgos de guerra, incluyendo confiscación y requisita de las aeronaves; (iii) seguro de bienes contra todo riesgo para los motores y partes de las aeronaves cuando no estén instaladas en éstas; y (iv) seguro respecto a daños y/o pérdidas a pasajeros, equipaje, carga y correo, así como responsabilidad legal general de la aerolínea frente a terceros. Además, mantiene vigente un seguro de responsabilidad laboral y otros seguros comerciales. Todos los seguros son por montos consistentes con las normas internacionales de la industria dependiendo del siniestro y están sujetos a los deducibles y exclusiones habituales. Tiene ciertos riesgos del negocio sin asegurar, incluyendo interrupciones del negocio, pérdida de utilidades o ingresos y pérdidas que surjan de descomposturas mecánicas. Interjet considera que sus coberturas de seguros son consistentes con las normas internacionales de la industria de las aerolíneas y apropiadas para protegerlo contra pérdidas importantes a la luz de las actividades que realiza. No obstante, no se puede tener certeza alguna de que el monto de los seguros con que cuenta Interjet será suficiente para protegerlo, en caso de que alguna de las aeronaves sufra un accidente, ataque terrorista, desastre natural u otros eventos inesperados.

#### 3.4.2.16 Canales de distribución.

La distribución de Interjet consiste principalmente en ventas directas a través de Internet, las 51 oficinas de ventas (29 de las cuales se encuentran dentro de los aeropuertos, 4 de ellos, aeropuertos internacionales) y un centro de atención telefónica subcontratado. Interjet incita activamente a los Clientes a que hagan sus reservaciones directamente vía Internet dado que es el canal de distribución más rentable, con un costo promedio para 2011 de aproximadamente Ps. 24.12 por cada reservación hecha directamente por el Cliente. En cambio, para 2011, los costos a través de las oficinas de viajes de Interjet fueron en promedio de aproximadamente Ps. 84.80 por reservación y las ventas del centro de atención telefónica tuvieron un costo promedio de aproximadamente Ps. 71.82 por reservación.

Al 30 de junio de 2010, 2011, y al 30 de junio de 2012, respectivamente, aproximadamente (i) 63.2%, 63.8% y 67.7% de las ventas, respectivamente, se realizaron a través de Internet, (ii) 9.1%, 9.3% y 7.8% de las ventas, respectivamente, se realizaron a través de las oficinas de venta, (iii) 19.1%, 17.6% y 17.3% de las ventas, respectivamente, se realizaron a través del centro de atención telefónica, y (iv) 9.3%, 9.2% y 7.1% de las ventas restantes, respectivamente, se realizaron a través de los mostradores de boletos situados en los aeropuertos.

<i>Canales de Distribución</i>	<i>31 de diciembre</i>		<i>30 de junio</i>
	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Internet	63.2%	63.8%	67.7%
Oficinas de Ventas	9.1%	9.3%	7.8%
Centro de Atención Telefónica	19.1%	17.6%	17.3%
Mostradores en Aeropuertos	9.3%	9.2%	7.1%

Interjet subcontrata el trabajo relacionado con su canal de distribución vía centro de atención telefónica a contratistas independientes, que trabajan bajo la supervisión de los gerentes dedicados en el sitio. Subcontratar los servicios del centro de atención telefónica es la opción más rentable, dado que al contratista se le paga exclusivamente con base en la cantidad de tiempo que el personal del centro de atención telefónica dedica a responder las llamadas de los Clientes. También, Interjet tiene el carácter de *ticketless*, por lo que solo necesita itinerarios electrónicos, lo cual genera ahorros en costos de papel, gastos de envío, tiempo de empleados y gastos de procesamiento en el *back-office*.

Utiliza el sistema de reservaciones *Navitaire*, una alternativa rentable a los sistemas tradicionales de distribución global, conocidos como GDS. *Navitaire, Inc.* (“*Navitaire*”) es una subsidiaria de *Accenture Plc* y su sistema de reservaciones es

cada vez más popular entre las aerolíneas de la nueva generación de bajo costo y alta eficiencia. Además de ofrecer las características típicas de los sistemas de reservaciones, Navitaire permite a los agentes y compañías de viajes ingresar al sistema de reservaciones para el acceso a páginas web dedicadas a administrar sus propias cuentas, prepagar y/o comprar boletos en línea. En diciembre de 2010, inició pruebas con una aplicación de tecnología de la información que vincula a Navitaire con el sistema de distribución global de Amadeus. Junto con Amadeus decidió poner en práctica un concepto innovador, mediante el cual las operaciones realizadas a través del GDS de Amadeus no incurren en costos de transacción para Interjet; en su lugar, el costo del GDS de Amadeus se transfiere a los agentes y compañías de viajes que son suscriptores de Amadeus y que deciden usar esta plataforma de reservación en lugar de hacerlo a través Internet.

Adicionalmente, ha establecido dos programas de afiliación para Clientes “Agencia “Jet”® y “Empresa Jet”® así como asociaciones con agencias de viajes en línea que son líderes en América Latina, como Despegar.com, PriceTravel.com y Bestday.com.

Finalmente, los canales de distribución incluyen compras directas a través de su página web, así como compras a través de agencias y compañías de viajes, las cuales pueden reservar los servicios a través de programas especializados como “Agencia Jet”® y “Empresa Jet”®. Existen más de 1,000 afiliados al programa de incentivos de ventas “Agencia Jet”®, incluyendo a los agentes de viajes líderes en México y los principales operadores de viajes. A través de “Agencia Jet”®, se enfoca en un segmento del mercado de agentes de viajes, mayoristas, operadores de viajes e intermediarios en tanto que a través de “Empresa Jet”®, Interjet se dirige a compañías grandes, instituciones públicas y dependencias gubernamentales. “Agencia Jet”® permite a los agentes de viajes obtener de 4% a 8% en incentivos de crédito sobre el volumen de ventas. “Empresa Jet”® permite a sus participantes obtener descuentos en tarifas y herramientas en línea para el control y administración de viajes. De igual forma, la oferta *online* con la que cuenta Interjet, también incluye “Intertours” ®, producto con el cual, los Clientes tienen la opción de armar paquetes de viaje que incluyan transporte aéreo y hotel.

#### 3.4.2.17 Comunicación y publicidad, comercialización y establecimiento de precios.

El enfoque en la eficiencia de Interjet permite tener menores costos de operación que muchos competidores y establecer tarifas más bajas sin que deje de ser rentables. Ha diseñado su estructura de tarifas para equilibrar los factores de ocupación y Yields en una forma que considera maximizará las utilidades sobre sus vuelos. La meta es maximizar los ingresos totales asegurando al mismo tiempo la rentabilidad de las operaciones con base en un análisis de costos y un objetivo mínimo del Factor de Ocupación para punto de equilibrio para cada ruta. Con la ayuda de herramientas de cómputo en línea, supervisa constantemente, en tiempo real, las tarifas de los competidores en cada mercado en el que participa, así como los horarios de los vuelos con los que compite a fin de mantener su competitividad. Un equipo permanente y dedicado de especialistas que reporta al Director Comercial administra las tarifas y Yields. Ha desarrollado su propio conjunto de herramientas y procedimientos de control de TI que ayuda a anticipar las estrategias de precios de los competidores; asimismo, ha desarrollado tácticas en tiempo real que permiten reaccionar e implementar contra-estrategias para mantener el liderazgo en el mercado.

Interjet se apega estrictamente a una política de precios basada en la transparencia y sin costos ocultos. Las tarifas que publica incluyen siempre la totalidad de los impuestos aplicables y cargos no correspondientes a la aerolínea, tales como cuotas aeroportuarias que se agregan a las tarifas aéreas. Esta política difiere de las de algunos de los competidores, los cuales no siempre reflejan la totalidad de los costos para los pasajeros, por lo que Interjet considera que esta transparencia ha generado que gane la lealtad de los Clientes. Históricamente, Interjet considera que las tarifas han sido entre 20% y 50% menores a las que cobra Aeroméxico y competitivas con las que aplican las aerolíneas de bajo costo que operan en las mismas rutas. Interjet considera que su enfoque en precios más competitivos y sin costos ocultos ha obligado a sus competidores a reducir las tarifas en muchos de los mercados a los que ha ingresado, en comparación con las tarifas que antes se encontraban en esas rutas. Contrario a las prácticas de la industria de las aerolíneas en México, no impone restricciones respecto a compras anticipadas, estadias mínimas o sobrestadias de noches obligatorias en sábados.

En relación con los vuelos nocturnos, establece tarifas con altos descuentos, con base en los montos que cobran las líneas de autobuses para viajes a los mismos destinos; este enfoque ha ayudado a maximizar las tasas de utilización de las aeronaves para generar ingresos durante todas las horas del día. Los vuelos nocturnos también han aumentado la base de Clientes, al incluir a aquellos pasajeros que previamente usaban el transporte terrestre. Asimismo, ajusta los precios de acuerdo con los cambios en el volumen de pasajeros que proviene de los desequilibrios en la dirección del tráfico, por ejemplo, durante periodos vacacionales. Con frecuencia, estos periodos crean demandas pico que resultan en flujos de tráfico sumamente cargados en una sola dirección, lo que hace que la demanda de plazas en la otra dirección sea baja. En un esfuerzo por compensar los costos fijos, durante estos periodos ofrece descuentos en tarifas para los vuelos con una menor demanda, a fin de estimular el tráfico en estas rutas.

La estrategia de comercialización de Interjet está dirigida a desarrollar un claro posicionamiento de marca, atraer a la base de Clientes más amplia posible en todos los segmentos de ingresos, en especial en las áreas con poca atención, donde considera que existe potencial para la demanda de tráfico aéreo. Los esfuerzos de comercialización consisten en eventos promocionales planeados y un enfoque hacia una inversión eficiente en medios a través de Internet, televisión, radio y periódicos.

Las campañas de publicidad y comunicación están dirigidas a reforzar la imagen de confiabilidad, servicio y transparencia, elementos que son parte de sus valores centrales. La estrategia depende de los siguientes ejes: (i) actividades promocionales a través de medios de comunicación masiva, especialmente televisión, radio, periódicos y anuncios espectaculares; (ii) publicidad en línea; (iii) comunicaciones, como correos electrónicos dirigidos a grupos específicos; (iv) patrocinio activo de eventos culturales, deportivos y de otra índole; y (v) alianzas comerciales con marcas reconocidas. Además, establece una comunicación directa con la comunidad de viajeros a través de redes sociales en línea, como Facebook y Twitter.

#### *3.4.2.18 Patentes, licencias, marcas y otros contratos.*

Interjet es titular de y utiliza varias marcas registradas en sus operaciones, siendo la más importante el nombre comercial de la aerolínea. En general, las marcas registradas son válidas siempre y cuando estén en uso y/o los registros de las mismas se mantengan adecuadamente. En México los registros de marca generalmente pueden renovarse indefinidamente cada diez años y cuando estén en uso.

Al 30 de junio de 2012, era propietario de nombres comerciales y marcas registradas con relación a “Interjet”®, incluyendo entre otras, “Mi Jet”®, “Pase Jet”®, “Agencia Jet”®, “Empresa Jet”®, “Intertours”® “Club Interjet”®, las cuáles están registrados ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, o IMPI. Al 30 de junio de 2012, cada una de las marcas registradas y avisos comerciales de las que es propietario se encuentran vigentes.

Las marcas y avisos comerciales son importantes para Interjet, ya que se desprenden de la existencia de diferenciar productos de un mismo género, con idénticas cualidades, de otros ya existentes, que ingresan a competir en el mercado. Proporcionan identidad e individualidad y un invaluable prestigio y calidad.

#### *3.4.2.19 Tecnología de la información.*

La plataforma de tecnología de la información desempeña una función central en la estrategia de negocios y modelo de alta eficiencia. Interjet usa las siguientes plataformas de tecnología de la información para administrar y operar su negocio:

##### *Reservaciones.*

Navitaire proporciona a Interjet un sistema de reservación y distribución que permite hacer reservaciones por Internet, reservaciones en el centro de atención telefónica, conectividad de distribución vía agencias de viajes, reportes en tiempo real, así como administración de ingresos por servicios complementarios. Navitaire permite ventas directas por Internet a un precio más bajo que los sistemas tradicionales de distribución global (en 2010, aproximadamente Ps. 8.7 por pasajero en comparación con Ps. 74.9 por pasajero). Los agentes y las compañías de viajes tienen sus propios usuarios y pueden acceder directamente al sistema de reservación, así como administrar las compras y los prepagos de boletos. Su sitio web ([www.interjet.com](http://www.interjet.com)) ofrece exclusivas características, incluyendo el acceso a las cuentas del Programa de Viajero Frecuente, cambios de fechas y vuelos, transferencias de boletos, registro en línea y selección de asientos, calendario de tarifas para un despliegue fácil y transparente de las mejores tarifas disponibles, paquetes de avión y hotel, así como opciones atractivas de pago.

##### *Operaciones.*

Su sistema de conciliación de servicios aeroportuarios permite el procesamiento de cálculos y pago de impuestos aeroportuarios, combustible, cargos por navegación, servicios de refrigerios y bebidas, servicios de almacenamiento y otros servicios de aeropuerto. Este sistema proporciona la información necesaria para la administración del control de vuelos, planeación y seguimiento operacionales de vuelos, administración de vuelos, control de servicios aeroportuarios y generación de informes estadísticos. Además, su sistema de administración de tripulaciones como son Horas Vuelo, capacitación, vacaciones y viáticos, entre otros.

### *Administración, seguimiento y planeación de vuelos.*

Interjet utiliza el sistema de Planeación de Vuelos de Hewlett Packard (*flight planning*) para generar automáticamente los planes de vuelo operacionales optimizados con base en los lineamientos de sus políticas, como velocidad, duración y consumo de combustible. Adicionalmente, utiliza DPlan, un sistema de peso y balance que determina la posición del centro de gravedad de las aeronaves antes del despegue, verifica el límite del peso combinado, emite una recomendación para la carga del combustible, y genera la documentación estándar de la IATA. Para el monitoreo en tiempo real de los vuelos, utiliza la aplicación OPCenter, a fin de administrar y visualizar los mensajes de las aeronaves referentes a combustible, posición, horas de llegada y de salida.

### *Soporte técnico.*

Airman, desarrollado por Airbus, es un sistema que permite monitorear en tiempo real la condición operativa de las aeronaves, recolectar alertas correctivas a los equipos de soporte en tierra, y optimizar el tiempo durante el tránsito y los mantenimientos nocturnos. También utiliza un sistema de información de mantenimiento y refacciones para administrar los programas de mantenimiento a las aeronaves, como órdenes de compra y control del inventario, reparación de equipo, tareas correctivas a aviones, programación de mantenimiento a las aeronaves en función a su utilización. Finalmente, su sistema de Administración del Desempeño Corporativo del Negocio, proporcionado por Hewlett Packard, permite generar diversos informes que se utilizan para monitorear diversas áreas de su negocio, datos sobre generación de ingresos y operacionales, reportes de venta, así como información financiera y contable.

#### *3.4.2.20 Legislación aplicable y situación tributaria.*

Los servicios de transportación aérea que se ofrecen de manera regular, a diferencia de los vuelos de fletamento, se consideran en México un servicio público y están sujetos a una amplia regulación y supervisión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la DGAC.

Asimismo, los servicios de transporte aéreo en México, están sujetos a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la Ley de Aviación Civil y a su reglamento, a la Ley de Vías Generales de Comunicación, a la Ley General de Bienes Nacionales, a la Ley de Aeropuertos y su reglamento, a los tratados internacionales celebrados por el Gobierno de México y a las diversas regulaciones expedidas por la DGAC. La Ley de Aviación Civil establece las principales reglas y normas respecto a, entre otros aspectos, seguridad aérea y en vuelos; otorgamiento de concesiones, permisos y certificaciones de aerolíneas, así como la terminación, rescate y/o revocación de las mismas; inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves y equipo aeronáutico; registro, autorizaciones de vuelos y disposición de aeronaves; capacitación de la tripulación; y responsabilidad civil de las aerolíneas.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como cabeza del sector de transporte en México actúa como el organismo asesor del Presidente de México y tiene la facultad de establecer políticas de aviación civil que deben ser aplicadas por la DGAC. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece los lineamientos relacionados con la debida representación de México en convenciones, tratados y otras acciones internacionales relacionados con la transportación aérea internacional, infraestructura aeroportuaria, el otorgamiento de fondos complementarios a ser utilizados para beneficio de aerolíneas y aeropuertos con base en aspectos estratégicos, económicos o relacionados con el turismo, la coordinación de la aviación civil, seguridad aérea, autorizaciones de rutas aéreas, así como el otorgamiento de permisos para la prestación de servicios de transporte aéreo privado comercial.

La DGAC es la principal autoridad reguladora de la aviación civil en México y es responsable de orientar, planear y respaldar las actividades de las compañías a las que se otorgan concesiones o permisos para prestar servicios de aviación civil en México. Dicho organismo regula las operaciones de vuelos, en general, y las cuestiones económicas que afectan la transportación aérea, incluyendo asuntos relacionados con seguridad aérea, certificaciones, seguros, protección al consumidor y prácticas competitivas.

El Gobierno Mexicano ha ratificado y debe cumplir con la Convención de Varsovia de 1929 (Convención para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional Multilateral 1929) (y sus modificaciones mediante la Convención de Montreal de 1999), la Convención de Chicago de 1944, la Convención de Ginebra de 1948 y la Convención y Protocolo de Ciudad del Cabo de 2001, las cuales son las convenciones internacionales más importantes relacionadas con las actividades de transporte aéreo comercial internacional.

De igual forma, Interjet también se encuentra sujeta y está obligada a cumplir con la legislación local aplicable en cada país en el que opera.

#### 3.4.2.21 Concesión para la prestación de servicios de transporte aéreo.

Conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, corresponde a la Nación el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos fijados por el Derecho Internacional, por lo que la explotación, uso y aprovechamiento del mismo por parte de particulares sólo puede realizarse mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal. De acuerdo con la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes puede otorgar a compañías mexicanas, una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de personas. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes exige al solicitante cumplir ciertos requisitos económicos, financieros, técnicos, legales, operativos y administrativos para obtener la concesión. Adicionalmente, el solicitante de la concesión debe ser una Persona moral constituida en México, debidamente inscrita ante el Registro Aeronáutico Mexicano, y cumplir con ciertas restricciones en cuanto a su participación en el capital.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad de revocar las concesiones otorgadas a las aerolíneas si no cumplen con las disposiciones de la Ley de Aviación Civil o con los términos de la respectiva concesión. Las causas específicas para la revocación de la concesión de una aerolínea que establece el artículo 15 de la Ley de Aviación Civil incluyen, entre otras: cambio en la nacionalidad de la aerolínea; que la aerolínea no mantengan vigentes los seguros que establece la Ley de Aviación Civil; aplicar tarifas diferentes a aquellas notificadas y registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; prestar servicios distintos a aquellos autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes bajo la concesión de la aerolínea; infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad; presentar información o documentación falsa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; incumplir con los requerimientos de notificación establecidos en la Ley de Aviación Civil respecto a asuntos técnicos, legales y administrativos inherentes a la aerolínea; y la insolvencia de la aerolínea. Además, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes puede revocar la concesión de la aerolínea, si ésta cede, transfiere o grava su concesión o los derechos en ella conferidos, sin la autorización previa de la autoridad.

La concesión de Interjet fue otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 8 de agosto de 2005, y le permite prestar servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo, por un periodo de cinco años. En febrero de 2010, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes prorrogó esa concesión hasta el 8 de agosto de 2040.

Las concesiones para las aerolíneas están reguladas por procedimientos específicos que se establecen principalmente en la Ley de Aviación Civil, en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su reglamento, en la Ley General de Bienes Nacionales, en el Código Civil Federal y en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. En ninguno de los anteriores ordenamientos ni los lineamientos que emite la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecen expresamente la necesidad de llevar a cabo un proceso de licitación pública para el otorgamiento de concesiones a fin de prestar servicios de transporte aéreo, debido, entre otros motivos, a las altas barreras de entrada en cuanto a las condiciones económicas, financieras, técnicas y jurídicas que debe satisfacer un solicitante.

#### 3.4.2.22 Adquisición, enajenación e importación de aeronaves.

De conformidad con la Ley de Aviación Civil de México y su reglamento, la adquisición y enajenación de aeronaves por parte de transportistas mexicanos, así como su arrendamiento, deben inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano que lleva la DGAC.

La importación de aeronaves civiles o comerciales a México también está sujeta a la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debiendo el importador inscribir la aeronave importada en el Registro Aeronáutico Mexicano. Se trate de aeronaves propiedad de mexicanos o arrendadas en el extranjero, para que compañías concesionarias mexicanas puedan operarlas para prestar el servicio público de transporte aéreo de personas, deben obtener la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la DGAC, que es la encargada de expedir los certificados de matrícula para las aeronaves que se registran como mexicanas.

#### 3.4.2.23 Registro de aeronaves.

La Ley de Aviación Civil reglamenta el registro de aeronaves en México. Las aeronaves que las compañías aéreas mexicanas operan en México tienen permitido volar en el espacio aéreo mexicano, o aterrizar o despegar del territorio

nacional, en la inteligencia que han sido debidamente inscritas ante el Registro Aeronáutico Mexicano, cuando se destinen al servicio público de transporte aéreo nacional regular. Para matricular una aeronave y que ésta siga registrada en México, se debe contar con un certificado de matrícula y un certificado de aeronavegabilidad, el primero emitido por el Registro Aeronáutico Mexicano y el segundo por la Dirección General Adjunta de Seguridad Aérea, ambas dependencias pertenecientes a la DGAC.

El certificado de matrícula otorga la nacionalidad mexicana a la aeronave y hace constar su matriculación ante la autoridad de aviación competente. El certificado de aeronavegabilidad es válido por un año, a partir de la fecha de inspección por la DGAC, y autoriza al concesionario a operar la aeronave en el espacio aéreo mexicano, sujeto al cumplimiento continuo de ciertos requisitos y condiciones técnicas. El registro de la aeronave puede ser cancelado si la autoridad toma conocimiento que el transportista no está cumpliendo con los requisitos de registro y, en particular, si el transportista no ha satisfecho los requerimientos de seguridad correspondientes que establece la DGAC o la Ley de Aviación Civil.

Toda la información relacionada con la situación contractual de una aeronave, incluyendo contratos de compraventa, contratos de arrendamiento, contratos de operación e hipotecas, deben ser presentados para su inscripción ante el Registro Aeronáutico Mexicano, a fin de surtir los efectos legales aplicables y proporcionar al público general un registro actualizado de las modificaciones realizadas al certificado de matrícula de la aeronave.

#### 3.4.2.24 Derechos de ruta.

##### Rutas nacionales.

La DGAC, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la facultad de otorgar a las aerolíneas mexicanas el derecho a operar rutas en México, con la condición de que la aerolínea haya presentado estudios satisfactorios en los que demuestre la viabilidad técnica y financiera de las rutas y siempre que haya cumplido con ciertas condiciones respecto a la autorización de dichas rutas. Para otorgar autorización para dichas rutas y modificar las existentes, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes evalúa la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, así como el aumento en la demanda y la competencia entre aerolíneas. Adicionalmente, las frecuencias de las rutas se otorgan con sujeción a la condición de que sean operadas en forma frecuente. Las autorizaciones para operar las rutas de aerolíneas, pueden darse por terminadas si, entre otros motivos, la aerolínea no comienza la operación de una ruta determinada en un periodo superior a 90 días, en el caso de rutas nacionales, y 180 días, en el caso de rutas internacionales, contados a partir de la fecha en la que se otorgue la autorización para operar la ruta en cuestión, o bien, si suspende por completo sus operaciones, excepto en los casos de fuerza mayor. La aprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de nuevas rutas o cambios en las existentes es parte de un procedimiento administrativo que culmina con la emisión de un anexo que forma parte de la concesión en vigor.

Una vez que se otorgan autorizaciones de rutas, se deben reflejar de inmediato en el programa de transportación aérea de la aerolínea respectiva, que es el itinerario oficial que especifica las rutas que la aerolínea está autorizada a operar. El itinerario de transportación aérea establece no sólo las rutas autorizadas, sino las horas de llegada y salida de ciertos aeropuertos, ninguno de los cuales puede cambiar sin el consentimiento previo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En 2009 y 2010, Interjet solicitó y se le otorgaron 12 y 8 autorizaciones respectivamente, para operar rutas nacionales en México.

##### Rutas internacionales.

En general, las solicitudes de autorizaciones para nuevas rutas internacionales o cambios en las existentes, deben ser presentadas por cada aerolínea mexicana titular de una concesión interesada que, ha recibido previamente concesión del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios internacionales, ante la DGAC, la cual autoriza la ruta respectiva y confiere una designación o permiso unilateral provicional con base en las disposiciones del convenio bilateral correspondiente y las políticas generales de las autoridades de aviación de México y del país co-contratante. Los derechos de rutas internacionales para ciudades principales, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, provienen de los convenios bilaterales de transportación aérea negociados entre México y cada gobierno extranjero en lo individual. Bajo dichos convenios, cada gobierno otorga al otro el derecho a designar a una o más de sus aerolíneas nacionales para operar servicios de itinerario entre ciertos destinos en cada país. Las aerolíneas sólo tienen derecho a solicitar nuevas rutas internacionales cuando no se ha designado a la o a las aerolíneas que puedan cubrir las rutas de que se trate, conforme a dichos convenios, o bien cuando los plazos fijados para hacerlo hubieran expirado, toda vez que en México, ni la autorización para explotar una ruta ni la designación correspondiente, confieren derechos reales o de propiedad a favor de sus beneficiarios.

#### 3.4.2.25 Política sobre horarios de despegue y aterrizaje (Slots).

Conforme a la Ley de Aeropuertos y su reglamento en vigor, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la principal autoridad reguladora de las actividades de los concesionarios de aeropuertos en México.

Bajo dicha Ley de Aeropuertos y su reglamento en vigor, los horarios de despegue y aterrizaje en los aeropuertos, son otorgados por el administrador aeroportuario de cada aeropuerto y posteriormente, deben ser presentados a la DGAC, el cual se refleja en el programa de transportación aérea de la aerolínea respectiva. Los horarios de despegue y aterrizaje no pueden ser transferidos por una aerolínea a otra sin que se dé aviso a los administradores aeroportuarios de los aeropuertos involucrados y contando con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cada autorización para que la aerolínea despegue y aterrice en aeropuertos específicos dentro de un horario predeterminado, el cual se conoce como un “slot” aeroportuario.

Conforme a la Ley de Aeropuertos, cada aeropuerto en México debe contar con un Comité de Operaciones y Horarios, el cual recomienda las asignaciones de horarios de despegue y aterrizaje, entre otras cosas. Las regulaciones mexicanas referentes a la asignación de slots son parte de la legislación federal y son aplicables a todos los aeropuertos en México. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene derecho a imponer sanciones administrativas a las aerolíneas que no cumplan con los horarios de aterrizaje y despegue.

#### 3.4.2.26 Infraestructura aeroportuaria.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo la planeación de las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, construir, administrar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público, incluyendo las torres de control y las operaciones de seguridad aeroportuaria. Los aeropuertos regionales más pequeños pueden pertenecer a estados o municipios en México y, en esos casos, con frecuencia son administrados por entidades gubernamentales locales. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles. En la totalidad de los aeropuertos de México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la DGAC, que lleva a cabo procedimientos de seguridad y vigilancia, medidas de inspección de carga y vigilancia aeroportuaria, supervisando que los particulares que sean contratados para la revisión de pasajeros y equipaje realicen esa labor adecuadamente.

El uso de áreas dentro de aeropuertos federales, como hangares y mostradores para documentación de pasajeros, está sujeto a contratos de arrendamiento entre la aerolínea y el aeropuerto de que se trate. Si existe más de un solicitante para usar un área específica del aeropuerto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes puede realizar un proceso de licitación pública para asignarlos. En diciembre de 1995 se publicó la Ley de Aeropuertos, la cual es aplicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el fin de regular la construcción, administración y operación de aeropuertos. En 1998, se inició la privatización de aeropuertos: el gobierno otorgó a compañías privadas el derecho a explotar y administrar por un plazo de 50 años algunos de los aeropuertos más importantes. Como resultado, surgieron tres grupos aeroportuarios: (i) Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), (ii) Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y (iii) Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA).

El Gobierno Federal a través de ASA sigue teniendo el control sobre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El Aeropuerto Internacional de Toluca está concesionado a una empresa formada por capital privado, el Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de México. Esta fórmula tripartita de participación se aplica a otros aeropuertos como al de Puebla y Cuernavaca, y finalmente, aquellos aeropuertos regionales más pequeños que no fueron objeto de privatización, están bajo el control de ASA. Interjet considera que existe una suficiente disponibilidad de horarios de despegue y aterrizaje en la mayoría de los aeropuertos, los cuales tienen capacidad para atender los aumentos de tráfico que se pronostican. Antes de la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana, sólo tres o cuatro aeropuertos, incluyendo el de Monterrey, sufrían limitaciones de capacidad en horas pico. La mayoría de los aeropuertos atienden principalmente tráfico nacional, excepto por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y ciertos aeropuertos en destinos turísticos en las costas y el Caribe mexicano.

Al 30 de junio de 2012, México poseía la red más grande de aeropuertos en América Latina, con 64 aeropuertos internacionales y 12 aeropuertos nacionales, de acuerdo con lo señalado por la DGAC.

#### 3.4.2.27 Tarifas.

Se permite a las aerolíneas mexicanas establecer sus propias tarifas sin regulación gubernamental; sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la Procuraduría Federal del Consumidor, supervisan regularmente las tarifas, para evitar que las aerolíneas operen en forma que sea predatoria o perjudicial para la viabilidad económica del sector. Queda a discreción de las aerolíneas ofrecer descuentos en precios o seguir otras estrategias promocionales, en la inteligencia que las tarifas respectivas (incluyendo descuentos y promociones) hayan sido registradas previamente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el entendido, además, que las tarifas no contravengan las leyes mexicanas de protección al consumidor, de competencia económica y de otra índole.

Las aerolíneas tienen la obligación de registrar sus tarifas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Conforme al artículo 43 de la Ley de Aviación Civil, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad de establecer precios mínimos y máximos, si considera que las tarifas prevalecientes son predatorias o reflejan la existencia de un monopolio.

Todas las tarifas de Interjet se encuentran registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las tarifas internacionales también se fijan libremente, posteriormente, las aerolíneas deben presentar sus tarifas negociadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su registro.

#### 3.4.2.28 Responsabilidad Civil.

La Ley de Aviación Civil y la Convención de Varsovia limitan la responsabilidad de un operador de aeronaves por daños causados a terceros durante su operación aérea y terrestre. No obstante, los tribunales de México, en ocasiones han hecho caso omiso de los límites establecidos por la Convención de Varsovia, al adjudicar el pago de daños con base simplemente en el Código Civil Federal y los reglamentos de protección al consumidor, los cuales establecen expresamente límites al monto de dichas adjudicaciones, conforme a lo dispuesto por el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil.

#### 3.4.2.29 Seguros.

Conforme al artículo 74 de la Ley de Aviación Civil y los respectivos reglamentos, Interjet tiene que mantener vigentes pólizas de seguros con compañías de seguros reconocidas que cubran daños y/o perjuicios a pasajeros, equipaje, carga y correo, así como de responsabilidad legal frente a terceros en general, por ciertos montos mínimos. Las aerolíneas deben presentar sus contratos de seguro a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes antes de iniciar operaciones.

#### 3.4.2.30 Normatividad en materia de competencia económica.

La Ley Federal de Competencia Económica requiere que la Comisión Federal de Competencia, apruebe ciertas fusiones, adquisiciones y concentraciones de mercado. Además, dicha ley regula las concentraciones, los precios y otras prácticas que afectan la competencia. Interjet considera que cumple en todos los aspectos relacionados con dicha ley.

#### 3.4.2.31 Normatividad en materia ambiental.

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a diversas leyes y reglamentos federales, estatales y municipales relacionados con la protección del medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas, así como el ruido que emiten las aeronaves.

Las diversas autoridades gubernamentales de México hacen valer estas leyes y reglamentos, y cada una de ellas puede imponer sanciones administrativas en caso de violaciones, además de responsabilidad civil o penal. Interjet considera que actualmente cumple en todo aspecto importante con la normatividad mexicana en materia ambiental.

### 3.4.2.32 Normatividad en materia laboral.

Interjet debe cumplir con la Ley Federal del Trabajo y con las disposiciones laborales generales emitidas por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, las cuales rigen cuestiones tales como horarios laborales y condiciones de trabajo, riesgos a la salud, prestaciones y despido de empleados. Los salarios deben ser obligatoriamente revisados al igual que otras condiciones de trabajo.

Asimismo, Interjet está sujeta a un contrato colectivo de trabajo con la Sección 15 del Sindicato de Obreros y Empleados de Transportes, Comunicaciones y Similares de la República Mexicana.

### 3.4.2.33 Restricciones a la participación en el capital social.

Conforme a la Ley de Inversión Extranjera vigente, los inversionistas extranjeros no pueden detentar más del 25% de las acciones con derecho a voto de una compañía que preste servicios de transporte aéreo nacional.

### 3.4.2.34 Facultad de requisa.

Conforme al artículo 83 de la Ley de Aviación Civil y su reglamento, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema de algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal Mexicano podrá hacer requisa de las aeronaves de Interjet y/o de cualquier otra compañía en el mismo sector, así como del equipo y activos accesorios, en forma temporal hasta que hayan cesado las condiciones que la motivaron.

En los casos antes descritos, que no sea en el contexto de un conflicto internacional, el Gobierno Mexicano debe, conforme a la ley aplicable, indemnizar a Interjet por el valor de la concesión o los costos agregados, con base en los resultados de una auditoría realizada por valuadores o, en el caso de un cambio obligatorio en las operaciones, el costo que implique para Interjet dicho cambio.

### 3.4.2.35 Recursos humanos.

Al 30 de junio de 2012, Interjet contaba con un total de 2,982 empleados. Las siguientes tablas muestran un desglose de sus empleados para los periodos que se indican por categoría.

<i>Empleados</i>	<i>Al 31 de diciembre</i>		
	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>2009</i>
Pilotos	282	209	147
Sobrecargos	398	298	228
Mantenimiento	377	310	205
Operaciones y ventas	1,417	1,154	888
Dirección y Administración	260	215	176
Total	2,734	2,186	1,644
<b>Total de empleados sindicalizados</b>	<b>1,557</b>	<b>1,173</b>	<b>847</b>

<i>Empleados</i>	<i>Al 30 de junio</i>	
	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Pilotos	285	249
Sobrecargos	413	337
Mantenimiento	495	437
Operaciones y ventas	1,484	1,309
Dirección y Administración	294	245
Total	2,982	2,577
<b>Total de empleados sindicalizados</b>	<b>1,728</b>	<b>1,454</b>

Interjet ofrece prestaciones a todos sus empleados, incluyendo seguro de gastos médicos mayores, seguro de vida y fondo de ahorro, entre otros.

#### 3.4.2.36 Sindicatos de trabajadores.

En México, existen tres sindicatos de trabajadores que han participado en el sector de la transportación aérea: (i) la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México para asistentes de vuelo; (ii) el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación y Servicios Similares para personal de tierra; y (iii) la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores para pilotos. Históricamente, las aerolíneas tradicionales recurren a estos sindicatos para contratar a sus empleados; sin embargo, ninguno de los trabajadores de Interjet pertenece a estos sindicatos.

Al 30 de junio de 2012 aproximadamente 57.9% de la fuerza laboral de Interjet pertenecía al sindicato de trabajadores denominado Sindicato de Obreros y Empleados de Transportes, Comunicaciones y Similares de la República Mexicana, Sección 15. Este sindicato administra el contrato colectivo de trabajo entre Interjet y de sus pilotos, sobrecargos y personal de tierra. Las negociaciones con el sindicato se realizan cada año para revisión salarial y cada dos años para revisión contractual. La última negociación que sostuvo con el sindicato fue en febrero de 2012, la cual resultó en un aumento del 4.5% a los salarios para los empleados, en comparación con el ajuste de 3.82% de inflación en 2011.

Interjet considera que tiene una buena relación laboral con sus trabajadores. Al 30 de junio de 2012, no ha habido huelgas ni interrupciones en las operaciones que hayan sido organizadas por los empleados.

#### 3.4.2.37 Capacitación a empleados.

Interjet ofrece amplia capacitación a pilotos, sobrecargos y personal de tierra. Los programas de capacitación continua incluyen las mejores prácticas de la industria y crean canales de comunicación sólidos y abiertos. Recientemente, Interjet lanzó un programa de aprendizaje en línea utilizando su plataforma de tecnología de la información integrada.

La capacitación para pilotos se realizaba en el Centro de Capacitación Airbus en Miami, el Centro de Capacitación Alteon (Boeing), o por Interjet de Simulación de Vuelos en Dallas, todos ellos centros autorizados por Airbus. Actualmente, como resultado del inicio de operaciones de su propio centro de capacitación para pilotos en Toluca, a través de una empresa subsidiaria denominada Compañía para la Capacitación y Adiestramiento Integral para Pilotos, S.A. de C.V., Interjet realiza la capacitación de pilotos generando ahorros importantes. El centro de capacitación está equipado con simuladores FFS de vuelo A320 y un simulador fijo FTD A320, y cuenta con cuatro sistemas instructores autónomos del administrador de vuelos. Las operaciones se iniciaron en enero de 2011. Interjet espera que el centro de capacitación sea autofinanciable mediante ahorros en costos al evitar los gastos asociados con el envío de pilotos a los Estados Unidos para recibir capacitación, así como la pérdida de productividad relacionada. De igual forma se espera que el centro de capacitación preste servicios a otros operadores de A320 en México y el extranjero.

Otra empresa filial denominada ABC Capacitación y Adiestramiento, S.A. de C.V. opera un centro de capacitación aprobado por la DGAC, donde mecánicos, sobrecargos, personal de despacho, tráfico y de tierra reciben capacitación. Cada uno de los empleados de Interjet asiste a una sesión de capacitación inicial seguida de sesiones anuales.

#### 3.4.2.38 Desempeño ambiental.

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a diversas leyes y reglamentos federales, estatales y municipales relacionados con la protección del medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas, así como el ruido de las aeronaves. Diversas autoridades gubernamentales de México hacen valer estas leyes y reglamentos, pudiendo imponer sanciones administrativas en caso de violaciones, además de responsabilidad civil o penal. Interjet considera que actualmente está en cumplimiento en todo aspecto importante con la regulación mexicana aplicable en materia ambiental.

Interjet debe cumplir con las disposiciones legales administrativas, así como con los Tratados Internacionales aplicables en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente, de conformidad con la concesión otorgada.

Interjet será responsable de los daños que, en materia ecológica y protección al ambiente, se originen desde el inicio de operaciones y que deriven de actos u omisiones a su cargo, de conformidad con las leyes y disposiciones aplicables en la materia.

Asimismo, Interjet deberá cumplir con las normas oficiales mexicanas que establecen las autoridades competentes dentro de México.

Con fundamento en el artículo 76 de la Ley de Aviación Civil, Interjet deberá cumplir con los estándares de homologación de ruido, de conformidad con la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2000 que establece, dentro de México, los límites máximos permisibles de emisión de ruido producido por las aeronaves de reacción subsónicas, propulsadas por hélice, supersónicas y helicópteros, su método de medición, así como los requerimientos para dar cumplimiento a dichos límites.

En diciembre de 2009, Interjet obtuvo un certificado de “Industria Limpia” por parte de la Oficina de Protección del Medio Ambiente del Estado de México, después de una auditoría en las prácticas de la compañía, en materia de protección del medio ambiente.

La participación en proyectos sociales y culturales en el ámbito del medio ambiente, fue reconocida en diciembre de 2009 por la Comisión Nacional de Áreas Protegidas.

Además, en un esfuerzo por desarrollar un sector aeronáutico respetuoso del medio ambiente y contribuir con la industria de los biocombustibles en México, Interjet fue la primera aerolínea en realizar el primero de abril de 2011, en México el primer vuelo en Latinoamérica propulsado con una mezcla de biocombustible certificado producido en México derivado de jatropha.

### 3.4.2.39 Información de mercado.

En México, 52 pares de ciudades representaban aproximadamente el 80% del total del tráfico doméstico aéreo. La siguiente tabla muestra cierta información respecto al número de pasajeros transportados en rutas nacionales en México en 2009, 2010 y 2011, de acuerdo con la DGAC:

Origen	Destino	Pasajeros (en miles)			Operados por Interjet
		2009	2010	2011	
México	Monterrey	1,884,991	1,837,278	2,101,226	x
Cancún	México	1,980,726	1,973,959	2,300,581	x
Guadalajara	México	1,687,483	1,628,333	1,769,366	x
Guadalajara	Tijuana	801,004	902,102	823,101	x
México	Tijuana	710,785	824,865	891,142	x
Mérida	México	669,357	755,921	940,833	x
México	Tuxtla Gutierrez	618,325	596,567	715,608	x
México	Villahermosa	559,059	518,667	647,144	x
México	Veracruz	544,787	433,227	496,209	x
Cancún	Toluca	434,685	508,420	309,497	x
Guadalajara	Monterrey	477,199	459,800	433,544	x
Monterrey	Toluca	376,662	353,831	324,756	x
Acapulco	México	417,229	358,185	295,216	x
México	Pto. Vallarta	400,306	370,790	379,296	x
México	Oaxaca	364,883	316,627	270,595	x
Hermosillo	México	394,623	428,656	513,182	x
México	San Jose del Cabo	376,156	338,306	385,888	x
México	Tampico	372,889	332,108	402,802	x
Cancún	Monterrey	357,539	436,003	442,710	x
Ciudad Juárez	México	344,262	305,852	356,979	x
Guadalajara	Toluca	210,891	257,801	288,094	x
Culiacán	Tijuana	280,511	281,722	276,684	
Culiacán	México	266,559	294,714	417,239	x
México	Torreón	274,849	230,791	265,107	
Bahías de Huatulco	México	294,336	300,159	380,399	x
Chihuahua	México	237,442	317,052	454,106	x
Del Bajío	México	227,236	233,362	218,424	
México	Zihuatanejo	231,977	217,276	215,143	x
Ciudad del Carmen	México	224,379	214,147	233,170	x
Mexicali	México	196,051	200,680	227,813	
México	Tapachula	185,977	181,337	158,357	
Del Bajío	Tijuana	156,062	148,907	137,706	
San Jose del Cabo	Toluca	130,487	116,742	84,119	x
México	Reynosa	183,811	150,054	156,249	
Mazatlán	México	182,142	180,091	196,892	
Aguascalientes	México	158,250	156,859	163,177	

Origen	Destino	Pasajeros (en miles)			Operados por Interjet
		2009	2010	2011	
Guadalajara	Mexicali	152,567	163,553	157,069	
Guadalajara	Hermosillo	146,334	140,765	157,692	
Acapulco	Toluca	118,133	88,017	100,066	x
Culiacán	Guadalajara	166,855	142,724	128,006	
Cancún	Guadalajara	157,955	255,495	306,234	x
Monterrey	Veracruz	135,309	142,792	119,682	
Guadalajara	San Jose del Cabo	131,904	145,244	152,059	x
México	Minatitlán	135,755	114,173	104,765	
Pto. Vallarta	Toluca	96,048	86,683	93,836	x
Chetumal	México	91,400	85,591	121,491	x
Toluca	Zihuatanejo	70,942	61,566	69,770	x
Ciudad Obregón	México	83,016	95,672	100,647	x
Los Mochis	México	75,376	95,487	85,683	x

Fuente: DGAC. Las rutas que están marcadas con una X, las opera Interjet al 31 de diciembre de 2011.

### Competencia.

El sector de las aerolíneas en México experimenta competencia entre las diferentes compañías de aviación y, en ciertos casos, compite con otros medios de transporte, tales como operadores de autobuses regulares interestatales, de lujo y primera clase.

La intensidad de la competencia nacional entre las aerolíneas varía de una ruta a otra y depende de varios factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas que compiten, los niveles de tarifas, la frecuencia de vuelos, la confiabilidad en los servicios, el reconocimiento de marca, los incentivos para pasajeros (como programas de viajero frecuente) y el servicio al Cliente. Los competidores de aerolíneas actuales y potenciales en México incluyen aerolíneas troncales, regionales y transportistas de bajo costo.

### Concurso Mercantil de Grupo Mexicana.

Hasta agosto de 2010 Grupo Mexicana históricamente era el segundo grupo más grande de aerolíneas nacionales en México y la aerolínea internacional más grande del país en términos del número de pasajeros transportados por año por aerolíneas comerciales, de acuerdo con datos publicados por la DGAC. Grupo Mexicana que era formado por Mexicana, Click y Link, operaba un total de 80 rutas nacionales y 28 internacionales y en agosto de 2010, suspendió operaciones y presentó una solicitud de concurso mercantil en México y Estados Unidos debido, entre los motivos hechos públicos, a sus crecientes costos laborales, la recesión económica mundial, aumentos en los precios de la turbosina y pérdidas sufridas como resultado de la epidemia de influenza A-H1N1. Sigue siendo incierto si dicha aerolínea podrá reanudar operaciones en el futuro. Entre agosto de 2010 y diciembre de 2010, las tres rutas nacionales que Grupo Mexicana operaba de forma exclusiva fueron transferidas a Aeroméxico (Ciudad de México-Minatitlán), a Interjet (Ciudad de México-Chetumal) y a Aeromar (Ciudad de México-Puerto Escondido).

Entre 2007 y 2010, un importante número de aerolíneas mexicanas abandonaron el negocio o suspendieron operaciones, debido a algunos de los factores adversos que, según se informó, llevaron igualmente a Grupo Mexicana a presentar una solicitud de concurso mercantil. Las aerolíneas que dejaron de operar en México son, en orden cronológico, Azteca, Aero California, Avolar, Aladia, Alma, NovAir, Aviacsa y Grupo Mexicana (Mexicana, Click y Link).

### Rutas nacionales.

Al 30 de junio de 2012, junto con las siguientes cinco aerolíneas, Interjet atendía el sector de aerolíneas nacionales de pasajeros en México:

- *Grupo Aeroméxico, que opera Aerovías de México, S.A. de C.V.*, inició operaciones en 1934, bajo el nombre comercial de “Aeroméxico”, Aerolitoral S.A. de C.V., bajo el nombre comercial de “Aeroméxico Connect”, Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento S.A. de C.V. bajo el nombre comercial de “Aeroméxico Travel.” Grupo Aeroméxico es la aerolínea líder en el mercado nacional en términos de número de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales por año. Aeroméxico opera servicios nacionales y servicios de itinerario internacionales a destinos en Asia, Europa, el Caribe. América del Norte, América Central y América del Sur. Su base principal es el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con bases secundarias en Monterrey y Hermosillo.

Aeroméxico opera una flota de aeronaves de fuselaje angosto Boeing 737 en rutas de distancia corta y media, y aeronaves de fuselaje ancho Boeing 767 y Boeing 777 para rutas de larga distancia. Aeroméxico Connect opera una flota formada preponderantemente por aeronaves Embraer EMB-145, Embraer ERJ-190 y complementariamente por aeronaves Embraer ERJ-170. Aeroméxico Travel, su división charter opera un pequeño número de McDonnell Douglas MD-83 y ofrece vuelos entre destinos turísticos mexicanos y los Estados Unidos y Canadá. Al 30 de junio de 2012, Grupo Aeroméxico era el grupo más grande de aerolíneas nacionales en términos del número de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México con 39.4% de participación en el mercado nacional y 11.5% de participación en el mercado internacional, de acuerdo con los datos publicados por la DGAC. Al 30 de junio de 2012, Grupo Aeroméxico operaba un total de 586 vuelos diarios a 78 destinos en cuatro continentes, con una flota global de 116 aviones.

- *Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.*, que opera bajo el nombre comercial de “Volaris,” es una aerolínea de bajo costo que inició operaciones en marzo de 2006. Volaris es la tercera aerolínea más grande en términos de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México, detrás de Aeroméxico e Interjet, contando con una participación en el mercado nacional de aproximadamente 19.9% y una participación internacional en el mercado de aproximadamente 4.3%, respectivamente, al 30 de junio de 2012, de acuerdo con los datos publicados por la DGAC. Las principales bases de operación de Volaris se ubican en Tijuana, Toluca y Guadalajara. Al 30 de junio de 2012, Volaris operaba servicios nacionales de itinerario a 25 destinos nacionales y servicios internacionales a diez destinos en los Estados Unidos, incluyendo Los Ángeles y Chicago y tenía una flota de 37 aeronaves modelo Airbus A319 y Airbus A320. En septiembre de 2010, Volaris también inició vuelos a y desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- *Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.*, que inició operaciones en noviembre de 2006, opera bajo el nombre comercial de “VivaAerobus,” es una aerolínea de bajo costo con base en Monterrey y Guadalajara. VivaAerobus es una empresa con participación indirecta de Ryanair, una de las compañías de transportación aérea de bajo costo más grandes en Europa, y es filial de la compañía de transporte de autobuses más grande de México, conocida como Inversionistas en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V. Para el mes que terminó el 30 de junio de 2012, VivaAerobus poseía una participación de mercado de aproximadamente 11.4% en términos de número de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México, de acuerdo con los datos publicados por la DGAC. Al 30 de junio de 2012, VivaAerobus operaba una flota de 18 aeronaves Boeing 737-300, ofreciendo servicios de itinerario a 30 destinos nacionales e internacionales a Las Vegas, Houston y Austin. VivaAerobus se enfoca principalmente en los pasajeros con fines turísticos. En septiembre de 2010, VivaAerobus también inició vuelos hacia y desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- *Transportes Aeromar, S.A. de C.V.*, que inició operaciones en noviembre de 1987, opera bajo el nombre comercial de “Aeromar,” es una aerolínea regional con base en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Para el mes que terminó 30 de junio de 2012, operaba una flota de 16 aeronaves ATR42 en 24 rutas-nicho regionales y contaba con una participación de mercado de 2.0% en el sector de aerolíneas comerciales en México de acuerdo con los datos publicados por la DGAC.
- *Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.*, que inició operaciones en 1994, la cual opera bajo el nombre comercial de “Magnicharters”, es una aerolínea nacional con base en Monterrey. Al 30 de junio de 2012, servía a 9 destinos nacionales, incluyendo los principales destinos turísticos de México, y vuelos de fletamento a América del Norte y América del Sur, usando una flota de 2 aeronaves Boeing 737-200 y 8 Boeing 737-300 y contaba con aproximadamente un 3.0% de participación de mercado en términos de pasajeros transportados de acuerdo con los datos publicados por la DGAC.

Interjet compite principalmente con Aeroméxico en la mayoría de sus rutas saliendo desde y llegando al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y compite principalmente con Volaris en ciertas rutas saliendo desde y llegando al Aeropuerto Internacional de Toluca. Basando lo anterior en las estimaciones y en la información de la DGAC.

La siguiente tabla muestra la participación en el mercado nacional de las principales aerolíneas mexicanas por el semestre terminado el 30 de junio de 2012 en términos del número de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales por ruta:

<i>Origen-Destino</i>	<i>Interjet</i>	<i>Grupo Aeroméxico</i>	<i>Aeromar</i>	<i>Volaris</i>	<i>Magni</i>	<i>Viva</i>	<i>Pasajeros</i>
ACA-MEX	34%	57%	9%	0%	0%	0%	139,690
ACA-TLC	100%	0%	0%	0%	0%	0%	44,620
BJX-MEX	14%	86%	0%	0%	0%	0%	63,153
CEN-MEX	41%	59%	0%	0%	0%	0%	47,245
CJS-MEX	37%	48%	0%	0%	0%	15%	179,683
CME-MEX	60%	40%	0%	0%	0%	0%	117,733
CTM-MEX	92%	8%	0%	0%	0%	0%	64,129
CUL-MEX	31%	40%	0%	29%	0%	0%	225,989
CUN-MEX	20%	41%	0%	18%	9%	12%	1,431,635
CUN-MTY	23%	6%	0%	0%	46%	25%	237,294
CUN-TLC	71%	0%	0%	29%	0%	0%	82,597
CUU-MEX	29%	47%	0%	24%	0%	0%	244,626
CZM-MEX	100%	0%	0%	0%	0%	0%	23,621
GDL-MEX	38%	38%	0%	24%	0%	0%	693,672
GDL-MTY	34%	39%	0%	3%	0%	24%	197,513
GDL-SJD	77%	0%	0%	3%	0%	20%	72,235
GDL-TIJ	10%	19%	0%	71%	0%	0%	429,670
HMO-MEX	25%	47%	0%	27%	0%	0%	280,122
HUX-MEX	59%	12%	0%	0%	20%	8%	186,448
MEX-MID	47%	44%	0%	0%	3%	7%	463,400
MEX-MTY	36%	44%	0%	6%	0%	14%	1,109,000
MEX-OAX	26%	61%	0%	0%	0%	13%	105,992
MEX-PVR	45%	45%	0%	4%	6%	0%	208,148
MEX-SJD	40%	27%	0%	27%	6%	0%	202,627
MEX-TAM	59%	33%	0%	0%	0%	8%	195,905
MEX-TGZ	59%	35%	0%	0%	0%	6%	314,472
MEX-TIJ	22%	33%	0%	45%	0%	0%	510,472
MEX-VER	32%	68%	0%	0%	0%	0%	218,614
MEX-VSA	45%	46%	0%	0%	0%	8%	333,444
MEX-ZIH	43%	45%	2%	0%	10%	0%	105,712
MTY-TLC	91%	0%	0%	9%	0%	0%	88,577
PVR-TLC	100%	0%	0%	0%	0%	0%	33,519
SJD-TLC	100%	0%	0%	0%	0%	0%	39,481
TLC-ZIH	100%	0%	0%	0%	0%	0%	28,186
<b>Total</b>	<b>36%</b>	<b>37%</b>	<b>0%</b>	<b>16%</b>	<b>4%</b>	<b>7%</b>	<b>8,719,224</b>

Fuente: Basado en las estimaciones de Interjet, así como en cierta información de la DGAC.

#### *Aspectos positivos y negativos de la posición de competencia de Interjet.*

Interjet considera que las siguientes características constituyen sus principales fortalezas competitivas:

- *Propuesta de valor convincente, que ha resultado en una alta demanda por sus servicios.* Interjet ofrece a sus pasajeros una propuesta de valor convincente, en relación con sus competidores en la industria aérea en México, proporcionando servicios de mayor calidad a los Clientes, a tarifas competitivas. Interjet opera una flota uniforme de aeronaves modelo A320, la cual es una de las más modernas a nivel mundial de acuerdo con Airfleets, ofreciendo a sus pasajeros una experiencia de vuelo diferente con, aproximadamente, un 10% más de espacio entre cada fila de asientos, que el promedio de la industria, en su configuración de media densidad compuesta únicamente por 150 asientos, es decir 30 asientos menos que la configuración de máxima densidad recomendada para el modelo A320.

Interjet cree que sus tarifas son competitivas respecto a aquellas que ofrecen aerolíneas mexicanas de bajo costo “sin servicios complementarios” a pesar de que su servicio es equiparable al que ofrece Grupo Aeroméxico. En la

experiencia de Interjet, los pasajeros en México valoran transparencia en precios y no les gustan los cargos extras como impuestos y cuotas de aeropuertos. Las tarifas de Interjet no tienen costos ocultos; los precios que publica incluyen los impuestos y cargos, y son, en consecuencia, los precios finales que el Cliente paga. Por otra parte Interjet (i) ofrece refrigerios y bebidas de cortesía en todos sus vuelos, con un costo marginal o sin costo alguno para Interjet, ya que sus proveedores los suministran a cambio de publicidad de sus productos a bordo; (ii) proporciona programación de entretenimiento audiovisual durante el vuelo en todos sus viajes; (iii) permite a sus pasajeros transferir boletos a terceros, cambiar la fecha, hora del vuelo e incluso la ruta, a un costo marginal; (iv) asigna sanitarios exclusivos para mujeres; y (v) proporciona servicios de transporte terrestre aeropuerto-ciudad-aeropuerto en diferentes ciudades hacia las que opera.

- *Eficiencia operativa de alto nivel.* La propuesta de valor de Interjet es posible, principalmente gracias a su enfoque en la eficiencia y a su disciplina en el control de gastos. De esta manera, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, su Factor de Ocupación fue de 75.1%, comparado con el 76.5% para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Como resultado de la eficiencia en sus operaciones, ha sido capaz de reducir el tiempo de tránsito de aeronave a 25 minutos para vuelos nacionales, a partir de un estándar para la industria calculado en México de 45 minutos y de 60 minutos para vuelos internacionales. Asimismo, Interjet logró ahorros significativos mediante las estrategias de venta directas, habiendo vendido a través de su página en Internet aproximadamente el 63.8% y el 67.7% de todos sus boletos al 30 de junio de 2011 y 2012, respectivamente.
- Sistema de bases operacionales del área metropolitana de la Ciudad de México. Interjet ha desarrollado un sistema de bases operacionales establecidas entre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Toluca, a las que se puede tener acceso desde distintos puntos del área metropolitana de la Ciudad de México, la cual es la novena área metropolitana más grande del mundo, con una población de, aproximadamente, 21 millones de personas, según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía. En agosto de 2008, Interjet obtuvo slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con lo cual obtuvo acceso por primera vez a la mayor concentración de tránsito aéreo en México, permitiéndole, a su vez, capturar una amplia porción en la participación de mercado de los residentes en la periferia de esa zona y viajeros selectos de negocios.
- *Crecimiento significativo; y probado, en términos de utilidad.* Durante los últimos tres años, Interjet ha logrado crecimiento en términos de UAFIDA y UAFIDAR, mejorando constantemente año tras año. Por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, el UAFIDA disminuyó 10.5% y el UAFIDAR creció 10.9%, en comparación con el mismo periodo de 2011. Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, el UAFIDA y UAFIDAR crecieron 35.0% y 40.5%, respectivamente, en comparación con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, en cada caso comparado con el mismo periodo del año anterior. El margen de UAFIDAR al 31 de diciembre de 2009 fue de 24.3%, al 31 de diciembre de 2010 fue de 27.5% y al 31 de diciembre de 2011 fue de 24.0%, permaneciendo en 23.2% al semestre que terminó el 30 de junio de 2012. En 2009, en su cuarto año de operaciones, a pesar de la crisis económica y financiera mundial y el brote de A-H1N1 en México, Interjet logró resultados netos positivos.
- *Administración y Dirección experimentada e innovadora.* La administración y dirección de Interjet cuentan con amplia experiencia, habiendo trabajado, en gran medida, con Interjet desde que inició operaciones en 2005. Asimismo, la administración y dirección han aportado diversas características innovadoras para mejorar el servicio, incluyendo, entre otros aspectos, adecuar las aeronaves con baños exclusivos para mujeres, ofrecer boletos que sean transferibles a terceros por una cuota administrativa, el desarrollo de un programa de viajero frecuente “basado en crédito” (Club Interjet) y el servicio de refrigerios y bebidas de cortesía para sus pasajeros por parte de los proveedores a cambio de publicidad a bordo en vez de pagar en efectivo o a un costo marginal. La administración y dirección de Interjet se enfoca, principalmente, en la experiencia de vuelo de sus pasajeros y están en una búsqueda constante para encontrar formas de mejorar la propuesta de valor de Interjet.

Interjet considera que las siguientes características constituyen los aspectos negativos de su posición competitiva:

- fluctuaciones en el precio y disponibilidad de turbosina;
- variaciones importantes en el valor del peso en relación con el Dólar;
- su capacidad para implementar satisfactoriamente la estrategia de crecimiento en general y, específicamente, la nueva estrategia regional;

- la capacidad para expandir su red de rutas aéreas;
- la capacidad para financiar las aeronaves que se ha comprometido a adquirir y cumplir sus planes de crecimiento en términos aceptables;
- su capacidad para mantener una alta tasa de utilización diaria de las aeronaves a pesar de ciertos factores que están fuera de su control como congestión del tráfico en los aeropuertos, condiciones climáticas y mayores medidas de seguridad;
- costos importantes, actuales y futuros, que pueden minar su capacidad para cumplir con los objetivos estratégicos;
- la estacionalidad de sus operaciones;
- la dependencia de los flujos operativos que genera y las aportaciones de sus socios para capital de trabajo;
- la capacidad para realizar pagos programados y cumplir con las obligaciones conforme a sus contratos de arrendamiento de aeronaves y de motores;
- la capacidad para sustituir las aeronaves que actualmente opera y sus motores, así como realizar su mantenimiento y las reparaciones necesarias, en tiempo y forma y a costos razonables;
- la percepción pública de la confiabilidad y seguridad de sus servicios;
- su capacidad para contratar y retener a personal calificado, así como para mantener la cultura corporativa de la compañía;

#### 3.4.2.40 Rutas internacionales.

En agosto de 2008, Interjet recibió la autorización para operar vuelos regulares y de fletamento de itinerario programados de pasajeros a los Estados Unidos. Actualmente los destinos internacionales que se operan son: San Antonio, Miami, Nueva York, Habana, Guatemala, Costa Rica y Orange County. Adicionalmente ha operado vuelos de fletamento a Denver y Orlando en los Estados Unidos, así como vuelos a Bahamas, Guatemala, República Dominicana, Honduras y Costa Rica. Interjet considera que hay un amplio espacio en el mercado internacional para expandirse a destinos tanto en los Estados Unidos como en Canadá, y la parte norte de Sudamérica, especialmente desde la suspensión de vuelos internacionales de Grupo Mexicana después de su solicitud de concurso mercantil. Como parte de su estrategia de rutas de densidad media, también se encuentra analizando algunas rutas internacionales de mediana densidad que pueda cubrir en forma rentable y eficiente con la aeronave modelo SSJ100 que se recibirán de marzo de 2013 a noviembre de 2014. Asimismo, Interjet considera que podría brindar servicios sin escalas a pasajeros, tanto regulares como de fletamento con este tipo de avión regional, en forma rentable a diversos destinos a nivel internacional a lo largo de Norte América, el Caribe y Centroamérica sin tener que modificar la configuración de su flota.

Interjet inició operaciones internacionales en agosto de 2011, por lo que su grupo de competidores aumentó y enfrenta competencia de otras aerolíneas internacionales que ya están establecidas y pueden contar con mayores recursos que ella.

La siguiente tabla muestra las ciudades que atiende en rutas internacionales, el número de vuelos que opera por semana y la fecha de inicio de los servicios:

<i>Del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a:</i>	<i>Fecha Inicio</i>	<i>Operaciones por semana <sup>(1)</sup></i>
Guatemala	Jul-11	14
La Habana	Ago-11	14
Miami	Feb-12	26
San Antonio.	Dic-12	24
<b>Total</b>		<b>78</b>
<i>Del Aeropuerto Internacional de Toluca a:</i>	<i>Fecha Inicio</i>	<i>Operaciones por semana <sup>(1)</sup></i>
San Antonio.	Dic-12	4
<b>Total</b>		<b>4</b>

(1) Vuelos semanales al 30 de junio de 2012.

Al 30 de junio de 2012, la participación de mercado por cada una de las rutas atendidas fue como sigue: San Antonio 33%, Guatemala 24%, La Habana 40% y Miami 14%.

### 3.4.2.41 Operadores de autobuses.

Interjet también compite con operadores de autobuses de lujo y primera clase en algunas de sus rutas. Mientras que en 2011, las aerolíneas nacionales de México transportaron aproximadamente 30.2 millones de pasajeros, de acuerdo con los datos publicados por la DGAC, los operadores de autobuses transportaron aproximadamente 2.6 mil millones de pasajeros (viajes sencillos) en 2011, de los cuales aproximadamente 383 millones de pasajeros fueron transportados por operadores de autobuses interestatales de primera clase y 67.4 millones por operadores de autobuses interestatales de lujo, de acuerdo con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De dichos pasajeros, Interjet estima que su mercado potencial es de aproximadamente 89 millones de pasajeros, que en 2009, representó el mercado que viajó en rutas de más de 500 km del origen de su salida hasta su destino, situados dentro de un radio de 100 km de un aeropuerto.

A pesar del tamaño del sector de transportación vía autobuses interestatales en México, la red de transportación de autobuses en el país no se ha convertido en una alternativa de transportación completamente integrada y eficiente, principalmente porque las ciudades mexicanas están esparcidas por todo el territorio nacional, a lo largo del cual se encuentran montañas de gran altitud, que son difíciles de cruzar.

Las tarifas altamente competitivas que ofrece Interjet para viajar en sus vuelos, son comparables con las tarifas de los autobuses de lujo y primera clase para los mismos destinos.

La siguiente tabla muestra ciertos datos comparativos para sus vuelos respecto a los operadores de autobuses de lujo y primera clase proporcionando las mismas rutas para el año terminado el 31 de diciembre de 2011.

<i>Ruta</i>	<i>Duración del viaje en autobús<sup>(1)</sup></i>	<i>Duración del vuelo</i>	<i>Tarifa del autobús<sup>(2)</sup></i>	<i>Tarifa aérea<sup>(3)</sup></i>
México — Monterrey	11.4 horas	1.5 horas	EUAS\$88	EUAS\$110
México — Cancún	25.1 horas	2.0 horas	EUAS\$134	EUAS\$142
México — Tijuana	42.1 horas	3.5 horas	EUAS\$134	EUA \$188

<sup>(1)</sup> Basado en información publicada de operadores de autobuses.

<sup>(2)</sup> Tarifa promedio semanal de los operadores de autobuses de lujo y primera clase para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011.

<sup>(3)</sup> Representa la tarifa aérea promedio de Interjet en vuelo sencillo y en dichas rutas para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011.

### 3.4.2.42 Tendencia de los pasajeros en la industria y penetración del mercado.

El tráfico de pasajeros de las aerolíneas nacionales e internacionales en México aumentó de aproximadamente 37.2 millones de pasajeros en 2002 a aproximadamente 52.4 millones de pasajeros en 2011, de los cuales 50.7 millones representaron pasajeros de servicios de itinerario y 1.6 millones representaron pasajeros de vuelos de fletamento.

La siguiente tabla muestra los números históricos de pasajeros nacionales e internacionales transportados en México en vuelos de itinerario y de fletamento nacionales e internacionales, entre 2002 y 2011:

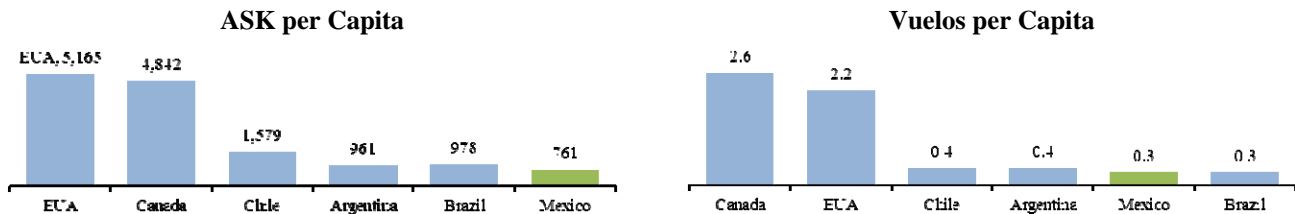
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL <sup>(1)</sup>
	<i>(en millones)</i>										
<b>Pasajeros Nacionales</b>	17.6	18.4	19.5	19.8	22.2	27.4	27.6	24.4	24.5	25.5	4.21%
<b>Pasajeros Internacionales</b>	5.8	5.8	6.4	7.2	6.8	6.9	7.4	6.8	6.2	4.8	-2.08%
<b>Total</b>	23.4	24.2	25.9	27.0	29.0	34.3	35	31.2	30.7	30.3	2.91%

Fuente: DGAC.

<sup>(1)</sup> Representa la tasa de crecimiento promedio anual para el periodo comprendido entre 2002 y 2011.

A pesar de que Interjet ha experimentado un crecimiento constante en el número de pasajeros que transporta, cree que la industria aérea mexicana se encuentra todavía en una fase temprana de desarrollo y que el crecimiento de pasajeros en México tiene buenas expectativas, que será impulsado por una creciente clase media con el aumento de los ingresos disponibles, una población de más de 112 millones de habitantes, de los cuales 47% son menores de 25 años de edad, y el continuo desarrollo de centros turísticos urbanos para crear nuevos destinos para viajar en México.

En comparación con otros países, México tiene una baja penetración en el mercado y, en consecuencia, Interjet cree que la industria aérea en México ofrece un gran potencial para un crecimiento sostenido a largo plazo. La siguiente información muestra la baja penetración de mercado en México en relación con otros países, en términos de vuelos por persona y ASK.<sup>1</sup>



Fuente: CIA World Factbook e Informe de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial.

Interjet cree que los siguientes factores serán los principales motores del crecimiento de la industria aérea nacional en México:

- actividad económica y el ingreso disponible;
- la geografía y la infraestructura;
- el crecimiento demográfico y la urbanización;
- atraer a una fracción de pasajeros que utilizan los autobuses para que utilicen sus aviones; y
- disponibilidad de tarifas competitivas.

#### 3.4.2.43 La actividad económica y el ingreso disponible.

En 2007, el PIB per cápita y el ingreso familiar anual disponible en México creció un 3.3% y 1.3%, respectivamente. En dicho año, el número total de pasajeros domésticos creció 23.4%, conforme a información publicada por la DGAC.

En 2008, el PIB per cápita creció en menor medida, en el orden del 0.4%, mientras que el ingreso anual disponible aumentó 3.6%, lo cual se tradujo en un crecimiento de pasajeros de 1.1%, conforme a información publicada por la DGAC.

En 2009, como resultado de la crisis económica global, México experimentó su mayor caída en el PIB per cápita y el ingreso anual disponible en las últimas décadas. El PIB per cápita de ese año se contrajo 7.6% y el ingreso anual disponible se redujo en un 2.8%. En 2009, el tráfico aéreo de pasajeros nacionales disminuyó 11.6%.

En 2010, la economía mexicana mejoró. El PIB per cápita y el ingreso anual disponible aumentaron un 3.0% y 3.6%, respectivamente, durante ese año. A pesar del crecimiento en la economía, el tráfico aéreo de pasajeros disminuyó 2.3%, derivado en parte por la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana. Toda la información relacionada con el PIB per cápita en México, es publicada por The Economist Intelligence Unit Limited.

En 2011, la economía mexicana continuó mejorando. El PIB per cápita aumento 2.70% mientras que el ingreso anual disponible aumento 9.5%. Asimismo, el tráfico aéreo aumento 3.98%. Toda la información relacionada con el PIB per cápita en México, es publicada por The Economist Intelligence Unit Ltd.

<sup>1</sup> Complementar con análisis de mercado de BAML. BAML, favor de actualizar tablas información y tablas a 2011.

La siguiente tabla muestra el PIB de México y el crecimiento de pasajeros transportados en aerolíneas nacionales, así como los múltiplos mediante los cuales el número total de pasajeros aumentó en relación al PIB. Basado en esta información el promedio del PIB era 2.52 del 2003 a 2009. Estas cifras demuestran una correlación entre el PIB de México y los pasajeros transportados por las aerolíneas en México; se observa como la demanda de transporte aéreo crece dos veces más rápido que el PIB.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Incremento anual de pasajeros	3.3%	6.3%	5.4%	7.1%	18.3%	2.2%	(12.2%)	(2.1%)	(1.3%)
Incremento anual del PIB	1.4%	4.0%	3.2%	5.2%	3.2%	1.5%	(6.1%)	5.5%	3.9%
Múltiplo	2.41	1.56	1.70	1.38	5.65	1.48	2.00	(0.38)	(0.38)

Fuente: Economist Intelligence Unit y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

#### 3.4.2.44 Geografía e infraestructura.

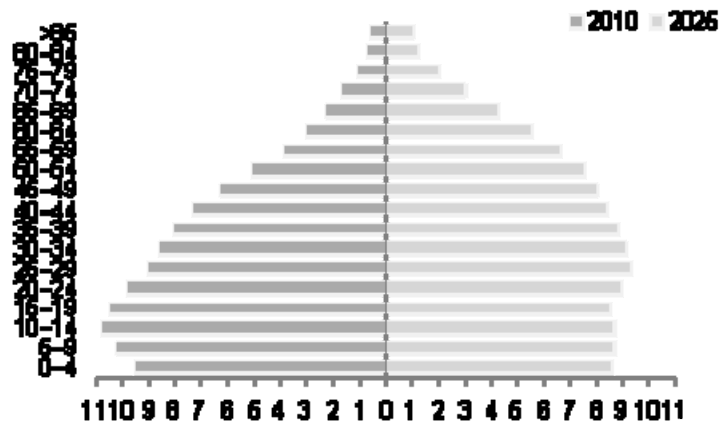
México posee un territorio total de casi dos millones de kilómetros cuadrados (772 mil millas), lo que lo convierte en el decimocuarto país más grande del mundo y el quinto país más grande de América, después de Canadá, Estados Unidos, Brasil y Argentina. El gran tamaño geográfico de México, las grandes distancias entre las principales ciudades de México, la ausencia de una infraestructura ferroviaria desarrollada y la topografía montañosa son todos factores que hacen de México un mercado atractivo para los viajes aéreos. La introducción de tarifas aéreas bajas para los vuelos nacionales en México ha reducido la barrera de costos para los viajes aéreos y ha creado un medio competitivo de transporte para un segmento más grande de la población.

El crecimiento del número de pasajeros aéreos en la última década, especialmente en 2007, ha alentado al Gobierno Mexicano a desarrollar nueva capacidad aeroportuaria a fin de dar cabida a la creciente demanda de vuelos aéreos. El Gobierno Mexicano pretende otorgar una serie de concesiones al sector privado para el desarrollo y construcción de tres aeropuertos comerciales totalmente nuevos en la Riviera Maya, el Mar de Cortés y Ensenada. De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012, el Gobierno Mexicano también pretende realizar obras de expansión en los 31 aeropuertos existentes en el país, incluyendo aquellos ubicados en las ciudades de Toluca, Puebla, Cancún, San José del Cabo, Loreto, Nuevo León, Monterrey, Guadalajara y Puerto Vallarta.

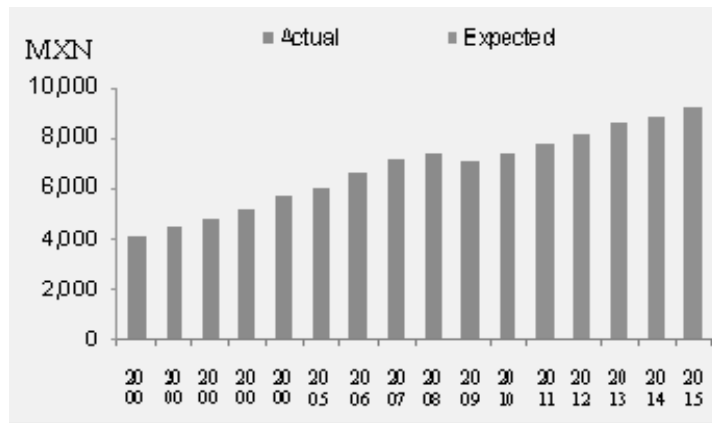
#### 3.4.2.45 Crecimiento de la población y urbanización.

Con una población de 112.3 millones de habitantes en 2010, México es el segundo país más poblado de América Latina, después de Brasil. De acuerdo con información publicada por el INEGI, la población de México ha crecido 8.7% de 103.3 millones en 2005 a 112.3 millones en 2010. En 2010, la población creció a una tasa de 1.1%. Durante 2010, aproximadamente el 37% de la población tenía entre 30 y 64 años, el rango de edad en el cual se realizan más vuelos. Además, aproximadamente el 47% de la población de México tiene menos de 25 años, reflejando el potencial de crecimiento de la industria de la aviación en México.

A continuación se muestra la población de México por edad e ingreso disponible al 31 de diciembre de 2010, así como la población esperada en 2014.



Fuente: CONAPO



Fuente: Economist Intelligence Unit

Un gran número de áreas urbanas en México ofrecen un atractivo mercado para el sector de las aerolíneas. México tiene 31 centros urbanos con una población de 500,000 habitantes o más, lo cual representa centros crecientes con alta demanda de tráfico aéreo. Interjet vuela a 15 de estos destinos y considera que existe demanda para volar a muchas otras de estas crecientes áreas urbanas. La siguiente tabla muestra las ciudades en México con una población de al menos 500,000 habitantes al 31 de diciembre de 2010.

<i>Ciudad</i>	<i>Habitantes (en miles)</i>	<i>Atendido por Interjet</i>	<i>Ciudad</i>	<i>Habitantes (en miles)</i>	<i>Atendido por Interjet</i>
México, Distrito Federal, Área Metropolitana y Toluca	21,000 (aprox.)	X	Acapulco	790	X
Villahermosa	2,239	X	Hermosillo	784	X
Tijuana	1,560	X	San Luis Potosí	773	
Puebla	1,540		Morelia	730	
Guadalajara	1,494	X	Saltillo	725	
León	1,437		Guadalupe	675	
Juárez	1,328	X	Cancún	660	
Zapopan	1,244		Torreón	640	
Monterrey	1,131	X	Tlaquepaque	608	
Mexicali	936		Reynosa	608	
			Durango	582	



La siguiente tabla muestra cierta información relacionada con las aeronaves A320 al 30 de junio de 2012:

<i>Año de Fabricación</i>	<i>Fecha de Entrega</i>	<i>Vencimiento de la Vigencia del Contrato de Arrendamiento</i>	<i>Antigüedad (en años)</i>
2000	Sep-05	Dic-20	11
2000	Oct-05	Feb-21	10
2000	Oct-05	Feb-21	10
2000	Oct-05	Mar-21	10
2000	Oct-05	Feb-21	10
2007	Jun-07	Jun-19	4
2007	Jun-07	Jun-19	3
2007	Oct-07	Oct-19	3
2007	Nov-07	Nov-19	3
2008	Jun-08	Jun-20	3
2008	Jun-08	Jun-20	3
2008	Dic-08	Dic-20	2
2008	Dic-08	Dic-20	2
2004	May-10	May-16	7
2008	Jun-10	Mar-14	2
2007	Oct-10	Oct-14	3
2007	Oct-10	Oct-15	4
2002	Oct-10	Oct-15	9
2007	Nov-10	Dic-16	4
2004	Nov-10	Mar-14	7
2002	Feb-11	Jun-14	9
2003	Feb-11	Jun-14	7
2010	Jun-11	Jun-21	1
2010	Jun-11	Jun-21	1
2010	Jul-11	Jul-21	1
1997	Jun-11	May-20	14
2011	Jun-11	Jun-23	1
2010	Jun-11	Jul-21	2
2010	Jun-11	Jun-16	2
2011	Jul-11	Jun-23	1
2005	Jul-11	Jun-17	7
2011	Nov-11	Nov-23	1
2011	Nov-11	Nov-23	1

Cada aeronave de la flota de A320 es propulsada por motores CFM 56-5B4, aunque con diferentes variantes dependiendo de su antigüedad (es decir, 5B4/P, 5B4/2P ó 5B4/3). Entre 2011 y 2013, Interjet pretende actualizar los 14 motores instalados en las primeras siete aeronaves a la versión más reciente disponible para mejorar el rendimiento de combustible y reducir los costos de mantenimiento. CFM International, una co-inversión entre General Electric Company y Sociéte Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Avion, llevará a cabo dicha actualización.

En todas sus aeronaves A320, Interjet cuenta con una configuración de clase única de media densidad de 150 plazas (es decir, 30 plazas menos que la configuración de densidad máxima recomendada para el A320), la cual ofrece a sus pasajeros aproximadamente 10% más de espacio entre cada fila de asientos en comparación con las demás aerolíneas. Interjet mantiene una de las proporciones más bajas de empleados por aeronave entre las aerolíneas mexicanas, con 4.4 miembros de tripulación por aeronave que, en general, consiste en un capitán y un oficial, tres sobrecargos y 6.3 técnicos de mantenimiento de línea por aeronave.

En octubre de 2005, Interjet firmó un contrato con Airbus para adquirir 10 aeronaves A320, las cuales fueron entregadas a Interjet en su totalidad. Interjet ha ejercido la opción para adquirir 10 aeronaves A320 adicionales, cuya entrega se programó entre noviembre de 2011 y noviembre de 2013, lo cual ha permitido a Interjet cumplir con su objetivo de crecimiento.

Al 30 de junio de 2012, la flota de A320 tenía una antigüedad promedio de 6.57 años, lo que la convierte en la segunda flota más joven de México y una de las más modernas a nivel mundial, de acuerdo con la DGAC. La flota relativamente joven de Interjet lleva a una mayor confiabilidad en el rendimiento, mayor eficiencia en el uso de combustible y menores costos de mantenimiento.

Al 30 de junio de 2012, Interjet arrendaba de diferentes arrendadoras 20 de sus aeronaves conforme a contratos de arrendamiento de operación de mediano a largo plazo, con una vigencia promedio restante de 81 meses. Arrendar las aeronaves le permite gran flexibilidad para cambiar la composición de su flota, si se considera que es en el mejor de sus intereses.

#### *3.4.2.48 Otros activos.*

##### *Centro de capacitación.*

Interjet cuenta con un centro de capacitación en instalaciones propias, equipado con un simulador FFS de vuelo A320 y un simulador fijo FTD A320, y cuenta con cuatro sistemas instructores autónomos del administrador de vuelos. Las operaciones se iniciaron en enero de 2011. Interjet espera que el centro de capacitación sea autofinanciable mediante ahorros en costos, al evitar los gastos asociados con el envío de pilotos a los Estados Unidos para recibir capacitación, así como la pérdida de productividad relacionada. De igual forma se espera que este centro de capacitación sea una fuente de ingresos prestando servicios de capacitación a otros operadores de A320 en México y el extranjero.

##### *Centro de mantenimiento.*

Interjet cuenta con un centro de mantenimiento para aeronaves modelo A320 y para las que tengan una base común a los A320, lo que le permite realizar el trabajo de mantenimiento mayor, tanto para las aeronaves registradas en México como en los Estados Unidos. Este Centro de mantenimiento está certificado por la DGAC y la FAA.

#### *3.4.2.49 Procedimientos judiciales, administrativos o arbitrales.*

En el curso normal del negocio de Interjet, Interjet forma parte de diversas acciones legales, que son consideradas típicas de la operación de su actividad comercial. Interjet considera que no está involucrada en litigios, reclamaciones o procedimientos arbitrales importantes, ya sea como parte actora o demandada, que puedan tener un efecto adverso importante en su negocio, situación financiera o resultados de sus operaciones.

#### *3.4.2.50 Acciones representativas del capital social.*

A continuación se describen, los eventos que han modificado el número y clases de acciones que componen el capital social de Interjet, así como cada aumento de capital realizado:

- (i) El día 9 de marzo de 2005, se constituyó Interjet, con un capital social fijo o mínimo de Ps. 10 millones, dividido en 10,000 acciones nominativas, con valor nominal de Ps. 1,000, cada una de ellas, integrantes de la Serie "I".
- (ii) Mediante Asamblea de Accionistas que se llevó a cabo en la fecha de constitución de Interjet, es decir, el 9 de marzo de 2005, los accionistas realizaron el pago de las 40,000 acciones integrantes de la Serie "II", con valor nominal de Ps. 1,000, cada una de ellas, representativas de la parte variable del capital social, que suscribieron en el acto de constitución de la sociedad; acciones que quedaron totalmente pagadas el día 8 de julio de 2005.

Como consecuencia de ello, el capital social de Interjet, toda vez que la parte mínima o fija ascendía a Ps. 10 millones, quedó en la suma de Ps. 50 millones, representado por 10,000 acciones de la Serie "I" y 40,000 acciones de la Serie "II".

- (iii) Mediante la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha primero de septiembre de 2005, se aprobó reformar la cláusula Sexta de los estatutos de Interjet, y como consecuencia de ello, las acciones que representan el capital social, son acciones sin expresión de valor nominal, y las acciones integrantes de la Serie "I", representativas de la parte mínima o fija del capital social, se convierten en acciones de la Clase "I", y las acciones integrantes de la Serie "II", representativas de la parte variable del capital social, se convierten en acciones de la Clase "II". Como consecuencia de ello, el capital social de Interjet, que asciende a la suma de Ps. 50 millones, queda representado por 10,000 acciones de la Clase "I" y 40,000 acciones de la Clase "II".
- (iv) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 18 de diciembre de 2005, se acordó aumentar el capital social en su parte variable en Ps. 14 millones, mediante la emisión de 14,000 acciones de la Clase "II", sin expresión de valor nominal, para que, sumado al ya existente de Ps. 40 millones, el capital social en su parte variable ascendiera a la cantidad de Ps. 54 millones; por lo que en consideración a que el capital mínimo fijo era la cantidad de Ps. 10 millones, representado por 10,000 acciones de la Clase "I", sin expresión de valor nominal, el capital social de Interjet, sumado, tanto fijo como la parte variable, quedó a partir del día 19 de enero de 2006, fecha en que fueron pagadas en su totalidad las acciones emitidas, en la cantidad de Ps. 64 millones; según consta en los asientos contables de Interjet, en los que se hace constar el pago de las referidas acciones suscritas con motivo del aumento de capital aprobado.
- (v) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 23 de diciembre de 2005, se acordó incrementar el capital social en su parte variable, en la suma de Ps. 30 millones, y emitir 30,000 acciones de la Clase "II", sin expresión de valor nominal; aumento que fue pagado en su totalidad, el día 29 de diciembre de 2005. De acuerdo a lo anterior, el capital social de Interjet, a partir del 19 de enero de 2006, fecha en que fueron pagadas en su totalidad las acciones suscritas con motivo del aumento del capital aprobado por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas del día 18 de diciembre de 2005, ascendió a la suma de Ps. 94 millones, correspondiendo a la parte variable, la suma de Ps. 84 millones de pesos, representado por 84,000 acciones de la Clase "II", y a la parte mínima o fija, la cantidad de Ps. 10 millones, representada por 10,000 acciones de la Clase "I", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (vi) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 31 de mayo de 2006, se acordó incrementar el capital social de Interjet en su parte variable, en la suma de Ps. 6 millones, y emitir 6,000 acciones de la Clase "II", sin expresión de valor nominal; aumento que fue pagado en su totalidad, en esa misma fecha. Como consecuencia del referido aumento, la parte variable del capital social quedó en la suma de Ps. 90 millones, y representada por 90,000 acciones de la Clase "II, sin expresión de valor nominal. Por lo que sumado a los Ps. 10 millones de la parte mínima o fija, representada por 10,000 acciones de la Clase "I", el capital social de Interjet, quedó en la suma de Ps. 100 millones.
- (vii) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 29 de agosto de 2006, se aprobó capitalizar las primas en colocación de acciones aprobadas en las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas, celebradas los días 23 de diciembre de 2005 y 31 de mayo de 2006, con lo cual, el capital social en su parte variable se incrementó con la suma de Ps. 528'230,000, equivalente a 528,230 acciones Clase "II", sin expresión de valor nominal, con lo cual el capital variable ascendió a la suma de Ps. 628'230,000, representado por 628,230 acciones Clase "II", sin expresión de valor nominal, que sumados al capital mínimo o fijo que era de Ps. 10 millones, representado por 10,000 acciones de la Clase "I", sin expresión de valor nominal, el capital social de Interjet, quedó en la suma de Ps. 638'230,000, representado por 638,230 acciones sin expresión de valor nominal.
- (viii) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 10 de diciembre de 2007, se aprobó la amortización de las pérdidas sufridas por la empresa hasta por la cantidad de Ps. 588'230,000, contra la parte variable del capital social en su parte variable, quedando dicha parte del capital social en la suma de Ps. 40 millones, por lo que sumado al capital social mínimo o fijo, que era de Ps. 10 millones, el capital social de Interjet, después de dicha amortización de pérdidas, quedó en Ps. 50 millones. En virtud de que la amortización se lleva a cabo sin disminuir en número de acciones en circulación y sin que hubiere lugar a reembolso alguno a los accionistas, el capital social suscrito y pagado de la sociedad, quedó representado por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I" y por 628,230 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "II".

- (ix) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 3 de abril de 2008, se aprobó aumentar el capital social, en su parte variable, por un monto de Ps. 250 millones, y se autorizó la emisión de 1'593,308 acciones sin expresión de valor nominal, Clase "II", por lo que el capital social en su parte variable ascendió a Ps. 290 millones, a partir del día 3 de abril de 2008, fecha en que quedaron pagadas en su totalidad las acciones suscritas con motivo del aumento de capital aprobado. Como consecuencia de ello, el capital social de Interjet, suscrito y pagado, a esa fecha, tomando en consideración que la parte mínima o fija era la cantidad de Ps.10 millones, ascendió a la suma de Ps. 300 millones, representado por 10,000 acciones Clase "I" y 2'221,538 acciones Clase "II".
- (x) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 25 de noviembre de 2008, se aprobó aumentar el capital social con la suma de Ps. 100 millones y se ordenó emitir. 2'500,000 acciones de la Clase "II". Asimismo, se aprobó absorber el 59.18% de las pérdidas acumuladas de operación de Interjet al 31 de octubre de 2008, es decir, la cantidad de Ps. 290 millones, mediante su aplicación a la parte variable del capital social, sin disminuir la parte mínima o fija del mismo. Absorción que se realizó sin disminuir el número de acciones y sin dar lugar a reembolso alguno a los accionistas. Como consecuencia de lo anterior, el capital social de Interjet, quedó en la suma de Ps. 110 millones, de los cuales correspondieron, Ps. 10 millones, al capital mínimo o fijo, representado por 10,000 acciones sin expresión de valor nominal, Clase "I", y Ps. 100 millones, a la parte variable del capital, representada por 4'721,538 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (xi) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 22 de diciembre de 2008, se aprobó aumentar el capital social en su parte variable con la cantidad de Ps. 293'445,000, emitiéndose 5'868,900 acciones de la Clase "II". Con motivo del aumento aprobado y autorizado, el capital de la sociedad en su parte variable, ascendió en dicha fecha, a la cantidad de Ps. 393'445,000, por lo que el capital social de Interjet, sumados los Ps. 10 millones, correspondientes al capital mínimo o fijo, ascendió a la cantidad de Ps. 403'445,000, representado por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I"; y 10'590,438 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (xii) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 22 de diciembre de 2008, a que se refiere el inciso anterior, se aprobó de manera posterior al aumento aprobado, absorber las pérdidas acumuladas al 30 de noviembre de 2008, hasta por la cantidad de Ps. 200'900,000, quedando en consecuencia reducida la parte variable del capital social a la cantidad de Ps. 192'545,000, por lo que sumados al capital mínimo o fijo, que era de Ps. 10 millones, el capital social de Interjet, quedó en la suma de Ps. 202'545,000, representado, en virtud de que la absorción se realizó sin disminuir el número de acciones y sin que hubiera lugar a reembolso alguno, por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I"; y 10'590,438 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (xiii) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 14 de diciembre de 2009, se aprobó aumentar el capital social en su parte variable, con la cantidad de Ps. 94'875,000, y emitir a 14'305,082 acciones de la Clase "II". En virtud de lo anterior, la parte variable del capital ascendió a la cantidad Ps. 287'420,000, por lo que sumado al capital mínimo o fijo, que era de Ps. 10 millones, el capital social de Interjet, quedó a partir de esa fecha, en la cantidad de Ps. 297'420,000, representado por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I"; y 24'895,520 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (xiv) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 28 de febrero de 2011, se aprobó aumentar el capital social en su parte variable, con la cantidad de Ps. 592'580,000, y emitir a 6'226,380 acciones de la Clase "II". En virtud de lo anterior, la parte variable del capital ascendió a la cantidad Ps. 880'000,000.00, por lo que sumado al capital mínimo o fijo, que era de Ps. 10 millones, el capital social de Interjet, quedó a partir de esa fecha, en la cantidad de Ps. 890'000,000.00, representado por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I"; y 31'121,900 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.
- (xv) Mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el pasado 3 de junio de 2011, se aprobó aumentar el capital social en su parte variable, por la cantidad de Ps. 10'000,00.00 y emitir 474,090 (cuatrocientos setenta y cuatro mil noventa) acciones, ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal. En virtud de lo anterior, la parte variable del capital social ascendió a la cantidad de Ps. 890'000,000.00, por lo

que sumado al capital mínimo fijo que era de Ps. 10,000,000.00, el capital social de Interjet quedó a partir de esa fecha, en la cantidad de \$900'000,000.00, representado por 10,000 acciones, sin expresión de valor nominal, Clase "I"; y 31'595,990 acciones de la Clase "II", todas ellas, sin expresión de valor nominal.

Como resultado de los acuerdos aprobados en la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas celebrada el 10 de junio de 2011, el capital social suscrito y pagado de Interjet ascenderá a la cantidad de Ps. 3,418,402,194.00 y estará representado hasta por 995,763,286 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de las cuales 833,513,286 representan la Serie "A" y 162,250,000 representan la Serie "B", todas ellas totalmente suscritas y pagadas.

Todas las acciones otorgan a sus propietarios los derechos que se confieren en los estatutos sociales, sin perjuicio de los derechos de minorías previstos en la ley aplicable y en los estatutos sociales.

#### 3.4.2.51 Dividendos.

La resolución que apruebe el monto y pago de dividendos de Interjet requiere el voto favorable de la mayoría de los accionistas de la Serie "A", generalmente con base en la recomendación del Consejo de Administración. Interjet no ha pagado dividendos en el pasado. Cualquier resolución relativa a la declaración o al pago de cualquier dividendo en el futuro dependerá de, entre otros, los siguientes factores:

- (i) Los resultados de operación, la situación financiera, los requerimientos de capital y los proyectos futuros;
- (ii) en la medida que Interjet reciba dividendos, anticipos y otros pagos de sus subsidiarias;
- (iii) Interjet cuente con efectivo disponible para realizar la distribución de dividendos, después de financiar sus necesidades de capital de trabajo, sus inversiones de capital y sus inversiones;
- (iv) en la medida que el pago de dividendos pueda estar exento de impuestos; y
- (v) en la medida en que los accionistas existentes de Interjet, en caso de que voten en el mismo sentido, deseen recibir dividendos.

De conformidad con la legislación mexicana, Interjet únicamente está autorizada a pagar dividendos con cargo a las utilidades retenidas arrojadas por los estados financieros que hayan sido previamente aprobados por sus accionistas, siempre y cuando no tenga pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores, haya incrementado su reserva legal del 5% de sus utilidades netas anuales hasta que el importe de dicha reserva sea igual al 20% del capital social, el pago de dividendos haya sido aprobado por los accionistas y los contratos de crédito permitan, en su caso, el pago de dividendos.

Por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, respectivamente, Interjet no ha pagado dividendos, ya que al 31 de diciembre de 2010, sus estados financieros reflejaron pérdidas acumuladas.

La intención respecto de pago de dividendos en el futuro es la de conservar el efectivo disponible para financiar el desarrollo y crecimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier política futura sobre el pago de dividendos será propuesta por el Consejo de Administración, debiendo considerar para ello, las condiciones que en ese momento imperen, tales como, los ingresos, situación financiera, necesidades de capital y proyectos para el futuro, así como las condiciones económicas, consecuencias fiscales y demás aspectos que el Consejo de Administración considere importantes.

### **3.4.3 Eventos Recientes**

#### **3.4.3.1 Adquisición de aviones Airbus A320 NEO.**

El 8 de noviembre de 2012, Interjet celebró con Airbus, un favorable convenio modificatorio al contrato de compraventa de aviones de fecha 18 de octubre de 2005. Dicho convenio modificatorio prevé, entre otras cosas, la compra en firme de 40 aeronaves Airbus A320 NEO, con entregas programadas entre el segundo semestre de 2018 y el segundo semestre de 2023. Los aviones A320 NEO incorporan la tecnología aeronáutica más avanzada y los mismos permitirán ahorrar 15% en consumo de combustible derivado de su mayor alcance y capacidad de carga. Con esta adquisición, Interjet sustituirá gradualmente la flota actual con aviones más eficientes, mejorará su rentabilidad operativa y mantendrá en niveles bajos la edad promedio de la flota. Las condiciones comerciales y financieras negociadas por Interjet con el fabricante, le permitirán acceder una variedad de fuentes de financiamiento para su adquisición, incluyendo sin limitar, financiamientos de exportación de agencias de crédito a la exportación (ECA's), financiamientos bancario comercial de largo plazo y sale and leaseback con arrendadores o financiamiento directo del fabricante, todas ellas en condiciones convenientes, las cuales le permitirán mejorar su perfil financiero. Asimismo y como parte de la misma operación antes mencionada, Interjet logró que Airbus redujera el precio de cada uno de los 6 aviones A320 que se recibirán entre noviembre de 2012 y noviembre de 2013, en un porcentaje aproximado de 10.89%, lo que le representará un importante beneficio directo.

#### **3.4.3.2 Alianza estratégica Payback.**

Interjet celebró con Payback, una empresa subsidiaria de American Express Co., una alianza estratégica para ampliar de forma importante su programa de viajero Club Interjet. El resultado de dicha alianza consiste en que los socios de Club Interjet tendrán acceso a los beneficios de un nuevo e innovador programa de lealtad denominado Payback, mismo que fue lanzado hace unos meses, y que a la fecha del presente Prospecto cuenta con más de 2.8 millones de suscriptores. Interjet y Payback ofrecen valor agregado a los clientes, y por medio de una plataforma digital de última generación, buscan tener la base de clientes más leal del país. Se estima que dicho programa tendrá más de 4 millones de suscriptores en los próximos seis meses, posicionándose así como el programa de lealtad más grande de México.

### 3.4.4 Información Financiera del Fideicomitente

La siguiente sección presenta un resumen de la información financiera consolidada histórica de los datos de operación para cada uno de los años especificados. Esta información coincide en su totalidad con la sección “1. INFORMACIÓN GENERAL—1.2 RESUMEN EJECUTIVO—1.2.4 Información Financiera Seleccionada del Fideicomitente”, así como con los estados financieros incluidos en este Prospecto, debiendo ser leída en conjunto con todos ellos.

El estado de resultados, el balance general y otros datos financieros por cada uno de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 de Interjet se han derivado de los estados financieros consolidados de Interjet, incluidos en este Prospecto, mismos que han sido auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), de conformidad con las NIF.

El estado de resultados, balance general y otros datos financieros por los semestres que terminaron el 30 de junio 2012 y 2011 de Interjet se han derivado de los estados financieros consolidados intermedios (no auditados) de Interjet, y han sido preparados de conformidad con las IFRS.

*La información financiera correspondiente a los periodos de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las NIF, las cuales difieren de las IFRS. De conformidad con las Disposiciones, a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías cotizadas en la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011 y, por lo tanto, el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 será parte del periodo cubierto por los primeros estados financieros anuales de Interjet preparados de conformidad con IFRS. La información financiera al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las IFRS.*

Con efectos a partir del primero de enero de 2008, las NIF no obligan a Interjet a reconocer los efectos de la inflación en México. Como consecuencia, la información financiera en este Prospecto por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011 2010 y 2009, se presenta en términos nominales.

<b>Datos Históricos del Estado de Resultados</b>	<b><u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u></b>		<b><u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u></b>		
	<b><u>2012</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
	<b>(Históricos en millones de Ps.)</b>		<b>(Históricos en millones de Ps.)</b>		
<b>Ingresos de operación:</b>					
Pasajeros	4,287.9	3,477.7	7,792.9	4,808.9	3,327.4
Ingresos por servicios complementarios (1)	154.6	121.5	271.6	140.6	125.2
Carga	27.2	20.3	46.1	38.8	20.5
Otros(2)	<u>84.4</u>	<u>39.4</u>	<u>108.4</u>	<u>122.1</u>	<u>141.8</u>
<b>Ingresos de operación totales</b>	<b>4,554.1</b>	<b>3,659.0</b>	<b>8,219.1</b>	<b>5,110.4</b>	<b>3,614.9</b>
<b>Gastos de operación:</b>					
Turbosina	1,679.7	1,203.5	2,795.4	1,379.8	976.7
Provisión de mantenimiento y condiciones de retorno	530.4	422.6	907.0	583.4	499.0
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	475.5	328.2	760.0	493.2	432.4
Sueldos, salarios y prestaciones tripulaciones	204.6	179.2	417.7	274.8	210.2
Seguros y servicio a pasajeros	54.8	49.6	112.9	83.1	70.4
Publicidad y Ventas	289.9	296.3	731.4	458.4	318.3
Administrativos y otros	262.6	226.7	601.8	385.5	321.0
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
Depreciación y amortización	<u>135.5</u>	<u>66.1</u>	<u>173.8</u>	<u>95.2</u>	<u>128.9</u>
<b>Gastos de operación totales</b>	<b>4,177.1</b>	<b>3,152.2</b>	<b>7,410.2</b>	<b>4,370.8</b>	<b>3,442.8</b>
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>377.0</b>	<b>506.8</b>	<b>808.9</b>	<b>739.6</b>	<b>172.1</b>
<b>Otros ingresos (gastos)</b>	0.0	0.0	80.5	(47.4)	101.8
<b>Resultado (costo) integral de financiamiento:</b>					
Ingresos por intereses	4.0	6.5	20.9	45.0	16.0
Gasto por intereses	(102.3)	(68.2)	(184.3)	(127.3)	(263.0)
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>(40.6)</u>	<u>(88.4)</u>	<u>88.3</u>	<u>(16.3)</u>	<u>17.8</u>
<b>Total del resultado (costo) integral de financiamiento</b>	<b>(138.9)</b>	<b>(150.2)</b>	<b>(75.0)</b>	<b>(98.7)</b>	<b>(229.2)</b>
<b>Utilidad antes de participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas e impuestos a la utilidad</b>	<b>238.2</b>	<b>356.6</b>	<b>814.4</b>	<b>593.6</b>	<b>44.7</b>
Participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas	0.0	0.0	0.0	0.0	(8.7)
Impuesto sobre la renta	<u>(71.4)</u>	<u>(112.1)</u>	<u>(87.7)</u>	<u>55.4</u>	<u>54.1</u>
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	<b>166.7</b>	<b>244.5</b>	<b>726.7</b>	<b>649.0</b>	<b>90.0</b>

(1) “Ingresos por servicios complementarios” incluye cuotas que cobra Interjet por: (i) pasajeros que cambian sus reservaciones en nuestros vuelos de itinerario; (ii) el equipaje de pasajeros que exceda los 25 kilogramos; (iii) la venta de seguros de viaje a pasajeros; y (iv) publicidad a bordo.

(2) “Otros” incluye cuotas que cobra Interjet por: (i) servicios de mantenimiento y reparación prestados a terceros en el centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca; y (ii) fletamento.

<i>Información del Balance</i>	<i>Bajo IFRS por el periodo que terminó al</i>			<i>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<i><u>30 de junio</u></i> <i><u>2012</u></i>	<i><u>31 de diciembre</u></i> <i><u>2011</u></i>	<i><u>01 de enero</u></i> <i><u>2011</u></i>	<i><u>2011</u></i>	<i><u>2010</u></i>	<i><u>2009</u></i>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>			<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		

**Balance**

Efectivo e inversiones temporales	606.2	705.2	534.3	705.2	534.3	549.2
Otros activos	4,115.9	3,434.7	2,423.6	3,741.7	2,748.3	2,013.3
Inventarios	108.6	84.8	44.8	84.8	44.8	49.4
Inmuebles	<u>7,239.9</u>	<u>6,849.7</u>	<u>3,715.7</u>	<u>6,562.3</u>	<u>3,412.0</u>	<u>3,548.6</u>
<b>Total Activo</b>	<b><u>12,070.7</u></b>	<b><u>11,074.4</u></b>	<b><u>6,718.4</u></b>	<b><u>11,094.0</u></b>	<b><u>6,739.4</u></b>	<b><u>6,160.5</u></b>
Proveedores	384.0	414.4	232.9	414.4	232.9	190.2
Otros pasivos	2,248.7	1,607.6	2,181.7	1,723.8	2,258.7	2,041.5
Pasivos a corto plazo	3,894.4	2,670.7	2,694.7	2,670.7	2,694.7	2,824.2
Pasivos a largo plazo	<u>2,954.5</u>	<u>3,994.2</u>	<u>642.4</u>	<u>3,994.2</u>	<u>642.4</u>	<u>800.1</u>
<b>Total Pasivo</b>	<b><u>9,481.5</u></b>	<b><u>8,686.9</u></b>	<b><u>5,751.6</u></b>	<b><u>8,803.1</u></b>	<b><u>5,828.7</u></b>	<b><u>5,856.0</u></b>
Total capital contable	<u>2,589.2</u>	<u>2,387.5</u>	<u>966.8</u>	<u>2,290.8</u>	<u>910.8</u>	<u>304.5</u>
<b>Total pasivo y capital contable</b>	<b><u>12,070.7</u></b>	<b><u>11,074.4</u></b>	<b><u>6,718.4</u></b>	<b><u>11,094.0</u></b>	<b><u>6,739.4</u></b>	<b><u>6,160.5</u></b>

<i>Otra información financiera</i>	<u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u>		<u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Margen de operación	8.3%	13.9%	9.8%	14.5%	4.8%
Margen neto	3.7%	6.7%	8.8%	12.7%	2.5%
Margen UAFIDA	11.3%	15.7%	12.9%	15.4%	10.9%
Margen UAFIDAR	23.2%	26.0%	24.0%	27.5%	24.3%
Efectivo neto proveniente de actividades de la operación	1,033.0	(833.0)	(35.4)	1,015.2	719.6
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(1,001.6)	48.9	(1,429.2)	(538.7)	(1,313.0)
Efectivo neto proveniente de actividades de financiamiento	(142.5)	684.0	1,635.5	(329.5)	492.7
<b>UAFIDA (2) (4)</b>	<b>512.5</b>	<b>572.9</b>	<b>1,063.2</b>	<b>787.5</b>	<b>394.0</b>
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
<b>UAFIDAR (3) (4)</b>	<b>1,056.6</b>	<b>953.0</b>	<b>1,973.3</b>	<b>1,404.8</b>	<b>880.1</b>

(1) El margen de operación representa la utilidad de operación dividida entre los ingresos de operación.

(2) El UAFIDA representa la utilidad neta más (i) la depreciación y amortización; (ii) el impuesto sobre la renta; y (iii) el resultado (costo) integral de financiamiento total.

(3) El UAFIDAR representa el UAFIDA más los gastos por renta de aeronaves y motores.

(4) El UAFIDA y el UAFIDAR se presentan como información complementaria, dado que Interjet cree que son indicadores útiles de su desempeño operativo y son de gran utilidad al comparar éste con el de otras compañías en la industria de las aerolíneas. Sin embargo, el UAFIDA y el UAFIDAR no deben ser considerados como un elemento aislado, como un sustituto para la utilidad neta preparada de conformidad con los PCGA estadounidenses o como una medida de nuestra rentabilidad. Adicionalmente, el cálculo del UAFIDA y el UAFIDAR puede no ser equiparable a otras medidas con títulos semejantes de otras compañías. La siguiente tabla ofrece una conciliación de (i) la utilidad neta vs. el UAFIDA y (ii) el UAFIDA vs. el UAFIDAR de Interjet para los periodos especificados.

<i>Conciliación entre UAFIDA y UAFIDAR</i>	<u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u>		<u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Utilidad neta	166.7	244.5	726.7	649.0	90.0
Depreciación y amortización	135.5	66.1	173.8	95.2	128.9
Impuestos	(71.4)	(112.1)	(87.7)	55.4	54.1
Resultado (costo) integral de financiamiento	(138.9)	(150.2)	(75.0)	(98.7)	(229.2)
<b>UAFIDA</b>	<b>512.5</b>	<b>572.9</b>	<b>1,063.2</b>	<b>787.5</b>	<b>394.0</b>
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
<b>UAFIDAR</b>	<b>1,056.6</b>	<b>953.0</b>	<b>1,973.3</b>	<b>1,404.8</b>	<b>880.1</b>

*Datos de operación.*

La siguiente tabla establece algunos de los datos operativos de Interjet para los periodos indicados:

<i>Datos Históricos de la operación</i>	<i>Por el semestre que terminó el 30 de junio de</i>		<i>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>				
Ingresos por pasajeros (en millones)	4,287.9	3,477.7	7,792.9	4,808.9	3,327.4
Ingresos por pasajeros /km (en millones) RPK	3,086	2,613	5,807	3,954	3,032
Asientos por km. disponibles (en millones) ASK	4,253	3,469	7,736	5,167	4,459
Factor de Ocupación (%)	72.6%	75.3%	75.1%	76.5%	68.0%
Factor de Ocupación para punto de equilibrio (%)	70.7%	68.3%	71.4%	69.6%	70.3%
Utilización de aeronave (Horas Vuelo programadas por día)	7.7	8.1	8.2	8.6	8.4
Tarifa promedio (en pesos y dólares)	1,272.5	1,199.8	1,215.4	1,201.0	1,067.9
Yield por pasajero/kilómetro(1)	138.9	133.1	134.2	121.6	109.8
Ingreso por pasajeros por asientos km. disponibles	100.8	100.3	100.7	93.1	74.6
RASK(1)	107.1	105.5	106.2	98.9	81.1
CASK (2)	98.2	90.9	95.8	84.6	77.2
Segmentos	31,151	25,804	57,213	35,636	31,718
Distancia promedio volada (kilómetros)	910	896	901	967	937
Número promedio de aeronaves en operación durante el periodo	30.8	24.2	30.6	15.9	14.4
Empleados con puestos equivalentes a tiempo completo al final del ejercicio/periodo	2,982	2,577	2,734	2,186	1,644
Litros de turbosina consumidos (en miles)	145,674	121,501	272,065	179,705	151,410
Porcentaje de ventas vía internet durante el periodo	67.7%	60.5%	63.8%	63.2%	60.5%
Pasajeros transportados por periodo (en miles)	3,369.6	2,898.7	6,411.7	4,004.1	3,115.9

(1) El RASK se calcula al dividir los ingresos de operación entre el índice ASK. El ASK representa el número total de asientos con los que cuenta una aerolínea multiplicado por el número de kilómetros que los asientos disponibles vuelan.

(2) El CASK es un costo unitario que se calcula al dividir los gastos de operación entre ASK.

### **3.4.5 Comentarios y Análisis de la administración sobre los resultados de operación de y situación financiera del Fideicomitente**

*El siguiente análisis debe leerse junto con estados financieros consolidados históricos de Interjet correspondientes a los ejercicios que concluyeron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, y por el trimestre que terminó el 31 de marzo de 2011 y 2010 que se incluyen en el presente Prospecto.*

*La información financiera correspondiente a los periodos de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las NIF, las cuales difieren de las IFRS. De conformidad con las Disposiciones, a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías cotizadas en la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011 y, por lo tanto, el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 será parte del periodo cubierto por los primeros estados financieros anuales de Interjet preparados de conformidad con IFRS. La información financiera al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las IFRS.*

*Cada una de los apartados “Resultados de Operación”, “Situación Financiera” y “Control Interno” se desarrollan conjuntamente a fin de otorgar al lector una mejor perspectiva del negocio, resultados y situación de Interjet.*

*Adicionalmente, esta sección incluye comentarios y un análisis de los resultados de Interjet correspondientes a los periodos de los seis meses terminados el 30 de junio de 2012 y 2011. De conformidad con las Disposiciones a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías cotizadas en la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS emitidas. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011. Las Disposiciones requieren que la información financiera intermedia publicada durante el año de adopción también sea presentada de conformidad con las IFRS. De esta forma los estados financieros consolidados intermedios condensados de Interjet al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, fueron preparados conforme a las IFRS.*

#### **3.4.5.1 General.**

Interjet es una aerolínea de alta eficiencia y bajo costo enfocada en ofrecer tarifas accesibles y proporcionar un servicio de alta calidad como un elemento clave para fortalecer la lealtad de sus clientes, atraer tránsito de pasajeros y consolidar su marca. Fue la aerolínea comercial que más pasajeros transportó en México, en los semestres que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, teniendo en las rutas en las que operaba durante dichos periodos un 34.4% y 34.9% de participación de mercado, respectivamente, de acuerdo con la información mensual publicada por la DGAC. Es la segunda aerolínea nacional con una participación en el mercado doméstico de aproximadamente 24.3% para el semestre terminado el 30 de junio de 2012 y 24.4% para el semestre terminado el 30 de junio de 2011, tomando como base el número total de pasajeros transportados en aerolíneas comerciales en México para dichos periodos, de acuerdo con la información mensual publicada por la DGAC.

Durante el primer semestre de 2012 Interjet operaba, en promedio, aproximadamente 171 vuelos diarios, a 31 destinos, en 40 rutas nacionales e internacionales de alta densidad, la mayoría de las cuales fueron operadas desde su base ubicada en los aeropuertos internacionales de la Ciudad de México y Toluca. Desde que comenzó operaciones en diciembre de 2005, Interjet ha evolucionado hasta convertirse en una importante aerolínea nacional, operando 33 aeronaves al 30 de junio de 2012, e incrementado su participación de mercado de aproximadamente 6.8% para el semestre que terminó el 31 de diciembre de 2006, a aproximadamente 24.3% para el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Durante estos años, superó importantes retos, como (i) la crisis económica global, (ii) el brote de influenza A-H1N1 que se presentó en México a mediados de 2009 y que afectó gravemente a la industria de las aerolíneas en México, y (iii) el alza en los precios de los combustibles durante 2007 y 2008, entre otros. No obstante de dichos retos, alcanzó, después de sólo cuatro años de operación, utilidades netas de Ps. 90.0 millones.

Interjet ofrece a sus pasajeros una atractiva propuesta de valor, consistente en un servicio de calidad superior a tarifas de aerolíneas de bajo costo muy competitivas. Cada una de sus aeronaves está equipada con sistemas de entretenimiento a bordo y baño exclusivo para mujeres. Los asientos forrados en piel, cuentan con aproximadamente, 10% más de espacio

entre cada fila, en comparación con la configuración típica de una aeronave A320 de la industria en México; asimismo, ofrece refrigerios y bebidas de cortesía en todos los vuelos y permite a sus pasajeros cambiar y transferir sus boletos a otros pasajeros por un costo administrativo nominal. Estas innovaciones, logradas a un costo marginal o sin costo alguno para Interjet, contribuyen a su atractiva propuesta de valor. En promedio, la flota de Interjet es la segunda más moderna de México, con un promedio de 6.57 años, de acuerdo a la información publicada por la DGAC, lo cual permite ofrecer un servicio de calidad superior, incrementar la confiabilidad, seguridad y reducir costos gracias a los avances de la tecnología aeronáutica.

Con base en los datos publicados por la DGAC, durante el periodo comprendido entre 2008 a 2011, el número de pasajeros que Interjet transportaba aumentó a una tasa compuesta de crecimiento anual aproximada del 28.6%, en comparación con el 21.2% para Grupo Aeroméxico, 18.8% para Volaris y el 31.2% para Vivaerobus. Asimismo, el promedio de la industria creció en el orden de 3.0% por el mismo periodo. Tomando en consideración únicamente las rutas en las que Interjet opera, en las cuales Grupo Aeroméxico es su competidor principal, la participación de mercado de Interjet en términos de tráfico pasajero comercial, promedió aproximadamente 34.4% por el semestre terminado el 30 de junio de 2012, en comparación con 38.4% de Grupo Aeroméxico, 16.1% de Volaris y 7.1% de VivaAerobus, de conformidad con información publicada por la DGAC.

#### 3.4.5.2 Eventos Recientes.

##### *Preparación y presentación de información financiera de acuerdo con las IFRS.*

De conformidad con las Disposiciones, a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías cotizadas en la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011 y, por lo tanto, el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 será parte del periodo cubierto por los primeros estados financieros anuales de Interjet preparados de conformidad con IFRS. La información financiera al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, incluida en el presente Prospecto ha sido elaborada de conformidad con las IFRS.

#### 3.4.5.3 Factores principales que afectan los resultados de las operaciones de Interjet.

##### *PIB per cápita e ingreso disponible.*

De conformidad con reportes de *Boston Consulting Group*, la demanda de los viajes aéreos crece en múltiplos del PIB. Además, la compra de los viajes aéreos es considerada, generalmente, una partida de gasto discrecional, solventada con recursos del ingreso disponible por hogar, los cuales están correlacionados con el crecimiento del PIB.

En 2007, el PIB per cápita y el ingreso disponible por hogar en México crecieron 3.3% y 1.3%, respectivamente. En 2008, el PIB per cápita y el ingreso disponible por hogar se incrementaron solamente por 0.4% y 3.6%, respectivamente. En 2009, México experimentó su declive más acentuado en décadas en el PIB per cápita y el ingreso disponible por hogar, como resultado de la crisis económica global. El PIB per cápita en dicho año se contrajo 7.6% y el ingreso disponible por hogar se vio reducido en 2.8%. La economía mexicana mostró signos de recuperación en 2010, incrementándose el PIB per cápita y el ingreso disponible por hogar en el orden de 3.0% y 3.6%, respectivamente durante dicho año. En 2011, México experimentó crecimientos en su economía incrementándose el PIB per cápita y el ingreso disponible por hogar en 3.94% y 9.5% respectivamente. Toda la información relacionada con el PIB en México, es publicada por *The Economist Intelligence Unit Limited*.

El número de pasajeros que viajaron en México en 2007, 2008 y 2009 generalmente siguió la misma tendencia que el PIB per cápita y el ingreso disponible anual por hogar en México. De acuerdo con información publicada por la DGAC, en 2007 el número total de pasajeros en el mercado nacional creció 23.4%. Este crecimiento se vio reducido en 2008 a 1.1%, y descendió 11.6% en 2009. En 2010, mientras la economía mexicana comenzó a recuperarse, el PIB per cápita se incrementó 3.0% y el ingreso disponible por hogar creció 3.6%, el volumen total de pasajeros aéreos en México disminuyó 2.3%, en parte debido a la suspensión de operaciones y solicitud de concurso mercantil por parte de Grupo Mexicana. En 2011, el volumen total de pasajeros decreció 1.3% mientras la economía mexicana continuó recuperándose, el PIB creció un 3.9%.

Interjet considera que el crecimiento del PIB y del ingreso disponible por hogar en México son factores clave para el crecimiento a mediano y largo plazo de la industria de la aviación y de sus ingresos por pasajes aéreos.

### *Precios de la turbosina.*

Las aerolíneas dependen en gran medida del uso de la turbosina, la cual representa el rubro independiente más importante dentro de los gastos de operación de Interjet. Por los seis meses terminados el 30 de junio de 2012 y 2011, el costo de la turbosina representaba el 39.3% y el 37.5%, respectivamente, de los gastos de operación de Interjet. Al 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, el costo de la turbosina representaba el 37.7%, 31.6% y 26.2% respectivamente, de los gastos de operación de Interjet.

En México, PEMEX, cuenta con un monopolio legal sobre la exploración, extracción, procesamiento, transporte y distribución de petróleo crudo y de productos refinados, tales como la turbosina. En la actualidad, las aerolíneas están impedidas para adquirir turbosina directamente de PEMEX. ASA, otra empresa paraestatal, posee un monopolio legal para distribuir la turbosina a los aeropuertos y cargarla a las aeronaves. La SHCP, dependencia del Poder Ejecutivo Federal, fija el precio de todos los bienes y servicios producidos por el Estado mexicano, entre otros, el precio de la turbosina con referencia al precio de este combustible en el sur de Estados Unidos, aplicando semanalmente cierta fórmula de cálculo que considera el costo del transporte y otros factores. México es autosuficiente en producción de turbosina pero la posibilidad de no tener acceso a la turbosina o el efecto de los precios que fije el mercado internacional pueden tener un sustancial efecto adverso en el negocio de Interjet, situación financiera y resultados de sus operaciones.

Los precios de la turbosina suministrada por ASA alcanzaron el nivel máximo histórico de Ps. 11.4 por litro, en julio de 2008, conforme a información publicada por la propia ASA. Para fines del tercer trimestre de 2008, el rápido incremento en los precios de la turbosina se vio vertiginosamente reemplazado por una marcada y repentina caída, propiciada por la crisis económica global. No obstante que los precios de la turbosina disminuyeron en 2009 y 2010, éstos se mantuvieron volátiles durante 2010, oscilando de un máximo de Ps. 8.8 por litro al 31 de diciembre de 2010, a un mínimo de Ps. 7.2 por litro al 8 de febrero de 2010, y cerrando en Ps. 8.8 al 31 de diciembre de 2010, conforme a información publicada por ASA. Al 30 de junio de 2012, el precio de la turbosina era de Ps. 9.9 por litro, en comparación de Ps. 11.34 por litro al 31 de agosto de 2012.

En la actualidad, Interjet no tiene contratada cobertura alguna para el incremento en el precio de la turbosina. Interjet se encuentra evaluando la posibilidad de implementar un programa para obtener una cobertura contra el incremento del precio de la turbosina en el corto o mediano plazo.

### *Competencia creciente y concurso mercantil de Grupo Mexicana.*

La industria mexicana de la aviación experimenta competencia entre las diferentes compañías de aviación con diversos modelos de negocio y niveles de atención al cliente. A finales de 2007, 15 aerolíneas competían en el mercado nacional de las aerolíneas mexicanas. Después de 2007, la industria se vio afectada sustancialmente por la crisis económica global, la recesión en México, el alza de los combustibles entre el tercer trimestre de 2007 y el segundo trimestre de 2008, la depreciación del peso en 50% entre el periodo de junio de 2008 a marzo de 2009 y el brote de influenza A-H1N1 en mayo de 2009. Como resultado, 10 aerolíneas abandonaron el negocio entre septiembre de 2007 y julio de 2009. Al 30 de junio de 2012, siete aerolíneas se mantenían en operación en México, incluyendo a Interjet.

En agosto de 2010, Grupo Mexicana, que poseía, aproximadamente 20% de participación de mercado a nivel nacional en México, en términos de pasajeros transportados de acuerdo con la DGAC de México, suspendió sus operaciones y, posteriormente, presentó una solicitud de concurso mercantil. De acuerdo con los datos publicados por la DGAC, la participación de mercado de Interjet creció de 13.9% inmediatamente antes de la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana en julio de 2010 a 24.8% en diciembre de 2010; la participación de Grupo Aeroméxico creció de 29.2% a 41.4%, en tanto que la de Volaris creció de 13.7% a 17.7% y la de VivaAerobus de 10.3% a 10.8%. En cada caso, con base en esta información, al 31 de diciembre de 2010, Interjet era la segunda aerolínea más grande de México en términos de participación de mercado a nivel nacional.

### *Financiamiento de aeronaves.*

Históricamente, Interjet ha dependido tanto de contratos de venta con obligación de arrendar como de préstamos bancarios para financiar la adquisición de sus aeronaves. Después de la solicitud de concurso mercantil de Grupo Mexicana, en agosto de 2010, los arrendadores de aeronaves y las compañías financieras demandan términos financieros y comerciales más estrictos sobre nuevos arrendamientos de operación y ventas sobre aeronaves y motores.

A1 30 de junio de 2012, Interjet ha celebrado 20 contratos de arrendamiento operativo de aeronaves, con diversos arrendadores. En caso de que se decida renovar los contratos actuales, es posible que las instituciones crediticias exijan términos financieros más estrictos. Interjet considera que los términos de esos acuerdos podrían verse afectados por la percepción de riesgo prevaleciente, provocada por la presentación de la solicitud de concurso mercantil de Grupo Mexicana.

Bajo los contratos de arrendamiento actuales, Interjet se encuentra obligada a regresar las aeronaves con cierto nivel de mantenimiento tal y como se establece en dichos contratos. En caso de que los equipos no cumplieran con dichas especificaciones a su retorno, sería necesario realizar ciertos pagos. Bajo las NIF, Interjet reconoce el gasto por los costos de retorno durante la vida del arrendamiento, al acercarse la terminación del mismo, cuando es probable que dichos costos vayan a ser incurridos y puedan ser estimados. Debido a que dichos contratos de arrendamiento de aeronaves, no se encuentran próximos a su fecha de expiración, históricamente no se ha reconocido dicho gasto ni constituido reservas asociadas a los costos de devolución de activos en arrendamiento. Bajo IFRS, y dependiendo de los términos de los mencionados contratos de arrendamiento, es necesario reconocer una reserva para reparaciones y mantenimientos durante la vida del arrendamiento.

De conformidad con los contratos de arrendamiento, Interjet ha realizado depósitos a sus arrendadores, y realizado pagos mensuales a cuentas de reserva de mantenimiento para garantizar costos futuros de mantenimiento y reparaciones de los equipos de vuelo.

#### *Crecimiento Poblacional.*

Con una población de 112.3 millones de habitantes en el 2010, México es el segundo país más grande de América Latina después de Brasil. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la población de México ha crecido un 8.7%, de 103.3 millones en 2005 a 112.3 millones en 2010. En 2010, la población creció a un ritmo del 1.1%, y aproximadamente un 37% de la población se encontraba entre los 30 y 64 años de edad, quienes son el grupo más susceptible a demandar servicios de transporte aéreo. En adición, más del 50% de la población de México es menor de 29 años, reflejando el potencial de crecimiento de la industria aeronáutica en México, y aproximadamente 47 millones de personas cuentan con un empleo, lo que Interjet considera provee una base significativa de tráfico aéreo. Asimismo, más del 50% de la población de México vive en la parte central del país y 75% de dicha población habita en centros urbanos, de los cuales 21 millones de habitantes viven en el área metropolitana de la Ciudad de México.

#### *Infraestructura y servicios aeroportuarios adecuados.*

México cuenta con una amplia red de aeropuertos en todo su territorio, ocupando el tercer lugar en aeropuertos en América, sólo detrás de los Estados Unidos y Brasil. Las ciudades y principales centros turísticos de México se ubican cerca de aeropuertos, muchos de los cuales ofrecen conexiones internacionales. Todos los principales aeropuertos en México son operados por la iniciativa privada, con excepción del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el cual se mantiene como el aeropuerto más grande en América Latina, atendiendo a cerca de 24 millones de pasajeros por año, de acuerdo con la DGAC. El Aeropuerto Internacional de Toluca es operado por un concesionario privado, el Gobierno Federal Mexicano y el Gobierno del Estado de México.

El rápido crecimiento en los volúmenes de pasajeros aéreos ha fomentado que el Gobierno Mexicano y los operadores aeroportuarios desarrollen nueva capacidad aeroportuaria para dar cabida a la demanda creciente. El Gobierno Mexicano pretende ampliar la infraestructura de la aviación mexicana a través de la construcción de tres aeropuertos comerciales totalmente nuevos en la Riviera Maya, el mar de Cortés y Ensenada. Asimismo, el Gobierno Mexicano pretende realizar inversiones para mejorar la infraestructura de 31 aeropuertos existentes, incluidos aquellos localizados en las ciudades de Toluca, Puebla, Cancún, San José del Cabo, Loreto, Nuevo León, Monterrey, Guadalajara y Puerto Vallarta. La inversión en la infraestructura aeroportuaria también forma parte del plan del Gobierno Mexicano para descentralizar las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Interjet considera que en la mayoría de los aeropuertos existen slots disponibles y que México cuenta con suficiente infraestructura aeroportuaria desarrollada para atender el tráfico incremental que prevé.

#### 3.4.5.4 Fuentes Internas y Externas de liquidez.

##### *Fuentes Internas*

Primordialmente, la fuente interna de liquidez de Interjet es el efectivo generado por sus operaciones.

##### *Fuentes Externas.*

Por lo que respecta a las fuentes externas de liquidez, Interjet ha recurrido a aportaciones de capital por parte de los accionistas de la sociedad, así como a contratos de compraventa con obligación de arrendar, para financiar sus aeronaves. Adicionalmente, se ha recurrido a la contratación de diversos financiamientos bancarios.

#### 3.4.5.5 Endeudamiento.

El nivel de endeudamiento de Interjet por los periodos que terminaron el 30 de junio de 2012, 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, así como la estacionalidad de los requerimientos de créditos y las líneas de crediticias disponibles, es el siguiente:

- Durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2008, se obtuvo un crédito de Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple por EUA\$50 millones de dólares. El saldo de dicho crédito al 31 de diciembre de 2011 era de Ps. 123.9 millones y al 30 de junio de 2012 era de Ps. 41.3 millones.
- Durante el ejercicio de 2011, el 12 de agosto se firmó un nuevo crédito con Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. por Ps. 292.9 millones de pesos. Al 31 de diciembre de 2011, el saldo era de Ps. 268.5 millones y al 30 de junio de 2012, era de Ps. 231.9 millones.
- En mayo de 2012 se firmó una línea de crédito con Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. por Ps. 660.8, de los cuales, Interjet ejerció Ps. 320.0 millones, el saldo al 30 de junio de 2012 era de Ps. 316.2 millones.
- El 14 de diciembre de 2011 se firmó un crédito con Inbursa por Ps. 294.0 millones pagadero en 60 meses. Al 30 de junio de 2012, el saldo era de Ps. 264.6 millones.
- El 28 de diciembre de 2011, se firmó un crédito con JP Morgan por EUA\$28.0 millones. El saldo al 30 de junio de 2012 era de EUA\$10.1 millones. Este crédito fue liquidado el 3 de julio de 2012.
- El 4 de octubre de 2010, una subsidiaria de Interjet realizó la apertura de un crédito simple con Banco Inbursa, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa por EUA\$8.0 millones, pagaderos mediante seis amortizaciones anuales de capital por EUA\$1.0 millones cada una y una mas de EUA\$2.0 millones con vencimiento el 4 de octubre de 2017. El saldo al 30 de junio de 2012 era de EUA\$7.0 millones.
- El 15 de diciembre de 2010, una subsidiaria de Interjet firmó un contrato de crédito con Citibank, N.A. por aproximadamente EUA\$48.5 millones, a corto plazo.
- El 29 de enero de 2010, una subsidiaria firmó un contrato con JP Morgan por un importe de EUA\$149.2 millones por pagar a corto plazo, el 31 de diciembre de 2011, firmó otro contrato de crédito por un importe de EUA\$5.0 millones a corto plazo y el 12 de junio de 2012 firmó un nuevo contrato de crédito por un importe de EUA\$37.0 millones a pagar en 48 días. El saldo al 30 de junio de 2012 era de EUA\$191.2 millones.
- Para la adquisición de los 4 aviones recibidos en 2011, en junio (1), julio (1) y en noviembre (2), una subsidiaria de Interjet firmó arrendamientos financieros garantizados con las agencias de crédito a la exportación (ECA's), el valor presente de esta obligación es de EUA\$126.8 millones.

#### 3.4.5.6 Políticas que rigen la tesorería de Interjet, así como las monedas en las que se mantiene el efectivo o las inversiones temporales.

A la fecha del presente Prospecto, Interjet considera que las principales políticas que rigen su tesorería, así como las monedas en que mantiene el efectivo o inversiones temporales son las siguientes:

### *Manejo de Efectivo y Recursos en General*

- Es responsabilidad de la Tesorería administrar, controlar y optimizar el ingreso y el gasto en forma eficiente.
- La Tesorería deberá asegurar el manejo de efectivo agrupado en las cuentas que le permitan realizar las operaciones de acuerdo a los principales rubros.
- La Tesorería operará sus cuentas indistintamente en Pesos y en Dólares, que son las únicas divisas disponibles dentro del Sistema Bancario Mexicano.
- Interjet dará prioridad al pago de proveedores en la moneda que corresponda a la cuenta de origen de la facturación.

Es responsabilidad de la Tesorería obtener los mejores tipos de cambio vigentes en el momento de cerrar cada transacción en moneda extranjera.

### *Control de Flujo de Caja y Programación de Pagos*

- El ingreso por ventas sólo podrá ser administrado por la Tesorería.
- La Tesorería deberá validar diariamente los ingresos derivados de las ventas contra los depósitos en las cuentas destinadas para estos efectos.
- Es responsabilidad de la Tesorería administrar el flujo de caja y establecer la programación de pagos apegados a la capacidad del mismo.

### *Control de Inversiones Excedentes*

- La tesorería tiene la facultad de invertir en productos de bajo riesgo los excedentes de efectivo de caja al final de cada día.
- Es responsabilidad de la Tesorería para todas las inversiones, recuperar el monto invertido más el interés neto generado después del plazo negociado.

### *Administración y Manejo de Riesgos*

- Es responsabilidad de la Tesorería identificar y obtener las mejores condiciones en la contratación de las distintas pólizas de seguro que amparan a la empresa.
- Todos los contratos de seguro de Interjet deben estar sujetos a concurso en cada renovación.
- La póliza de seguros que ampara la flota de aviones de Interjet, debe ser sometida a la aprobación del Comité Ejecutivo para su contratación final.
- Es responsabilidad de la Tesorería obtener las mejores condiciones en la contratación de las distintas fianzas requeridas para la operación.

Es responsabilidad de la Tesorería identificar las condiciones oportunas para contratar coberturas para proteger a la empresa contra la volatilidad en divisas y energéticos.

#### *3.4.5.7 Créditos o adeudos fiscales.*

Al 30 de junio de 2012, Interjet no tiene ningún crédito y/o adeudo fiscal.

#### 3.4.5.8 Inversiones relevantes en capital por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011.

Las principales inversiones de capital al 31 de diciembre de 2011, fueron la adquisición de 4 aeronaves nuevas modelo Airbus A320 con un costo aproximado de 45 millones de dólares por aeronave.

#### 3.4.5.9 Sistema de control interno.

Interjet tiene establecido un control interno con la finalidad de:

- Proteger sus activos.
- Contar con información confiable.
- Tener eficiencia operativa.
- Adhesión a políticas.

#### *Principios relativos a procedimientos*

- Normas y procedimientos escritos.
- Controles sobre cumplimiento.
- Sistemas de evaluación.
- División de fases de cada operación.
- Activos físicos segregados con acceso restringido.
- Formatos y /o Formularios adecuados.
- Archivos adecuados y seguros.
- Normas y procedimientos contables definidos.
- Medidas de seguridad.
- Medios de registro adecuados.
- Uso de cuentas de control.
- Informes eficientes.

#### *Principios relativos al personal*

- Calidad del personal.
- Capacitación y entrenamiento.
- Evaluación de actuación.
- Política de promociones y remuneraciones.
- Rotación de puestos.
- Seguros de fidelidad.

#### *3.4.5.10 Transacciones relevantes no registradas en el Balance General o Estado de Resultados.*

Al 30 de junio de 2012, Interjet considera que no tiene transacciones relevantes no registradas en los estados financieros.

#### *3.4.5.11 Instrumentos financieros derivados.*

En la actualidad, Interjet no tiene contratado ningún instrumento financiero derivado. A pesar de que actualmente no cuenta con coberturas frente a fluctuaciones en el tipo de cambio y el precio de la turbosina, Interjet se encuentra estudiando la posibilidad de implementar una política de cobertura para todo su negocio.

Como parte de su programa de administración de riesgos, Interjet analiza constantemente la utilización de instrumentos financieros, principalmente en la modalidad de opciones de combustible. Interjet no contrata ni emite instrumentos financieros con propósitos de especulación.

En caso de implementar un programa para obtener una cobertura a través de instrumentos financieros derivados con las características antes mencionadas, Interjet únicamente estaría expuesta a pérdidas crediticias en el caso de incumplimiento de la contraparte de este instrumento financiero, sin embargo, no se esperaría que alguna de las contrapartes incumpla con sus obligaciones.

#### *3.4.5.12 Presentación de la información financiera.*

Esta sección incluye comentarios y un análisis de los resultados de Interjet correspondientes a los periodos de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 preparados de conformidad con las NIF.

Adicionalmente, esta sección incluye comentarios y un análisis de los resultados de Interjet correspondientes a los periodos de los seis meses terminados el 30 de junio de 2012 y 2011. De conformidad con las Disposiciones a partir del año que termina el 31 de diciembre de 2012, las compañías cotizadas en la BMV deben preparar y presentar su información financiera de acuerdo con las IFRS. En consecuencia, los estados financieros consolidados que emitirá Interjet por el año que terminará el 31 de diciembre de 2012 serán sus primeros estados financieros anuales preparados conforme a las IFRS. La fecha de transición será el 1 de enero de 2011. Las Disposiciones requieren que la información financiera intermedia publicada durante el año de adopción también sea presentada de conformidad con la IFRS. De esta forma los estados financieros consolidados intermedios condensados de Interjet al 30 de junio de 2012 y por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2012 y 2011, fueron preparados conforme a las IFRS.

Una explicación de los efectos de la transición a IFRS en la situación financiera, desempeño financiero y flujos de efectivo de Interjet se explican en la Nota 21 a los estados financieros consolidados intermedios condensados.

Los resultados de los períodos intermedios no son necesariamente indicativos de los resultados del año completo.

<i>Datos Históricos del Estado de Resultados</i>	<i>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</i>		<i>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
<b>Ingresos de operación:</b>					
Pasajeros	4,287.9	3,477.7	7,792.9	4,808.9	3,327.4
Ingresos por servicios complementarios (1)	154.6	121.5	271.6	140.6	125.2
Carga	27.2	20.3	46.1	38.8	20.5
Otros(2)	<u>84.4</u>	<u>39.4</u>	<u>108.4</u>	<u>122.1</u>	<u>141.8</u>
<b>Ingresos de operación totales</b>	<b>4,554.1</b>	<b>3,659.0</b>	<b>8,219.1</b>	<b>5,110.4</b>	<b>3,614.9</b>
<b>Gastos de operación:</b>					
Turbosina	1,679.7	1,203.5	2,795.4	1,379.8	976.7
Provisión de mantenimiento y condiciones de retorno	530.4	422.6	907.0	583.4	499.0
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	475.5	328.2	760.0	493.2	432.4
Sueldos, salarios y prestaciones tripulaciones	204.6	179.2	417.7	274.8	210.2
Seguros y servicio a pasajeros	54.8	49.6	112.9	83.1	70.4
Publicidad y Ventas	289.9	296.3	731.4	458.4	318.3
Administrativos y otros	262.6	226.7	601.8	385.5	321.0
Gastos por renta	544.1	380.1	910.2	617.4	486.1
Depreciación y amortización	<u>135.5</u>	<u>66.1</u>	<u>173.8</u>	<u>95.2</u>	<u>128.9</u>
<b>Gastos de operación totales</b>	<b>4,177.1</b>	<b>3,152.2</b>	<b>7,410.2</b>	<b>4,370.8</b>	<b>3,442.8</b>
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>377.0</b>	<b>506.8</b>	<b>808.9</b>	<b>739.6</b>	<b>172.1</b>
<b>Otros ingresos (gastos)</b>	0.0	0.0	80.5	(47.4)	101.8
<b>Resultado (costo) integral de financiamiento:</b>					
Ingresos por intereses	4.0	6.5	20.9	45.0	16.0
Gasto por intereses	(102.3)	(68.2)	(184.3)	(127.3)	(263.0)
Ganancia (pérdida) cambiaria	(40.6)	(88.4)	88.3	(16.3)	17.8
<b>Total del resultado (costo) integral de financiamiento</b>	<b>(138.9)</b>	<b>(150.2)</b>	<b>(75.0)</b>	<b>(98.7)</b>	<b>(229.2)</b>
<b>Utilidad antes de participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas e impuestos a la utilidad</b>	<b>238.2</b>	<b>356.6</b>	<b>814.4</b>	<b>593.6</b>	<b>44.7</b>
Participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas	0.0	0.0	0.0	0.0	(8.7)
Impuesto sobre la renta	(71.4)	(112.1)	(87.7)	55.4	54.1
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	<b>166.7</b>	<b>244.5</b>	<b>726.7</b>	<b>649.0</b>	<b>90.0</b>

(1) "Ingresos por servicios complementarios" incluye cuotas que se cobran por: (i) pasajeros que cambian sus reservaciones en los vuelos de itinerario; (ii) el equipaje de pasajeros que exceda los 25 kilogramos y en algunos vuelos internacionales 50 kilogramos; (iii) la venta de seguros de viaje a pasajeros; y (iv) publicidad a bordo.

(2) "Otros" incluye cuotas que se cobran por: (i) servicios de mantenimiento y reparación prestados a terceros en el centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca; y (ii) de fletamento.

(3) Interjet calcula las ganancias por acción al dividir la utilidad neta entre el promedio ponderado de acciones en circulación previo a la oferta.

3.4.5.13 Resultados de operación por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, comparado con el semestre que terminó el 30 de junio de 2011.

La siguiente sección compara los resultados de operaciones de Interjet por el semestre concluido al 30 de junio de 2012 contra el concluido al 30 de junio de 2011, basado en información derivada de los estados de resultados temporales no auditados consolidados para dichos periodos, los cuales consolidan la adquisición de IAL al 1 de enero de 2010.

*Ingresos de Operación.*

Los ingresos de operación aumentaron 24.5%, de Ps. 3,659.0 millones por el semestre que terminó al 30 de junio de 2011 a Ps. 4,554.1 millones por el semestre que terminó al 30 de junio de 2012. Este incremento en los ingresos de operación se debió en gran medida a un incremento de 23.3% en los ingresos provenientes de los pasajeros, de Ps. 3,477.7 millones, por el semestre que terminó al 30 de junio de 2011 a Ps. 4,287.9 millones, por el semestre que terminó al 30 de junio de 2012.

	<u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>Variación (%)</u>
<u>Ingresos de operación</u>	<i>(cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>		
Pasajeros	4,287.9	3,477.7	23.3
Ingresos por servicios complementarios	154.6	121.5	27.2
Carga	27.2	20.3	33.7
Otros	<u>84.4</u>	<u>39.4</u>	114.2
Total de ingresos de operación	<b>4,554.1</b>	<b>3,659.0</b>	<b>24.5</b>

*Pasajeros.* Los ingresos provenientes de pasajeros aumentaron 23.3% de Ps. 3,477.7 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 4,287.9 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. El incremento se debió principalmente a (i) una mayor flota como resultado de las aeronaves adicionales que arrendó y/o adquirió; (ii) aun mayor número de pasajeros transportados de aproximadamente 2.9 millones de pasajeros por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a aproximadamente 3.4 millones de pasajeros por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012; (iii) incremento de 20.7% en el número de vuelos de 25,804 por el mismo periodo de 2011, en comparación con 31,151 por el mismo periodo de 2012; (iv) adicionalmente contribuyó el incremento en las tarifas promedio de Interjet, que pasaron de Ps. 1,199.8 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 1,272.5 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Durante este periodo el Factor de Ocupación decreció de 75.3% por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 72.6%, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012.

*Ingresos por servicios complementarios.* Los ingresos por servicios complementarios se incrementaron 27.2%, de Ps. 121.5 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 154.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente debido a (i) un aumento en el volumen de pasajeros del 16.3% al 30 de junio de 2012 en comparación con el mismo periodo del 2011; y (ii) un incremento en el monto de los cargos que son cobrados por cambios de boletos y exceso de equipaje de Ps. 98.1 millones, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 122.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012.

*Carga.* Los ingresos provenientes de carga se incrementaron en 33.7%, de Ps. 20.3 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 27.2 millones, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente por el incremento en las toneladas transportadas de 3,071.7 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 4,232.3 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, parcialmente compensado por un decremento en el precio promedio por kilogramo transportado

*Otros.* El rubro de otros ingresos de operación aumentó 114.2%, de Ps. 39.4 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 84.4 millones, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente debido a que en este periodo Interjet prestó servicios de mantenimiento y reparación a terceros en su centro de mantenimiento de Toluca.

### *Gastos de Operación.*

El modelo de negocio de Interjet consiste en mantener bajos gastos de operación a fin de ofrecer tarifas accesibles a sus pasajeros. Los componentes principales de los gastos de operación son los siguientes:

#### *Combustible.*

Los costos de combustible incluyen el costo de la turbosina y el costo de su carga a la aeronave. Interjet considera que el costo de combustible para las aeronaves es relativamente elevado en comparación con otras aerolíneas de bajo costo en los Estados Unidos y en Europa debido a que (i) los combustibles y lubricantes para aeronaves son sujetos de IVA en México; y (ii) el precio de la turbosina en México está regulado y la producción de petróleo y la distribución de combustibles comerciales está controlada por PEMEX, entidad paraestatal con el monopolio legal con respecto al petróleo en México. La distribución de turbosina en los aeropuertos es llevada a cabo por ASA, que también es una entidad propiedad del gobierno. En los aeropuertos internacionales el combustible es suministrado por la compañía World Fuel Services (San Antonio, Texas; Miami, Florida y Guatemala) en Cuba (La Habana) es suministrado por ECASA.

#### *Mantenimiento.*

Los gastos de mantenimiento consisten, principalmente en mantenimiento mayor y reparaciones, salarios y prestaciones del personal de mantenimiento, así como la compra de refacciones y materiales. El costo de salarios y la compra de refacciones y materiales incluyen los costos en los que se incurre por el trabajo llevado a cabo en las aeronaves, así como por el trabajo que realiza Interjet en aeronaves de terceros. Adicionalmente, con base en los IFRS a partir del primero de enero de 2011 se registra en resultados el monto de la provisión para la devolución de los aviones y reservas de mantenimiento arrendados con terceros

#### *Servicios de escala, tráfico y comunicaciones.*

Los servicios de escala, tráfico y comunicaciones consisten en los gastos por servicios terrestres, cuotas por aterrizaje en el aeropuerto, los cargos por rutas de navegación meteorología y comunicación. Esta partida del costo se ha mantenido razonablemente estable durante los últimos tres años sobre una base de costo por CASK, aunque éste tiende a fluctuar en términos absolutos.

#### *Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones).*

Los gastos por concepto de sueldos, salarios y prestaciones de Interjet incluyen los salarios y prestaciones de sus pilotos y miembros de tripulaciones de cabina. Este gasto de operación se ha incrementado con respecto al año pasado en proporción al ingreso de pilotos y miembros de tripulación adicionales que Interjet ha contratado para operar las nuevas aeronaves que se incorporaron en 2011.

#### *Seguros y servicios a pasajeros.*

Los costos de seguros y servicios a pasajeros incluyen los gastos relacionados con el seguro de las aeronaves y de los pasajeros, así como los servicios ofrecidos a los pasajeros, tales como servicio de refrigerios y bebidas y los costos en los que se incurre debido a demoras o cancelaciones de vuelos.

#### *Ventas y Publicidad.*

Los gastos de venta y publicidad consisten primordialmente, en los gastos incurridos respecto de (i) la renta de las oficinas centrales y de ventas, así como las del centro de atención telefónica, los salarios del personal que labora en el centro de atención telefónica y las oficinas de ventas, (ii) las comisiones derivadas de cargos en tarjetas de crédito y agencias de viajes, en relación con la venta de boletos, y (iii) la publicidad de los vuelos en diversos medios de comunicación, como televisión, radio y periódicos.

#### *Gastos de administración y tecnología.*

Los gastos de administración y tecnología consisten primordialmente en gastos con respecto a (i) gastos de nómina de personal de administración y operativo diferente de las tripulaciones; (ii) la adquisición o licencia de tecnologías de la información en equipos y software, y (iii) servicios externos de personal de seguridad.

### Gastos de renta.

Los gastos de renta incluyen pagos de renta, de conformidad con los contratos de arrendamiento operativo de motores y aeronaves con diversos arrendadores.

### Depreciación y Amortización.

La depreciación y amortización incluye, principalmente, la reducción en el valor del equipo de vuelo, terrestre y telecomunicaciones, ciertas partes y refacciones y mobiliario y equipo.

Los gastos de operación se incrementaron 32.5%, de Ps. 3,152.2 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 4,177.1 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Este incremento en los gastos de operación fue provocado en gran medida por un mayor nivel de gastos respecto a la turbosina, sueldos, salarios y prestaciones a tripulaciones y gastos de mantenimiento, como resultado de las aeronaves adicionales arrendadas y/o adquiridas y al incremento en el número de operaciones. Los gastos de operación con base en el costo por ASK se incrementaron 8.0% de Ps. 90.9 centavos por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 98.2 centavos por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente como resultado de un incremento en los precios promedio de la turbosina de Ps. 9.9 por litro por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 11.5, por litro por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. A continuación se presenta el desglose de los gastos de operación de Interjet y su variación por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 comparado con el mismo periodo de 2011:

	<b>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</b>						
	<b>2012</b>			<b>2011</b>			<b>Variación (%)</b>
	<b>Ps. (cifras históricas expresadas en millones)</b>	<b>% (1)</b>	<b>Ps. por ASK (2)</b>	<b>Ps. (cifras históricas expresadas en millones)</b>	<b>% (1)</b>	<b>Ps. por ASK (2)</b>	
<b>Gastos de operación</b>							
Combustible	1,679.7	40.2	39.5	1,203.5	38.2	34.7	39.6
Provisión de mantenimiento y condiciones de retorno	530.4	12.7	12.5	422.6	13.4	12.2	25.5
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	475.5	11.4	11.2	328.2	10.4	9.5	44.9
Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones)	204.6	4.9	4.8	179.2	5.7	5.2	14.2
Seguros y servicios a pasajeros	54.8	1.3	1.3	49.6	1.6	1.4	10.5
Publicidad y Ventas	289.9	6.9	6.8	296.3	9.4	8.5	(2.2)
Gastos de administración y tecnología	262.6	6.3	6.2	226.7	7.2	6.5	15.9
Gastos por renta	544.1	13.0	12.8	380.1	12.1	11.0	43.2
Depreciación y amortización	135.5	3.2	3.2	66.1	2.1	1.9	104.8
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>4,177.1</b>	<b>100.0</b>	<b>98.2</b>	<b>3,152.2</b>	<b>100.0</b>	<b>90.9</b>	<b>32.5</b>

(1) Como porcentaje de los gastos de operación totales.

(2) En centavos de peso.

**Combustible.** Los costos de combustible se incrementaron 39.6% de Ps. 1,203.5 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 1,679.7 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, lo que refleja (i) un incremento de 16.2% en el precio promedio del combustible que pagó la compañía, de un promedio de Ps. 9.9 por litro por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 11.5, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y (ii) un incremento en el número de aeronaves que operó Interjet de 24.2 al 30 de junio de 2011 a 30.8, al 30 de junio de 2012 y como resultado de un incremento en el número de vuelos que operó Interjet. El costo del combustible con base en el costo unitario por ASK se incrementó 13.8% para el mismo periodo, reflejando mayores precios promedio del combustible.

*Mantenimiento.* Los costos de mantenimiento se incrementaron 25.5%, de Ps. 422.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 530.4 millones, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, en gran medida como resultado de un incremento en el mantenimiento programado requerido para los fuselajes, motores y trenes de aterrizaje, mantenimiento a terceros; así como por mayores costos por mantenimiento como resultado del arrendamiento y/o adquisición de aeronaves adicionales en el segundo semestre de 2011. Los costos de mantenimiento se incrementaron en 2.5%, con base en el costo unitario por ASK por el mismo periodo, lo que refleja el mantenimiento adicional, provisto a la flota de Interjet de acuerdo con el plan de mantenimiento programado.

*Servicios de tránsito tráfico y comunicaciones.* Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones, se incrementaron 44.9%, de Ps. 328.2 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 475.5 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, como resultado de un incremento en el número de operaciones nacionales e internacionales de 25,804 operaciones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 31,151 operaciones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, originado principalmente por el incremento de aeronaves en la operación pasando de 24.2 al 30 de junio de 2011, a 30.8 al 30 de junio de 2012. Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones de Interjet con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo incrementaron de Ps. 9.5 centavos a Ps. 11.2 centavos del 30 de junio de 2011 al 30 de junio de 2012.

*Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones).* Los sueldos, salarios y prestaciones aumentaron 14.2% de Ps. 179.2 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 204.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Este incremento es atribuible a un aumento del 19.1% en el número promedio de empleados para ese periodo de 586 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 698 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012; como resultado de aeronaves adicionales que arrendo y/o adquirió Interjet, pasando de 28 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 33 por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Durante el mismo periodo, los costos relacionados con sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones) se disminuyeron en 7.7% con base en el costo unitario por ASK, debido a una mayor producción proporcional de ASK, comparado con el incremento nominal en sueldos, salarios y prestaciones.

*Seguros y servicios a pasajeros.* Los costos relacionados con seguros y servicios a pasajeros se incrementaron 10.5%, de Ps. 49.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps.54.8 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente como resultado de (i) un incremento en el volumen de pasajeros transportados, de 2.9 millones de pasajeros por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a 3.4 millones de pasajeros por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Los costos relacionados con los seguros y servicios a pasajeros se mantuvieron estables con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo.

*Ventas y publicidad.* Los gastos de venta y publicidad se disminuyeron 2.2%, de Ps. 296.3 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 289.9 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, debido principalmente a (i) la disminución de comisiones pagadas por cargos a tarjetas de crédito y agencias de viajes, parcialmente compensado por el incremento en los gastos de publicidad de Ps. 49.2 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 77.0 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012; y (ii) un incremento en los gastos de centro de atención telefónica y oficinas de ventas por nuevas aperturas tanto nacionales como internacionales de Ps. 97.9 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 117.5 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Los gastos de venta y publicidad disminuyeron en 20%, con base en costo unitario por ASK para el mismo periodo, reflejando principalmente una reducción en las comisiones pagadas a tarjetas de crédito y a las agencias de viajes.

*Gastos de administración y tecnología.* Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 15.9% de Ps. 226.7 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 262.6 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Este incremento fue principalmente resultado de aumentos salariales y gastos de tecnología por nuevos proyectos. Los gastos de administración y tecnología disminuyeron 4.6 % con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo, reflejando un mayor número de ASK del periodo, debido al incremento nominal de salarios.

*Gastos por renta.* Los gastos de renta aumentaron 43.2%, de Ps. 380.1 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 544.1 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente debido a que Interjet rento más aviones promedio por mes en comparación al mismo periodo del año anterior. Los gastos de renta de equipo de vuelo aumentaron 16.4% en base a ASK por el mismo periodo, reflejando precios de renta mayores y mayor promedio de aviones en renta por mes.

*Depreciación y amortización.* La depreciación y amortización se incrementó 104.8% de Ps. 66.1 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 135.5 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. Este aumento

resultó principalmente de una mayor depreciación como resultado de la adquisición de 2 aeronaves en el cuarto trimestre de 2010 y el primer trimestre de 2011, respectivamente.

Como porcentaje de los ingresos de operación de Interjet, los gastos de operación fueron 86.1 % por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011, comparado con 91.7% por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012. El CASK (excluyendo el costo del combustible) se incrementó de Ps. 56.2 centavos, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 58.7 centavos por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012.

#### *Utilidad de Operación.*

La utilidad de operación disminuyó 25.6%, de Ps. 506.8 millones por el semestre terminado el 30 de junio de 2011 a Ps. 377.0 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, lo que refleja un incremento del Ps. 895.1 millones en los ingresos de operación y un incremento de Ps. 1,024.8 millones en los gastos.

#### *Costo integral de financiamiento.*

El costo integral de financiamiento disminuyó 7.5%, de Ps. 150.2 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 138.9 millones, en gran medida como resultado de la disminución en el efecto del tipo de cambio de Ps. 88.4 millones a Ps. 40.6 millones, por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012.

#### *Impuesto sobre la renta.*

De conformidad con la legislación mexicana, Interjet está sujeta al ISR y al Impuesto Empresarial a Tasa Única o "IETU". La tasa de ISR por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y 2011 fue de 30.0%. La tasa de IETU por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y 2011 fue de 17.5%. En la legislación irlandesa, por lo que corresponde a las subsidiaria IAL, Interjet está sujeta al ISR a una tasa del 12.5% por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y 2011. Los impuestos incurridos para el semestre terminado al 30 de junio de 2012 fueron de 71.4 millones, comparados a los Ps.0.0 millones por el semestre terminado el 30 de junio de 2011.

#### *Utilidad Neta.*

La utilidad neta disminuyó en 58.5 %, de Ps. 401.8 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2011 a Ps. 166.7 millones por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, principalmente por las razones mencionadas anteriormente.

3.4.5.14 Resultados de operación por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, comparado con el año que terminó el 31 de diciembre de 2010.

La siguiente sección compara los resultados de operaciones de Interjet por el año concluido al 31 de diciembre de 2011 contra el concluido al 31 de diciembre de 2010, basado en información derivada de sus estados de resultados consolidados auditados para dichos periodos.

*Ingresos de operación.*

Los ingresos de operación aumentaron 60.8%, de Ps. 5,110.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 8,219.1 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Este incremento en los ingresos de operación se debió en gran medida a un incremento de 62.1% en los ingresos provenientes de los pasajeros, de Ps. 4,808.9 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 7,792.9 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011.

	<u>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u>		<u>Variación (%)</u>
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	
<u>Ingresos de operación</u>	<i>(cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>		
Pasajeros	7,792.9	4,808.9	62.1
Ingresos por servicios complementarios	271.6	140.6	93.3
Carga	46.1	38.8	18.8
Otros	<u>108.4</u>	<u>122.1</u>	(11.3)
Total de ingresos de operación	<b>8,219.1</b>	<b>5,110.4</b>	<b>60.8</b>

*Pasajeros.* Los ingresos provenientes de pasajeros aumentaron 62.1%, de Ps. 4,808.9 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 7,792.9 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. El incremento se debió principalmente a (i) una mayor flota como resultado de aeronaves adicionales que arrendó o adquirió; (ii) al mayor número de pasajeros transportados de aproximadamente 4.0 millones de pasajeros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a aproximadamente 6.4 millones de pasajeros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011; (iii) incremento de 60.5% en el número de vuelos de 35,636 por el mismo periodo de 2010, en comparación con 57,213 por el mismo periodo de 2011; (iv) así como a un incremento marginal en las tarifas promedio de Interjet, que pasaron de Ps. 1,201.0 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 1,215.4 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Durante este periodo el Factor de Ocupación de Interjet disminuyó ligeramente de 76.5% por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a 75.1%, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011.

*Ingresos por servicios complementarios.* Los ingresos por servicios complementarios se incrementaron 93.3%, de Ps. 140.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 271.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente debido a (i) un aumento en el volumen de pasajeros del 60.1%; y (ii) un incremento derivado del importe de los cargos que Interjet cobra por cambios de boletos y exceso de equipaje de Ps. 123.5 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 221.9 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011.

*Carga.* Los ingresos provenientes de carga se incrementaron en 18.8%, de Ps. 38.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 46.1 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente debido a un incremento en el precio promedio por kilo transportado de Ps. 5.9 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 6.1 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, así como por un incremento en las toneladas transportadas.

*Otros.* El rubro de otros ingresos de operación disminuyó 11.3%, de Ps. 122.1 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 108.4 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente debido a que en este periodo se prestaron menores servicios de mantenimiento y reparación a terceros en el centro de mantenimiento de Interjet en Toluca.

## Gastos de Operación

Los gastos de operación se incrementaron 69.5% de Ps. 4,370.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 7,410.2 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Este incremento en los gastos de operación fue provocado en gran medida por un mayor nivel de gastos respecto a la turbosina, sueldos, salarios y prestaciones a tripulaciones y gastos de mantenimiento, como resultado de las aeronaves adicionales arrendadas y de un incremento en el número de Horas Calzo. Los gastos de operación con base en el costo por ASK se incrementaron 13.2% de Ps. 84.6 centavos por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 95.8 centavos por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente como resultado de un incremento en los precios promedio de la turbosina de Ps. 7.7 por litro por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 10.3, por litro por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. A continuación se presenta el desglose de los gastos de operación de Interjet y su variación por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 comparado con el año que terminó el 31 de diciembre de 2011:

	<i>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>						
	<u>2011</u>			<u>2010</u>			<i>Variación (%)</i>
	<i>(Cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>	<i>% (1)</i>	<i>Ps. por ASK (2)</i>	<i>(Cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>	<i>% (1)</i>	<i>Ps. por ASK (2)</i>	
<b>Gastos de operación</b>							
Combustible	2,795.4	37.7	36.1	1,379.8	31.6	26.7	102.6
Mantenimiento	907.0	12.2	11.7	583.4	13.3	11.3	55.5
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	760.0	10.3	9.8	493.2	11.3	9.5	54.1
Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones)	417.7	5.6	5.4	274.8	6.3	5.3	52.0
Seguros y servicios a pasajeros	112.9	1.5	1.5	83.1	1.9	1.6	35.9
Publicidad y Ventas	731.4	9.9	9.5	458.4	10.5	8.9	59.6
Gastos de administración y tecnología	601.8	8.1	7.8	385.5	8.8	7.5	56.1
Gastos por renta	910.2	12.3	11.8	617.4	14.1	11.9	47.4
Depreciación y amortización	173.8	2.3	2.2	95.2	2.2	1.8	82.5
<b>Total de gastos de operación</b>	<b><u>7,410.2</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>95.8</u></b>	<b><u>4,370.8</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>84.6</u></b>	<b><u>69.5</u></b>

(1) Como porcentaje de los gastos de operación totales.

(2) En centavos de peso.

*Combustible.* Los costos de combustible se incrementaron 102.6% de Ps. 1,379.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 2,795.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, lo que refleja (i) un incremento de 33.8% en el precio promedio del combustible que pagó, de un promedio de Ps. 7.7 por litro por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 10.3 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011 y (ii) un incremento en el número de aeronaves que operó de 22 al 31 de diciembre de 2010 a 33 al 31 de diciembre de 2011 y como resultado de un incremento en el número de vuelos que operó. El costo del combustible con base en el costo unitario por ASK se incrementó 35.2% para el mismo periodo, reflejando mayores precios promedio del combustible.

*Mantenimiento.* Los costos de mantenimiento se incrementaron 55.5%, de Ps. 583.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 907.0 millones, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, en gran medida como

resultado de un incremento en el mantenimiento programado requerido para los fuselajes, motores y trenes de aterrizaje, así como por mayores costos por mantenimiento como resultado del arrendamiento y/o adquisición de 11 aeronaves adicionales. Los costos de mantenimiento se incrementaron en 3.5%, con base en el costo unitario por ASK por el mismo periodo, lo que refleja el mantenimiento adicional, provisto a la flota de Interjet de acuerdo con el plan de mantenimiento programado.

*Servicios de tránsito tráfico y comunicaciones.* Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones, se incrementaron 54.1%, de Ps. 493.2 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 760.0 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, como resultado de un incremento en el número de vuelos de 35,636 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a 57,213 vuelos por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, como resultado del aumento en operación de aeronaves, de 22 al 31 de diciembre de 2010 a 33 al 31 de diciembre del 2011. Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo incrementaron ligeramente de Ps. 9.5 centavos a Ps. 9.8 centavos del 31 de diciembre de 2010 al 31 de diciembre de 2011.

*Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones).* Los sueldos, salarios y prestaciones aumentaron 52.0% de Ps. 274.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 417.7 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Este incremento es atribuible, en gran medida, a un aumento del 34.1% en el número promedio de empleados para ese periodo de 507 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a 680 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011; como resultado de aeronaves adicionales que fueron arrendadas y/o adquiridas, pasando de 22 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a 33 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Durante el mismo periodo, los costos relacionados con sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones) aumentaron ligeramente en 1.9% con base en el costo unitario por ASK, debido al incremento nominal en sueldos, salarios y prestaciones.

*Seguros y servicios a pasajeros.* Los costos relacionados con seguros y servicios a pasajeros se incrementaron 35.9%, de Ps. 83.1 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps.112.9 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente como resultado de (i) un incremento en el volumen de pasajeros transportados, de 4.0 millones de pasajeros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a 6.4 millones de pasajeros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011 como resultado de las aeronaves adicionales que arrendó y/o adquirió, pasando de 22 aeronaves por al 31 de diciembre de 2010 a 33 aeronaves al 31 de diciembre de 2011. Los costos relacionados con los seguros y servicios a pasajeros disminuyeron en 6.3% con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo debido al incremento de ASK's del periodo.

*Ventas y publicidad.* Los gastos de venta y publicidad se incrementaron 59.6%, de Ps. 458.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 731.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente debido a un incremento en (i) las comisiones pagadas por cargos a tarjetas de crédito y a las agencias de viajes, de Ps. 200.2 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 336.3 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011; (ii) un incremento en los gastos de publicidad de Ps. 116.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 174.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011 y (iii) un incremento en los gastos de centro de atención telefónica y oficinas de ventas de Ps. 141.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 220.6 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Los gastos de venta y publicidad aumentaron 6.6%, con base en costo unitario por ASK para el mismo periodo, reflejando principalmente la estrategia publicitaria de Interjet para promocionar los diferentes destinos nacionales e internacionales.

*Gastos de administración y tecnología.* Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 56.1% de Ps. 385.5 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 601.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Este incremento fue principalmente resultado de aumentos salariales y gastos de tecnología por nuevos proyectos. Los gastos de administración y tecnología aumentaron 4.0 % con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo, reflejando un mayor número de ASK del periodo, debido al incremento nominal en salarios.

*Gastos por renta.* Los gastos de renta aumentaron 47.4%, de Ps. 617.4 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 910.2 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente debido a que Interjet rentaba más aeronaves en comparación al mismo periodo del año anterior. Los gastos de renta de equipo de vuelo disminuyeron 0.8 % en base a ASK por el mismo periodo, reflejando mayor costo de renta por aviones adicionales.

*Depreciación y amortización.* La depreciación y amortización se incrementó 82.5% de Ps. 95.2 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 173.8 millones por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. Este aumento resultó principalmente de una mayor depreciación como resultado de la adquisición de una aeronave en el cuarto trimestre de 2010 y otra en el primer trimestre de 2011.

Como porcentaje de los ingresos de operación de Interjet, los gastos de operación fueron 85.5% por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, comparado con 90.2% por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011. El CASK (excluyendo el costo del combustible) se incrementó de Ps. 57.9 centavos, por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 59.7 centavos por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011.

#### *Utilidad de operación.*

El resultado de operación se incrementó 9.4%, de Ps. 739.6 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 808.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, lo que refleja un incremento de Ps. 3,108.7 millones en los ingresos de operación y un incremento de Ps. 3,039.4 millones en los gastos de operación.

#### *Costo integral de financiamiento.*

El costo integral de financiamiento se disminuyó 24.0%, de Ps. 98.7 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010 a Ps. 75.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, en gran medida como resultado de un decremento de Ps. 104.6 millones en el gasto por fluctuación cambiaria, de Ps. 16.3 millones de pérdida cambiaria a Ps. 88.3 millones de utilidad en el tipo de cambio en el 2011 por la conversión de Dólares a Pesos, de activos monetarios diferidos denominados en Dólares (tales como depósitos en garantía y la constitución de reservas para el pago del mantenimiento de las aeronaves), lo que se compensó parcialmente con las obligaciones monetarias pagaderas en dólares (principalmente rentas de aeronaves) que fueron convertidas a pesos bajo el tipo de cambio aplicable.

#### *Impuestos sobre la renta.*

De conformidad con la legislación mexicana Interjet está sujeta al ISR y al Impuesto Empresarial a Tasa Única o "IETU". La tasa de ISR en 2010 y 2011 fue de 30.0%. La tasa de IETU en 2010 y 2011 fue de 17.5%. En la legislación Irlandesa, por lo que corresponde a la subsidiaria IAL Interjet está sujeta al ISR a una tasa del 12.5% en 2010 y 2011.

#### *Utilidad neta.*

La utilidad neta se incrementó 12.0%, de Ps. 649.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, a Ps. 726.7 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, principalmente por las razones mencionadas anteriormente.

3.4.5.15 Resultados de operación por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, comparado con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009.

La siguiente sección compara los resultados de operaciones por el año concluido el 31 de diciembre de 2010 en relación con el año concluido el 31 de diciembre de 2009, basada en la información derivada de los estados de resultados históricos auditados para dichos años.

*Ingresos de operación.*

Los ingresos de operación aumentaron 41.4%, de Ps. 3,614.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 5,110.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Este incremento en los ingresos de operación se debió en gran medida a un incremento de 44.5% en los ingresos provenientes de los pasajeros, de Ps. 3,327.4 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 4,808.9 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

	<u>Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre</u>		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>Variación (%)</u>
<u>Ingresos de operación</u>	<i>(cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>		
Pasajeros	4,808.9	3,327.4	44.5
Ingresos por servicios complementarios	140.6	125.2	12.3
Carga	38.8	20.5	89.7
Otros	<u>122.1</u>	<u>141.8</u>	(13.9)
Total de ingresos de operación	<b>5,110.4</b>	<b>3,614.9</b>	<b>41.4</b>

*Pasajeros.* Los ingresos provenientes de pasajeros aumentaron 44.5%, de Ps. 3,327.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 4,808.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. El incremento se debió principalmente a (i) una mayor flota en virtud de las siete aeronaves adicionales que renta, (ii) un mayor número de pasajeros transportados de aproximadamente 3.1 millones de pasajeros por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a aproximadamente 4.0 millones de pasajeros por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; (iii) incremento en el número de vuelos de 12.4%, de 31,718 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 35,636, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, lo que tuvo como resultado mayores volúmenes de pasajeros; y (iv) un incremento en las tarifas promedio de Interjet, que pasaron de Ps. 1,067.9, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 1,201.0 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Durante este periodo el Factor de Ocupación de Interjet se incrementó de 68.0% por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 76.5%, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

*Ingresos por servicios complementarios.* Los ingresos por servicios complementarios se incrementaron 12.3%, de Ps. 125.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 140.6 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente debido a (i) un aumento en el volumen de pasajeros de 3.1 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 4.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; y (ii) un incremento derivado del importe de los cargos que cobra Interjet por cambios de boletos y exceso de equipaje de Ps. 97.2 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 123.5 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

*Carga.* Los ingresos provenientes de carga se incrementaron en 89.7%, de Ps. 20.5 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 38.8 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente debido a un incremento del 97.6% en el volumen de carga que se transporta en las rutas de Interjet, de 3,330 toneladas por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 6,579 toneladas por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Este incremento en el volumen de carga se generó principalmente por una mayor actividad en las rutas a Tijuana y Cancún.

*Otros.* El rubro de otros ingresos de operación disminuyó 13.9%, de Ps. 141.8 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 122.1 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente debido a

una disminución en (i) los honorarios que Interjet cobra por servicios de mantenimiento y reparación prestados a terceros en su centro de mantenimiento de Toluca de Ps. 25.0 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 10.5 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; y (ii) los ingresos derivados de servicios de fletamento de aeronaves de Ps. 17.2 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 12.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

#### Gastos de Operación

Los gastos de operación se incrementaron 27.0 %, de Ps. 3,442.8 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 4,370.8 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Este incremento en los gastos de operación fue provocado en gran medida por un mayor nivel de gastos respecto a la turbosina, sueldos, salarios y prestaciones a tripulaciones y gastos de mantenimiento, como resultado de las aeronaves adicionales arrendadas y de un incremento en el número de Horas Vuelo. Los gastos de operación con base en el costo por ASK se incrementaron 9.6% de 77.2 Ps. centavos por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 84.6 Ps. centavos por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente como resultado de un incremento en los precios promedio de la turbosina de Ps. 6.5 por litro por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 7.7 por litro por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. A continuación se presenta el desglose de los gastos de operación y su variación por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010 comparado con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009:

Gastos de operación	<i>Para el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</i>						
	<i>2010</i>			<i>2009</i>			<i>Variación (%)</i>
	<i>(cifras históricas expresadas en millones de Ps.)</i>	<i>% (1)</i>	<i>Ps. por ASK (2)</i>	<i>(cifras históricas expresadas en millones Ps.)</i>	<i>% (1)</i>	<i>Ps. por ASK (2)</i>	
Combustible	1,379.8	31.6	26.7	976.7	28.4	21.9	41.3
Provisión de mantenimiento y condiciones de retorno	583.4	13.3	11.3	499.0	14.5	11.2	16.9
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	493.2	11.3	9.5	432.4	12.6	9.7	14.1
Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones)	274.8	6.3	5.3	210.2	6.1	4.7	30.8
Seguros y servicios a pasajeros	83.1	1.9	1.6	70.4	2.0	1.6	18.0
Publicidad y Ventas	458.4	10.5	8.9	318.3	9.2	7.1	44.0
Gastos de administración y tecnología	385.5	8.8	7.5	321.0	9.3	7.2	20.1
Gastos por renta	617.4	14.1	11.9	486.1	14.1	10.9	27.0
Depreciación y amortización	<u>95.2</u>	<u>2.2</u>	<u>1.8</u>	<u>128.9</u>	<u>3.7</u>	<u>2.9</u>	<u>(26.1)</u>
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>4,370.8</b>	<b><u>100.0</u></b>	<b>84.6</b>	<b>3,442.8</b>	<b><u>100.0</u></b>	<b>77.2</b>	<b><u>27.0</u></b>

(1) Como porcentaje de los gastos de operación totales.

(2) En centavos de peso.

*Combustible.* Los costos de combustible se incrementaron 41.3% de Ps. 976.7 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 1,379.8 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, lo que refleja (i) un incremento de 18.5% en el precio promedio del combustible pagado, de un promedio de Ps. 6.5 por litro por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 7.7, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010 y (ii) un incremento en el número de aeronaves que opera de 15 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 22 en el 2010 y como resultado un incremento en el número de vuelos que opera. El costo del combustible con base en el costo unitario por ASK se incrementó 21.9% para el mismo periodo, reflejando mayores precios promedio del combustible.

*Mantenimiento.* Los costos de mantenimiento se incrementaron 16.9%, de Ps. 499.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 583.4 millones, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, en gran medida

como resultado de un incremento en el mantenimiento programado requerido para sus fuselajes, motores y trenes de aterrizaje, así como por mayores costos por mantenimiento como resultado del arrendamiento de siete aeronaves adicionales que arrenda en el 2010. Los costos de mantenimiento aumentaron en 0.9%, con base en el costo unitario por ASK por el mismo periodo, lo que refleja el mantenimiento adicional proporcional en el 2010, comparado al incremento en costos de mantenimiento provisto a su flota de acuerdo con el plan de mantenimiento programado.

*Servicios de tránsito tráfico y comunicaciones.* Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones, se incrementaron 14.1%, de Ps. 432.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 493.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, por el incremento en el número de vuelos por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, de 31,718 a 35,636 vuelos por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, como resultado del arrendamiento de siete aeronaves adicionales en 2010. Los servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones de Interjet, con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo se disminuyeron ligeramente.

*Sueldos, salarios y prestaciones (tripulaciones).* Los sueldos, salarios y prestaciones aumentaron 30.8% de Ps. 210.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 274.8 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Este incremento es atribuible, en gran medida, a un aumento del 33.0% en el número promedio de (i) empleados para ese periodo de 1,644 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, a 2,186 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; y (ii) las aeronaves que arrenda Interjet, pasando de 15 durante por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 22 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Durante el mismo periodo, los costos relacionados con sueldos, salarios y prestaciones de Interjet (tripulaciones) se incrementaron 12.8% con base en el costo unitario por ASK, lo que refleja las tripulaciones adicionales contratadas, capacitadas y asignadas como personal de vuelo, previamente al arrendamiento de las siete aeronaves.

*Seguros y servicios a pasajeros.* Los costos relacionados con seguros y servicios a pasajeros se incrementaron 18.0%, de Ps. 70.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 83.1 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente como resultado de (i) un incremento en el volumen de pasajeros transportados, de 3.1 millones de pasajeros por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a 4.0 millones de pasajeros por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; y (ii) las aeronaves adicionales rentadas pasando de 15 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, a 22 por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Los costos relacionados con los seguros y servicios a pasajeros no tuvieron cambio con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo.

*Ventas y publicidad.* Los gastos de venta y publicidad se incrementaron 44.0%, de Ps. 318.3 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 458.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente debido a un incremento en (i) las comisiones pagadas por cargos a tarjetas de crédito y a las agencias de viajes, de Ps. 120.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, a Ps. 200.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010; y (ii) un incremento en los gastos de publicidad de Interjet en relación con la Copa Mundial de la FIFA 2010, de Ps. 84.1 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 116.6 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Los gastos de venta y publicidad aumentaron 25.4%, con base en costo unitario por ASK para el mismo periodo, reflejando principalmente la estrategia publicitaria de Interjet.

*Gastos de administración y tecnología.* Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 20.1% de Ps. 321.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 385.5 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010. Este incremento fue principalmente resultado de aumentos salariales. Los gastos de administración y demás se incrementaron 4.2% con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo.

*Gastos por renta.* Los gastos de renta aumentaron 27.0%, de Ps. 486.1 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 617.4 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente como resultado de la reformulación de los estados financieros de 2010 originado por la adquisición de IAL. Los gastos de renta aumentaron 9.2 % con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo reflejando el correspondiente incremento en ASK de 2010.

*Depreciación y amortización.* La depreciación y amortización disminuyó 26.1 % de Ps. 128.9 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 95.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente como resultado de la reformulación de los estados financieros de 2009 y 2010 originado por la adquisición de IAL. El gasto de depreciación disminuyó 37.9 % con base en el costo unitario por ASK para el mismo periodo reflejando el correspondiente incremento en ASK de 2010. Como porcentaje de los ingresos de operación, los gastos de operación fueron 95.2 % por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, comparado con 85.5% por el ejercicio que terminó

31 de diciembre de 2010. El CASK (excluyendo el costo del combustible) disminuyó de Ps. 55.3 centavos, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 57.9 centavos por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

#### *Utilidad de operación.*

El resultado de operación se incrementó 329.8 %, de Ps. 172.1 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, a Ps. 739.6 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, lo que refleja un incremento de Ps. 1,495.5 millones en los ingresos de operación y un incremento de Ps. 928.0 millones en los gastos de operación.

#### *Costo integral de financiamiento.*

El costo integral de financiamiento disminuyó 56.9 %, de Ps. 229.2 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 98.7 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, en gran medida como resultado de un decremento en los gastos por intereses en el orden de Ps. 263.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 127.3 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010.

#### *Impuestos sobre la renta.*

En la legislación mexicana Interjet está sujeto al Impuesto sobre la Renta o “ISR” y al Impuesto Empresarial a Tasa Única o “IETU”. La tasa de ISR en 2009 y 2010 fue de 28.0% y 30.0%, respectivamente. La tasa de IETU en 2009 y 2010 fue de 17.0% y 17.5%, respectivamente. En la legislación irlandesa, por lo que corresponde a su subsidiaria IAL está sujeto al ISR a una tasa del 12.5% en 2009 y 2010.

#### *Utilidad neta.*

La utilidad neta se incrementó 621.2 %, de Ps. 90.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, a Ps. 649.0 millones por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente por las razones mencionadas anteriormente.

#### *Liquidez y recursos de capital.*

La principal fuente de liquidez de Interjet es el efectivo generado por sus operaciones. Además, en el pasado se ha recurrido a aportaciones de capital de los accionistas controladores, créditos bancarios así como a contratos de venta con obligación de arrendar para financiar las aeronaves. Interjet considera que después de tomar en cuenta el efectivo esperado que se generará por las operaciones y los ingresos que se obtendrán de este Prospecto, Interjet cuenta con suficiente capital de trabajo para los requerimientos actuales y previstos para gastos de capital y otros requerimientos de efectivo para los siguientes 12 meses contados a partir de la fecha de este Prospecto.

#### *Flujos de efectivo.*

La siguiente tabla resume el flujo de efectivo del negocio de Interjet por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012 y 2011 y por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009: Esta tabla se actualizara con las cifras finales.

<i>Flujo de efectivo</i>	<i>Bajo IFRS por el semestre que terminó el</i>		<i>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de</i>		
	<i>30 de junio de</i>		<i>diciembre de</i>		
	<i>2012</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>2009</i>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Efectivo neto generado por (utilizado en) actividades de operación	1,033.0	(833.0)	(35.4)	1,015.2	719.6
Efectivo neto generado por (utilizado en) actividades de inversión	(1,001.6)	48.9	(1,429.2)	(538.7)	(1,313.0)
Efectivo neto generado por (utilizado en) actividades de financiamiento	(142.5)	684.0	1,635.5	(329.5)	492.7
(Disminución) aumento en el efectivo	(99.0)	(115.8)	170.9	147.0	(100.6)

El efectivo neto generado por actividades de operación por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, en comparación con el semestre que terminó el 30 de junio de 2011, refleja un aumento en el efectivo generado por el crecimiento de sus operaciones.

El efectivo neto generado por actividades de operación por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, en comparación con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, refleja una disminución en el efectivo generado por el pago de deuda a partes relacionadas. El efectivo neto provisto por actividades de operación por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, en comparación con el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2009, refleja un incremento en el efectivo generado debido al crecimiento de sus operaciones.

El efectivo neto utilizado por actividades de inversión por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, en comparación con el semestre que terminó el 30 de junio de 2011, refleja principalmente las inversiones realizadas en el mantenimiento de sus aeronaves, en las oficinas de ventas e instalaciones para capacitación, así como los pagos realizados respecto a las reservas para mantenimiento y los depósitos en garantía, de conformidad con los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, refleja principalmente las inversiones realizadas en el mantenimiento de las aeronaves, en las oficinas de ventas e instalaciones para capacitación, así como los pagos realizados respecto a las reservas para mantenimiento y los depósitos en garantía, de conformidad con los contratos de arrendamiento operativo de aeronaves celebrados por Interjet.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, refleja principalmente, financiamientos netos por Ps. (142.5) y al 30 de junio de 2011 refleja principalmente, financiamientos netos por Ps. 81.5 y un aumento de capital por Ps. 602.6 parcialmente compensado por flujos destinados al pago de créditos.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento por los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009, refleja principalmente aportaciones de capital realizadas por sus accionistas controladores e ingresos de préstamos bancarios, siendo las aportaciones en 2011 de Ps. 602.6 y en 2009 de Ps. 94.9. Los financiamientos netos fueron de Ps. 1,212.8, de (265.5) y de 649.9, respectivamente.

#### *Gastos de capital.*

El gasto de capital de Interjet se relaciona principalmente con la inversión en el mantenimiento de las aeronaves y motores, así como equipo de vuelo, mejoras a locales arrendados y equipo. Al 31 de diciembre de 2011, la principal fuente de financiamiento de los gastos de capital de Interjet han sido los flujos de efectivo provenientes de sus operaciones, de las aportaciones de sus accionistas y de créditos bancarios obtenidos. La tabla que se presenta a continuación contiene los detalles de los gastos de capital para los periodos estipulados.

<i>Flujo neto efectivo en actividades de inversión</i>	<i><u>Bajo IFRS por el semestre que terminó el 30 de junio de</u></i>		<i><u>Bajo NIF por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de</u></i>		
	<i><u>2012</u></i>	<i><u>2011</u></i>	<i><u>2011</u></i>	<i><u>2010</u></i>	<i><u>2009</u></i>
	<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		<i>(Históricos en millones de Ps.)</i>		
Mantenimiento de nuestras aeronaves y motores	0.0	0.0	607.0	216.4	163.8
Inversiones Equipo de Vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo	283.9	(346.3)	822.2	282.8	1,001.0
Otras actividades de inversión	<u>717.6</u>	<u>395.2</u>	<u>0.0</u>	<u>39.4</u>	<u>148.1</u>
<b>Total</b>	<b>1,001.5</b>	<b>48.9</b>	<b>1,429.2</b>	<b>538.6</b>	<b>1,312.9</b>

Por el semestre que terminó el 30 de junio de 2012, los gastos de capital de Interjet ascendieron a un total de Ps. 1,001.5 millones, los cuales se relacionan principalmente con los anticipos para la adquisición de aviones.

Por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2011, los gastos de capital de Interjet ascendieron a un total de Ps. 1,429.2 millones, los cuales se relacionan principalmente con los pagos arriba mencionados. El incremento en el equipo de vuelo, adaptaciones y mejoras y equipo del 2010 al 2011 fue debido a las once aeronaves que se incorporaron en el 2011.

A partir del 2012, Interjet espera que sus gastos de capital significativos sean de aproximadamente EUA\$ 505.9 millones, relacionados principalmente para pagos previos a la entrega en relación con la compra de A320s, SSJ100 y la ampliación de las instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Toluca y el desarrollo de un centro de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

	Al 31 de diciembre de			
	2012	2013	2014	Total
Número esperado de aeronaves .....	2	9	11	22
Pagos de entrega esperados (cifras expresadas en millones de dólares) .....	90.4	184.5	231.0	505.9

#### 3.4.5.16 Políticas contables críticas.

##### *Políticas contables críticas*

La preparación de los estados financieros requiere que la administración haga juicios, estimados y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y las cantidades reportadas de activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados de estas estimaciones y supuestos podrían ser diferentes a los montos estimados. Las estimaciones y supuestos se revisan continuamente y los efectos de los cambios, si los hay, se reconocen en el período del cambio y períodos futuros, si éstos son afectados.

Los juicios, estimaciones y supuestos que tienen riesgo importante de resultar en ajustes materiales a los montos reportados de activos y pasivos en el siguiente periodo de reporte se describen a continuación:

- *Clasificación de arrendamientos.* Los contratos de arrendamiento se clasifican como operativos o financieros para efectos contables, basados en la medida en la que Interjet obtiene los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de las aeronaves y otros equipos y bienes arrendados, dependiendo de la sustancia de la transacción más que de su forma legal. Esta determinación requiere del uso del juicio de la administración, para lo cual Interjet ha establecido criterios internos de evaluación. Por ejemplo, Interjet evalúa el periodo del contrato del arrendamiento, la vida económica del activo arrendado, el valor presente de los pagos mínimos del contrato y el valor razonable estimado del activo, entre otros, como factores clave para la clasificación del contrato de arrendamiento como operativo o financiero. La Nota 13 muestra las obligaciones reconocidas por arrendamientos financieros por equipos de vuelo y la Nota 21 revela las obligaciones derivadas de arrendamientos operativos. Cambios en la clasificación de los arrendamientos podrían tener un impacto significativo en la posición financiera y resultados de Interjet.
- *Anticipos y provisión para mantenimiento y condiciones de retiro.* La contabilización de obligaciones y derechos resultantes de los contratos de arrendamientos operativos requiere la aplicación de juicio y realización de estimados. Las provisiones solo se registran cuando Interjet está obligada contractualmente y el monto del pasivo se puede estimar confiablemente. Los estimados se realizan con base en las proyecciones de mantenimientos, mismas que se utilizan para la determinación del pago de anticipos. La provisión se descuenta utilizando una tasa antes de impuestos que refleje el riesgo asociado con el gasto de mantenimiento que es del 6.05%. Por su parte, sujeto a ciertas condiciones que requieren la interpretación legal de los contratos, los anticipos se reconocen como un activo financiero que devenga ingresos financieros. Finalmente, los anticipos y la provisión se presentan sobre una base bruta, ya que las normas contables generalmente requieren dicha presentación. Cambios en los juicios y/o estimaciones mencionados, pudieran tener un impacto relevante en la posición financiera y resultados de Interjet.
- *Estimación de vidas útiles, valores residuales y métodos de depreciación.* Interjet revisa periódicamente sus estimaciones de vidas útiles, valores residuales y métodos de depreciación sobre los componentes de equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Cambios en estos estimados pudieran tener un impacto significativo en la posición financiera y resultados de Interjet.

La depreciación se calcula utilizando el método de línea recta con base en la vida útil remanente del activo relacionado, como sigue:

	Años promedio
Equipo de vuelo nuevo - Simulador mejoras a locales arrendados	20
Equipo de vuelo usado – Aeronave	19
Adaptaciones y mejoras	20
Equipo de comunicación.....	12
Equipo de operación aeroportuaria.....	10
Mobiliario.....	10
Equipo de transporte.....	4
Equipo de cómputo.....	3

- *Deterioro de activos de larga duración en uso.* Interjet revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso para determinar si existen indicios de deterioro. Ante la presencia de algún indicio de deterioro, estima el monto recuperable que incluye, estimaciones del valor presente de los flujos de efectivo futuros generados por el activo (o unidad generadora de efectivo) y de su valor razonable. El valor presente de los flujos de efectivo futuros se basa en las proyecciones que realiza la administración de las operaciones futuras, descontados una tasa de interés antes de impuestos que refleje la evaluación que actualmente realizaría el mercado, respecto del valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo (o unidad generadora de efectivo). Las evaluaciones de la Administración no han reflejado deterioro alguno de los activos de larga duración tangibles e intangibles. Cambios en los estimados o los supuestos subyacentes, pudieran resultar en un deterioro de activos con impacto significativo en la posición financiera y resultados de Interjet.
- *Reconocimiento de ingresos.* Interjet reconoce como un pasivo la transportación vendida no utilizada y reconoce el ingreso cuando se proporciona el servicio de transporte o se pierde el derecho a la utilización del mismo. Respecto al Programa Club Interjet®, Interjet difiere como un pasivo el valor razonable estimado de las recompensas (determinando el valor razonable del boleto de forma residual) y se reconoce como ingreso cuando se utiliza o vence, lo primero que ocurra.

### **3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente**

#### **3.4.6.1 Miembros del Consejo de Administración.**

El Consejo de Administración de Interjet está integrado por 9 miembros designados por el voto de la mayoría de las Acciones Serie "A". Cualquier tenedor del 10 % del capital de Interjet, tiene el derecho de designar a un miembro del Consejo de Administración y dichos votos serán excluidos para efectos de designar los miembros faltantes.

Las facultades del Consejo de Administración, entre otras, son las siguientes:

- (i) administrar los negocios y bienes sociales, con poder amplio de administración en los términos del artículo 2,554, párrafo segundo, del Código Civil Federal y de sus correlativos del Código Civil para el Distrito Federal y de los Códigos Civiles de los demás Estados de la República Mexicana, dependiendo del lugar en que se ejercite;
- (ii) ejercitar actos de dominio respecto de los bienes muebles e inmuebles de la Sociedad o de sus derechos reales o personales, en los términos del párrafo tercero del artículo 2,554 del Código Civil Federal y de sus correlativos del Código Civil para el Distrito Federal y de los Códigos Civiles de los demás Estados de la República Mexicana o del extranjero, dependiendo el lugar en que se ejercite;
- (iii) administrar los negocios de la Sociedad y los bienes muebles e inmuebles de la misma, con poder general para pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y aún las especiales que conforme a la ley requieran poder o cláusula especial, en los términos del primer párrafo del artículo 2,554 y 2,587, excepto la facultad señalada en su fracción IV, del Código Civil Federal y de sus correlativos del Código Civil para el Distrito Federal y de los Códigos Civiles de los demás Estados de la República Mexicana o del extranjero, dependiendo del lugar en donde se ejercite, por lo que representará a la Sociedad ante cualquier Persona física o moral, o ante toda clase de autoridades de cualquier orden y grado, ya sean municipales, locales o federales, fiscales, judiciales, civiles, penales, administrativas, o de cualquier otra índole, ante toda clase de juntas de conciliación y de conciliación y arbitraje, ya sean federales o locales y demás autoridades del trabajo y ante árbitros y arbitradores;
- (iv) entablar denuncias, querellas y acusaciones penales y otorgar el perdón a que se refiere el artículo 93 del Código Penal Federal y de sus correlativos del Código Penal para el Distrito Federal y de los Códigos Penales de los demás Estados de la República Mexicana, dependiendo del lugar en donde se ejercite, así como coadyuvar como parte civil con el Ministerio Público, así como exigir la reparación del daño proveniente del delito;
- (v) intentar y desistirse de toda clase de juicios, recusaciones, incidentes, recursos y apelaciones ordinarias o extraordinarias, acciones y procedimientos ya sean civiles, mercantiles, penales, administrativos, contenciosos y laborales, inclusive promover el juicio de amparo y desistirse de él;
- (vi) hacer cesión de bienes, transigir, recibir pagos, presentar posturas, hacer pujas y mejoras en remates, comprometer en árbitros;
- (vii) girar, aceptar, endosar, otorgar y avalar, o de cualquier otra manera suscribir títulos de crédito, conforme a lo previsto por el artículo noveno de la LGTOC;
- (viii) contraer o conceder préstamos otorgando o recibiendo las garantías correspondientes; emitir obligaciones con o sin garantía específica; aceptar, girar, endosar y avalar toda clase de títulos de crédito y otorgar fianzas o garantías de cualquier clase, respecto de las obligaciones contraídas por la Sociedad o de los títulos emitidos o aceptados por terceros;
- (ix) aportar bienes muebles e inmuebles a otras sociedades y suscribir acciones o tomar participaciones o partes de interés en otras empresas; y
- (x) cancelar cualesquiera inscripciones realizadas en el registro de acciones.

La siguiente información, muestra los nombres de los miembros del Consejo de Administración de Interjet, su experiencia profesional, incluyendo otros cargos como directivos o como consejeros y los años de servicio como consejeros o consejeros suplentes, en su caso.

<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>	<i>Edad</i>	<i>Fecha de nombramiento</i>
Miguel Alemán Velasco	Presidente	80	2005
Beatriz Alemán Velasco de Girón	Vicepresidenta	78	2012
Miguel Alemán Magnani	Vicepresidente	46	2005
Jorge Alemán Velasco	Vicepresidente	65	2012
Francisco Javier Mondragón Alarcón	Vicepresidente	62	2005
José Luis Ramírez Magnani	Consejero	42	2011
José Luis Garza Álvarez	Consejero	62	2012
Luis Alejandro Beristáin Mercado	Consejero	50	2005

*Don Miguel Alemán Velasco:*

El licenciado Miguel Alemán Velasco, es licenciado en Derecho, por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), siendo su tesis de licenciatura “Los Problemas Jurídicos Internacionales del Derecho Aéreo”, donde mostró su preocupación así como diversas soluciones para que la aviación en México se desarrollara a niveles competitivos en el ámbito nacional e internacional. Hijo del ex presidente de México, Don Miguel Alemán Valdés y padre del Presidente Ejecutivo de Interjet, el señor Miguel Alemán Magnani. El licenciado Alemán Velasco fue miembro del Consejo de Administración de Aeroméxico.

El licenciado Alemán Velasco, ha sido el Presidente del Consejo de Administración de Interjet, desde su inicio en 2005 y es Presidente del Consejo de Administración de Galem, S.A. de C.V. Es Presidente del Patronato y Comité Ejecutivo de la Fundación Miguel Alemán, A.C., es Presidente de la Cumbre de Hombre de Negocios, Presidente del Consejo Administración de Alemán Velasco y Asociados, S.C., Presidente del Patronato del Museo de San Carlos. Es miembro del Patronato del Museo del Prado, miembro del Partido Revolucionario Institucional desde 1953, editorialista del periódico “El Universal”, miembro del Grupo bilateral de Alto Nivel México-Francia, entre otros.

En el sector público, el licenciado Alemán Velasco, fungió como Asesor del Presidente de la República, Luis Echeverría, de 1970 a 1976 para Asuntos de Radio y Televisión. Fue Embajador de México para Asuntos Especiales de la Presidencia de la República, de 1989 a 1994, bajo la administración del Presidente Carlos Salinas. Dentro del Partido Revolucionario Institucional ha ocupado los cargos de: Delegado; Secretario Auxiliar del Presidente del Comité Ejecutivo Nacional (CEN); Miembro del Consejo Consultivo del Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales (IEPES); Director de Relaciones Públicas del CEN; Secretario de Finanzas; y Presidente del Patronato de la Fundación Colosio, A.C., Senador de la República, Gobernador número 44 del Estado de Veracruz durante el periodo 1998-2004 y Miembro fundador de la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), entre otros.

En el sector privado, entre otros, fue Coordinador General de Noticieros de Telesistema Mexicano S.A., Director Fundador de la Dirección de Noticieros de Telesistema Mexicano S.A., fue Vicepresidente y Presidente Ejecutivo de Televisa, Presidente de la Organización Internacional World Parliamentarians for Habitat de la Organización de las Naciones Unidas, Miembro del Institute of the Americas en San Diego California, Miembro del Comité Honorario de la Fundación Cultural México-Estados Unidos, Miembro fundador del Board of Trustees de la cátedra Miguel Alemán del Centro de Estudios Latinoamericanos David Rockefeller de la Universidad de Harvard.

El licenciado Alemán Velasco, entre muchos otros reconocimientos, fue condecorado por la Orden de la Legión de Honor con el Grado de Caballero, otorgado por la República de Francia en 1974, Doctor Honoris Causa por la Universidad de las Américas, en Puebla, México en 1977. El Rey de España le otorgó la Condecoración de la Orden de Isabel la Católica en Grado de Encomienda de Número en 1979, fue designado Hijo Adoptivo de Asturias bajo el patrocinio de la Excelentísima Diputación y del Presidente del Consejo de Asturias en 1981. Obtuvo la Medalla de Honor al Mérito Empresarial otorgada por la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México en 1984, hombre del Año por el Centro Internacional de

Población de La Organización de las Naciones Unidas en 1987 y Ejecutivo Distinguido del Año por la Asociación de Ejecutivos de Ventas y Mercadotecnia de México en (1988).

*Doña Beatriz Alemán Velasco de Girón:*

La señora Beatriz Alemán, durante los últimos cinco años ha desempeñado funciones de dirección e inversión en la Familia Alemán Velasco, participando en diversos proyectos y estructuras de renta fija y variable.

Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Bejomi, S.A. de C.V., Mecolo, S.A. de C.V., Fraccionamientos y Construcciones de México, S.A. de C.V., Constructora de Inmuebles, S.A. de C.V., Servimex, S.A. de C.V., Inmobiliaria de Espectáculos, S.A. de C.V., entre otros.

*Don Miguel Alemán Magnani:*

El licenciado Miguel Alemán Magnani, es licenciado en Derecho, nieto del ex presidente Don Miguel Alemán Valdés e hijo del ex Senador y ex Gobernador del Estado de Veracruz, Don Miguel Alemán Velasco. Realizó estudios en la Universidad Anáhuac y tiene un diploma en Negocios del Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE).

El licenciado Alemán Magnani, ha sido el Presidente de Interjet y del Consejo de Administración, desde su inicio en 2005 y es Presidente del Consejo de Administración de Galem, S.A. de C.V.

El licenciado Alemán Magnani fue Vicepresidente Ejecutivo Corporativo y Consejero Propietario del Consejo de Administración en Grupo Televisa en 1999, fungió como Vicepresidente Corporativo de Radiópolis (Grupo Radio), Cablevisión, Skytel (Radio localizadores), Telecine (Producción de películas y largometrajes), Editorial Clío (Editorial libros, revistas y videos), entre muchos otros.

El licenciado Alemán Magnani, actualmente es Miembro del Consejo de la Fundación Miguel Alemán, A.C., Presidente del Comité de Turismo de la Fundación Miguel Alemán, A.C., Presidente del Consejo Consultivo de la Feria Internacional de Turismo de las Américas (FITA), Miembro del Consejo de Grupo ¡Por México!, Presidente del Consejo de Grupo A & F Las Ánimas, Miembro del Consejo Nacional de Promoción Turística, Miembro del Consejo de la Comunicación También es miembro del Consejo de la Cruz Roja Mexicana, Miembro del Consejo Nacional de la Publicidad (CNP), Miembro del Consejo Consultivo de Turismo México y es fundador del Grupo Jóvenes Empresarios, entre muchos otros.

*Don Jorge Alemán Velasco:*

El licenciado Alemán Velasco es licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac.

El licenciado Alemán Velasco, durante los últimos cinco años ha desempeñado funciones de dirección e inversión en la Familia Alemán Velasco, participando en diversos proyectos y estructuras de renta fija y variable.

Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Bejomi, S.A. de C.V., Grupo Fitalmex, S.A. de C.V., Inmobiliaria Nacional del Pacífico, S.A. de C.V., Inmobiliaria la Diana de Occidente, S.A. de C.V., Fraccionamientos y Construcciones de México, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración de las empresas de Grupo Joral, S.A. de C.V. y Corporación JAV, S.A. de C.V.

*Don Francisco Javier Mondragón Alarcón:*

El licenciado Mondragón, es licenciado en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) en donde concluyó estudios de Doctorado, así como la especialidad en Derecho Administrativo y Constitucional; obtuvo el diploma en Derecho Europeo de la Competencia en el King's College de la Universidad de Londres y actualmente redacta su tesis de maestría; previamente cursó programas de derecho de la competencia en el London School of Economics and Political Science. En el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE) cursó el Programa de Dirección de Empresas, y en la Universidad Panamericana las especialidades en Amparo, Derecho Fiscal y Derecho Económico y Corporativo, y realizó estudios de posgrado en las Universidades de Harvard y San Diego, en Derecho Constitucional y Derecho Comparado, respectivamente, así como diversos programas impartidos en Cambridge, París y Londres. Es titular de la Notaría Pública número 73 del Distrito Federal, actualmente con licencia, y miembro de la Barra Mexicana del Colegio de Abogados.

El licenciado Mondragón ha sido profesor de la Facultad de Derecho de la UNAM, así como de la Universidad Panamericana y de la división de estudios de posgrado de la Universidad del Estado de México.

El licenciado Mondragón es el Consejero General de los negocios de la familia Alemán desde 1973, y es el Vice-Presidente de los respectivos Consejos de Administración de Interjet y de Galem, S.A. de C.V.; es además Director de Regulación y Asuntos Jurídicos de Teléfonos de México, S.A.B. de C.V desde 1999.

Fue Vice-Presidente Ejecutivo de Televisión y miembro del Consejo de Administración y Vice-Presidente Jurídico de Grupo Televisa en donde colaboró durante 26 años. Ha sido miembro del Consejo de Administración de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), de la Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión (CIRT), y de la Cámara Nacional de la Industria de las Telecomunicaciones (CANITEC), así como Secretario del Consejo de Administración de Grupo Aluminio, S.A. de C.V., entre muchos otros cargos.

*Don José Luis Ramírez Magnani:*

El licenciado Ramírez Magnani, es licenciado en contaduría pública por la Universidad Iberoamericana. Realizó estudios en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE).

Ha sido miembro del Consejo de Administración de la Compañía desde su inicio en 2005 y Director General Adjunto de la Presidencia Ejecutiva desde ese año. De 1990 a 2004, el licenciado Ramírez Magnani, fue Vicepresidente del grupo editorial Diana, empresa editorial, dedicada a la fabricación, promoción, distribución y venta de textos. De 2003 a 2004, el licenciado Ramírez Magnani fue miembro de la junta directiva de la Cámara de la Industria Editorial Mexicana.

*Don José Luis Garza Álvarez:*

El licenciado Garza es licenciado en Ciencias Políticas por la Universidad Iberoamericana en México y tiene una Maestría en Administración por la London School of Economics.

El licenciado Garza ha sido responsable del desarrollo de Interjet desde su firma de consultoría de negocios, establecida en 1991 y especializada en la aviación, fue seleccionado en 2004 por los accionistas de control de Interjet, para colaborar desde su inicio de operaciones. El licenciado Garza desempeñó un papel clave en la privatización de Aeroméxico en 1988 y, posteriormente, se desempeñó como Director de Finanzas de Aeroméxico por 3 años. También ha ocupado diversos cargos, tales como Vice Presidente de Administración y Finanzas de Multivalores Casa de Bolsa entre 1997 y 1998, Vice Presidente de Planificación Financiera y Control del Instituto Federal para la Vivienda de los Trabajadores (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores) entre 1993 y 1997, y Vice-Presidente de la Hipotecaria y la División Inmobiliaria de Banco Nacional de México entre 1987 y 1993.

*Don Luis Alejandro Beristáin Mercado:*

El licenciado Beristáin tiene una licenciatura de Administración de Empresas y un Posgrado en Finanzas y Sistemas Informáticos del Instituto Tecnológico Autónomo de México.

El licenciado Beristáin ha sido miembro del consejo de administración de Interjet desde su inicio en 2005. El licenciado Beristáin ha sido responsable del análisis de inversiones y la gestión empresarial de las distintas inversiones realizadas por la Familia Alemán desde 1997. Gestiona el área de bienes raíces y de la industria de comunicaciones de la familia Alemán. Fue ejecutivo en Grupo Televisa, S.A. de C.V. y PricewaterhouseCoopers en México.

*Don José Luis Ramírez Magnani:*

El licenciado Ramírez Magnani, es licenciado en contaduría pública por la Universidad Iberoamericana. Realizó estudios en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE).

Ha sido miembro del Consejo de Administración de Interjet desde su inicio en 2005 y Director General Adjunto de la Presidencia Ejecutiva desde ese año. De 1990 a 2004, el licenciado Ramírez Magnani, fue Vicepresidente del grupo editorial Diana, empresa editorial, dedicada a la fabricación, promoción, distribución y venta de textos. De 2003 a 2004, el licenciado Ramírez Magnani fue miembro de la junta directiva de la Cámara de la Industria Editorial Mexicana.

*Don Luis Alberto Hernández García:*

El licenciado Hernández, es licenciado en Derecho por la UNAM y tiene una Maestría en Derecho Administrativo. Actualmente está realizando estudios de doctorado en Derecho Administrativo y Constitucional en la UNAM, ha cursado tres Especialidades en Derecho por la Universidad Panamericana, y ha asistido a diversos seminarios en la Universidad de San Diego en los Estados Unidos.

El licenciado Hernández es el Vicepresidente Legal de Interjet y ha sido el Secretario del Consejo de Administración de la misma desde julio de 2005. Anteriormente fungió como adjunto del Consejero General Jurídico de Grupo Televisa, y participó activamente en la oferta pública inicial de esta empresa.

El licenciado Hernández tiene más de 25 años de experiencia como abogado en Derecho Constitucional y en asesoría de empresas líderes en el sector de telecomunicaciones en México.

#### *3.4.6.2 Consejo de Administración.*

A esta fecha no existen planes de pensiones o de retiro para los consejeros o directivos relevantes, ni opciones de compra o fondos de pensiones o retiro para los consejeros y directivos de Interjet.

A la fecha no existen convenios o programas para beneficio de los miembros del Consejo de Administración o directivos relevantes que les permitan participar en el capital social de Interjet.

La administración de Interjet, está conferida a un Consejo de Administración, según lo previsto en los estatutos sociales de Interjet. Todos los miembros de dicho Consejo de Administración fueron designados o ratificados según lo acordado en una Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de marzo de 2012. Los estatutos sociales de Interjet establecen que los miembros del Consejo de Administración son designados por términos renovables de un año, pero deberán permanecer en su encargo hasta por treinta días naturales después de su renuncia o el vencimiento de su nombramiento, a falta de la designación de su sustituto.

El Presidente del Consejo de Administración de Interjet, Don Miguel Alemán Velasco, tiene voto de calidad en caso de empate y la facultad general de obligar a Interjet. El Consejo de Administración deberá reunirse por lo menos cuatro veces en cada ejercicio social.

Las sesiones del Consejo de Administración podrán celebrarse en cualquier tiempo cuando sean convocadas por su Presidente, por el Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias o por el 25% (veinticinco por ciento) de los Consejeros o por el Secretario o el Prosecretario. Además la LMV dispone que el Consejo de Administración deba aprobar cualquier operación que se aparte del curso ordinario de los negocios de Interjet, así como cualquier operación entre Interjet y cualquiera de sus accionistas funcionarios o Personas relacionadas con la misma.

#### *3.4.6.3 Parentesco.*

*El licenciado Don Miguel Alemán Velasco*, es hermano de Doña Beatriz Alemán Velasco de Girón y del licenciado Don Jorge Alemán Velasco, padre del licenciado Don Miguel Alemán Magnani y tío del licenciado Don José Luis Ramírez Magnani.

*Doña Beatriz Alemán Velasco de Girón*, es hermana de los licenciados Don Miguel Alemán Velasco y Don Jorge Alemán Velasco y tía del licenciado Don Miguel Alemán Magnani.

*El licenciado Don Jorge Alemán Velasco*, es hermano de Doña Beatriz Alemán Velasco de Girón y del licenciado Don Miguel Alemán Velasco y tío del licenciado Don Miguel Alemán Magnani.

*El licenciado Don Miguel Alemán Magnani*, es hijo del licenciado Don Miguel Alemán Velasco y sobrino de Doña Beatriz Alemán Velasco de Girón y del licenciado Don Jorge Alemán Velasco y primo del licenciado Don José Luis Ramírez Magnani.

El licenciado Don José Luis Ramírez Magnani, es sobrino del licenciado Don Miguel Alemán Velasco y primo del licenciado Don Miguel Alemán Magnani.

3.4.6.4 Ejecutivos y directores.

Nombre	Cargo
Miguel Alemán Magnani	Presidente Ejecutivo
Francisco Javier Mondragón Alarcón	Vice-Presidente Ejecutivo
José Luis Garza Álvarez	Director General
José Luis Ramírez Magnani	Director Adjunto de la Presidencia Ejecutiva
Luis Alejandro Beristáin Mercado	Director de Finanzas
Francisco Javier Licea Ventura	Director de Operaciones y Administración
Oscar A. Argüello Ruíz	Director Técnico
Luis Alberto Hernández García	Director Jurídico
Adrián Pineda Bedolla	Director de Tecnologías de la Información
Benjamín Mejía Ortíz	Director de Seguridad Operacional
Jorge Luis Paz Rodríguez	Director de Mercadotecnia
*actualmente vacante	Dirección Comercial

*Don Miguel Alemán Magnani:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don Francisco Javier Mondragón Alarcón:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don José Luis Garza Álvarez:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don José Luis Ramírez Magnani:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don Luis Alejandro Beristáin Mercado:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don Francisco Javier Licea Ventura:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don Oscar A. Argüello Ruíz:*

Es Ingeniero en Electrónica y tiene una maestría en Ingeniería Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional, un título en Planificación Estratégica de Negocios del Instituto Tecnológico Autónomo de México, y una licencia de piloto de transporte aéreo.

Ha sido Director de Operaciones de Interjet desde agosto de 2007. Trabajó en Grupo Mexicana aproximadamente 37 años entre 1969 y 2006, ocupando diversos puestos, incluyendo, entre otros, Vice-Presidente Ejecutivo de Asuntos Técnicos. También se desempeñó como el de Vice-Presidente de Servicios y Procesos de Innovación para la atención de la salud en Kimberly Clark de México entre 2006 y 2007.

*Don Luis Alberto Hernández García:*

Para una descripción detallada de su experiencia profesional, véase el apartado “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE—3.4.6 Información sobre la Administración y Dirección del Fideicomitente—Miembros del Consejo de Administración” del presente Prospecto.

*Don Adrián Pineda Bedolla:*

Es ingeniero en Informática de Sistemas de la UNAM.

El ingeniero Pineda ha estado a cargo del área de tecnología de la información y sistemas comerciales de Interjet, es Vicepresidente de la misma y ha estado a cargo de la información tecnológica y comercial, del equipo operativo y la administración de Interjet desde su inicio en 2005. Antes de unirse a Interjet, trabajó en Grupo Mexicana y fue el Administrador de Infraestructura Técnica entre 1998 y 2005, también fungió como consultor en materia de telecomunicaciones para Unisys México entre 1990 y 1998.

*Don Benjamín Mejía Ortíz:*

Piloto Aviador por Lichtfield Intl. Aviation , Phoenix, Arizona, EUA. El capitán Mejía cuenta con Maestría en Planeación Estratégica por el ITESM , Maestría en Planeación Logística en la Universidad Anáhuac del Norte y Maestría en Seguridad por la Universidad del Sur de California (USC). Antes de unirse a Interjet, trabajó para Grupo Mexicana como Director de Seguridad Aérea, Aseguramiento de Calidad y Security, también se desempeñó como Director de Operaciones para el mismo grupo, fungió como Presidente del Comité Nacional de Seguridad Aérea de la CANAERO y se ha desempeñado como Director de Consultoría de riesgos de Aviación en Marsh, Londres, Inglaterra; además de haber desempeñado cargos diversos en instituciones como SCT, DGAC, CPAM, AICM, OneWorld, ALTA.

*Don Jorge Luis Paz Rodríguez*

El licenciado Paz se incorporó a Interjet en 2006; es egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México de la Carrera de Comunicación Gráfica, cuenta con estudios de postgrado en Mercadotecnia por el Instituto de Tecnológicos y de Estudios Superiores de Monterrey. Su trayectoria profesional incluye cargo como responsable del área de Mercadotecnia de Sistemas y Servicios de Información de Banamex y en el sector aéreo fue responsable del área de Programas de Lealtad y Comercio Electrónico de Mexicana de Aviación, y ha participado como conferencista en diversos foros de mercadotecnia y particularmente en comercio electrónico.

#### *3.4.6.5 Compensación.*

Por el año que terminó el 31 de diciembre de 2011, Interjet estima que la compensación anual a los consejeros, ejecutivos y directores, fue de aproximadamente Ps. 77.8 millones.

A la fecha del presente Prospecto, no existen planes de pensiones o retiros para los miembros del Consejo de Administración o directivos de Interjet, así como tampoco ninguna opción de compraventa de acciones o plan de pensiones o jubilaciones para miembros del Consejo de Administración o principales ejecutivos y directores de Interjet.

A la fecha del presente, no existen convenios que beneficien a los miembros del Consejo de Administración o ejecutivos y directores que les permitan participar en el capital social de Interjet.

3.4.6.6 Accionistas.

La siguiente tabla refleja la distribución del capital social de Interjet entre los consejeros, ejecutivos y directivos a la fecha de este Prospecto:

<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>	<i>Acciones</i>
Miguel Alemán Velasco	Presidente	179,529,922.0
Miguel Alemán Magnani	Presidente Ejecutivo	148,083,838.0
Beatriz Alemán Velasco de Girón	Consejero	99,251,700.0
Jorge Alemán Velasco	Consejero	49,663,646.0
Francisco Javier Mondragón Alarcón	Consejero	37,342,224.0
José Luis Garza Álvarez	Consejero	3,779,576.0

### **3.5 DEUDORES RELEVANTES**

A la fecha del presente Prospecto, ningún deudor representa más del 20% de la suma de los saldos insolutos de todos los Derechos de Cobro.

### **3.6 ADMINISTRADORES U OPERADORES**

Véase la sección “3. LA OPERACIÓN DE BURSATILIZACIÓN—3.4 FIDEICOMITENTE” de este Prospecto. Asimismo, en su caso, cada Suplemento desarrollará la presente sección, según los participantes en la Bursatilización lleguen a variar.

### **3.7 OTROS TERCEROS OBLIGADOS CON EL FIDEICOMISO O LOS TENEDORES DE LOS VALORES**

Excepto por lo divulgado en este Prospecto, no existen terceros que hayan asumido obligaciones frente a la Fiduciaria o los Tenedores.

## **4. ADMINISTRACIÓN**

---

### **4.1 AUDITORES EXTERNOS**

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. es el auditor externo independiente del Fideicomitente. Dicho auditor independiente realizó una revisión y emitió una opinión favorable sobre la situación financiera del Fideicomitente (a) al 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 por los años que terminaron esas fechas, y (b) al 30 de junio de 2012 por los periodos de 6 meses terminados el 30 de junio de 2012 y 2011.

De igual forma, el experto independiente antes mencionado auditará el Fideicomiso una vez que se lleve a cabo la Oferta y Emisión.

### **4.2 OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS**

Salvo por la cesión de los Derechos de Cobro, durante los últimos 3 ejercicios sociales y a la fecha de este Prospecto, no ha existido transacción o crédito relevante alguno que se haya llevado a cabo entre el Fideicomitente, alguna de las Personas involucradas con la Emisión o algún tercero relacionado de alguna forma con la transacción, que sea relevante para los Tenedores.

Excepto por lo divulgado en este Prospecto, no existe relación de negocios, acuerdos o convenios relevantes entre el Fideicomitente y alguna de las Personas señaladas en el párrafo anterior, salvo por los Documentos de la Operación.

## **5. PERSONAS RESPONSABLES**

---

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de fiduciaria, preparó la información relativa al contrato de fideicomiso contenida en el presente Prospecto, la cual, a su leal saber y entender, refleja razonablemente los términos y condiciones pactados. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance de las actividades para las que fue contratada su representada, ésta no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

NACIONAL FINANCIERA, SOCIEDAD NACIONAL DE CRÉDITO, INSTITUCIÓN DE  
BANCA DE DESARROLLO, DIRECCIÓN FIDUCIARIA

---

Por: Juan Manuel Altamirano León  
Delegado Fiduciario

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a los bienes, derechos o valores fideicomitidos, así como la información financiera del Fideicomitente, derechos o valores al Fideicomiso contenida en el presente Prospecto, 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 prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

ABC AEROLÍNEAS, S.A. DE C.V.

---

Por: José Luis Garza Álvarez  
Director General

---

Por: Luis Alejandro Beristáin Mercado  
Director de Finanzas

---

Por: Luis Alberto Hernández García  
Director Jurídico

El suscrito manifiesta, bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio del Emisor, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de los Certificados materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado al Emisor el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el RNV y en la BMV.

MERRILL LYNCH MÉXICO, S.A. DE C.V.,  
CASA DE BOLSA

---

Por: Gilberto Sotelo Seidling  
Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de representante común, revisó la información financiera relativa al Patrimonio del Fideicomiso, así como la relacionada con los valores emitidos, los contratos aplicables y la cobranza de los bienes, derechos o valores fideicomitados, la cual, a su leal saber y entender, refleja razonablemente su situación.

THE BANK OF NEW YORK MELLON, S.A.,  
INSTITUCIÓN DE BANCA MÚLTIPLE

---

Por: María del Carmen Robles Martínez Gómez  
Apoderado

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que (i) los estados financieros consolidados de ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2011, 2010 y 2009 y por los años que terminaron en esas fechas que contiene el presente Prospecto, fueron dictaminados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México con fecha 13 de abril de 2012, y (ii) los estados financiero consolidados condensados intermedios al 30 de junio 2012 y por el período de seis y tres meses terminado en esa misma fecha que contiene el presente Prospecto, fueron objeto de una revisión limitada de acuerdo con las normas internacionales de auditoría con fecha 24 de septiembre de 2012.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente Prospecto y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Prospecto, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la demás información contenida en el Prospecto que no provenga de los estados financieros por ellos dictaminados y/o revisados.

GALAZ, YAMAZAKI, RUIZ URQUIZA, S.C.

---

C.P.C. Luis Javier Fernández Barragán  
Apoderado Legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

---

Por: C.P.C. Miguel del Barrio Burgos  
Auditor Externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que a su leal saber y entender, la Emisión y Colocación de los valores cumple con las leyes y demás disposiciones legales aplicables. Asimismo, manifiesta que no tiene conocimiento de información jurídica relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

SANTAMARINA Y STETA, S.C.

---

Por: Alfonso Castro Díaz  
Socio

## 6. ANEXOS

---

## **6.1 ESTADOS FINANCIEROS**

## 6.2 OPINIÓN LEGAL

### **6.3 CONTRATO DE FIDEICOMISO**

## **6.4 CONTRATO DE CESIÓN**

## **6.5 CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN**

## 6.6 CONTRATOS DE TARJETA DE CRÉDITO

## **6.7 DOCUMENTO EXPLICATIVO DE LAS DIFERENCIAS RELEVANTES ENTRE LAS NIF Y LAS IFRS**