

Informe Anual
Annual Report

20
14



Avianca Holdings S.A.

Índice

Table of Contents

Acerca de Avianca Holdings S.A.	7
About Avianca Holdings S.A.	
Países donde están incorporadas las Aerolíneas	9
<i>Airlines' Countries of Organization</i>	
Historia de las Aerolíneas integradas en la Compañía Holding	11
<i>History of the Holding's Airlines</i>	
Norte Estratégico	19
<i>Strategic Focus</i>	
Junta Directiva	21
<i>Board of Directors</i>	
 Carta del Presidente a los Señores Accionistas	 33
CEO's Letter to the Shareholders	
Informe de Gestión 2014	37
Management Report 2014	
Entorno mundial del mercado de transporte aéreo	37
<i>Global air transport market</i>	
 Desempeño 2014 de Avianca Holdings S.A.	 41
Avianca Holdings S.A. Performance 2014	
Resultados Financieros y Operativos	41
Financial and Operating Results	
Indicadores operacionales de las Aerolíneas de Pasajeros	42
<i>Operational Indicators of the Passenger Airlines</i>	
Resultados de la línea de inversión en aerolíneas de pasajeros	42
Results of the line of investment in passenger airlines	
Renovación de flota	44
<i>Fleet renewal</i>	
Seguridad – Nuestro Compromiso	46
<i>Safety – Our Commitment</i>	
Talento Humano	48
<i>Human Talent</i>	
Las Aerolíneas integradas mejoran su posición en los mercados	50
<i>The member airlines improved their position in the markets</i>	
Destinos, Red de Rutas y Alianzas	51
<i>Destinations, Network of Routes and Alliances</i>	
Avances en la homologación de procesos	54
<i>Progress in the standardization of processes</i>	

Resultados de la línea de inversión en aerolíneas de transporte de carga y mensajería	58
<i>Results of the investments in cargo transport and courier airlines</i>	
Transporte de Carga	58
<i>Freight Transport</i>	
Unidad de negocios Deprisa	63
<i>Deprisa business unit</i>	
Resultados en otras líneas del negocio	65
<i>Results in other lines of business</i>	
LifeMiles Corp.	66
<i>LifeMiles Corp.</i>	
Avianca Tours	68
<i>Avianca Tours</i>	
Avianca Services	68
<i>Avianca Services</i>	
Responsabilidad Social & Sostenibilidad	73
<i>Social Responsibility & Sustainability</i>	
Gestión Social	73
<i>Social Management</i>	
Gestión Ambiental	75
<i>Environmental Management</i>	
Gobierno Corporativo	79
<i>Corporate Governance</i>	
Composición Accionaria	83
<i>Shareholding Structure</i>	
Principales Accionistas	87
<i>Major Shareholders</i>	
Situación Jurídica	89
<i>Legal Situation</i>	
Perspectivas 2015	91
<i>2015 Outlook</i>	
Estados Financieros Consolidados	93
<i>Consolidated Financial Statements</i>	
Informe de Firma Independiente de Contabilidad Pública	95
<i>Report of Independent Registered Public Accounting Firm</i>	
Estados Consolidados de Posición Financiera	97
<i>Consolidated Statement of Financial Position</i>	
Estados Consolidados de Resultados Integrales	99
<i>Consolidated Statement of Comprehensive Income</i>	
Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio	101
<i>Consolidated Statement of Changes in Equity</i>	
Estados Consolidados de Flujos de Efectivo	102
<i>Consolidated Statement of Cash Flows</i>	
Notas a los Estados Financieros Consolidados	104
<i>Notes to the Consolidated Financial Statements</i>	





Acerca de Avianca Holdings S.A.

About Avianca Holdings S.A.

Avianca Holdings S.A, en adelante la Compañía Holding, es una sociedad constituida en Panamá, bajo la cual se integran, entre otras compañías, varias empresas aéreas con operación doméstica e internacional: Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca y Tampa Cargo S.A.S. constituidas en Colombia, Aerolíneas Galápagos S.A AeroGal constituida en Ecuador, y las compañías del llamado Grupo TACA: TACA International Airlines S.A. constituida en El Salvador, Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA) constituida en Costa Rica, TransAmerican Airlines S.A. (antes TACA Perú) constituida en Perú, Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA) constituida en Costa Rica, Aerotaxis La Costeña S.A. constituida en Nicaragua, Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) constituida en Honduras y Aviateca S.A. constituida en Guatemala.

Las principales inversiones de la Compañía Holding incluyen: empresas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y de actividades conexas a los servicios de transporte aéreo, tales como servicios turísticos, servicios de ingeniería, de mantenimiento, de entrenamiento y de atención especializada a la operación de otros transportadores. Las aerolíneas de pasajeros y carga integradas en la Compañía Holding desarrollaron en el 2014 los objetivos corporativos, a través de:

» **Una flota operativa de 169 aeronaves para el transporte de pasajeros** constituida por más de 130 aviones Airbus, a las que se suman equipos Embraer, ATR, Cessna y 4 Boeing B787-8 Dreamliner incorporados en diciembre de 2014. Con esta flota, las compañías cubren rutas de corto, mediano y largo alcance, ofreciendo a los viajeros una experiencia de viaje superior, a bordo de aviones de última tecnología, con diseño

Avianca Holdings S.A, hereinafter the Holding Company, is a Panamanian Company that acts as the controlling company of several airline companies that operate nationally and internationally: Aerovías del Continente Americano S.A. (Avianca) and Tampa Cargo S.A constituted in Colombia, Aerolíneas Galápagos S.A (AeroGal) constituted in Ecuador, and the Companies of Grupo TACA: TACA International Airlines S.A, constituted in El Salvador, Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA) constituted in Costa Rica, TransAmerican Airlines S.A. constituted in Peru, Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA) constituted in Costa Rica, Aerotaxis La Costeña S.A, constituted in Nicaragua, Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) constituted in Honduras and Aviateca S.A. constituted in Guatemala.

The Holding Company's main investments include: passenger airlines, cargo and activities related to air transport services, through which it provides travel services and engineering services, maintenance and specialized care to the operation of other carriers. The passenger and cargo airlines integrated in the Holding Company accomplished its 2014 corporate objectives with the support of:

» **An operational fleet of 169 aircraft for passenger transportation** consisting of more than 130 Airbus aircraft, along with Embraer, ATR, Cessna and 4 Boeing B787-8 Dreamliner aircraft, the latter were incorporated to the fleet in December 2014. With this fleet the companies operate short, medium and long distance routes, offering travelers a superior travel experience on board aircraft with the latest

interior y sistemas de entretenimiento a bordo modernos, que permiten disfrutar de viajes más placenteros y confortables.

» **Cinco aeronaves exclusivas para el transporte de carga** dedicadas a la movilización de productos y mercancías a lo largo de 22 rutas a través de la unidad de negocios Avianca Cargo, atendida por cuatro Airbus A330-200F y un Boeing 767-300, a las que se sumó el transporte de mercancías en los bellies de las aeronaves de pasajeros a lo largo de la red de rutas operadas por las aerolíneas de transporte de pasajeros.

» **Tres hubs para pasajeros ubicados en Bogotá, San Salvador y Lima** a través de los cuales se ofrecen conexiones ágiles entre vuelos domésticos e internacionales y centros de operación carguera en Miami y Quito.

» **Operación directa a 106 ciudades de América y Europa**, a las que se suman más 1.300 destinos alrededor del mundo, a los que llegamos a través de las alianzas en código compartido e interlínea con aerolíneas miembros de Star Alliance.

» **Una fuerza laboral compuesta por más de 20 mil colaboradores**, directos e indirectos, debidamente capacitados y entrenados para llevar a cabo con seguridad y efectividad, las diferentes labores y oficios que demanda la actividad y el servicio aéreo en general.

» **El programa de lealtad LifeMiles, con más de 5.8 millones de socios** que disfrutan de múltiples opciones para ganar y redimir sus millas en viajes, hoteles, servicios y productos alrededor del mundo y que ha sido catalogado por los expertos como uno de los programas de viajero frecuente con mayores beneficios y facilidades de redención.

» **Más de 26 millones de pasajeros que eligieron volar con nosotros** a lo largo de 2014 y que en 2015 continúan volando con las aerolíneas de pasajeros adscritas a la Compañía Holding.

technology, with modern interior design and entertainment systems on board, allowing them to enjoy more pleasant and comfortable travel.

» **Five exclusive aircraft for cargo transportation** of products and goods along 22 routes through the Avianca Cargo business unit serviced by four Airbus A330-200F and one Boeing 767-300, along with freight mobilized in the bellies of the passenger aircraft in its route network.

» **Three passenger hubs located in Bogota, San Salvador and Lima**, which offer agile connections to local and international destinations, and cargo operations hubs in Miami and Quito.

» **Direct flights to 106 cities in America and Europe**, to which 1,300 additional cities around the world are added and serviced through code-share and interline agreements with the member airlines of Star Alliance.

» **A workforce of more than twenty thousand employees**, direct and indirect, properly trained to perform safely and effectively the different tasks and jobs that are needed to provide the service and general air activities.

» **The loyalty program LifeMiles, with more than 5.8 million members** that enjoy multiple options to redeem and accrue miles in travels, hotels, services and products around the world and that has been recognized by experts for its superior benefits and redemption ability.

» **More than 26 million passengers chose to fly with us** in 2014 and will continue flying with the passenger airlines of the Holding Company in 2015.

**Países
donde están
incorporadas
las Aerolíneas**

***Airlines'
Countries
of Organization***





Historia de las Aerolíneas integradas en la Compañía Holding

History of the Holding's Airlines

1910s

- 1919 La Aerolínea bandera de Colombia fue fundada el 5 de diciembre de 1919 bajo la razón social Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, SCADTA.

1920s

- 1920 Llegaron los primeros aviones Junkers para SCADTA, que llegó a operar posteriormente 25 aeronaves del tipo F-13, un Junker W33 y un W34. En septiembre: con Fritz Hammer como piloto, Wilhem Schnurrbush como copiloto y Stuart Hosie como pasajero, realizó el primer vuelo entre Barranquilla y Puerto Berrío, en Colombia.
- 1921 Se establecieron las rutas de SCADTA entre las ciudades de Colombia: Barranquilla, Girardot y Neiva.
- 1929 El 23 de julio se establecieron las rutas regulares entre Girardot y Bogotá.

1930s

- 1931 Fue fundada en Tegucigalpa, Honduras, la aerolínea Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA).
- 1934 TACA se expandió hacia Centroamérica, estableciéndose en El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica y Panamá y volando con una flota de 14 aeronaves, 10 pilotos y 80 colaboradores.
- 1939 TACA comenzó a posicionarse como un jugador fuerte en el mercado de carga al transportar 10.000 toneladas de carga y 200 toneladas de correo/año.

1910s

- 1919 Colombia's flagship Airline was founded on December 5, 1919, with the corporate name Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, SCADTA.

1920s

- 1920 The first Junkers planes joined SCADTA, which subsequently came to operate 25 F-13 aircraft, a Junker W33, and a W34. In September: with Fritz Hammer as pilot, Wilhem Schnurrbush as co-pilot, and Stuart Hosie as passenger, SCADTA made the first flight between Barranquilla and Puerto Berrío, in Colombia.
- 1921 SCADTA established routes between Barranquilla, Girardot, and Neiva.
- 1929 Regular routes between Girardot and Bogota were established on July 23rd.

1930s

- 1931 The airline Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA) was founded in Tegucigalpa, Honduras.
- 1934 TACA expanded to Central America, establishing itself in El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica and Panama, and flying with a fleet of 14 aircraft, 10 pilots, and 80 employees.
- 1939 TACA became a strong player in the cargo market, transporting 10,000 metric tons of cargo and 200 metric tons of mail per year.

1940s

- 1940 El 14 de junio de 1940 como resultado de la integración de SCADTA y la compañía Servicio Aéreo Colombiano – SACO, nace Aerovías Nacionales de Colombia S.A.
- 1943 Para ese año, TACA ya tenía presencia en Colombia y Venezuela, uniendo a las Américas desde los Estados Unidos hasta Argentina.
- 1946 Avianca expandió sus alas a cielos internacionales: hasta Quito, Lima, Panamá, Miami, Nueva York y Europa; llegaron los aviones DC4 y C54 operados por la Aerolínea colombiana. TACA centralizó sus operaciones en Nueva Orleans.

1950s

- 1956 Avianca llevó a la delegación colombiana que participaba en los Juegos Olímpicos de Melbourne, en Australia. Fueron 61 horas de operación, con escalas exclusivas para suministrar combustible a la aeronave.

1960s

- 1960 Avianca operó su primer jet, el Boeing 707-120. En los 8 años siguientes se incorporaron los aviones Boeing 720B, 727-100 y 727-200 y 737-100. El salvadoreño Ricardo Kriete obtuvo el control de la aerolínea TACA.
- 1966 TACA se incorporó a la era del jet adquiriendo la aeronave BAC1-11, originaria de Inglaterra.

1970s

- 1973 Se creó Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos – Tampa Cargo S.A.- en Medellín, Colombia, la cual comenzó su operación transportando flores hacia Estados Unidos.
- 1974 Tampa Cargo incursionó en rutas fuera de Estados Unidos y realizó el primer vuelo Medellín-México-Medellín. La Aeronáutica Civil autorizó también la operación de la ruta Medellín-Bogotá-Medellín.
- 1976 Siempre a la vanguardia, Avianca se convirtió en la primera aerolínea latinoamericana en operar el Jumbo 747 que, hasta 1994 (en sus modelos 100 y 200B), hizo parte de su flota.

1940s

- 1940 *Aerovías Nacionales de Colombia S.A. – Avianca was incorporated on June 14, as a result of the integration of SCADTA and the company Servicio Aéreo Colombiano – SACO.*
- 1943 *By this year TACA was already present in Colombia and Venezuela, integrating the Western Hemisphere with flights from the United States to Argentina.*
- 1946 *Avianca spread its wings to international skies. The Colombian Airline flew its DC4 and C54 aircrafts to Quito, Lima, Panama, Miami, New York, and Europe. TACA centralized its operations in New Orleans.*

1950s

- 1956 *Avianca took the Colombian delegation to participate in the Olympic Games in Melbourne, Australia. The flight took 61 hours with stops exclusively to provide fuel for the aircraft.*

1960s

- 1960 *Avianca operated its first jet, the Boeing 707-120. During the following eight years the Boeing 720B, 727-100, 727-200 and 737-100 aircraft were incorporated. Salvadorian Ricardo Kriete took over the airline TACA.*
- 1966 *TACA enters the jet era by acquiring the BAC1-11 aircraft from England.*

1970s

- 1973 *Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos – Tampa Cargo S.A. was created in Medellin, Colombia, starting its operations transporting flowers to the United States.*
- 1974 *Tampa Cargo started operating routes outside the United States and carried out the first Medellin-Mexico-Medellin flight. The Colombian Civil Aeronautics Agency (Aerocivil) also authorized the operation of the Medellin-Bogota-Medellin route.*
- 1976 *Always at the forefront, Avianca became the first Latin American airline to operate a Jumbo 747 aircraft that was part of its fleet until 1994 (747-100 and 747-200B models).*

1979 Se adquirieron dos Boeing 707-320C para Tampa Cargo.

1980s

- 1981 Las posibilidades de servicio en tierra para los pasajeros en Bogotá se ampliaron con la construcción y puesta en servicio del moderno Terminal Puente Aéreo de Avianca, desde donde se sirvieron inicialmente las rutas a Miami, Nueva York, Cali, Medellín, Pasto y Montería.
- 1982 TACA inició operaciones a Houston y Los Ángeles y retomó la operación a Honduras, específicamente a Tegucigalpa. Tampa Cargo inauguró las bases de Barranquilla y Cali e ingresó a la flota dos nuevos aviones B-707.
- 1983 En un año de transición, TACA estableció su estación de mantenimiento en San Salvador, dejó de operar en Guatemala y Costa Rica e inició operaciones hacia San Francisco.
- 1986 En agosto, AeroGal empezó a operar dos aviones Dornier DO-28-D2 en el servicio de transporte aéreo de pasajeros y de carga entre el continente y Galápagos.
- 1988 Ingresó el primer avión Douglas DC8 a Tampa Cargo.
- 1989 A finales de la década de los 80 y comienzos de los 90, TACA lideró la consolidación de la industria aérea en la región a través de la adquisición de operadoras como LACSA de Costa Rica, Aviateca de Guatemala, Nica de Nicaragua, Sansa de Honduras, y cinco regionales más.

1990s

- 1990 Avianca adquirió dos de los aviones más modernos del mundo: Boeing 767-200 ER, los cuales fueron bautizados con los nombres de Cristóbal Colón y Américo Vespucio. Tampa Cargo fue condecorada con la Cruz al Mérito Aeronáutico, que otorga el Gobierno colombiano.
- 1991 Llegaron los primeros aviones Douglas DC8-71 F para Tampa Cargo.
- 1992 Se incorporó a la flota de Avianca el primer McDonnell Douglas MD83 de pasajeros.
- 1993 Entre 1993 y 1995, AeroGal adquirió 3 aviones Fairchild F27 de 40 pasajeros para servir las rutas de Quito a Cuenca, Lago Agrio y Coca.
- 1994 Se estableció la alianza estratégica que vinculaba a las tres empresas más

1979 Tampa Cargo acquired two Boeing 707-320Cs.

1980s

- 1981 Ground services for passengers in Bogota expanded as a result of the construction and start-up of the modern Avianca Air Terminal (Terminal Puente Aéreo), from where the routes to Miami and New York, United States, and to Cali, Medellin, Pasto, and Monteria in Colombia were initially operated.
- 1982 TACA started operations to Houston and Los Angeles, and reinitiated operations to Honduras, specifically to Tegucigalpa. Tampa Cargo inaugurated the Barranquilla and Cali bases, and incorporated two new B-707 aircraft into the fleet.
- 1983 A year of transition, TACA established its maintenance station in San Salvador, ceased its operations in Guatemala and Costa Rica, and started operations to San Francisco.
- 1986 AeroGal started operations using two Dornier DO-28-D2 aircraft on August, providing passenger and cargo air transportation services to and from the continent, including Galapagos Island.
- 1988 Tampa Cargo incorporated the first Douglas DC8 aircraft.
- 1989 By the end of the 1980s and the beginning of the 1990s, TACA led the consolidation of the region's air industry by acquiring operators such as LACSA from Costa Rica, Aviateca from Guatemala, Nica from Nicaragua, Sansa from Honduras, and five other regional airlines.

1990s

- 1990 Avianca acquired two of the most modern aircrafts in the world: the Boeing 767-200 ER, they were given the name of Cristóbal Colón (Christopher Columbus) and Américo Vespucio (Amerigo Vespucci). Tampa Cargo was awarded with the Cruz al Mérito Aeronáutico (Aeronautics Merit Award) by the Colombian Government.
- 1991 Tampa Cargo acquired the first Douglas DC8-71 F aircraft.
- 1992 Avianca incorporated the first McDonnell Douglas MD83 passenger aircraft into its fleet.
- 1994 The strategic alliance that joined the three most important companies in the Colombian air sector: Avianca, Sociedad

- importantes del sector aéreo colombiano: Avianca, SAM (Sociedad Aeronáutica de Medellín) y HELICOL (Helicópteros Nacionales de Colombia), lo que dio vida al Sistema Avianca. Los Fokker 50 se incorporaron a la flota para rutas regionales.
- 1996 Tampa Cargo firmó acuerdo de accionistas con Martinair, aerolínea holandesa perteneciente al reconocido grupo KLM.
- 1997 El grupo de aerolíneas (Aviateca, LACSA, Nica, TACA de Honduras y TACA de El Salvador) se consolidó oficialmente bajo el nombre Grupo TACA.
- 1998 TACA Airlines adquirió los primeros Airbus A319 y A320 e inició sus servicios en Clase Ejecutiva.
- 1999 A finales de los 90's, la DAC de Ecuador acreditó la operación de AeroGal bajo estándares 121, permitiendo que la Aerolínea obtuviera el certificado de Operador Aéreo AGL-121-004.
- Aeronáutica of Medellín (SAM), and Helicópteros Nacionales of Colombia (HELICOL), was created and it was called Sistema Avianca. Fokker 50 aircraft were incorporated into the fleet to operate regional routes.*
- 1996 Tampa Cargo entered into a shareholder agreement with Martinair, a Dutch airline that belonged to the famous KLM group.
- 1997 The group of airlines (Aviateca, LACSA, Nica, TACA from Honduras, and TACA from El Salvador) officially consolidated under the name of Grupo TACA.
- 1998 TACA Airlines acquired the first Airbus A319 and A320 aircraft and started providing Business Class services.
- 1999 By the end of the 1990s, the Ecuadorian Civil Aeronautics Agency (DAC) accredited AeroGal's operation under Standard 121, thus allowing the Airline to obtain the AGL-121-004 Air Operator Certificate.

2000s

- 2000 TACA se expandió a Suramérica con la marca TACA Perú y la operación del Centro de Conexiones en Lima. Se construyó en Rionegro, Antioquia, el hangar para Tampa Cargo, convirtiéndose en uno de los más modernos de Latinoamérica.
- 2001 Como consecuencia de la crisis de la industria aérea de 2001, TACA inició un plan de transformación enfocado en la renovación de su flota, la optimización de la estructura de ingresos y costos y la excelencia operativa.
- 2002 El 20 de mayo, Avianca y SAM conformaron junto con ACES (Aerolíneas Centrales de Colombia) la Alianza Summa. En noviembre de 2003 los accionistas decidieron iniciar la liquidación de la Sociedad Alianza Summa y encaminar sus esfuerzos al fortalecimiento de la marca Avianca. Llegó el primer Boeing 727-200 Advance para AeroGal de origen estadounidense, con capacidad para 149 pasajeros.
- 2003 La conquista de nuevos cielos en América llegó para TACA con la apertura de vuelos hacia varios destinos en Estados Unidos. Tampa Cargo celebró 30 años y renovó su imagen corporativa y su flota, a la que se adhirieron 4 aeronaves Boeing 767-
- 2000 In this year, TACA expanded to South America under the TACA Peru brand and operating a Hub in Lima. The hangar for Tampa Cargo was built in Rionegro, Colombia; it was one of the most modern in Latin America.*
- 2001 As a result of the 2001 airline industry crisis, TACA implemented a transformation plan focused on renovating its fleet, optimizing the revenue and cost structure and improving operating excellence.*
- 2002 On May 20th, Avianca and SAM, along with Aerolíneas Centrales de Colombia (ACES) created Alianza Summa. In November 2003, the shareholders decided to initiate the settlement of Alianza Summa and aimed their efforts at strengthening the Avianca brand. AeroGal acquired the first American Boeing 727-200 Advance with a capacity for 149 passengers.*
- 2003 TACA started conquering new skies in the Western Hemisphere, opening new flights to various destinations in the United States. Tampa Cargo celebrated its 30th anniversary, both its corporate image and its fleet were renovated, and four Boeing 767-200 aircraft were incorporated into the fleet. AeroGal*

200. AeroGal incorporó un segundo avión Boeing, un 737-200 para 118 pasajeros y se entregó la concesión para volar a la Isla Baltra, convirtiéndose en la primera Aerolínea privada en operar esa ruta con 5 vuelos semanales.
- 2004 En junio se incorporó el tercer avión Boeing, un B737-200 -el segundo de este tipo- a la flota de AeroGal con capacidad para 129 pasajeros. Un mes después se sumó un tercer avión de las mismas características (el cuarto avión Boeing a la flota). En diciembre, Avianca emergió con éxito del proceso de reestructuración adelantado al amparo del Capítulo 11 de las leyes estadounidenses. El Grupo Synergy asumió el control accionario de Avianca.
- 2005 En línea con su propósito de alcanzar el liderazgo en la región, Avianca modificó su razón social y se registró como Aerovías del Continente Americano S.A. AeroGal incorporó la cuarta aeronave B737-200, sumando así cinco aviones Boeing en la flota.
- 2006 AeroGal recibió la quinta aeronave B737-200, totalizando así seis aviones Boeing en la flota. En mayo, el Consejo de Aviación Civil otorgó la concesión de operación para vuelos internacionales en la región Caribe-Suramérica y Norteamérica. Tras esta autorización, se incorporan tres aeronaves más, sumando 9 en total y ubicando a AeroGal como la aerolínea con la flota más grande del país.
- 2008 El 21 de febrero llegó a Avianca el primer Airbus A320. En julio, Tampa Cargo pasó a formar parte del grupo Synergy, al cual también pertenece Avianca; en noviembre, asumió la operación de la capacidad de bellies de los aviones de las rutas internacionales de Avianca. En noviembre se incorporó el primer Boeing 757 a AeroGal.
- 2009 Avianca retornó al mercado de valores a través de una importante colocación de Bonos adelantada con éxito en el mes de junio. El 7 de octubre se hizo oficialmente pública la intención de unir a Avianca y TACA Airlines para afianzar su posición estratégica en la región y potenciar su capacidad de crecimiento. A finales del año, TACA incluyó en su oferta vuelos desde y hacia las capitales y ciudades secundarias más importantes de Sudamérica. AeroGal incorporó un Boeing 767 en diciembre.
- incorporated a second Boeing aircraft, a 118-passenger 737-200 and it was granted the route to Baltra Island, thus becoming the first private Airline to operate that route with five flights per week.*
- 2004 In June, AeroGal incorporated the third Boeing aircraft, a 129-passenger B737-200 and the second of its kind. One month later, a third aircraft of the same kind joined the fleet (the fourth Boeing aircraft in the fleet). In December, Avianca successfully completed its restructuring process conducted under United States Law Chapter 11. Grupo Synergy became the majority shareholder of the Airline.*
- 2005 With the goal of becoming the regional leader, Avianca changed its corporate name to Aerovías del Continente Americano S.A. AeroGal incorporated its fourth B737-200 aircraft, for a total of five Boeing aircraft in the fleet.*
- 2006 AeroGal received its fifth B737-200 aircraft, for a total of six Boeing aircraft in the fleet. In May, the Ecuadorian Civil Aviation Council granted operations for international flights in the Caribbean region – South America and North America. Upon the authorization, three more aircraft were incorporated for a total of nine aircraft, which made it the Airline with the largest fleet in Ecuador.*
- 2008 On February 21st, Avianca acquired its first Airbus A320. In July, Tampa Cargo became part of Grupo Synergy, also the owner of Avianca; in November, it started handling the operations of the Avianca aircraft bellies assigned to international flights. In November, AeroGal incorporated its first Boeing 757 aircraft.*
- 2009 In June, Avianca returned to the stock exchange by successfully placing a significant amount of bonds. On October 7, the intention to unite Avianca and TACA Airlines was officially made public, in order to consolidate their strategic position in the region and boost their growth capability. At the end of the year, TACA started offering flights to and from South American capitals and large cities. AeroGal incorporated a Boeing 767 aircraft in December.*

2010s

- 2010 En febrero, los inversionistas de Avianca y TACA oficializaron la unión estratégica de sus negocios. Por parte del Grupo TACA se incluyeron a las aerolíneas TACA International, y su participación en LACSA, TACA Perú, Aviateca, Sansa, La Costeña, e Isleña. Por parte de Avianca: Avianca, Tampa Cargo y AeroGal. Tras la oficialización de la integración, se dio marcha a un riguroso proceso de reorganización administrativa, así como de integración de sus redes de rutas, homologación de procesos y captura de sinergias. En abril, se anunció la intención de compra de AeroGal por parte de la Holding y en noviembre, se concretó la incorporación de la aerolínea al grupo.
- 2011 En marzo se lanzó el programa de viajero frecuente unificado, LifeMiles. El 28 de marzo, AviancaTaca Holding S.A. emitió acciones por 500.000 millones de pesos colombianos. La demanda de acciones, con dividiendo preferencial y sin derecho a voto, superó los 2.8 billones de pesos, equivalentes a 5 veces el monto base ofrecido. A lo largo del año se dio marcha a un completo plan de expansión que incluyó la incursión en 12 nuevas rutas y la adición de 155 frecuencias de vuelo, llegando de manera directa con las Aerolíneas a más de 100 destinos en las Américas y Europa, sumando más de 4.000 vuelos semanales. AeroGal renovó su flota, la cual se unificó con los equipos del resto de las aerolíneas de la Holding. La Aerolínea ecuatoriana cuenta así con dos Airbus A320 y seis Airbus A319 para el transporte de pasajeros. Se dio inicio a la ejecución del plan para el fortalecimiento del negocio de carga: ampliación de la capacidad de bodegas en tierra y aire; también se anunció la compra de cuatro aviones cargueros A330-200F Freighter, con capacidad individual de 68 toneladas, para hacerse efectiva a partir de diciembre 2012. Las oficinas se trasladaron a las nuevas bodegas en la Terminal Internacional de Carga del Aeropuerto Eldorado, de Bogotá.
- 2012 Avianca firmó una orden de compra por 51 aeronaves Airbus A320 Neo, de última generación. El 21 de junio, Avianca y TACA Airlines

2010s

- 2010 In February, the Avianca and TACA investors made their strategic alliance official. Grupo TACA included the airlines TACA International, and its holdings in LACSA, TACA Peru, Aviateca, Sansa, La Costeña, and Isleña. Avianca included: Avianca, Tampa Cargo, and AeroGal. After the integration of the group airlines was made official, they started a thorough administrative reorganization process, as well as a process to integrate their route networks, standardize processes, and capture synergies. In April, AviancaTaca Holdings announced its intention to purchase AeroGal and incorporated the airline into the group in November.
- 2011 In March, the unified frequent flyer program, LifeMiles, was launched. On March 28th, AviancaTaca Holding S.A. issued shares in the amount of COP 500 Billion. The demand for preferential shares, with a dividend but without voting rights, surpassed COP 2.8 Trillion, equivalent to five times the base amount offered. A complete expansion plan was carried out throughout the year, which included 12 new routes, 155 additional flight frequencies, thus reaching directly more than 100 destinations in the Americas and Europe, adding up to more than 4,000 flights per week. AeroGal renovated its fleet, and standardized its equipment with the rest of the Company's Airlines. Thus, the Ecuadorian Airline boasted two Airbus A320 aircraft and six Airbus A319 aircraft for the transportation of passengers. The cargo business strengthening plan began: expanding the capacity of warehouses on the ground and cargo compartments in the air; and also announcing the acquisition of four A330-200 Freighters, with an individual capacity of up to 68 metric tons, to become effective as of December 2012. The offices were relocated to new warehouses in the International Cargo Terminal of the Eldorado International Airport, in Bogotá.
- 2012 Avianca signed a purchase order for 51 last generation Airbus A320 Neo aircraft. On June 21st, Avianca and TACA Airlines officially became members of Star Alliance, the world's most significant global

- ingresaron oficialmente a Star Alliance, la red global de aerolíneas más importante del mundo en términos de vuelos diarios, cubrimiento, servicios, multiplicando las opciones y ventajas para sus viajeros. AeroGal se incorporó al programa de lealtad: LifeMiles.
- El 10 de octubre se anunció la adopción del nombre Avianca como marca comercial única para las aerolíneas subsidiarias de AviancaTaca Holding S.A.: Avianca, TACA Airlines, TACA International, TACA Regional, Tampa Cargo y AeroGal.
- En diciembre, Tampa Cargo recibió su primer Airbus A330-200F dedicado exclusivamente al transporte de carga.
- 2013 En marzo, se aprobó en la Asamblea de Accionistas de realizar un cambio en el nombre de la Holding, pasando de AviancaTaca Holding S.A. a Avianca Holdings S.A.
- En mayo, Avianca Holdings finalizó con éxito la emisión de bonos en el mercado internacional por un monto de US\$ 300 millones de dólares.
- En junio, las aerolíneas integradas bajo Avianca Holdings S.A. presentaron su marca comercial única Avianca.
- En noviembre, tras una exitosa ronda de encuentros encaminados a la consecución de inversionistas institucionales calificados, realizada por ejecutivos de la Holding y las firmas JP Morgan y Citigroup en diversas capitales de América y Europa, la Holding entró con paso firme en el mercado de capitales internacionales a la Bolsa de New York, al haber obtenido una demanda por más de USD 2,3 billones en su oferta de bonos.
- 2014 En abril, Avianca Holdings S.A., junto con sus subsidiarias Grupo Taca Holdings Limited y Avianca Leasing LLC, finalizó con éxito la reapertura de bonos 2020 por un monto de US\$ 250 millones de dólares en el mercado internacional.
- En junio, tras un intenso trabajo de reorganización, que incluyó su homologación tecnológica, la reconversión de sus procesos y su integración operacional con las demás aerolíneas adscritas a Avianca Holdings S.A., AeroGal anunció la adopción del nombre Avianca como marca comercial en Ecuador.
- En diciembre, se recibieron los primeros cuatro aviones -de un pedido de 15- Boeing 787 Dreamliner, que se incorporarán a la operación regular de las rutas de pasajeros de Avianca en enero de 2015.
- airline network in terms of daily flights, coverage, and services; this enabled multiplying options and advantages for their travelers.*
- eroGal became incorporated into the loyalty program called LifeMiles.*
- On October 10th, the Company announced its decision to adopt the name Avianca as the single commercial brand across all of the AviancaTaca Holding S.A. subsidiaries being Avianca, TACA Airlines, TACA International, TACA Regional, Tampa Cargo, and AeroGal.*
- In December, Tampa Cargo received its first Airbus A330-200F exclusively devoted to cargo transportation.*
- 2013 *In March, the Assembly of Shareholders approved a change in the name of the Holding Company, from AviancaTaca Holding S.A. to Avianca Holdings S.A.*
- In May, Avianca Holdings S.A. successfully finalized the issuance of bonds in the international market for an amount of US\$ 300 million.*
- In June, the integrated airlines under Avianca Holdings S.A. presented their single commercial brand: Avianca.*
- In November, following a round of successful meetings between the Holding Company's executives along with JP Morgan and Citigroup and qualified institutional investors in diverse money centers of America and Europe, the Company firmly entered the international capital markets with the listing of its shares on the New York Stock Exchange, having obtained a demand of more than US\$ 2.3 billion in its offering.*
- 2014 *In April, Avianca Holdings S.A. along with its subsidiaries in the Grupo TACA Holdings Limited and Avianca Leasing LLC successfully completed the reopening of 2020 bonds amounting to USD \$250 million in the international market.*
- In June, following an intense reorganization, which included technological renewal, the advancement of its processes and its operational integration with other affiliated airlines in Avianca Holdings SA, AeroGal announced the adoption of the Avianca commercial brand Ecuador.*
- In December, the first four Boeing 787 Dreamliner aircraft -of an order of 15-, were received to be incorporated into the regular operation of passenger routes of Avianca in January 2015.*



Norte Estratégico

Strategic Focus

El norte estratégico de la Compañía Holding para el período 2010-2015 es el trazado para las aerolíneas en las cuales la organización tiene sus inversiones más importantes. Dicho norte enmarca su gestión administrativa como empresa controlante y que define la Misión, Visión y Valores de las empresas integradas.

The Holding Company's strategic focus for the 2010-2015 period was defined for the airlines in which the organization has its largest investment. This strategy is implemented through the administrative management as the controlling company and defines the Mission, Vision and Values of the integrated companies.

Misión

Volamos y servimos con pasión para ganar tu lealtad.

Mission

We fly and serve with passion to earn your loyalty.

Visión

Ser la Aerolínea líder de América Latina preferida en el mundo.

- » El mejor lugar para trabajar
- » La mejor opción para los clientes
- » Valor excepcional para los accionistas

Vision

To be the leading Latin American Airline preferred around the world.

- » *The best place to work*
- » *The best option for customers*
- » *Exceptional value for shareholders*

Valores

- » Seguridad
- » Honestidad
- » Pasión y Calidez
- » Un equipo
- » Excelencia

Values

- » *Safety*
- » *Honesty*
- » *Warmth and Passion*
- » *Teamwork*
- » *Excellence*

Objetivos Corporativos

Corporate Goals

Los objetivos corporativos 2010-2015, trazados por la Compañía Holding para las Aerolíneas, en las cuales tiene sus inversiones más importantes, son:

- » **En rentabilidad:** Mejorar los niveles de EBIT¹ y diversificar las unidades de negocio para mejorar la rentabilidad.
- » **En posición estratégica:** Fortalecer y optimizar los centros de conexiones y la red de rutas a través de los mercados domésticos de Colombia, Centroamérica, Perú y Ecuador. Incrementar la productividad operacional, simplificando e integrando la operación bajo los requisitos regulatorios.
- » **Con los clientes:** Consolidar el servicio al cliente, logrando la diferenciación a través de un servicio con Excelencia Latina y actuando como una sola empresa de cara al cliente.
- » **Con los colaboradores:** Convertir a la organización en el mejor lugar para trabajar. Para ello se busca adoptar los valores de las empresas como pilares de nuestra labor. El objetivo final es consolidar una cultura interna centrada en las necesidades de los clientes.

The 2010-2015 corporate goals set by the Holding Company for the Airlines, in which it has its most significant investments, are:

- » **Profitability:** *To improve EBIT¹ and diversify its business units to improve profitability.*
- » **Strategic Position:** *To strengthen and optimize the hubs and network routes throughout the domestic markets in Colombia, Central America, Peru, and Ecuador. To increase operating productivity by simplifying and integrating operations under legal and regulatory requirements.*
- » **Customers:** *To consolidate customer service, offering differentiation through our service based on Latin American Excellence, and acting as one sole company for our customers.*
- » **Collaborators:** *To make Avianca the best place to work. To do so, it seeks to adopt the company's values as our work pillars. The final goal is to consolidate an in-house culture focused on customer needs.*

¹ EBIT: Ingresos antes de Interés e Impuestos.

¹ EBIT: Earnings before interest and taxes.

Junta Directiva

En el período de marzo de 2014 a marzo de 2015 actuaron como miembros de la Junta Directiva:

- » Germán Efromovich
- » Roberto José Kriete
- » José Efromovich
- » Alexander Bialer
- » Eduardo Klepacz
- » Isaac Yanovich
- » Álvaro Jaramillo
- » Juan Guillermo Serna
- » Ramiro Valencia
- » Mónica Aparicio Smith
- » Oscar Darío Morales

Presidente de la Junta Directiva

- » Germán Efromovich

Presidente Ejecutivo (CEO) y Representante Legal

- » Fabio Villegas Ramírez

Auditor Externo

- » Ernst & Young Audit S.A.S.

Sobre los Miembros de la Junta Directiva



» **Germán Efromovich**

Nacido en Bolivia, educado en Brasil, colombiano por adopción.

Graduado en Ingeniería Mecánica de la Universidad de Brasil, FEI, de São Paulo.

Board of Directors

The following persons acted as members of the Board of Directors for the period from March 2014 through March 2015:

- » *Germán Efromovich*
- » *Roberto José Kriete*
- » *José Efromovich*
- » *Alexander Bialer*
- » *Eduardo Klepacz*
- » *Isaac Yanovich*
- » *Álvaro Jaramillo*
- » *Juan Guillermo Serna*
- » *Ramiro Valencia*
- » *Mónica Aparicio Smith*
- » *Oscar Darío Morales*

Chairman of the Board of Directors

- » *Germán Efromovich*

Chief Executive Officer and Legal Representative

- » *Fabio Villegas Ramírez*

External Auditor

- » *Ernst & Young Audit S.A.S.*

About the Members of the Board of Directors

- » **Germán Efromovich**

Born in Bolivia, educated in Brazil, and Colombian by conviction.

He graduated in mechanical engineering from the University of Brasil, FEI, in São

Inició su carrera profesional en 1976 en el Grupo SGS. Desde 1977 ha desarrollado múltiples negocios alrededor del mercado petrolero en Brasil. Apalancado en el desarrollo y expansión de compañías en diferentes sectores productivos, hace más de 35 años conformó lo que hoy se conoce como Grupo Synergy, conglomerado empresarial con negocios diversificados. Actualmente, el Grupo cuenta con inversiones en hidrocarburos y energía, construcción naval, servicios de petróleo e inspecciones técnicas, radioquímica, radio-fármacos, agricultura y aviación.



» **Roberto José Kriete**

Salvadoreño. Licenciado en Economía de University of Santa Clara, California y MBA de Boston College, Boston, Massachusetts.

Presidente de la Compañía de Inversiones del Grupo Kriete, que administra inversiones locales e internacionales en aviación, bienes raíces, agroindustria y hoteles, entre otros. Se ha desempeñado también como Director de la Escuela Superior de Economía y Negocios (ESEN) en El Salvador, Director Suplente del Consejo de Administración del Hotel Real Intercontinental de El Salvador, Presidente de la Fundación Gloria de Kriete y de Agape. Miembro del Consejo Directivo de TELMEX Internacional y del Instituto Carso para la Salud de la Fundación Carlos Slim. Fundador y miembro del Consejo Directivo de la línea aérea Volaris de México, Presidente de la Junta Directiva de la sociedad Taca International Airlines, S.A., miembro del grupo Avianca Holdings S.A.

Paulo, and began his professional career in 1976 with Grupo SGS. Since 1977 he has developed multiple businesses in the Brazilian petroleum market. Leveraged in the development and expansion of companies in different productive sectors, more than 35 years ago he formed what is now known as Grupo Synergy, a managerial conglomerate with diversified businesses. Currently, the Group has investments in oil and energy, shipbuilding, oil services and technical inspections, radiochemistry, radio-pharmaceuticals, agriculture, and aviation.

» **Roberto José Kriete**

Salvadorian. An Economist graduated from the University of Santa Clara, California, with an MBA from Boston College, in Massachusetts, USA.

Roberto Kriete is the President of Compañía de Inversiones of Grupo Kriete, which manages domestic and international investments in aviation, real estate, agroindustry, and hotels, amongst others. He was also the Director of Escuela Superior de Economía y Negocios (ESEN) in El Salvador, Deputy Director of the Administration Board of Hotel Real Intercontinental of El Salvador, President of Fundación Gloria de Kriete and of Agape, and member of the TELMEX International Board of Directors and of Instituto Carso para la Salud de la Fundación Carlos Slim. He was also the founder of the Mexican airline Volaris and a member of its Board of Directors; Chairman of the Board of Directors of TACA International Airlines S.A. and Board Member of Avianca Holdings S.A.



» **José
Efromovich**

Nacido en Bolivia, educado en Brasil, obtuvo la nacionalidad colombiana en 2008.

Se graduó como Ingeniero Civil en la Escuela de Ingeniería Mackenzie de São Paulo, Brasil.

Inició su carrera profesional en Inca, una compañía de construcción brasileña. En 1977 se independizó e involucró en diferentes actividades empresariales, principalmente relacionadas con el campo de la medicina, en la producción y comercialización de materiales radioactivos para el diagnóstico de enfermedades oncológicas. Desde hace 35 años participa en el desarrollo y expansión de diferentes compañías de lo que hoy se conoce como Grupo Synergy, organización que tiene inversiones en los sectores aeronáuticos, generación de energía, ingeniería naval e hidrocarburos.



» **Alexander
Bialer**

Brasileño. Ingeniero Mecánico del Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) de Brasil, con postgrado en Administración de Sistemas de la Fundación Getulio Vargas del mismo país.

Su experiencia laboral suma más de 40 años en implementación de sistemas, planeación estratégica, mercadeo, fusiones y adquisiciones, y gobierno corporativo.

» **José
Efromovich**

Born in Bolivia, educated in Brazil, and obtained Colombian nationality in 2008.

He graduated as a Civil Engineer from the Mackenzie School of Engineering in São Paulo, Brazil, and began his professional career in Inca, a Brazilian construction company. In 1977 he became independently engaged in various business activities, mainly related to the field of medicine, in the production and commercialization of radioactive materials for the diagnosis of oncological illnesses. In the past 35 years he has participated in the development and expansion of the various companies of what is known today as Grupo Synergy, a company that invests in sectors such as aerospace, power generation, marine engineering, and hydrocarbons.

» **Alexander
Bialer**

Brazilian. A Mechanical Engineer graduated from the Aeronautics Technological Institute – ITA – in Brazil, with a Master's Degree in Systems Administration from the Getulio Vargas Foundation in Brazil.

Alexander Bialer's work experience includes over 40 years implementing systems and doing strategic planning, marketing, mergers and acquisitions, and corporate governance.



» **Eduardo
Klepacz**

Brasileño. Abogado de la Fundación Armando Alvares Penteado FAAP (Fundação Armando Alvares Penteado) de Brasil, con estudios en Derecho Aeronáutico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Actualmente se desempeña como vicepresidente de Synergy Group, miembro de la Junta Directiva de empresas Synergy Group Corp. y Fundación HJDK. Se incorporó a la compañía desde el año 2007 como parte del equipo legal. Durante su trayectoria ha sido responsable del desarrollo de nuevos proyectos y gerente financiero. Ha sido el principal negociador de Synergy Group en las últimas adquisiciones en aviación MRO, defensa, agricultura, astilleros, construcción naval, petróleo y gas, logística, hoteles y sector inmobiliario. Antes de unirse a Synergy Group se desempeñó como abogado en los despachos Di Pierro y Penteado Advogados, MAAF Advogados, en Brasil.

» **Eduardo
Klepacz**

Brazilian. Lawyer degree from FAAP (Fundação Armando Alvares Penteado) Brazil, with studies in Aviation (degree in Air Law) granted by IATA (International Air Transportation Association).

Actually serve as Vice-President of Synergy Group, Board Member of Synergy Group Corp and Foundation HJDK companies. During his career he has been responsible for new project development and has served as Financial Manager. He has been the lead negotiator in the last companies bought by Synergy Group in areas such as Aviation, MRO, defense, agriculture, shipyard, shipbuilding, oil and gas, logistic, hotels and real state. Prior to joining Synergy Group he served as lawyer in Di Pierro and Penteado Advogados, MAAF Advogados and LIPI Advogados, 3 major offices in Brazil



» **Isaac
Yanovich***

Colombiano. Ingeniero Industrial de la Universidad de los Andes de Colombia y de la Universidad de Pittsburgh, Pensilvania – USA, con estudios adicionales en M.S. Industrial MGMT Institute of Technology M.I.T. de Massachusetts, USA.

En su historia laboral se destacan sus ejecuciones como socio fundador y Director

» **Isaac
Yanovich***

Colombian. An Industrial Engineer graduated from Universidad de los Andes in Colombia and from Pittsburgh University in Pennsylvania, USA, with an M.S. in Industrial Management from the Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.) in Massachusetts, USA.

Isaac Yanovich was a founding partner and Investment Banking Director of Betainvest

de Banca de Inversión Betainvest S.A., Vicepresidente Ejecutivo de Tecnoquímicas S.A., Presidente de Invesa S.A., Lloreda Grasas S.A. y Ecopetrol.



» **Álvaro Jaramillo***

Colombiano. Administrador de Empresas de la Universidad del Norte.

Se ha desempeñado como presidente en Invercrédito, Avianca y Bancolombia. En 1997 fundó IQ Outsourcing S.A., una compañía de servicios enfocada en Gestión para el Procesamiento de Operaciones, con tecnología basada en imágenes.

S.A., the Executive Vice President of Tecnoquímicas S.A., as well as the President of Invesa S.A., Lloreda Grasas S.A., and Ecopetrol.

» **Álvaro Jaramillo***

Colombian. A Business Administrator graduated from Universidad del Norte.

Alvaro Jaramillo was President of Invercrédito, Avianca, and Bancolombia. In 1997, he founded IQ Outsourcing S.A., a service company devoted to Operations Processing Management, using image-based technology.



» **Juan Guillermo Serna***

Colombiano. Administrador de Empresas, Economista y Máster en Economía de la Universidad Nacional de Colombia.

Su carrera profesional se ha desarrollado en diferentes cargos y empresas de los sectores público y privado, entre los que se destacan la Presidencia de la Organización Terpel SA, la Dirección del Fondo de Garantías para las Instituciones Financieras, la Secretaría Económica de la Presidencia de la República, la Vicepresidencia Financiera de la Organización Corona S.A., la Dirección Nacional del Presupuesto, la Auditoría ante la Federación de Cafeteros en Nueva York, y la Secretaria General de la Comisión Nacional de Valores.

» **Juan Guillermo Serna***

Colombian. Business Administrator and Economist with a Master's Degree in Economics from Universidad Nacional de Colombia.

Juan Guillermo Serna has held different positions in various public and private sector companies. He was the President of Organización Terpel S.A., Director of Fondo de Garantías para las Instituciones Financieras, Economic Secretary of the President of the Republic's Office, Financial Vice President of Organización Corona S.A., the National Budget Director, Auditor for Federación de Cafeteros in New York, and Secretary General of Comisión Nacional de Valores.



» **Ramiro
Valencia***

Colombiano. Abogado y Humanista de la Universidad Pontificia Bolivariana y Universidad Javeriana, respectivamente.

Su carrera profesional la ha adelantado en los sectores público y privado, destacándose como: Gerente General de Empresas Públicas de Medellín, Gerente de la Fábrica de Licores de Antioquia, Presidente del Consejo Directivo de Comfamiliar (Camacol) y Presidente del Consejo Superior de la Universidad de Antioquia. Ministro de Minas y Energía durante el Gobierno del Presidente Andrés Pastrana, Embajador en Nueva Zelanda, Gobernador de Antioquia, Alcalde de Medellín y Secretario de Educación de Medellín.

» **Ramiro
Valencia***

Colombian. A law graduate from Universidad Pontificia Bolivariana and a graduate in humanities from Universidad Javeriana.

Ramiro Valencia has worked in both the public sector and the private sector as the General Manager of Empresas Públicas de Medellín, Manager of Fábrica de Licores de Antioquia, Chairman of the Comfamiliar - Camacol Board of Directors, and President of the Universidad de Antioquia High Council. He was the Mines and Energy Minister under former President Andrés Pastrana, the Colombian Ambassador in New Zealand, the Governor of the Provincial Department of Antioquia, the Mayor of Medellín, and Secretary of Education of Medellín.



» **Mónica
Aparicio Smith***

Colombiana. Economista de la Universidad de los Andes.

Es consultora independiente de organismos multilaterales. Se desempeñó como Directora Ejecutiva del Fondo de Garantías de Instituciones Financieras, Jefe de País y CEO del Banco Santander en Puerto Rico y en Colombia, Vicepresidente Internacional y Monetaria del Banco de la República, Representante ante el Banco Mundial del Gobierno de Colombia, Jefe de la Unidad de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación, Economista adjunta de la Oficina de Asesores para Asuntos Cafeteros del Gobierno Nacional en la Federación Nacional de Cafeteros, entre otros.

» **Mónica
Aparicio Smith***

Colombian. An Economist graduated from Universidad de los Andes.

Mónica is an independent consultant of multilateral agencies. She served as the Executive Director of Fondo de Garantías de Instituciones Financieras, the CEO and Head of the Country of Santander Bank in Puerto Rico and in Colombia, International Vice President and Monetary of the Bank of the Republic, Representative of Banco Mundial of the Colombian government, Head of Unidad de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación, Economist of Oficina de Asesores for Asuntos Cafeteros del Gobierno Nacional in the Federación Nacional de Cafeteros, among others.



» **Oscar Darío Morales***

Colombiano. Contador Público egresado de la Universidad Javeriana de Cali, Colombia, con una Especialización en Finanzas de la misma Universidad.

Se desempeñó como Vicepresidente Financiero Corporativo de CARVAJAL S.A. Entre otros cargos, ha ocupado los siguientes: Managing Partner Colombia & Presidente de la Junta Directiva de Deloitte América Latina (Colombia), Managing Partner, Centroamérica y el Caribe, Costa Rica & Panamá en Deloitte & Touche (2001–2007); Managing Partner Colombia y Managing Partner Cali y Gerente de Auditoría y Consultoría Tributaria en Arthur Andersen (1995–2001); Gerente Financiero de Riopaila Castilla (1992–1995) y Gerente Financiero de Wyeth (1982–1991).

*Miembros independientes de la Junta Directiva

Principales Ejecutivos



» **Fabio Villegas Ramírez**

Presidente Ejecutivo/CEO – Colombiano.

Economista de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá, con Máster en Planeación y Desarrollo de London University y Máster en Economía del London School of Economics.

Tras una fructífera trayectoria en los sectores público y privado, se vinculó a Avianca como

» **Oscar Darío Morales***

Colombian. A Public Accountant graduated from Universidad Javeriana in Cali, Colombia, with a specialization in Finance from the same university.

Oscar Darío Morales worked as CARVAJAL S.A.'s Corporate Financial Vice President. Among others positions, he has held the following: Managing Partner Colombia & Chairman of the Board of Directors of Deloitte Latin America (Colombia), Managing Partner, Central America and the Caribbean, Costa Rica & Panama in Deloitte & Touche (2001–2007); Managing Partner of Colombia and Managing Partner of Cali, and Audit Manager and Tax Consultant in Arthur Andersen (1995–2001); Financial Manager of Riopaila Castilla (1992–1995) and Financial Manager of Wyeth (1982–1991).

**Independent Members of the Board of Directors*

Main Executives

» **Fabio Villegas Ramírez**

Chief Executive Officer/CEO – Colombian.

An Economist graduated from Universidad Jorge Tadeo Lozano in Bogota with a Master's Degree in Planning and Development from the London University, and a Master's Degree in Economics from the London School of Economics. After a productive career in both public and private sectors, Fabio Villegas Ramírez became

Presidente en marzo de 2005, pasando a desempeñarse como Presidente Ejecutivo de Avianca Holdings S.A. en febrero de 2010, cargo en el que permanece a la fecha.



» **Gerardo Grajales**

Vicepresidente Ejecutivo Financiero/CFO – Colombiano.

Administrador de Empresas de la Universidad ICESI de Cali, con un Máster en Finanzas de la Universidad de Baltimore y una Especialización en Mercadeo de EAFIT.

Ingresó a Avianca el 20 de mayo de 2002 como Vicepresidente Financiero y desde febrero de 2010 ejerce como Vicepresidente Ejecutivo Financiero de Avianca Holdings S.A. Antes de su vinculación al sector aéreo, ejerció como directivo en Gillette de Colombia, Laboratorios Baxter y Centrales Térmicas de Cartagena.

President of Avianca in March 2005. Since February 2010 he has been the CEO of Avianca Holdings S.A.

» **Gerardo Grajales**

Chief Financial Officer/CFO – Colombian.

A Business Administrator graduated from Universidad ICESI in Cali with a Master's Degree in Finance from the University of Baltimore in Maryland, USA and a Specialization in Marketing from EAFIT. Gerardo Grajales started working at Avianca on May 20, 2002, as Financial Vice President, and since February 2010 he has been the Avianca Holdings S.A. Chief Financial Officer. Before working in the airlines sector, he was a Director of Gillette in Colombia, of Laboratorios Baxter, and of Centrales Térmicas of Cartagena.



» **Estuardo Ortiz**

Vicepresidente Ejecutivo de Ingresos/CRO – Guatemalteco.

Ingeniero Químico Industrial de la Universidad Rafael Landívar en Guatemala con MBA y especialización en Productividad de la Universidad Francisco Marroquín en Guatemala.

Previo a la fusión de Avianca y TACA, se desempeñó como Chief Operating Officer (CEO -Presidente Ejecutivo) de TACA Airlines (2009), Vicepresidente Comercial (2006-2008) y Vicepresidente de Ventas (2005). Entre febrero de 2010

» **Estuardo Ortiz**

Chief Revenue Officer/CRO – Guatemalan.

An Industrial Chemical Engineer graduated from Universidad Rafael Landívar (Guatemala) with an MBA and a Specialization in Productivity from Universidad Francisco Marroquín (Guatemala). Before the merger of Avianca and TACA, Estuardo Ortiz was TACA Airlines Chief Operating Officer (2009), Commercial Vice President (2006-2008), and Sales Vice President (2005). Between February 2010 and December 2013 he was the Executive

y diciembre de 2013 se desempeñó como Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones de Avianca Holdings S.A. Actualmente ejerce como Vicepresidente Ejecutivo de Ingresos, CRO de la Organización.



» **Santiago
Diago**

Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones/COO – Colombiano.

Abogado con énfasis en Ciencias Socioeconómicas de la Universidad Javeriana en Colombia y Piloto Comercial del Aerocentro de Colombia.

Inició su carrera como copiloto de Líneas Aéreas del Caribe, LAC. En 1995 ingresó a Avianca como abogado del área de negociación de aeronaves, desempeñándose luego como Director Jurídico Internacional. Fue Gerente General de Avianca en México (1998-1999), Gerente General de LAN para México y Cuba (1999-2001). En 2001 se reincorporó a Avianca como Vicepresidente de Operaciones de Vuelo y en 2009 asumió como Presidente de OceanAir Linhas Aéreas S.A. Desde el 15 de diciembre 2013 ejerce como Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones, COO para las compañías integradas en Avianca Holdings S.A.

Vice President of Operations for Avianca Holdings S.A. He currently serves as the Chief Revenue Officer, CRO of the Holding Company.

» **Santiago
Diago**

Chief Operating Officer /COO – Colombian.

Attorney with an emphasis on Socio-economic Sciences from Universidad Javeriana (Colombia) and Commercial Pilot of Aerocentro of Colombia.

He began his career as a copilot of Líneas Aéreas del Caribe, LAC. In 1995 he joined Avianca as an Attorney of aircraft negotiations, serving later as the International Legal Director. He was a general manager of Avianca in Mexico (1998-1999), General Manager of LAN for Mexico and Cuba (1999-2001). In 2001 he rejoined Avianca as Vice President of Flight Operations and in 2009 he took over as the President of Ocean Air (Avianca Brasil). Since December 15, 2013, he served as the Chief Operating Officer, COO, of Avianca Holdings S.A.



» **Elisa
Murgas de Moreno**

General Counsel – Colombiana.

Doctora en Derecho de la Universidad Santo Tomás de Aquino, con especialización en Derecho Comercial de la Pontificia Universidad Javeriana, de Bogotá.

» **Elisa
Murgas de Moreno**

General Counsel – Colombian.

An Attorney graduated from Universidad Santo Tomás de Aquino with a Specialization in Commercial Law from Pontificia Universidad Javeriana in Bogota,

Ingresó a Avianca en 1986 como Abogada adscrita a la Vicepresidencia Legal, desempeñándose luego como Jefe del Departamento Laboral (1986-1995), Directora Jurídica Laboral (1995-1999), Secretaria General (Encargada) y Secretaria General en Propiedad (2010-a la fecha). Desde marzo 2010 actúa como Secretaria de Avianca Holdings S.A. y desde marzo de 2011 como Representante Legal de dicha compañía.

Elisa Murgas de Moreno joined Avianca in 1986 as an Attorney for the Legal Vice President's Office and then worked as the Chief of the Labor Division (1986-1995), Labor Legal Director (1995-1999), Secretary General, and Secretary General (2010). Since March 2010 she has been the Secretary of Avianca Holdings S.A. and since March 2011 she has been its Legal Representative.

Comités de Junta Directiva

La Junta Directiva ha establecido los siguientes Comités de Junta:

- » **Comité de Auditoría:** Constituido por miembros independientes de la Junta Directiva; su labor consiste en apoyar a la Junta Directiva en la supervisión de la efectividad de los sistemas de control financiero interno y de evaluación de riesgos de la Sociedad y de sus relaciones con sus partes. De igual forma, apoya a la Junta en labores encaminadas a garantizar la integridad de los estados financieros, el cumplimiento de los requisitos legales establecidos en las regulaciones del mercado público de valores, la idoneidad e independencia de la Auditoría Externa, la aprobación de los procedimientos de auditoría interna y la vigilancia de su cumplimiento.

Integrantes:

- Oscar Darío Morales - Presidente
- Isaac Yanovich
- Juan Guillermo Serna
- Monica Aparicio Smith

- » **Comité Financiero:** Constituido para hacer seguimiento detallado al desempeño financiero de la sociedad, así como a la gestión del riesgo asociado. Es el encargado de analizar y recomendar a la Junta Directiva la estructura de capital y de endeudamiento.

Board of Directors Committees

The Board of Directors established the following Committees:

- » **Audit Committee:** Constituted by independent members of the Board of Directors; its task is to support the Board of Directors in monitoring the effectiveness of internal financial control systems, of internal control, and of the risk assessment of the Company and its relationships with subordinates. Similarly, they support the Board in guaranteeing the integrity of the financial statements, the compliance with legal requirements established within the regulation of the stock exchange, the adequacy and independence of the External Auditor, the approval of Internal Audit procedures, and the vigilance of its compliance.

Members:

- Oscar Darío Morales - President
- Isaac Yanovich
- Juan Guillermo Serna
- Monica Aparicio Smith

- » **Financial Committee:** Established to follow up on the Company's financial performance as well as its associated risk management. It is responsible for analyzing the capital and indebtedness structure, and for giving recommendations to the Board of Directors thereon.

Integrantes:

- Germán Efromovich
- Álvaro Jaramillo
- Juan Guillermo Serna
- Alexander Bialer

» **Comité de Talento Humano y Compensación:** Constituido para establecer el modelo y la estrategia de desarrollo y manejo del talento humano y para recomendar la filosofía básica y los objetivos y metas corporativas con relación a la compensación del personal de la Sociedad.

Integrantes:

- Roberto Kriete
- Ramiro Valencia
- José Efromovich
- Eduardo Klepacz

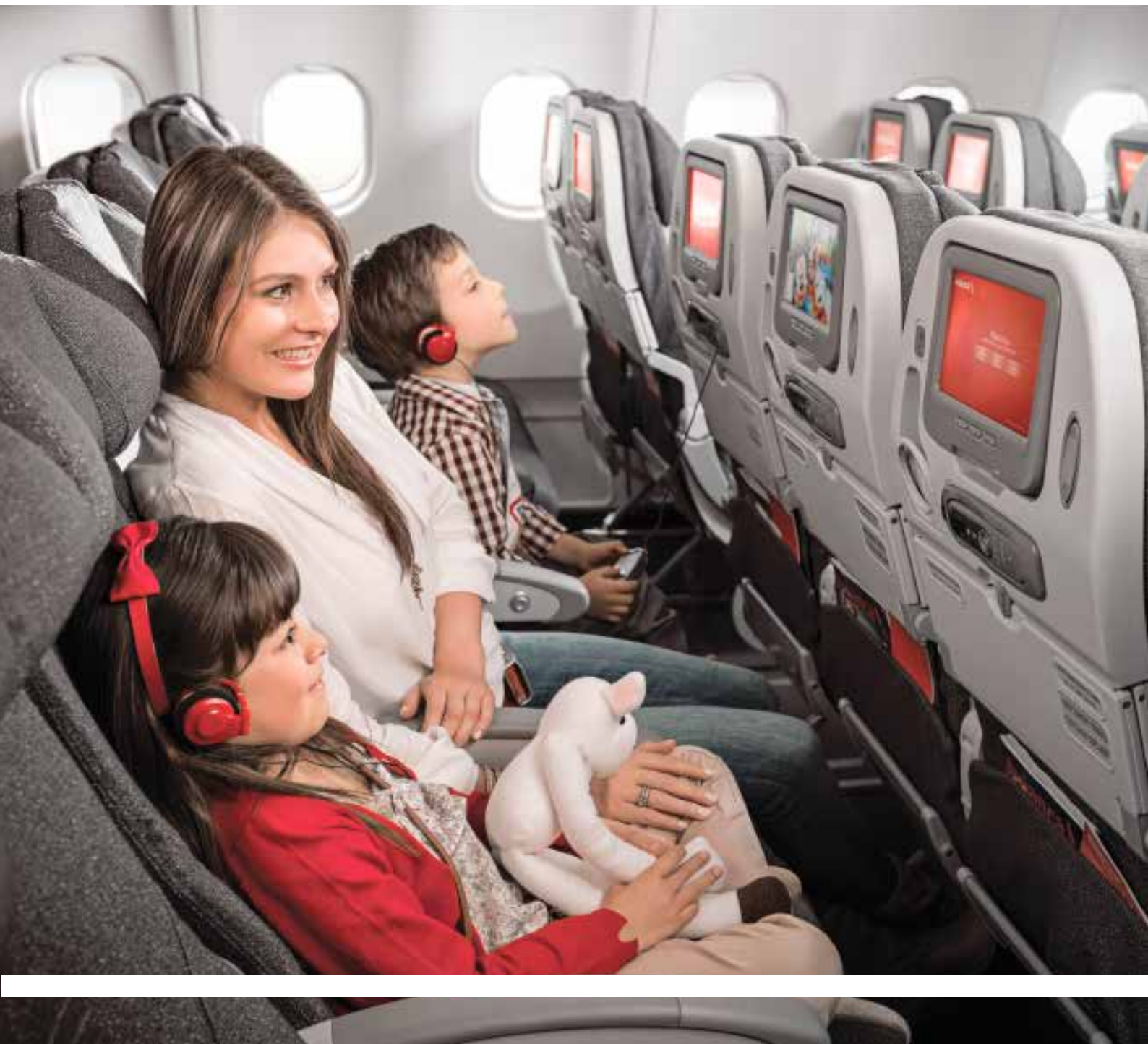
Members:

- Germán Efromovich
- Álvaro Jaramillo
- Juan Guillermo Serna
- Alexander Bialer

» **Committee of Human Resources and Compensation:** Constituted to establish the model and strategy to develop and manage human resources, and to recommend the basic philosophy and objectives and corporate goals with regards to personal compensation of the Company.

Members:

- Roberto Kriete
- Ramiro Valencia
- José Efromovich
- Eduardo Klepacz



Carta del Presidente a los Señores Accionistas

CEO's Letter to the Shareholders



Respetados Señores:

Mediante el presente informe me permito dar cuenta de la gestión adelantada en el año 2014 y los logros obtenidos durante el período en las diferentes líneas de inversión de Avianca Holdings S.A.

Ante todo, se hace preciso destacar que a lo largo del año que pasó, la Compañía Holding enfrentó retos particulares asociados a cambios en el entorno, que nos llevaron a replantear la estrategia de cubrimiento y presencia en mercados tradicionales, así como a una reorganización de la red de rutas de las aerolíneas del grupo, con miras a alcanzar los niveles de rentabilidad obtenidos al final del periodo inmediatamente anterior.

Así, además de la adecuación de la oferta al mercado venezolano y el incremento de frecuencias en las rutas que enlazan a Bogotá con las principales capitales de Latinoamérica y la ampliación de los servicios directos a puntos en Europa, en 2014 la gestión organizacional se orientó a la consecución de objetivos clave en materia de mejoramiento y expansión de los servicios para pasajeros y clientes de carga, correo y productos conexos especializados. En este contexto, se destacan los esfuerzos adelantados en pro de la modernización de los espacios y equipos en tierra y aire, la incorporación de aeronaves de nueva generación, el perfeccionamiento de los procesos de atención, el desarrollo integral de los colaboradores y la consolidación de una cultura de servicio.

Como producto de ello, la Compañía cristalizó proyectos clave para el éxito organizacional, entre los que se cuentan la acreditación de los más altos estándares

Dear shareholders:

In this report I would like to acknowledge the management performance and achievements obtained during 2014 in the different lines of investment of Avianca Holdings S.A.

Above all, it is necessary to emphasize that during the past year, the Holding Company faced special challenges associated with changes in the business environment, that led us to rethink the strategy of coverage and presence in our traditional markets, as well as effecting a reorganization of the network of routes for the group airlines, with a view to achieving the profitability levels obtained at the end of the immediately previous period.

In addition to adapting our offering to the Venezuelan market, increasing frequencies on routes connecting Bogota to the main capitals of Latin America, and the expansion of non-stop services to points in Europe, in 2014 the organizational management was aimed at meeting key targets for the improvement and expansion of services for passengers and freight customers, as well as courier and related specialty products. In this context, we highlight the efforts made towards the modernization of spaces and equipment on the ground and in the air, the addition of new generation aircraft, the improvement of customer care processes, the integral development of collaborators and the consolidation of a culture of service.

As a result of the above, the Company crystallized key projects to ensure the success of the organization, including the accreditation of the highest quality standards in the operation

de calidad en la operación y el servicio, la diversificación del portafolio de productos a través de nuevos acuerdos y alianzas con firmas de reconocimiento internacional, el crecimiento exponencial de los socios del programa de viajeros frecuente LifeMiles. Todo esto, al tiempo que generamos valor para los inversionistas y relacionados estratégicos de la Compañía Holding y sus compañías integradas.

En diciembre de 2014, Avianca S.A. llegó a los 95 años de operaciones continuas destacándose como una Aerolínea a la vanguardia en tecnología, innovación y servicio. Un hecho que fue ratificado por certificaciones y exaltaciones en diversos frentes. De manera especial, los viajeros y los expertos en servicios de viaje nos honraron al elegir a Avianca como la Mejor Aerolínea de América Latina y a LifeMiles como uno de los mejores programas de lealtad de la región y el mundo, entre otros reconocimientos por iniciativas de servicio en comercio electrónico, asistencia en línea, espacios exclusivos y valores agregados.

Así, llenos de confianza y optimismo por lo alcanzado en 2014, los cerca de 20 mil colaboradores que en forma directa e indirecta hacemos parte de la organización, damos inicio a un 2015 que si bien nos plantea nuevos desafíos, también representa una oportunidad de oro para continuar trabajando por el fortalecimiento del servicio y el posicionamiento de la Compañía Holding como motor de desarrollo y generación de progreso para la región.

De los señores Accionistas, atentamente.

and service, the diversification of the portfolio of products through the signing of new agreements and alliances with internationally recognized companies, and the exponential growth of the number of members in the LifeMiles frequent flyer program. All this has been achieved while simultaneously delivering value to the investors and strategic stakeholders of the Holding Company and its integrated companies.

In December 2014, Avianca S.A. celebrated 95 years of continuous operations, confirming its position as an airline at the vanguard of technology, innovation and service. This fact was ratified by the certifications and awards the organization received on a variety of fronts. In particular, the travelers and experts in travel services honored us by selecting Avianca as the Best Airline in Latin America, and LifeMiles as one of the best loyalty programs in the region and the world, in addition to other awards for service initiatives in e-commerce, online assistance, exclusive spaces and added values.

The almost 20,000 collaborators who directly or indirectly form part of the organization start 2015 brimming with confidence and optimism following our achievements in 2014. Although we face new challenges, this year also represents a golden opportunity to continue working to strengthen the service and positioning of the Holding Company as an engine of development and generation of progress for the region.

My best regards to all the Shareholders,



Fabio Villegas Ramírez
Presidente Ejecutivo - CEO / *Executive President - CEO*





Informe de Gestión 2014

Management Report 2014

Informe de la Junta Directiva, el Presidente y demás Administradores a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas.

Report of the Board of Directors, Chairman and other Administrators to the Annual General Meeting.

Señores Accionistas:

La Junta Directiva, el Presidente y demás administradores nos permitimos presentar el informe sobre las actividades realizadas y los resultados obtenidos durante el año 2014 en las diferentes líneas de inversión de la Compañía Holding.

Dear Shareholders:

The Board of Directors, the CEO, and management team hereby present the report of the activities conducted during 2014, as well as the results obtained by the Holding Company in its different investment businesses.

Entorno mundial del mercado de transporte aéreo²

Global air transport market²

De acuerdo con el reporte de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association – IATA) los resultados de 2014 denotan un crecimiento en la demanda de RPKs³ de 5.9% respecto al año anterior, estando por encima de la tasa de crecimiento de entre 5.2% y 5.6% de los últimos 10 años. Se destaca más de la mitad del crecimiento de la demanda en las regiones de Asia-Pacífico y Medio Oriente. La capacidad global, por su parte, se incrementó en 5.6%, obteniendo un factor de ocupación de 79.7%, 0.2% por encima de 2013.

Pursuant to the report by the International Air Transportation Association (IATA), the results for 2014 showed a 5.2% increase in world passenger demand expressed in RPKs³ compared to 2013. This was above the growth rate of between 5.2% and 5.6% recorded over the past 10 years. More than half the growth in demand is in the Asia-Pacific and Middle East regions. Overall capacity increased by 5.6%, with the load factor increasing 0.2% to 79.7% compared to 2013.

Demanda Internacional de Pasajeros

En 2014, más de 3.3 billones de personas viajaron por avión, aproximadamente 170 millones más que en 2013. El tráfico internacional de pasajeros creció 6.1% comparado con el año anterior, la capacidad se incrementó en 6.4% y el load factor se ubicó 0.1% abajo del periodo anterior, situándose en 76.9%.

International Passenger Demand

In 2014 over 3.3 billion people traveled by aircraft, approximately 170 million more than in 2013. International passenger traffic grew 6.1% compared with the previous year, capacity increased by 6.4% and the load factor decreased 0.1% to 76.9% compared to 2013.

2 IATA (5 de febrero de 2015). Strong Demand for Air Travel Rises in 2014 (Alta Demanda Aérea Crece en 2014). Recuperado el 5 de febrero de 2015 desde <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-05-01.aspx>

3 Revenue Passenger per Kilometer - ingreso por pasajero por kilómetro-.

2 IATA (February 5, 2015). Strong Demand for Air Travel Rises in 2014. Recovered on February 5, 2015 from <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-05-01.aspx>

3 Revenue Passenger per Kilometer.

- » Las aerolíneas latinoamericanas reportaron un incremento de 5.8% en tráfico, en tanto su capacidad aumentó 4.7%, alcanzando un factor de ocupación de 80%, 0.8% por encima de 2013. Con el fortalecimiento de la economía de Brasil, los volúmenes de comercio y de tráfico mejoraron en los últimos meses del periodo.
- » Las aerolíneas europeas presentaron un incremento de 5.7% en tráfico internacional. La capacidad se expandió 5.2% llevando el load factor a 81.6%, 0.6 puntos por encima del resultado de 2013. La región reporta un aumento de los viajeros en aerolíneas de bajo costo que, sumados al registro de aerolíneas de Turquía, denotan un debilitamiento en la economía y aumento de riesgos en la región.
- » Los transportadores norteamericanos registraron un aumento en la demanda de 3.1%, en tanto que la capacidad creció en 4.6%. A pesar de que su factor de ocupación disminuyó en 1.1 puntos, quedando en 81.7% para 2014, fue el mejor de todas las regiones. Entre los países desarrollados, Estados Unidos se destaca por su posición como top performer.
- » Las aerolíneas ubicadas en Medio Oriente registraron el crecimiento en tráfico y demanda más fuerte, ubicándose un 13% más arriba que en 2013. La economía de la región continúa presentando un crecimiento en los sectores no relacionados con el petróleo, por lo que no se vio afectado con las bajas en los ingresos por dicho rubro. La capacidad se incrementó en 11.9% y su load factor aumentó en 0.8 puntos, ubicándose en 78.1%.
- » Las aerolíneas de Asia Pacífico registraron un incremento de 5.8% en la demanda. Sin embargo, el tráfico se mantuvo prácticamente estable en los últimos cuatro meses del año, denotando una desaceleración de la productividad regional, aunque sus volúmenes de comercio se mantienen fuertes. La capacidad se incrementó en 7% y el factor de ocupación disminuyó en 1.1 puntos quedando en 76.9%.
- » *The Latin American carriers reported an increase of 5.8% in traffic, with a 4.7% increase in capacity and 80% load factor. This is an increase of 0.8% compared to 2013. With the strengthening of the economy of Brazil, the trade and traffic volumes increased during the final months of the period under review.*
- » *The European carriers presented an increase of 5.7% in international traffic. Capacity expanded 5.2% raising the load factor to 81.6%, an increase of 0.6 points compared to 2013. The region reported an increase in the number of travelers in low-cost airlines from Turkey, denoting a weakening in the economy and an increase of risks in the region.*
- » *The North American carriers registered an increase of 3.1% in demand, and capacity grew by 4.6%. Despite its load factor decreasing by 1.1 points to 81.7% during 2014, it was the best of all regions. Among developed countries, the United States is known for being the top performer.*
- » *The carriers located in the Middle East recorded growth in traffic and stronger demand which is 13% higher than in 2013. The economy of the region continues to experience growth in the sectors not related to oil, which canceled out any negative effects from the drop in revenues for this category. Capacity increased 11.9% while the load factor increased by 0.8 points to 78.1%.*
- » *The Asia Pacific carriers reported a 5.8% increase in demand. However, traffic was virtually stable during the last four months of the year, noting a slowdown in regional productivity, although trading volumes remain strong. The capacity increased by 7% and the load factor declined by 1.1 points to 76.9%.*

» Las aerolíneas africanas experimentaron el menor crecimiento en demanda por regiones, registrando un aumento de solo 0.9% comparado con 2013. Su capacidad creció 3% y el load factor se ubicó en 67.5%, 1.5% por debajo de 2013. Los expertos anotan que la baja en el transporte aéreo internacional no se le debe atribuir al brote de Ébola que restringió los viajes principalmente a Guinea, Liberia y Sierra Leona –destinos que representan una proporción muy pequeña del mercado-. Lo que si se destaca es el efecto negativo en la economía del continente, incluyendo Nigeria, por las bajas en el precio del petróleo.

El mercado de transporte aéreo de carga⁴

El mercado de transporte aéreo de carga registró un incremento de 4.5% de FTKs⁵ en 2014 comparado con al año anterior. Es de anotar que solo en el mes de diciembre registró un crecimiento de 4.9% comparado con diciembre de 2013.

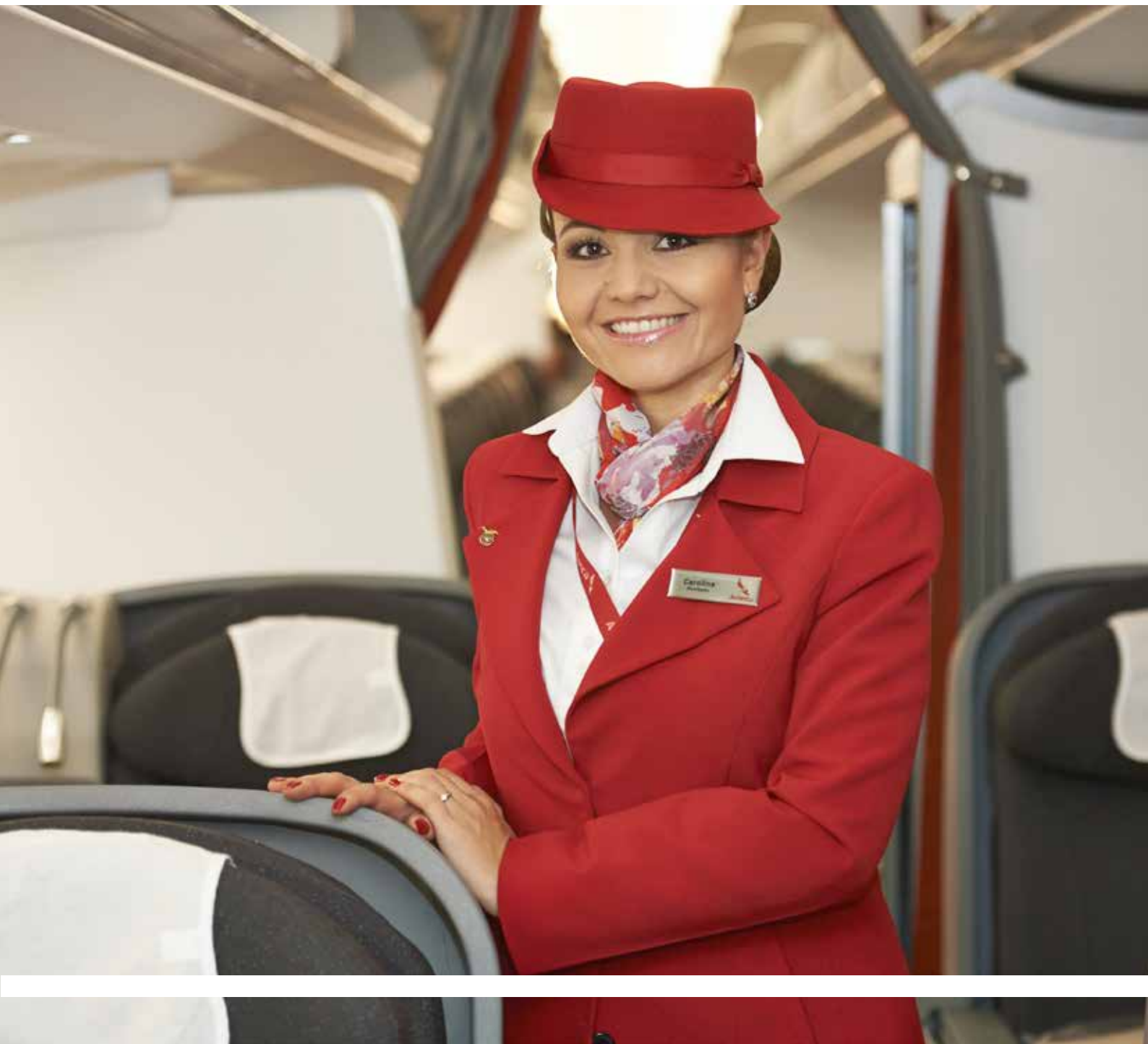
El aumento se debe a la expansión de 46% y 29% en FTKs que presentaron Asia-Pacífico y Medio Oriente respectivamente, así como a un crecimiento en todas las regiones en el último mes del año, exceptuando Latinoamérica, donde se registró un decrecimiento del 4.5% en el volumen de carga transportada.

» *The African carriers experienced a slower growth in demand, registering an increase of only 0.9% compared to 2013. Capacity grew by 3% with a load factor of 67.5%, 1.5% below 2013. The experts note that the downturn in international air transport in the region is not attributable to the outbreak of Ebola, which mainly restricted travel to Guinea, Liberia and Sierra Leone (these destinations represent a very small proportion of the market.) What it highlights is the negative effect on the economy of the continent, including Nigeria, due to the decline in oil prices.*

Air cargo market⁴

The market for air freight recorded an increase of 4.5% expressed in FTKs⁵ during 2014 compared with the previous year. It should be noted that in December it grew by 4.9% compared to December 2013.

This increase is due to the expansion of 46% and 29% in FTKs recorded in Asia-Pacific and the Middle East respectively, as well as growth in all regions in the last month of the year, except in Latin America, where a decrease of 4.5% in the cargo volume was recorded.



Desempeño 2014 de Avianca Holdings S.A.

Avianca Holdings S.A. Performance 2014

A continuación se presentan los resultados de la gestión adelantada a lo largo del año 2014.

Resultados Financieros y Operativos

Al cierre de 2014, Avianca Holdings S.A., registró un crecimiento en ingresos del 2.0%, pasando de US\$ 4,609.6 millones a US\$ 4,703.6 millones. Los costos operacionales –excluyendo el efecto de combustible– se incrementaron en 6.2%, pasando de US\$ 2,898.9 millones a US\$ 3,078.3 millones. Este valor recoge tanto lo concerniente al crecimiento operacional como los gastos derivados del cambio de flota. En línea con el incremento de rutas y frecuencias, el costo del combustible ascendió a US\$ 1,345.8 millones, superior en 1.5% al costo de 2013.

La utilidad neta del ejercicio 2014 ascendió a US\$ 128.5 millones, presentando una disminución de US\$ 120.3 millones frente a la utilidad neta registrada en 2013. Este resultado, incluye un efecto neto de ganancia en diferencia en cambio de US\$ 10.3 millones.

La posición financiera de Avianca Holdings S.A., desmejoró con respecto a los resultados de 2013, disminuyendo su capital de trabajo⁶, su capacidad para afrontar deudas de corto plazo (Razón Circulante⁷) disminuyó en US\$0.25 (21%), en tanto que su razón de endeudamiento desmejoró un 4,9% en comparación con los niveles de mejora alcanzados en 2013.

The 2014 management results are presented below.

Financial and Operating Results

At the end of 2014, Avianca Holdings S.A. posted a growth in revenue of 2.0%, from US\$ 4,609.6 million to US\$4,703.6 million. Operating costs, excluding the effect of fuel, increased by 6.2% from US\$2,898.9 million to US\$3,078.3 million. This value includes both the operational growth and fleet renewal costs. In line with the increase in routes and frequencies, fuel costs were US\$ 1,345.8 million, an increase of 1.5% in costs compared to 2013.

Net income for 2014 was US\$128.5 million, a decrease of US\$120.3 million compared to 2013. This result includes a net foreign exchange gain of US\$10.3 million.

The financial position of Avianca Holdings S.A. deteriorated compared to the results of 2013 with a reduction in its working capital, its ability to meet short-term debts (Current Liabilities) decreased by US\$0.25 (21%), while the debt ratio deteriorated by 4.9% compared to the improvement levels achieved in 2013.

⁶ Para el cálculo del Capital de Trabajo se excluyen del pasivo corriente los ingresos recibidos por anticipado para ambos años, por concepto de tiquetes no volados ya que no se trata de un pasivo sujeto a desembolso de efectivo.

⁷ Para el cálculo de la Razón Circulante se excluyen del pasivo corriente los ingresos recibidos por anticipado para ambos años, por concepto de tiquetes no volados ya que no se trata de un pasivo sujeto a desembolso de efectivo.

⁶ To calculate working capital the current liabilities are excluded from anticipated revenues for both years, related to tickets not flown as it is not a liability subject to cash disbursement.

⁷ To calculate working capital the current liabilities are excluded from anticipated revenues for both years, related to tickets not flown as it is not a liability subject to cash disbursement.

»Indicadores operacionales de las Aerolíneas de Pasajeros

Como resultado de las acciones encaminadas a lograr la complementariedad de la red de rutas, la optimización de la flota y la integración de los centros de conexión, la compañía mantuvo el equilibrio en el desempeño operacional. Así, de forma paralela con un aumento del 5,9% en la capacidad en ASK's (Available Seat per Kilometer -Sillas disponibles por kilómetro volado), el volumen de las operaciones creció 11.2% (En ciclos) y los pasajeros transportados crecieron en 6.5%. El factor de ocupación promedio (Load Factor) se ubicó en 79,4%

El CASK ex-fuel (costo promedio por silla por kilómetro volado excluyendo los costos de combustible) de Avianca Holdings S.A. aumentó 0.3 % incluyendo gastos generados por la implementación de la estrategia de crecimiento operacional y cambio de flota. Por su parte, el RASK (revenue available seat per kilometer - ingreso por silla por kilómetro volado) registro una disminución de 3.7%.

Resultados de la línea de inversión en aerolíneas de pasajeros

Compuesta por varias aerolíneas, compañías subsidiarias y compañías integradas, dedicadas al transporte de pasajeros, esta línea de inversión cuenta con una flota operativa de 169 aeronaves, con las cuales la organización conecta con 106 ciudades en 27 países. Este frente representa el 86% de los ingresos consolidados de Avianca Holdings S.A. Las principales empresas de esta línea de inversión son: Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca, TACA International Airlines S.A., TransAmerican Airlines S.A. (antes TACA Perú), Aerolíneas Galápagos S.A. AeroGal Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSa), Aerotaxis La Costeña S.A., Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) y Aviateca S.A.

En 2014 se incorporaron 30 aeronaves de las familias Airbus, Boeing y ATR72-600, avanzando así en el plan de homologación de

»Operational Indicators of the Passenger Airlines

As a result of the measures taken to promote the complementarity of the network of routes, the optimization of the fleet and integration of the hubs, the company maintained equilibrium in operational performance. In parallel with an increase of 5.9% in the ASK capacity (Available Seat per Kilometer), the volume of operations increased by 11.2% (in cycles) and the number of passengers transported increased by 6.5%. The average Load Factor was 79.4%.

The CASK ex-fuel (average cost per seat per kilometer flown excluding fuel costs) of Avianca Holdings S.A. increased 0.3% including the costs generated by the implementation of the strategy of operational growth and fleet renewal. The RASK (revenue per available seat kilometer) recorded a decrease of 3.7%.

Results of the line of investment in passenger airlines

This line of investment is composed of several airlines, subsidiary companies and integrated companies, dedicated to passenger transport. It has an operational fleet of 169 aircraft, which the organization uses to connect to 106 cities in 27 countries. It represents 86% of the consolidated revenues of Avianca Holdings S.A. The main companies in this line of investment are: Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca, TACA International Airlines S.A., TransAmerican Airlines S.A. (formerly TACA Peru), Aerolíneas Galápagos S.A. AeroGal Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSa), Aerotaxis La Costeña S.A., Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) and Aviateca S.A.

In 2014, 30 aircraft from the Airbus, Boeing and ATR72-600 families were added to the fleet, thus advancing the fleet standardization plan and

flota y de los estándares de mantenimiento y operaciones, todo lo cual redundó en la unificación de la atención a los pasajeros, que a su vez se apoya en procesos y procedimientos que se han venido integrando bajo una misma plataforma de tecnología y servicios.

En 2014 se abrieron cuatro nuevas rutas, complementando así la cadena de enlaces de Avianca en América y Europa. Entre ellas se encuentran las rutas Bogotá-Villavicencio al interior de Colombia, Lima-Iquitos al interior de Perú, así como las rutas Bogotá-Londres y Pereira- Cartagena-Nueva York.

Como resultado de los esfuerzos en pro del mejoramiento de los procesos, así como del perfeccionamiento del ciclo de atención, la organización fue destacada por los usuarios, así como por diversas asociaciones de expertos, con los siguientes premios y reconocimientos:

- Los usuarios Priority Pass exaltaron los servicios de la Sala VIP en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, al elegirla como la mejor Sala VIP en Latinoamérica y el Caribe.
- Mediante la encuesta anual Skytrax, por quinta ocasión consecutiva los viajeros reconocieron a Avianca (marca de la aerolínea de pasajeros) como la 'Mejor Aerolínea de la región en Centro América y el Caribe' y 'Mejor Equipo de Servicio' en la región.
- Se recibió el premio eCommerce Award Colombia 2014, entregado por el Instituto Latinoamericano de Comercio Electrónico (ILCE), destacando la innovación en el desarrollo y adopción de buenas prácticas de servicio por Internet para la marca Avianca.
- Avianca, como marca, fue exaltada por la 'Mejor Iniciativa de Comercio Electrónico,' gracias al contenido, diseño, innovación, interacción y funcionalidad del sitio web de la Aerolínea. Este galardón fue otorgado por la Cámara de Comercio de Informática y Telecomunicaciones, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Colombia y la Casa Editorial El Tiempo.

the maintenance and operation standards, all of which leads to the unification of customer care for passengers, which in turn it relies on processes and procedures that have been integrated under a single platform of technology and services.

Four new routes were opened in 2014, complementing the network of connections of Avianca in the Americas and Europe. These include the Bogota-Villavicencio routes within Colombia, Lima-Iquitos within Peru, and also the Bogota-London and Pereira-Cartagena-New York routes.

As a result of the efforts to improve processes, as well as the improvement of the customer care cycle, the organization was praised by users, and various associations of experts, with the following awards and recognitions:

- *Priority Pass users highlighted the services of the VIP Lounge at the Alfonso Bonilla Aragón airport in Cali, naming it the best VIP Lounge in Latin America and the Caribbean.*
- *Through the annual Skytrax survey, for the fifth consecutive time, travelers recognized Avianca (the brand of airline passengers) as the "Best Airline of the region in Central America and the Caribbean" and "Best Service Team" in the region.*
- *Avianca received the Colombia eCommerce Award 2014, presented by the Latin American Institute of Electronic Commerce (ILCE), highlighting the innovation in the development and adoption of best practices for the Internet service of the Avianca brand.*
- *Avianca, as a brand, was named as the 'Best Electronic Commerce Initiative,' thanks to the content, design, innovation, interaction and functionality of the website of the Airline. The award was granted by the Chamber of Commerce and Telecommunications, the Colombian Ministry of Information Technologies and Communications and the El Tiempo publishing house.*

- Finalmente, AeroGal, denominada ahora comercialmente Avianca Ecuador, recibió por segundo año consecutivo el reconocimiento por cumplir con los más altos estándares en procesos ambientales, de seguridad industrial y de salud ocupacional que otorgan Quiport (compañía administradora del Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito) y ADS & HAS (organización privada de inversiones y operaciones de terminales aéreas).

Renovación de flota

Durante 2014 la organización continuó dando cumplimiento a la estrategia de modernización de flota. En el período se incorporaron 30 equipos de vuelo, así: cuatro Boeing 787-8 Dreamliner, dos Airbus A330-200, seis Airbus A321, dos Airbus A320, seis Airbus A319 y diez ATR 72-600.

A diciembre de 2014, las aerolíneas vinculadas a la Compañía Holding contaban con 180 aeronaves de pasajeros pertenecientes a las familias: Fokker, Cessna, ATR, Embraer, Airbus y Boeing.

Al cierre del año, la flota estaba entonces conformada de la siguiente manera:

- Finally, AeroGal, now known commercially as Avianca Ecuador, for the second consecutive year received recognition for meeting the highest standards in environmental processes, industrial safety and occupational health from Quiport (the management company of the Mariscal Sucre Airport in Quito) and ADS & HAS (the private organization of air terminal investments and operations).

Fleet renewal

During 2014 the organization continued to comply with the fleet modernization strategy. In the period 30 aircraft were added to the fleet: four Boeing 787-8 Dreamliners; two Airbus A330-200; six Airbus A321s; two Airbus A320s; six A319s and ten Airbus ATR 72-600.

In December 2014 the member airlines of the Holding Company boasted 180 passenger aircraft belonging to the Fokker, Cessna, ATR, Embraer, Airbus and Boeing families.

At year end, the fleet was composed as follows:

Flota Total de Pasajeros al 31 de diciembre de 2014 / Total Passenger Fleet as of December 31, 2014			
Aeronave / Aircraft	Propias/ Lease Financiero Owned/ Finance Lease	Lease Operativa Operating Lease	Total Total
Boeing 787-8	3	1	4
Boeing 767-300	-	1	1
Airbus A318	-	10	10
Airbus A319	20	17	37
Airbus A320	31	27	58
Airbus A321	3	6	9
Airbus A330	1	11	12
ATR 42	4	5	9
ATR 72	14	-	14
CESSNA Grand Caravan	9	-	9
Embraer E-190	10	2	12
Fokker100	5	-	5
TOTAL / TOTAL	100	80	180

De las aeronaves detalladas en la tabla anterior, tres Airbus A319 y cinco Fokker 100 estaban subarrendados a OceanAir Linhas Aéreas S.A., en tanto que un Airbus A330 y dos ATR 42 se encontraban en tierra, quedando así 169 aeronaves de pasajeros operando rutas Avianca al final del período. De igual forma, entre el 10 de diciembre de 2014 y el 10 de enero de 2015, Avianca operó un Boeing 767-300 contratado en wet lease con Omni Air International, el cual estuvo destinado a reforzar la capacidad durante la alta temporada.

Of the aircraft listed in the table above three Airbus A319 and five Fokker100 were subleased to OceanAir Linhas Aéreas S.A., while an Airbus A330 and two ATR 42s were grounded, with 169 passenger aircraft operating Avianca routes at the end of the period. Between December 10, 2014 and January 10, 2015, Avianca operated one Boeing 767-300 on a wet lease contract with Omni Air International, aimed at strengthening the capacity during high season.

Flota Operativa de Pasajeros al 31 de diciembre de 2014 <i>Operating Fleet of Passengers as of December 31, 2014</i>		
Aeronaves / Aircraft	Cantidad / Number	Aerolínea / Airline
CESSNA	9	TACA*
ATR 42	7	TACA*
ATR 72	8	Avianca
	6	TACA*
Embraer 190	12	TACA*
Airbus A318	10	Avianca
Airbus A319	6	AeroGal
	17	Avianca
	11	TACA*
Airbus A320	2	AeroGal
	37	Avianca
	19	TACA*
Airbus A321	6	TACA*
	3	Avianca
Airbus A330	10	Avianca
	1	TACA*
Boeing 767-300	1	Avianca
Boeing 787	4	Avianca
TOTAL / TOTAL	169	Aeronaves en operación / Aircraft in operation

*Las aeronaves detalladas bajo TACA, pueden ser operadas por TACA International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), TransAmerican Airlines S.A. (antes TACA Perú), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA), Aerotaxis La Costeña S.A., Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) o Aviateca S.A.

**The aircraft listed under TACA may be operated by TACA International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), TransAmerican Airlines S.A. (before TACA Peru), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA), Aerotaxis La Costeña S.A., Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA) or Aviateca S.A.*

Seguridad – Nuestro Compromiso⁸

La operación de las compañías integradas en Avianca Holdings S.A. está basada en la Seguridad como valor fundamental de la industria aérea. Siguiendo este principio, la organización trabaja bajo los lineamientos del sistema de gestión de seguridad operacional, el cual se enmarca en las exigencias regulatorias y lineamientos establecidos por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

En cumplimiento del sistema de gestión de seguridad operacional se han optimizado los procesos de toma de decisiones relacionados con el diseño, ejecución y mejoramiento de las operaciones. De igual manera, se ha reforzado la cultura de seguridad operacional a través de la generación de la política de seguridad integral, así como de la divulgación de los deberes y responsabilidades del personal frente a la seguridad operacional, donde se detalla el nivel de intervención de los colaboradores en dicho sistema según su rol en la estructura jerárquica de la organización, permitiendo la gestión efectiva de los riesgos operacionales y su mejora continua en medio del crecimiento operacional.

Dentro de los logros obtenidos con la gestión del sistema se cuentan:

- » Documentación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. En 2014, se actualizaron los manuales del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y procedimientos respectivos, con el fin de asegurar una gestión cada vez más eficiente de los riesgos operacionales -identificación de peligros y tratamiento de los riesgos y sus potenciales consecuencias-. Adicionalmente, se obtuvo la certificación ISO 9001 para el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- » Programa de reportes de Seguridad Operacional: Gracias a la implementación del programa de reportes fue posible aumentar la conciencia del personal frente a la importancia del registro proactivo de peligros que puedan tener potencial de generar consecuencias negativas en

Safety – Our Commitment⁸

The operation of the member companies of Avianca Holdings S.A. is based on Safety as a fundamental value of the airline industry. In accordance with this principle, the organization works under the guidelines of the operational safety management system, which is framed by the regulatory demands and guidelines established by ICAO (International Civil Aviation Organization).

In compliance with the operational safety management system, the decision-making processes related to the design, implementation and improvement of operations have been optimized. The safety culture has also been reinforced through the generation of the comprehensive safety policy, as well as the disclosure of the duties and responsibilities of the personnel working in operational safety, where the level of intervention of the collaborators in said system is detailed based on their role in the hierarchical structure of the organization. This enables the effective management of operational risks and continuous improvement in the growth of the operation.

We highlight the following achievements obtained by the management system:

- » Documentation of the Operational Safety Management System. In 2014, the Operational Safety Management System manuals were updated together with the respective procedures, in order to ensure an increasingly efficient management of the operational risks – the identification and treatment of the risks and their potential consequences. The ISO 9001 certification for the Safety Management System was also obtained.
- » Program of Operational Safety reports: Thanks to the implementation of the reports program it was possible to increase staff awareness about the importance of the proactive registration of hazards that could have potentially adverse implications

⁸ Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

⁸ Information taken from the Avianca S.A. Annual Report

la organización. En 2014, los reportes de seguridad se incrementaron en 24,5% en comparación con el año anterior, llegando a un récord histórico de cerca de 6.400 (22.5 reportes por cada 1.000 ciclos operados), de los cuales un 89% fueron clasificados dentro de la zona aceptable y tolerable de riesgo, mostrando un importante avance en cultura de prevención.

» Programa Flight Data Analysis (FDA): A través del monitoreo continuo y la adopción de medidas correctivas, se logró disminuir la cantidad de aproximaciones desestabilizadas, contribuyendo al aumento de los niveles de seguridad de las aerolíneas integradas. El uso de las herramientas de FDA y el análisis de tendencias ha permitido identificar factores contribuyentes para la desestabilización de aproximaciones, permitiendo a la organización definir las medidas necesarias para mantener los niveles de seguridad en un punto óptimo.

» Análisis de Riesgos Operacionales: Tras la implementación del proceso, se ejecutaron diversos análisis de riesgo en proyectos clave y se pusieron en marcha iniciativas encaminadas a identificar y mitigar peligros potenciales en la operación antes de que dichos proyectos fueran implementados, como fue el caso de la incorporación de la flota Boeing 787-8 y el uso de los contenedores de temperatura regulada, entre otros.

» Inspecciones de Seguridad Operacional: En 2014 se continuó con el programa de inspecciones en los aeropuertos en que se opera actualmente. Estas inspecciones están orientadas a identificar y gestionar ante las autoridades aeronáuticas cualquier condición de riesgo para la operación, con el fin de que se tomen medidas que lo mitiguen.

» Medición del desempeño y monitoreo de la gestión de riesgos operacionales: Con la implementación del tablero de control de Seguridad Operacional se ha logrado reforzar el proceso de toma de decisiones frente a la asignación de recursos para

in the organization. In 2014, the number of safety reports increased by 24.5% compared to 2013, reaching a record high of nearly 6,400 (22.5 reports per 1,000 cycles operated) of which 89% were classified within acceptable and tolerable risk levels, a significant advance in the culture of prevention.

» Flight Data Analysis (FDA) Program: *Through the continuous monitoring and adoption of corrective measures, we reduced the amount of unstabilized approaches, contributing to the increase of the safety levels of the integrated airlines. The usage of FDA tools and the analysis of trends have allowed the contributing factors for the destabilization of approaches to be identified, enabling the organization to define the measures necessary to maintain safety levels at the optimal point.*

» Analysis of Operational Risks: *Following the implementation of the process, various risk analyses were implemented in key projects. Initiatives were designed to identify and mitigate potential hazards in the operation before the projects were implemented, as was the case when incorporating the Boeing 787-8 to the fleet and the use of temperature-controlled containers, among other programs.*

» Operational Safety Inspections: *In 2014 the program of inspections at the airports where the company currently operates continued. These inspections are aimed at identifying and managing any hazardous conditions for the operation with the aeronautical authorities, so that measures are taken to mitigate them.*

» Measurement of the performance and monitoring of the management of operational risks: *The implementation of the Operational Safety control board has succeeded in strengthening the process of decision-making for the*

el desarrollo seguro de la operación. Además se ha aumentado el nivel de empoderamiento de la alta gerencia frente a la gestión de Seguridad Operacional, dejando en evidencia su evolución y permitiéndoles realizar un seguimiento efectivo al cumplimiento de los objetivos de seguridad planteados por la organización.

- » Promoción de la Seguridad Operacional: Además de impartir entrenamientos iniciales y recurrentes en Seguridad Operacional, se desarrolló un entrenamiento virtual que garantiza el cubrimiento de todos los integrantes de la organización. Adicionalmente, gracias al establecimiento de canales de comunicación dirigidos a diferentes niveles de la compañía, se ha logrado aumentar la conciencia situacional del personal frente a la necesidad de identificar proactivamente los riesgos operacionales y mantener una cultura de seguridad en la ejecución de las operaciones. Entre los medios de promoción, se destaca el Comité de Seguridad, el cual permite un flujo efectivo de comunicación de doble vía entre el personal de línea y la alta gerencia.

Talento Humano

En 2014, se continuaron los procesos dirigidos a velar por el bienestar, aprendizaje, desarrollo, lealtad y compromiso de los colaboradores. Producto de ello, se registraron importantes avances en la profesionalización del recurso humano.

- » Bienestar: Buscando fortalecer el trabajo en equipo, la camaradería y la confianza entre los colaboradores, se realizaron 573 actividades encaminadas a atender sus necesidades en áreas como: salud, educación, acceso a productos, servicios financieros y vehículos, entre otros. Dichas actividades se complementaron con dinámicas recreativas y torneos deportivos, para lo cual se pusieron a su disposición insumos deportivos y de entretenimiento. Los colaboradores de los países en Norte, Centro y Suramérica así como en El Caribe y Europa fueron también partícipes de celebraciones como el Día de la amistad, Día de la Madre, Día del Padre, Día del

allocation of resources to ensure the safe development of the operation. It has also increased the level of empowerment of senior management faced with Operational Safety management, evolving and allowing the effective monitoring of compliance with the safety objectives set by the organization.

- » Promoting Operational Safety: *In addition to providing initial and recurrent training on Safety, a virtual training program took place that guarantees the coverage of all members of the organization. Additionally, through the establishment of communication channels targeting different levels of the company, the situational awareness of personnel faced with the need to proactively identify operational risks and to maintain a safety culture in the execution of operations has been raised. Among the means of promotion used, the Safety Committee stands out, that allows the effective flow of two-way communication between line staff and senior management.*

Human Talent

In 2014, the processes to ensure the welfare, learning, development, loyalty and commitment of employees continued. As a result, important progress was made in the professionalization of human resources.

- » Welfare: *With the goal of strengthening teamwork, camaraderie and trust among employees, 573 actions were executed focused on meeting their needs in areas such as: health, education and access to products, financial services and vehicles. These activities are complemented by recreational events and sports tournaments, with sports and entertainment supplies being provided. The collaborators of the countries in North, Central and South America, the Caribbean and Europe also participated in celebrations such as Friendship Day, Mother's Day, Father's Day, Kids' Day, Pilots' Day,*

Niño, concursos de disfraces, Día de los Pilotos, Día de los Auxiliares de vuelo, de las Secretarías, de los Despachadores de vuelo, entre otros. Se impulsó también la participación en el concurso de talentos y las fiestas navideñas.

- » **Capacitaciones:** A lo largo de 2014 se continuaron los talleres y programas para el desarrollo de líderes, con énfasis en el mejoramiento de las habilidades y herramientas para la gestión de equipos. Se destaca la participación de más de 1.000 colaboradores en los Talleres de la Escuela de Liderazgo, principalmente en Soy Líder y Construcción de Liderazgo, ambos enfocados en la identificación de habilidades de liderazgo, comunicación y trabajo en equipo. Además se impartieron talleres y cursos de inglés, Office, proyectos, calidad, auditoría, presentaciones efectivas y más, en los que participaron 730 colaboradores. De igual forma, se realizaron más de 60 talleres de trabajo en equipo, en los que participaron de cerca de 1.400 colaboradores.

A estos talleres se sumaron los entrenamientos regulatorios dirigidos a pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento, ingenieros y personal de áreas operativas, responsables de la operación y el mantenimiento de la flota.

- » **Beneficios:** En adición a los beneficios que exige la ley, se puso a disposición de los colaboradores dos clínicas empresariales ubicadas en Guatemala y El Salvador, beneficiando a 1.500 colaboradores. Otro hecho a destacar en este sentido, tiene que ver con la finalización de la entrega de dotaciones de los nuevos uniformes en los países donde se tiene presencia, logrando así una unificación en la presentación del personal en las áreas administrativas y operativas.
- » **Relaciones Laborales:** En el año que nos ocupa se realizó con éxito la Auditoría de Relaciones Laborales, registrando cero no conformidades y una calificación excelente en la sección de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente,

Flight Attendants' Day, Secretary Day, Flight Dispatchers' Day, costume contests and others. It also promoted participation in the talent show and the Christmas holiday parties.

- » **Training:** Throughout 2014, the workshops and programs for developing leaders continued, with emphasis on improving the skills and tools to manage teams. The participation of more than 1,000 collaborators in the workshops of the School of Leadership, mainly in the "I am a Leader" and "Leadership Building" workshops, which were both focused on identifying leadership, communication and teamwork skills. Workshops and courses were also provided in English language, Office programs, projects, quality, auditing, effective presentations and more were 730 employees participated. More than 60 workshops on teamwork were performed in which nearly 1,400 employees participated.

In addition to these workshops the regulatory training workshops aimed at pilots, flight attendants, maintenance technicians, engineers and personnel from operational areas, responsible for the operation and maintenance of the fleet were also provided.

- » **Benefits:** In addition to the benefits required by law, two business clinics in Guatemala and El Salvador were made available to staff benefiting 1,500 collaborators. Another important fact to highlight was the completion of the delivery of the new uniforms in the countries where it operates, thus achieving unity in the presentation of staff in both the administrative and operational areas.

- » **Labor Relations:** In the year under review the Audit of Labor Relations was successfully completed, registering zero nonconformities and an excellent score in the Industrial Safety, Occupational Health and

SSMA. Mediante la adopción de este sistema, se impulsó la seguridad en las áreas operacionales. Entre las actividades a destacar están las relacionadas con la prevención de accidentes; el seguimiento al plan de audiometrías, la renovación de equipo de seguridad, el entrenamiento a las brigadas de emergencias y el seguimiento general en todas las estaciones donde opera la Holding, buscando estandarizar los procesos y mejorar la cultura de autocuidado, cuidado del otro y del medio ambiente.

- » Great Place To Work: Con base en los resultados obtenidos a finales de 2013, se establecieron planes de trabajo encaminados al mejoramiento de los criterios evaluados. Entre las acciones puestas en marcha están: sesiones de coaching con los líderes y colaboradores, emisión de información oportuna mediante carteleras, establecimiento de buzones de sugerencias, realización de focus groups para identificar fortalezas y oportunidades de mejora, actividades de trabajo en equipo, confianza, liderazgo, motivación, reconocimiento, entre otras, sumadas a las mejoras en las instalaciones laborales.

Las Aerolíneas integradas mejoran su posición en los mercados

Durante 2014, buscando ofrecer más opciones de conexión y cobertura, se incrementó la oferta de sillas en las rutas internacionales de las aerolíneas integradas adicionando así los vuelos Bogotá-Londres y Pereira-Cartagena-Nueva York. También se adelantaron importantes ajustes en la oferta al interior de los mercados en Colombia, Perú y Ecuador, dándole un impulso a la dinámica comercial y turística de cada país y de la región.

Como resultado del posicionamiento del servicio en los mercados estratégicos y de los ajustes en la capacidad e incremento de aeronaves, las aerolíneas registraron la movilización de 26'230.019 pasajeros para el periodo de enero a diciembre de 2014. Esto denota un crecimiento del 6.5% en comparación con el mismo periodo de 2013, cuando se transportaron 24'625.062 pasajeros. La capacidad de sillas, ASKs, ascendió

Environment, SSMA sections. Safety in the operational areas is promoted through the adoption of this system. Among the activities to highlight are those related to the prevention of accidents; the monitoring of the audiometry plan, the renewal of safety equipment, training for emergency brigades and the general monitoring in all the stations where the Holding operates, seeking to standardize processes and improve the culture of self-care, care for others and for the environment.

- » Great Place To Work: Based on the results obtained at the end of 2013, work plans were established aimed at improving the evaluated criteria. Among the actions implemented were: coaching sessions with leaders and collaborators; issuing timely information through bulletin boards; setting up suggestion boxes; conducting focus groups to identify strengths and opportunities for improvement; teamwork, trust, leadership, motivation, recognition, and other activities, in addition to improvements to the work facilities.

The member airlines improved their position in the markets

During 2014, seeking to offer more connectivity and coverage options, the offer of seats on the international routes of the integrated airlines was increased by adding flights from Bogota-London and Pereira-Cartagena-New York. Major adjustments to the offer of seats were also advanced within markets in Colombia, Peru and Ecuador, giving a boost to the commercial and tourism dynamics of each country and the region as a whole.

As a result of the positioning of the service in the strategic markets and the adjustments in the capacity and increase in the number of available aircraft, the airlines transported 26,230,019 passengers from January to December 2014. This is an increase of 6.5% compared to the same period in 2013, when 24,625,062 passengers were transported. The seat capacity measured in

a 41.052 millones, lo que representa un aumento del 5.9% frente a 2013, y se tuvo un Load Factor promedio de 79.4%.

- » Mercado internacional: En 2014 el número de pasajeros movilizados por las aerolíneas de la Holding en las rutas internacionales fue de 10´601.255 pasajeros, registrando un incremento de 2.6% frente a los 10´332.760 pasajeros movilizados en 2013.
- » Mercados domésticos (Colombia, Perú y Ecuador): El total de viajeros movilizados en las rutas al interior de Colombia, Perú y Ecuador para 2014 ascendió a 15´628.764 pasajeros, un 9.4% superior a los 14´292.302 pasajeros transportados de enero a diciembre de 2013.

Destinos, Red de Rutas y Alianzas

A lo largo del año se fortaleció la red conjunta mediante operaciones directas punto a punto y a través de enlaces entre los Centros de Conexiones propios. De esta manera, se logró la ejecución de más de 5.111 vuelos por semana hacia más de 106 destinos en 27 países. La oferta de conexiones a puntos en los cinco continentes se vio reforzada con la red de rutas a cientos de destinos operados mediante acuerdos comerciales (de código compartido e interlínea) con otras aerolíneas de reconocimiento internacional, así como con la red de rutas de las aerolíneas miembro de Star Alliance.

En los siguientes cuadros se detallan los destinos beneficiados con la ampliación de frecuencias de vuelo y/o con la incursión de los servicios de las aerolíneas del grupo.

ASKs increased by 5.9% to 41,052 million compared to 2013, with an average Load Factor of 79.4%.

- » International market: *In 2014 the number of passengers transported by the airlines of the Holding on international routes increased 2.6% to 10,601,255, compared to 10,332,760 in 2013.*
- » Domestic markets (Colombia, Peru and Ecuador): *The total number of passengers transported on routes within Colombia, Peru and Ecuador in 2014 increased 9.4% to 15,628,764, compared to 14,292,302 passengers from January to December 2013.*

Destinations, Network of Routes and Alliances

The joint network was strengthened during the year through direct point to point operations and links between our own Hubs. More than 5,111 flights per week to 106 destinations in over 27 countries were completed. The provision of connections to points in the five continents was reinforced with the network of routes to hundreds of destinations served by commercial agreements (codeshare and interline) with other internationally renowned airlines, as well as the network of routes of Star Alliance member airlines.

The following tables below detail the destinations that benefited from the expansion of flight frequencies and/or the adding of services from the group airlines.

Incursión de Nuevos Servicios en Mercados Domésticos <i>Entry of New Services on Domestic Route</i>	
Colombia	
Bogotá – Villavicencio	14 Frecuencias / 14 Frequencies
Perú	
Lima – Iquitos	7 Frecuencias / 7 Frequencies

En rutas internacionales - (En cada caso, trayecto indicado y regreso)

On international routes - (In each case both ways)

Ampliación de Frecuencias en Mercados Internacionales <i>Increase of Frequencies in International Markets</i>	
Ruta <i>Route</i>	Frecuencias <i>Frequencies</i>
Bogotá, Colombia – Santiago, Chile / <i>Bogota, Colombia – Santiago, Chile</i>	7
Bogotá, Colombia - Ciudad de Guatemala, Guatemala / <i>Bogota, Colombia - Guatemala City, Guatemala</i>	3
Bogotá, Colombia – San Juan, Puerto Rico / <i>Bogota, Colombia – San Juan, Puerto Rico</i>	2
Bogotá, Colombia - Habana, Cuba / <i>Bogota, Colombia - Havana, Cuba</i>	1
Bogotá, Colombia – Cancún, México / <i>Bogota, Colombia – Cancun, Mexico</i>	7
Barcelona, España – Bogotá, Colombia / <i>Barcelona, Spain – Bogota, Colombia</i>	3
Bogotá, Colombia – Lima, Perú / <i>Bogota, Colombia – Lima, Peru</i>	7
Lima, Perú – Cali, Colombia / <i>Lima, Peru – Cali, Colombia</i>	1
Ciudad de Guatemala, Guatemala – San José, Costa Rica / <i>Guatemala City, Guatemala – San Jose, Costa Rica</i>	7
San José, Costa Rica – Ciudad de Panamá, Panamá / <i>San Jose, Costa Rica – Panama City, Panama</i>	17

Incursión de Nuevos Servicios en Rutas Internacionales <i>Entry of New Services on International Routes</i>	
Ruta <i>Route</i>	Frecuencias <i>Frequencies</i>
Bogotá, Colombia – Londres, Reino Unido / <i>Bogota, Colombia – London, United Kingdom</i>	4
Pereira, Colombia – Cartagena, Colombia – New York (JFK), EEUU <i>Pereira, Colombia – Cartagena, Colombia – New York (JFK), EEUU</i>	3

Centros de Conexiones

En 2014 se continuó con la consolidación de los tres centros de conexiones de las aerolíneas de pasajeros integradas en: Bogotá, Colombia; San Salvador, El Salvador; y Perú, Lima. Las mejoras en los horarios y en los tiempos de conexión entre rutas de una y otra aerolínea, redundaron en una mejor ocupación y en una optimización de la experiencia de viaje para los usuarios en rutas que incluyen diversos trayectos a lo largo del continente americano y hacia Europa.

Bogotá, Colombia

La operación a través del Centro de Conexiones de Bogotá sumó 3.188 salidas semanales a 23 ciudades en Colombia, 5 en Norteamérica, 7 en Suramérica, 10 en Centroamérica, México y el Caribe y 3 en Europa, conectando así diariamente a cientos de viajeros nacionales e internacionales con diferentes destinos en estas regiones.

Hubs

In 2014 we continued with the consolidation of the three hubs of the passenger airlines in: Bogota, Colombia; San Salvador, El Salvador and Peru, Lima. The improvements to schedules and connection times between the routes of the airlines resulted in a better occupancy level, and the optimizing of the travel experience for users on routes to Europe and throughout the Americas.

Bogota, Colombia

The operation through the Bogota Hub totaled 3,188 weekly departures to 23 cities in Colombia, 5 in North America, 7 in South America, 10 in Central America, Mexico and the Caribbean and 3 in Europe, connecting hundreds of international and domestic travelers every day with different destinations in these regions.

San Salvador, El Salvador

A través del hub en San Salvador se operaron más de 650 salidas semanales desde y hacia 11 destinos en Norteamérica, 6 en Suramérica, 12 en México, Centroamérica y el Caribe.

Lima, Perú

El hub ubicado en la capital de Perú opera 559 salidas semanales a 15 puntos en Suramérica, 5 en México, Centroamérica y El Caribe, 1 en Norte América y 9 destinos domésticos.

Códigos compartidos y acuerdos interlínea⁹

En 2014 las aerolíneas integradas continuaron ofreciendo servicios en operación de código compartido con diez aerolíneas internacionales, logrando así una cobertura a países dentro de Latinoamérica y más allá del continente. La mayor demanda bajo esta modalidad se da en los enlaces a España, servidos por Iberia; a México, con Aeroméxico; a otros puntos de Suramérica, con Satena, Sky Airlines y OceanAir (Avianca Brasil); y a Europa, con Lufthansa y Turkish Airlines.

A los anteriores acuerdos se sumaron más de 100 convenios de comercialización interlínea vigentes con otras aerolíneas de los cinco continentes y un acuerdo intermodal con la compañía de trenes Renfe en España. Así mismo, se dio cumplimiento a los contratos de reciprocidad de programas de viajero frecuente con 27 aerolíneas de la red de Star Alliance, entre las que figuran United Airlines, Air Canada, Singapore Airlines y Lufthansa, entre otras. A esto se agregan los acuerdos para el intercambio de beneficios con los programas de viajero frecuente de Iberia y Aeroméxico.

Star Alliance¹⁰

Desde 2012 Avianca S.A. y TACA International Airlines S.A., actualmente operando bajo la marca única Avianca, ingresaron a Star Alliance, la red global de aerolíneas más grande del mundo, en términos de vuelos diarios, red de rutas, excelencia

San Salvador, El Salvador

Through the hub in San Salvador more than 650 weekly departures were operated to and from 11 destinations in North America, 6 in South America, 12 in Mexico, Central America and the Caribbean.

Lima, Peru

The hub located in the capital of Peru operates 559 weekly departures to 15 points in South America, five in Mexico, Central America and the Caribbean, 1 in North America and 9 domestic destinations.

Codeshare and interline agreements⁹

In 2014, the integrated airlines continued to offer codeshare operations with ten international airlines, achieving coverage of the countries within Latin America and beyond the continent. The increased demand under this option is seen in the connections to Spain, served by Iberia; to Mexico, with Aeroméxico; to other parts of South America, with Satena, Sky Airlines and OceanAir (Avianca Brazil); and to Europe with Lufthansa and Turkish Airlines.

Added to the aforementioned agreements are over 100 existing interline agreements with other airlines on the five continents and an intermodal agreement with the rail company Renfe in Spain. Reciprocity contracts were complied with for frequent flyer programs with 27 airlines in the Star Alliance network, which include United Airlines, Air Canada, Singapore Airlines and Lufthansa, among others. This is in addition to the agreements to share benefits with the frequent flyer programs of Iberia and Aeroméxico.

Star Alliance¹⁰

In 2012 Avianca S.A. and TACA International Airlines S.A., currently operating under the single commercial brand Avianca, joined Star Alliance, the global network of the world's largest airlines in terms of daily flights, network of routes,

⁹ Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

¹⁰ Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

⁹ Information taken from the Avianca S.A. Management Report

¹⁰ Information taken from the Avianca S.A. Annual Report

en el servicio y número de compañías aéreas asociadas. La alianza reúne a 27 aerolíneas de renombre internacional, que en conjunto operan más de 4.500 aeronaves, con las cuales sirven más de 18.000 vuelos diarios a 1.321 aeropuertos en 193 países.

El 15 de diciembre de 2014, y tras la homologación de sus procesos, se integró también a la alianza la Compañía AeroGal. Para la satisfactoria integración a Star Alliance, se dio cumplimiento a 64 Core Values, entre los que se destacan la homologación de procedimientos, pintura de aeronaves, interline e-ticketing, la estandarización de manuales de proceso de aeropuertos y servicio al cliente.

Durante 2014 el compromiso de colaboración con Star Alliance se mantuvo vigente, con lo que Avianca ofreció a sus viajeros la posibilidad de acceder a esta red mundial. Como producto de todo esto, los viajeros frecuentes LifeMiles tienen acceso no solo a toda la red de vuelos de la Alianza y a más de 1.000 salones VIP, sino que pueden además acumular millas para mejorar su estatus Elite, y redimirlos en los mejores programas de lealtad del mundo.

Avances en la homologación de procesos AeroGal

Desde 2013, la gestión de AeroGal se ha centrado en la optimización y estandarización de los procesos operativos, comerciales y de planeación, labor que se continuó en 2014 bajo los lineamientos corporativos de Avianca Holdings S.A. La aerolínea se enfocó en el logro de los objetivos para el cumplimiento de la visión de Avianca Ecuador 2015: darle continuidad a un negocio eficiente, apalancado en una operación internacional significativa y doméstica rentable. Todo ello a través del crecimiento, aumento de la productividad y la participación de mercado.

Entre los objetivos trazados para 2014 estuvo la homologación de sistemas, la optimización de las rutas domésticas y la expansión de rutas internacionales. Todo esto, con el fin de ofrecer mejores y más convenientes horarios, mejorando al tiempo la experiencia del cliente en todos los puntos de contacto. Bajo estos propósitos se adelantaron los siguientes planes de trabajo:

service excellence and number of partner airlines. The alliance brings together 27 internationally renowned airlines, which together operate more than 4,500 aircraft, serving more than 18,000 daily flights to 1,321 airports in 193 countries.

On December 15, 2014, following the approval of their processes, the company AeroGal also joined the alliance. For the successful integration of AeroGal into Star Alliance, 64 Core Values had to be complied with, including the approval of procedures, aircraft painting, interline e-ticketing, the standardization of process manuals for airports and customer service.

During 2014 the collaboration commitment with Star Alliance remained in force, with Avianca offering its travelers the opportunity to access this global network. As a result of all these developments, LifeMiles frequent travelers have access to the entire network of flights of the Alliance, and to more than 1,000 VIP lounges, and they can also earn miles to help improve their Elite status and redeem their miles in the best global loyalty programs.

Progress in the standardization of processes AeroGal

Since 2013, the management of AeroGal has been focused on the optimization and standardization of operational, commercial and planning processes, works that continued in 2014 under the corporate guidelines of Avianca Holdings S.A. The airline focused on achieving the objectives for fulfilling the vision of Avianca Ecuador 2015: to give continuity to an efficient business, that is leveraged in a significant international operation and profitable domestic operation. All this will be achieved through growth in the operation, an increase in productivity and the market share.

Among the goals for 2014 was the standardization of systems, the optimizing of domestic routes and the expansion of international routes. This is in order to provide better and more convenient schedules, while improving the customer experience at all points of contact. Under these goals the following work plans were advanced:

» Planes estratégicos y desarrollo del negocio

- Enterprise Transformation Project (Proyecto de Transformación de la Empresa ETP): A través de este proyecto se logró la estandarización de los procesos de inventario, emisión y venta de tiquetes, check-in, abordaje, manejo de equipajes, temas operacionales y optimización de ingresos. También se adoptó una plataforma tecnológica única y se alinearon los procedimientos para el ingreso a Star Alliance. En total, desde el 1 de junio de 2014, se han activado 84 aplicaciones en funcionamiento simultáneo en varias áreas de la compañía.
- Cambio de imagen: Con las respectivas autorizaciones y permisos de la autoridad competente, se implementó el proyecto de cambio de imagen y experiencia al cliente en Avianca Ecuador. Los tres elementos básicos en la alineación fueron: (1) cultura y entrenamientos, (2) experiencia del cliente e (3) imagen de marca. Para el lanzamiento de la nueva imagen, que se llevó a cabo el 18 de junio de 2014, se implementó el retrofit (cambio de imagen e interiores) de las aeronaves, entrega de uniformes, lanzamiento interno de nueva marca, homologación de imagen en sistemas de entretenimiento, definición de nuevas políticas y estrategias de mercado, entre otras.
- Ingreso a Star Alliance: Como ya se anotó en la sección de Star Alliance, el 15 de diciembre de 2014 se concretó el ingreso de las rutas operadas por AeroGal a la 'Alianza de las estrellas'. Un hecho que se cristalizó luego de la homologación de los procesos y procedimientos con los de las aerolíneas de pasajeros bajo la marca Avianca.
- Liderazgo en Galápagos: Se continuó con el fortalecimiento de la oferta de servicio a las islas Galápagos. Para ello se trazaron itinerarios acordes con las

» Strategic plans and business development

- *Enterprise Transformation Project (ETP): Through this project, the standardization of inventory processes, issuing and sale of tickets, check-in, boarding, baggage handling, operational issues and the optimization of entries was achieved. A single technology platform was also adopted and the procedures for entry into Star Alliance were aligned. From June 1, 2014, a total of 84 applications in simultaneous functioning have been activated in several areas of the company.*
- *Change of image: With the respective approvals and permits obtained from the competent authority, the project to change the image and customer experience in Avianca Ecuador was implemented. The three basic elements were: (1) culture and training programs, (2) customer experience and (3) brand image. For the launch of the new image, which took place on June 18, 2014, the retrofit (change of image and interiors) of the aircrafts, delivery of uniforms, domestic launch of the new brand, approval of the image in entertainment systems, the definition of new policies and marketing strategies, was implemented among other steps.*
- *Entry to Star Alliance: As noted in the section on Star Alliance, on December 15, 2014 the entry of the routes operated by AeroGal to Star Alliance was confirmed. This fact was then crystalized following the standardization of the processes and procedures to match those of the passenger airlines under the Avianca brand.*
- *Leadership in the Galapagos: We continued strengthening the service offering to the Galapagos Islands. Schedules were drawn up according*

necesidades de los viajeros, facilitando las conexiones a través de los hubs en Perú, Colombia y El Salvador. Como consecuencia de estas acciones, en 2014 se mantuvo el liderazgo en participación de mercado tanto en Baltra como San Cristóbal.

- Operaciones internacionales: Durante el segundo semestre de 2014 se adicionaron las operaciones internacionales a Panamá, Aruba, Viru Viru (Bolivia) y Curazao, lo cual permitió aumentar los ingresos y ofrecer una red de rutas más amplia.

» Operaciones y Operaciones Terrestres

- Traslado NAIQ (Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito): Se trabajó en conjunto con diferentes áreas, con miras a la recuperación de porcentajes óptimos del On Time Performance (Operación a Tiempo OTP) y servicio en la operación del NAIQ. Los planes de acción ejecutados a lo largo del año permitieron la mejora paulatina de los indicadores de llegadas a tiempo y cumplimiento de itinerario en la operación para brindar un mejor servicio a los clientes.
- Operaciones Terrestres: En los últimos años se ha trabajado en la estandarización de los procesos de rampa. Para finales de 2014, se homologaron los entrenamientos, los procedimientos de limpieza de las aeronaves, entrega de equipajes y prestación de servicios, entre otros. Además, se ejecutaron proyectos como el abastecimiento de agua potable, atención de vuelos operados por TACA International, TACA Perú y aerolíneas miembro de Star Alliance, que representaron importantes ahorros para la Compañía Holding.

» Comercial

- Participación de Mercado: Se incrementó la participación en el mercado doméstico de Ecuador, gracias

to the needs of travelers, facilitating connections through the hubs in Peru, Colombia and El Salvador. As a result of these actions, in 2014 the market share leadership in both Baltra and San Cristobal was maintained.

- *International Operations: During the second half of 2014 international operations were added to Panama, Aruba, Viru Viru (Bolivia) and Curacao, allowing an increase in revenue and a wider network of routes to be offered.*

» Operations and Ground Operations

- *NIAQ Transfer (New International Airport Quito): Work was coordinated with different areas, with a view to recovering the optimum percentages of On Time Performance (OTP) and service in the NQIA operation. The action plans implemented during the year allowed the gradual improvement of the on-time indicators and compliance with the operation schedule to provide better service to customers.*
- *Ground Operations: Over recent years the standardization of ramp processes has been progressing. At the end of 2014, the trainings, aircraft cleaning procedures, baggage delivery and service were certified, among other processes. Projects such as potable water supply, attention of flights operated by TACA International, TACA Peru and the Star Alliance member airlines were also implemented, representing significant savings for the Holding Company.*

» Commercial

- *Market share: the share in the domestic market of Ecuador increased, thanks to the*

a las estrategias de consolidación de canales de ventas y acciones focalizadas en nichos de mercado.

- Segmento Corporativo: Como resultado de la unificación de la operación doméstica con la internacional, se llegó así a un mayor número de cuentas potenciales, registrando, por ende, un destacado crecimiento en el segmento corporativo, donde se alcanzó una penetración del 20%.

» Experiencia del cliente

- Aeropuertos: Desde 2012 se ha venido trabajando en la homologación de los procesos administrativos, lobby, documentación, abordaje, recepción de vuelos y equipajes. Como parte de este proyecto, en 2014 se hizo efectiva una inducción sobre los procesos homologados en las bases donde se opera, asegurando que la totalidad de aeropuertos servidos en Ecuador se encuentran alineados en materia de políticas y procesos de servicio Avianca, considerando además las facilidades, infraestructura y las regulaciones de aviación civil que rigen sobre cada aeropuerto.
- Ajuste de estándares: A partir del cambio de imagen en junio de 2014 y la homologación de los sistemas, procesos y estándares, ha sido posible proyectar una misma experiencia a lo largo del viaje. Entre los principales estándares que se trabajaron durante el período, se encuentran:
 - Equipajes: Se impartió capacitación a los colaboradores de los aeropuertos bajo los lineamientos de documentación de equipaje en general, equipaje especial y equipo deportivo, así como sobre los procesos en caso de irregularidades por averías, saqueo y rezago, entre otros.
 - Servicios Especiales: Se homologaron y documentaron la mayor parte de

consolidation strategies of the sales channels and actions focused on niche markets.

- *Corporate Segment: The unification of the domestic operation with the international operation, giving access to a high number of potential accounts, resulted in an outstanding growth in the corporate segment, where a penetration rate of 20% was achieved.*

» Client experience

- *Airports: Since 2012 the standardization of administrative processes, lobbies, documentation, boarding, reception of flights and baggage has been a key focus. As part of this project, in 2014 an induction on the processes in the bases where it operates were approved, ensuring that all the airports served in Ecuador are aligned with the policy and processes of the Avianca service, also taking into account the facilities, infrastructure and civil aviation regulations that apply in each airport.*
- *Adjustment of standards: Starting with the image change in June 2014 and the standardization of the systems, processes and standards, it has been possible to project the same experience throughout the journey. Among the main standards advanced during the period were:*
 - *Baggage: Collaborators at the airports were trained under the guidelines of general baggage, special baggage and sports equipment, as well as processes for dealing with irregularities as a result of damage, looting and delays, among others.*
 - *Special Services: The majority of the special services offered*

los servicios especiales que ofrecen las aerolíneas de pasajeros bajo la marca Avianca.

- **Vuelos Irregulares:** Se homologaron los procesos para el manejo de operaciones irregulares, demoras, cancelaciones, sobreventas, caída de sistema, etc., así como los esquemas de compensaciones para los pasajeros.
- **Experiencia a bordo:** En línea con la homologación de la imagen de Avianca Ecuador, se estandarizaron los niveles de servicio, elementos de confort, entretenimiento, material de lectura, bebidas a bordo, horarios y elementos de servicio. El cambio de menú para Clase Económica generó un ahorro de USD\$100.000 mensual para AeroGal

by the passenger airlines under the Avianca brand were certified and documented.

- *Irregular Flights: The processes for managing irregular operations were certified, as well as operations with delays, cancellations, overbooking, system crashes, etc., and the compensation schemes for passengers.*
- *In-flight Experience: In line with the standardization of the image of Avianca Ecuador, the service levels, comfort elements, entertainment, reading material, in-flight drinks, schedules and service elements were standardized. The change of menu for Economy Class generated savings of USD\$100,000 per month for AeroGal.*

Resultados de la línea de inversión en aerolíneas de transporte de carga y mensajería

La operación de carga de Tampa Cargo S.A.S., junto con el servicio de carga nacional en Colombia de mensajería expresa, transporte de paquetes y mercadería efectuado a través de la unidad de negocios Deprisa – adscrita a Avianca S.A.- consolidan otra de las líneas de inversión de la organización, representando el 11% de los ingresos consolidados de Avianca Holdings S.A.

Transporte de Carga

Avianca Cargo, la marca bajo la cual opera la línea de negocios de carga de la Compañía Holding, centra su misión en la movilización de bienes y mercancías, bien sea en aviones cargueros -operados por Tampa Cargos S.A.S.- y/o utilizando la capacidad disponible en los barrigas (bellies) de los vuelos de pasajeros. Entre los logros de 2014 se destacan:

» Capacidad y Flota

Avianca Cargo registró en 2014 un crecimiento en capacidad de ATKs¹¹ del

Results of the investments in cargo transport and courier airlines

The freight operation of Tampa Cargo S.A.S., along with the domestic express courier service in Colombia, the transport of packages and goods performed by the Deprisa business unit – part of Avianca S.A. - consolidated another of the investment lines of the organization, representing 11% of consolidated revenues of Avianca Holdings S.A.

Freight Transport

Avianca Cargo, the brand under which the freight business of the Holding Company operates, focuses its mission on the mobilization of goods and merchandise, either in cargo planes operated by Tampa Cargo S.A.S. and/or using the available capacity in the bellies of passenger flights. The following achievements in 2014 are highlighted:

» Capacity and Fleet

In 2014 Avianca Cargo registered an increase of 17% in ATKs¹¹ capacity

11 Available Tonne per Kilometer - Toneladas por Kilómetro Disponibles-.

11 Available Tonne per Kilometer.

17% respecto a 2013. Esto se debió principalmente a un incremento del 25% en capacidad de la flota carguera, propiciado por una mayor operación en las aeronaves Airbus A330F en comparación con 2013, cuando aún se estaba operando con flota mixta (Airbus A330F, Boeing B767-300 y B767-200). Al cierre del año se estaba operando una flota de cuatro A330F y un B767-300. De igual forma, la capacidad para carga en aviones de pasajeros también registró un incremento del 8%, jalonado principalmente por la adición de rutas Wide-Body. La flota de A330-200F, especialmente diseñada para el transporte de productos perecederos y con capacidad de hasta 68 toneladas, permite transportar bienes de diversa naturaleza en forma simultánea, gracias a su sistema de control de temperatura por zonas.

» Volúmenes de carga

Los volúmenes de carga transportada por el negocio de carga en RTKs¹² registraron un crecimiento del 25%, concentrado principalmente en las rutas desde Bogotá hacia Miami, Medellín-Miami, Lima-Miami, y Miami-Brasil.

» Estrategias de Mercado

Red de rutas:

- A raíz de la negociación con la firma Queens Flowers a comienzo de 2014, las frecuencias Colombia-Miami se incrementaron paulatinamente. En marzo, la operación de la ciudad de Medellín, Colombia a la capital de la Florida, EEUU, pasó de tener 4 a 10 frecuencias semanales y desde septiembre la operación desde la ciudad de Bogotá, Colombia empezó a tener un vuelo diario adicional a Miami, EEUU.
- En septiembre de 2014 Avianca Cargo incursionó con dos frecuencias semanales en la ruta Miami-Ciudad de Panamá, un mercado de alto flujo

compared to 2013. This was mainly due to a 25% increase in the capacity of the freighter fleet, led by a greater operation in the Airbus A330F aircraft compared to 2013, when a mixed fleet was still operating (A330F Airbus, Boeing B767-300 and B767 -200). At the close of the year it was operating a fleet of four A330F and one B767-300. The freight capacity on passenger aircraft also grew by 8%, mainly driven by the addition of Wide-Body routes. The A330-200F fleet, specially designed for the transport of perishable goods and with capacity of up to 68 tons, allows goods of various types to be simultaneously transported thanks to its system of temperature control zones.

» Freight volumes

The freight volumes transported by the freight business expressed in RTKs registered an increase of 25%, concentrated mainly in the routes from Bogota to Miami, Medellin-Miami, Lima-Miami, and Miami-Brazil.

» Market Strategies

Network of routes:

- *As a result of negotiations with the Queens Flowers company in early 2014, the Colombia-Miami frequencies showed a gradual increase. In March, the operation from the city of Medellin, Colombia to the capital of Florida, USA, increased from 4 to 10 times a week, and from September the operation from Bogota, Colombia added an additional daily flight to Miami.*
- *In September 2014 Avianca Cargo entered the Miami-Panama City route with two weekly flights. This is a market with high commercial*

¹² Revenue Tonne per Kilometer - toneladas de carga paga por kilómetro-.

¹² Revenue Tonne per Kilometer.

comercial en el que Avianca Cargo no tenía presencia.

- Con el fin de consolidar el servicio en el Cono Sur, se incrementó una frecuencia desde Colombia, a través del hub en Bogotá, con destino Asunción y Montevideo.
- De igual modo, se intensificó la presencia en los mercados ecuatoriano y brasilero, al aumentar una frecuencia en las operaciones entre Miami y Guayaquil y entre Miami y Viracopos, vía Curitiba, en Brasil, para un total de cuatro operaciones a la semana: 2 vuelos directos desde Miami a Guayaquil y dos vuelos Miami-Curitiba-Viracopos.
- Las alianzas con otras aerolíneas ayudaron a consolidar a Bogotá como un centro de conexiones estratégico.
- En septiembre se inició la operación entre Bogotá y Ciudad de México con aviones B767-200F operados por AeroUnión con capacidad aproximada de 40 toneladas. Una operación cubierta a través de dos frecuencias de vuelo semanales.

Portafolio de servicios

En 2014 se fortaleció el portafolio de Productos Especiales a través de:

- Carga valiosa: La expansión de la red para el transporte de "carga valiosa", mediante la certificación y habilitación de las estaciones de Londres, Tegucigalpa, La Paz y Santa Cruz de la Sierra. Se introdujo este producto en el mercado doméstico de Perú, habilitando el transporte de valores entre las ciudades de Lima, Cuzco, Arequipa, Chiclayo, Trujillo, Piura y Juliaca.
- CoolCare: El posicionamiento del producto CoolCare (transporte de carga en contenedores de temperatura controlada) gracias a la acreditación EQUIP recibida de CSAFE -uno de

flow in which Avianca Cargo previously had no presence.

- *In order to consolidate the service in the Southern Cone, a frequency was added from Colombia, through the hub in Bogota to Asuncion and Montevideo.*
- *The presence in the Ecuadorian and Brazilian markets was intensified, increasing the frequency in operations between Miami and Guayaquil and between Miami and Viracopos (via Curitiba) in Brazil, making a total of four operations per week: 2 Non-stop flights from Miami to Guayaquil and two Miami-Curitiba-Viracopos flights.*
- *The alliances with other airlines helped consolidate Bogota as a center of strategic connections.*
- *In September the operation between Bogota and Mexico City began with B767-200F aircraft operated by AeroUnión with an approximate capacity of 40 tons. This operation is covered through two weekly flight frequencies.*

Portfolio of services

In 2014 the portfolio of Special Products was strengthened by:

- *Valuable cargo: The expansion of the network to transport "valuable cargo" by certifying and enabling the stations of London, Tegucigalpa, La Paz and Santa Cruz de la Sierra. This product was introduced in the domestic market of Peru, enabling the transport of valuables between the cities of Lima, Cuzco, Arequipa, Chiclayo, Trujillo, Piura and Juliaca.*
- *CoolCare: The positioning of the CoolCare product (freight transport in temperature-controlled containers) thanks to the EQUIP accreditation*

los proveedores de contenedores activos líder a nivel mundial-, que convirtió a Avianca Cargo en la primera aerolínea latinoamericana en obtenerla. Esta certificación reconoce a nivel internacional que el equipo operativo de Avianca Cargo ha recibido el entrenamiento necesario para el manejo apropiado de los contenedores, garantizando el cumplimiento de altos estándares de calidad y mejores prácticas.

- Otros productos: Penetración de mercado con los nuevos productos lanzados en 2013: Carga sobredimensionada y pesada, que generó ventas por USD \$747,000 en 2014 y Equinos y animales de corral, que generó USD \$504,000.

Infraestructura

- Piso del cooler de Bogotá: En 2014 se inició el cambio del piso del cuarto frío de Bogotá, actualizándolo con un sistema de ball transfer que brinda una mayor eficiencia operativa en términos de movilización y almacenamiento de carga y reduce en un 100% la tasa de accidentalidad del área vs el sistema anterior. En enero de 2015 se terminó la ejecución del proyecto, cuyo monto de inversión fue de USD \$765.000.
- Edificio 708: Se incrementó en 24% la capacidad de bodega instalada en Bogotá, mediante la renta de espacio adicional, lo que permitirá afrontar de una manera adecuada el volumen actual de carga. Este espacio permite atender tres aeronaves de forma simultánea. El costo anual asciende a USD \$700,000.
- Cooling Tower: En agosto se hizo el cambio del Cooling Tower de las bodegas de Avianca Cargo en Miami, por un monto de USD \$130,000. Esta inversión permitió garantizar de forma eficiente la cadena de frío.
- Bodegas en Norteamérica: Se unificaron los contratos con los proveedores de servicios de bodega en NAM, lo que representó un ahorro anual de USD \$280,000.

from CSafe, one of the leading container suppliers worldwide-making Avianca Cargo the first Latin American airline to obtain said certification. This certification gives international recognition to the Avianca Cargo operating team as having received the necessary training for the proper handling of containers, ensuring compliance with high quality standards and best practices.

- *Other products: Market penetration with new products launched in 2013: oversized and heavy cargo, which generated sales of US\$ 747,000 in 2014 and Equine and farmyard animals, which generated US\$ 504,000.*

Infrastructure

- *Cooler floor Bogota: In 2014 the process to change the cold room floor in Bogota began. It was updated with a ball transfer system that provides greater operational efficiency in terms of mobilization and storage of cargo, reducing the accident rate of the area by 100% compared to the previous system. In January 2015 the implementation of the project was completed with an investment of US\$ 765,000.*
- *Building 708 (Edificio 708): The installed warehouse capacity in Bogota was increased by 24%, by renting additional space, which will allow the current freight volume to be properly handled. This area allows three aircraft to be simultaneously attended to. The annual cost is US\$ 700,000.*
- *Cooling Tower: In August the Cooling Tower in the warehouses of Avianca Cargo in Miami was changed, at a cost of US\$ 130,000. This investment allows the efficiency of the cold chain to be guaranteed.*
- *Warehouses in North America: The contracts with warehouse service suppliers in NAM were unified, representing an annual saving of US\$280,000.*

» Alianzas interlíneas

Gracias a la firma de más de 10 nuevos convenios, durante 2014 se alcanzó un crecimiento del 47% en acuerdos para carga y transferencias interlínea (outbound e inbound), para un total de 50 convenios de operación de carga en mercados estratégicos.

Dichas negociaciones se centraron en 4 objetivos clave:

- Fortalecer las opciones interlineas de las Agencias Generales de Venta (General Sales Agent - GSA) en Europa y Asia. Para esto se firmaron acuerdos con Qatar, Air India, EL AL, Gulf Air y Saudí Arabia.
- Ofrecer mayores opciones de conectividad desde nuestra red al resto del mundo, gracias a acuerdos con Delta, South African Airlines y West Jet, entre otros.
- Se robusteció la alianza IAG, una de las GSA, lo cual permitió un crecimiento – entre enero y noviembre de 2014- de las transferencias a IAG en 265% y de IAG a Avianca Cargo en 44% vs el mismo periodo del mes anterior.
- Desarrollar la alianza estratégica con Etihad (EY) para operar vuelo transatlántico Malepensa (Milano)-Bogotá-Ámsterdam, y participar así en el mercado Sudamérica-Ámsterdam.

La flota de carga al 31 de diciembre de 2014, estaba conformada en total por 9 aeronaves, de los cuales 6 están siendo operados y 3 están en subarrendamiento, así:

» Interline partnerships

Agreements for cargo and interline transfers (outbound and inbound) increased by 47% during 2014 thanks to the signing of more than 10 new agreements, for a total of 50 freight operation agreements in strategic markets.

These negotiations focused on four key objectives:

- *To strengthen the interline options of General Sales Agencies (GSA) in Europe and Asia. Agreements were signed with Qatar, Air India, EL AL, Gulf Air and Saudi Arabia to meet this objective.*
- *To offer greater connectivity options from our network to the rest of the world, thanks to agreements with Delta, South African Airlines and West Jet, among others.*
- *The IAG alliance, one of the GSAs, was strengthened, enabling 265% growth of transfers to IAG between January and November 2014, and 44% growth of IAG to Avianca Cargo compared to the same period the previous month.*
- *To develop a strategic alliance with Etihad (EY) to operate a transatlantic flight Malepensa (Milano)-Bogota-Amsterdam, and thus participate in the South America-Amsterdam market.*

The freight fleet as of December 31, 2014, was composed by a total of 9 aircraft, of which 6 are being operated and 3 are subleased, as follows:

Flota Total de Carga / Total Freight Fleet				
Aeronave Aircraft	Aerolínea Airline	Propias/ Lease Financiero Owned/ Finance Lease	Lease Operativa Operating Lease	Total Total
Airbus A330-200F	Tampa Cargo	5	-	5
Airbus A330-200F	Avianca	1	-	1
Boeing 767-300F	Tampa Cargo	-	1	1
Boeing 767-200F	Tampa Cargo	-	2	2
TOTAL / TOTAL		6	3	9

Al final del período, Avianca Cargo tenía una flota operativa de cuatro Airbus A330-200F y un Boeing 767-300F. En tanto, que un Airbus A330-200F se encontraba en tierra.

Unidad de negocios Deprisa¹³

En 2014, Deprisa -unidad de soluciones de transporte y logística en el mercado nacional e internacional colombiano- logró importantes avances en su estrategia de crecimiento y expansión. En cumplimiento de su plan de negocios, cristalizó importantes proyectos en el mercado de paquetería, estableciendo nuevas opciones de servicio a sus clientes. Además, logró materializar las ventajas competitivas derivadas de la implementación del nuevo sistema de información y la modernización de los diferentes centros logísticos en Colombia y Estados Unidos.

» Mercado Internacional

Se consolidó la red de mensajería internacional con el fortalecimiento de Avianca Express. Hoy en día se cuenta con una red de más de 190 puntos de venta en Estados Unidos y 42 en España, Canadá, Panamá, Costa Rica, Ecuador, Aruba e Inglaterra. Además, durante 2014 entraron en funcionamiento los productos Premium Priority y Next Day, que ofrecen entregas en menores tiempos.

» Productos

El portafolio de productos de Deprisa se amplió, ofreciendo ahora una nueva opción a los clientes a través de Deprisa Mercancías. Un producto diseñado para responder a las necesidades del cliente corporativo en el envío de paquetes de hasta 200 kg vía terrestre, y una nueva alternativa de pago con Deprisa Contra-entrega.

» Infraestructura

En 2014 se realizaron cambios estructurales en algunas bases de

At the end of the period, Avianca Cargo had an operating fleet of four Airbus A330-200F and one Boeing 767-300F. Meanwhile, an Airbus A330-200F was grounded.

Deprisa business unit¹³

In 2014, Deprisa- the unit of transportation and logistics solutions in the Colombian national and international market -made significant progress in its strategy of growth and expansion. In compliance with its business plan it crystallized major projects in the parcel delivery market, establishing new service options for customers. It was also able to leverage competitive advantages derived from the implementation of the new information system and modernization of different logistic centers in Colombia and the United States.

» International Market

The international courier network was consolidated with the strengthening of Avianca Express. Today it has a network of over 190 sales points in the US, and 42 in Spain, Canada, Panama, Costa Rica, Ecuador, Aruba and England. During 2014 the Premium Priority and Next Day products were also launched, which offer deliveries in less time.

» Products

The Deprisa portfolio of products was expanded, now offering clients a new option through Deprisa Mercancías (Deprisa goods). This product is designed to meet the needs of corporate clients sending parcels of up to 200 kg by land, together with a new payment method with Deprisa Cash-on-Delivery.

» Infrastructure

In 2014 structural changes were made to some bases in Colombia, obtaining

¹³ Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

¹³ Information taken from the Avianca S.A. Annual Report

Colombia, obteniendo una mejor ubicación, instalaciones más amplias y mayor seguridad. Así, las estaciones crecieron alrededor de 1.750 m², lo que representa una ampliación del 58% en Sincelejo, Neiva, Bucaramanga, Siberia, Villavicencio y Medellín. Las instalaciones en los aeropuertos de Riohacha, Leticia, Villavicencio y Montería crecieron alrededor de 237m², equivalente a una ampliación del 900% en áreas de bodegas y atención.

» Servicio y Comunicación

Pensando en ofrecerles un servicio preferencial, Deprisa desarrolló un modelo de atención para los 98 clientes corporativos de alto valor. Dentro de los beneficios de este modelo están: tiempos de espera especiales en recolección y distribución, atención personalizada en la gestión de sus envíos, asesoría y acompañamiento en procesos de embalaje y seguridad, entre otros.

Se perfeccionó el servicio postventa a través de la línea de atención, poniendo a disposición Chat on-line e información del estado de los envíos con tiempos de atención más rápidos, entre otros. También se renovó la página web, haciéndola más eficiente y simple de navegar. Por su parte, en el sitio web del casillero virtual FlyBox se implementaron mejoras encaminadas a brindar un servicio óptimo y oportuno.

Buscando facilitar la recepción y manejo de los contactos de los clientes con soluciones eficientes, se desarrolló Orienta2, un nuevo sistema CRM -Customer Relationship Management-. A través de esta nueva herramienta, los colaboradores involucrados en la gestión de contactos podrán tener una vista consolidada de los requerimientos de cada cliente y dar una respuesta efectiva en los tiempos indicados.

Adicionalmente, se relanzó el programa de Cultura de Servicio 'Aprender para Crecer' a nivel nacional con 1.923 colaboradores capacitados.

a better location, larger facilities and increased security. As a result the stations grew by approximately 1,750 m², representing an expansion of 58% in Sincelejo, Neiva, Bucaramanga, Siberia, Villavicencio and Medellin. The facilities at airports in Riohacha, Leticia, Monteria and Villavicencio increased by approximately 237m², equivalent to an expansion of 900% in areas of warehouses and customer service.

» Service and Communications

With the goal of offering clients a preferential service, Deprisa developed a customer service model for 98 high-value corporate clients. Among the benefits of this model are: special waiting times for collection and distribution, personal attention to manage their shipments, advice and support in the process of packaging and security, among others.

After-sales service was streamlined through the customerservice line, making on-line chat available and tracking information about shipments, with quicker response times, among other initiatives. The website was revamped, making it more efficient and simpler to navigate. Improvements were made to the website of the virtual mailbox Flybox, aimed at providing an optimal and timely service.

Looking to facilitate the receipt and management of customer contacts with efficient solutions, a new CRM (Customer Relationship Management) system called Orienta2 was developed. With this new tool, employees involved in the management of contacts have a consolidated view of the requirements of each customer and are able to respond effectively at the indicated times.

Additionally, the Service-Culture program 'Learning for Growth' was re-launched nationwide with 1,923 collaborators trained.

» Certificaciones de calidad

Dado el rigor en los procedimientos administrativos, técnicos, operacionales y de servicio, Deprisa mantuvo sus certificaciones en:

- Registro Mundial de Seguridad Aérea de IATA, IOSA – (IATA Operational Safety Audit – Auditoría Operacional de Seguridad) e ISAGO – (IATA Safety Audit for Ground Operations – Auditoría de Seguridad de Operaciones Terrestres).
- Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001.
- Sistema de Gestión de Seguridad ISO 28000.

» Resultados

Como resultado de los anteriores logros e iniciativas, Deprisa registró un crecimiento en ventas del 7,72%, en tanto la rentabilidad EBITDA del negocio creció un 32,2%*. De igual forma, Deprisa mantuvo el liderazgo en el mercado de carga nacional aérea en Colombia, registrando una participación del 38,9% a diciembre de 2014, y un crecimiento del 7.5% en toneladas transportadas**

* (Resultados Financieros, Contraloría Deprisa)

** (Participación acumulada, enero – diciembre 2014, fuente: Aerocivil)

Resultados en otras líneas del negocio

Esta línea de inversión incluye la compañía LifeMiles Corp., compañía panameña que presta servicios de administración del Programa de Viajero Frecuente LifeMiles de las aerolíneas de pasajeros.

Por su parte, Avianca S.A. cuenta con Avianca Services, unidad de negocios dedicada a la comercialización de los servicios de mantenimiento y de atención aeroportuaria a otros transportadores. De igual modo, cuenta con Avianca Tours, enfocada en el diseño y

» Quality certifications

Given the rigorous technical, operational, administrative and service procedures, Deprisa was recertified in:

- *Aviation Safety Global Registry IATA, IOSA - (IATA Operational Safety Audit) and ISAGO - (IATA Security Audit Ground Operations).*
- *ISO 9001 Quality Management System.*
- *ISO 28000 Security Management System*

» Results

As a result of the aforementioned achievements and initiatives, Deprisa recorded a sales growth of 7.72%, while the EBITDA profitability of the business grew by 32.2%. Deprisa also maintained its leadership in the domestic air cargo market in Colombia, registering a market share of 38.9% in December 2014, and an increase of 7.5% in tonnes transported***

** (Financial Results, Comptroller's Office Deprisa)*

*** (Cumulative share, January – December 2014, source: Colombian Civil Aviation Authority Aerocivil)*

Results in other lines of business

This investment line includes the company LifeMiles Corp., a Panamanian company that provides management services for the LifeMiles Frequent flyer program for passenger airlines.

Meanwhile, Avianca S.A. comprises Avianca Services, a business unit dedicated to marketing of maintenance services and airport attention to other carriers. It also includes Avianca Tours, which is focused on the design and marketing of tourism

comercialización de paquetes turísticos. Para Avianca Holdings, este frente representa el 3% de los ingresos consolidados.

LifeMiles Corp.

La compañía subsidiaria que administra el programa de viajero frecuente de las aerolíneas de pasajeros adscritas a Avianca Holdings S.A. es LifeMiles Corp. y está en proceso de consolidación del manejo independiente de los programas de lealtad, incluyendo entre ellos el programa de viajero frecuente, que responde a la comercialización del valor de las millas otorgadas al programa de lealtad.

Durante 2014 se trabajó en el plan de mejoramiento del programa, sumando nuevas opciones de redención y acumulación de millas para el beneficio de los socios a través de una red consolidada de aliados comerciales. Todo lo anterior con el propósito de optimizar los servicios para los viajeros frecuentes. A continuación las principales actividades del periodo:

» Mejoras en la red de acumulación y redención

Con el fin de ofrecer más beneficios a sus socios, LifeMiles implementó en 2014 nuevas opciones como:

- De Compras con LifeMiles: una alianza con socios minoristas para acumular o redimir LifeMiles en compras en puntos de venta de más de 200 tiendas en Colombia. Se espera que en 2015 el beneficio se extienda a Centroamérica.
- Catálogo de Premios LifeMiles: En diciembre de 2014 se lanzó un nuevo catálogo en Colombia en alianza con Linio. Ahora incluye 22.000 productos, con proyecciones de crecimiento paulatino. Para 2015, se planea su extensión a Perú, Ecuador y Centroamérica.
- LifeMiles Renta-autos: Gracias a una alianza con Connexions, ahora es posible la acumulación y redención de LifeMiles por rentar autos en más de 180 países.

packages. For Avianca Holdings, this front represents 3% of consolidated revenues.

LifeMiles Corp.

The subsidiary that manages the frequent flyer program of the passenger airlines affiliated to Avianca Holdings S.A. is LifeMiles Corp. It is currently in the process of consolidating the independent management of loyalty programs, including, among other programs, the frequent flyer program, which responds to the marketing of the value of the miles awarded to the loyalty program.

During 2014 the program improvement plan was advanced, adding new options for redeeming and accumulating miles for the benefit of the members through a consolidated network of commercial partners. All of the above is focused on optimizing services for frequent travelers. The main activities of the period were as follows:

» Improvements in the accumulation and redemption network

In order to offer more benefits to its members, in 2014 LifeMiles implemented new options including:

- *Shopping with LifeMiles: an alliance with retail partners to earn or redeem LifeMiles in shopping outlets in more than 200 stores in Colombia. The benefit is expected to be extended to Central America in 2015.*
- *LifeMiles Awards Catalog: In December 2014 a new catalog was launched in Colombia in partnership with Linio. It now includes 22,000 products, with gradual growth projections. By 2015, its expansion to Peru, Ecuador and Central America is planned.*
- *LifeMiles Rental Cars: Thanks to a partnership with Connexions it is now possible to earn and redeem LifeMiles for car rentals in over 180 countries.*

- LifeMiles Things To Do: La asociación con Connexions permite también la acumulación y redención de LifeMiles en más de 9.000 tours y otras actividades en más de 300 ciudades alrededor del mundo.
- LifeMiles Mobile App: La aplicación móvil para Android lanzada en 2014 le permite a los socios redimir boletos aéreos con Avianca desde sus dispositivos, entre otras funcionalidades. En 2015 se lanzará la versión iOS para usuarios Apple, así como nuevas funcionalidades que complementen De Compras con LifeMiles.
- Nuevos socios aéreos: Se implementaron nuevos acuerdos para viajeros frecuentes con Aeroméxico y Air India, que permiten a los socios acumular y redimir LifeMiles en los vuelos de dichas compañías aéreas.
- Duty Free a bordo: Ahora los socios pueden acumular LifeMiles en sus compras de Duty free hechas en los vuelos de Avianca.
- Adicionalmente se dieron nuevas alianzas con los Hoteles IHG y Accor, así como con Traveling Connect.

» Nuevos Beneficios

En abril de 2014 se creó el reconocimiento CENIT para otorgar de manera permanente los beneficios LifeMiles Élite a los viajeros con 60 años de edad y más de 15 años de lealtad continua con el Servicio Avianca, que acumulen más de un millón de millas en viajes con la Aerolínea. Este nuevo beneficio se otorgó a 64 socios en 2014, y anualmente se irán sumando los viajeros frecuentes que cumplan con los requisitos establecidos para obtener este beneficio de manera vitalicia.

» Reconocimientos

Por segundo año consecutivo LifeMiles fue reconocido en los Freddie Awards.

- *LifeMiles Things To Do: The partnership with Connexions also allows the accumulation and redemption of LifeMiles in more than 9,000 tours and other activities in over 300 cities around the world.*
- *LifeMiles Mobile App: The mobile application for Android launched in 2014 and allows members to redeem airline tickets with Avianca from their smart devices, among other features. In 2015 the iOS version for Apple users will be launched, as well as new features that complement Shopping with LifeMiles.*
- *New airline partners: New frequent flyer agreements were implemented with Aeroméxico and Air India, which allow members to earn and redeem LifeMiles on the flights of these carriers.*
- *In-flight Duty Free: Now members can earn LifeMiles in Duty free purchases made on Avianca flights.*
- *New alliances were also signed with IHG and Accor hotels, and with Traveling Connect.*

» New Benefits

The CENIT recognition was created in April 2014 to provide permanent benefits to LifeMiles Elite travelers over 60 years of age and with more than 15 years of continued loyalty with the Avianca Service and who have accumulated more than one million miles on trips with the Airline. This new benefit was granted to 64 members in 2014, and the frequent travelers who meet the requirements for this lifetime benefit will be added annually.

» Recognition

For the second consecutive year LifeMiles was recognized in the Freddie Awards.

En esta ocasión, fue destacado en las categorías 'Mejor Habilidad de Redención de las Américas' y 'Mejor Promoción', en las que exaltan la amplia disponibilidad de productos, sillas y premios, así como la valoración de las millas a la hora de ser redimidas por viajes y otros servicios, y el hecho de ser el programa que ha generado mayor valor para los socios mediante esfuerzos de promoción. Adicionalmente, fue galardonado en los Global Traveler Awards 2014, también por segundo año consecutivo, en la categoría 'Mejor Programa de Redención' confirmando así que el programa se encuentra entre los mejores de la región y nivel mundial.

Avianca Tours¹⁴

Buscando ofrecer un producto turístico comercialmente más robusto, en 2014 se ejecutaron dos grandes acciones: en términos de la oferta, se incrementó el volumen de planes puestos en el mercado, apalancado por Viajes Éxito, un canal que sobresale por su solidez en la venta de paquetes de vacaciones; y paralelamente, desde el área de servicio al cliente se realizó la migración del call center Avianca Tours para brindar una mejor atención al cliente final así como a las agencias de viajes.

En 2014, se llevó a cabo la sexta edición del Torneo Internacional de Golf, obteniendo un excelente resultado, al posicionar a Avianca (como marca) y Avianca Tours en un segmento especializado con un potencial comercial significativo y logrando un crecimiento en valor del 13% frente a la edición de 2013 y un ingreso superior a los USD \$500.000.

Para el periodo, el ingreso de Avianca Tours ascendió a USD \$54.7 millones, lo que significa un crecimiento del 5,6% en este concepto y de 12% en pasajeros con respecto al año anterior.

Avianca Services¹⁵

En 2014, Avianca Services, unidad de negocios especializada en la prestación y comercialización de servicios aeronáuticos industriales, obtuvo importantes logros:

On this occasion, it was highlighted in the categories 'Best Redemption Ability in the Americas' and 'Best Deal', which praised the wide availability of products, seats and awards, as well as the evaluation of the miles when they are redeemed for travel and other services, and the fact that the program has generated more value for members through promotional drives. In addition, it was also recognized in the 2014 Global Traveler Awards, for the second consecutive year, in the 'Best Redemption' category confirming that the program is among the best in the region and globally.

Avianca Tours¹⁴

Seeking to offer a more commercially robust tourism product, in 2014 two actions were taken: in terms of supply, the volume of packages put on the market were increased, leveraged by Viajes Éxito, a channel that stands out for its strength in selling vacation packages; and in parallel, in the area of customer service, the migration of Avianca Tours call center was carried out to provide better service to the end customer as well as travel agencies.

In 2014, the sixth edition of the International Golf Tournament was held. An excellent result was obtained by positioning Avianca (as a brand) and Avianca Tours in a specialized segment with significant commercial potential and achieving a growth in value of 13% compared to the 2013 edition and more than US\$ 500,000 in revenue.

For the period under review, revenue of Avianca Tours increased 5.6% to US\$ 54.7 million and by 12% for passengers compared to 2013.

Avianca Service¹⁵

In 2014, Avianca Services, a business unit specializing in the supply and marketing of industrial aeronautical services, obtained important achievements:

14 Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

15 Información tomada del Informe de Gestión de Avianca S.A.

14 Information taken from the Avianca S.A. Annual Report

15 Information taken from the Avianca S.A. Annual Report

» Acreditación de procesos técnicos

En cooperación con el equipo del Centro de Instrucción Técnica de Avianca S.A. se logró la Certificación del Programa Técnico de Línea de Aviones por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia. Esta certificación permite ofrecer a quienes aspiren a desempeñarse como técnicos de aviación en una aerolínea, ingresar a un programa de estudios de muy alta calidad, que acopla las necesidades reales del sector en su campo. Así mismo, permitirá a esta unidad continuar con la expansión de los programas de formación.

» Servicios de simulador

En 2014 se dio inicio a la comercialización del simulador de vuelo ATR72-600, vinculando a las compañías Aeromar de México, Caribbean Airlines de Trinidad y Tobago y CAE Flight Training Center Chile a la cartera de clientes de la Unidad de Negocios en este segmento.

» Formación

El programa de Auxiliar de Servicios a bordo y Aeroportuarios pasó de contar con 160 estudiantes a tener 284 personas en formación, registrando un crecimiento del 78%. En 2015 se tendrá la primera promoción de egresados.

» Mantenimiento en Línea

Dentro del plan de internacionalización de estos servicios, se vinculó United Airlines al portafolio de clientes de Taca Perú en Lima. En Colombia se adhirieron como clientes en este frente, Vensecar Internacional (de Venezuela) y Airpanama (PARSA S.A.). De igual modo, se amplió la prestación de servicios de aeropuertos y de mantenimiento en línea a la nueva operación de Insel Air en Barranquilla, la segunda frecuencia Bogotá-México de Interjet y el incremento de operación de JetBlue en Bogotá y Cartagena.

» Accreditation of technical processes

In cooperation with the team of the Technical Instruction Center of Avianca S.A. the Aircraft Line Technician Program was certified by the Colombian Civil Aviation Authority. This certification offers those people who aspire to serve as aviation technicians for an airline to enroll in a very high quality study program, engaging the real needs of the sector in their field. At the same time it allows this unit to continue the expansion of the training programs.

» Simulator services

In 2014 the marketing of the ATR72-600 flight simulator was started, with the companies Aeromar of Mexico, Caribbean Airlines from Trinidad and Tobago and the CAE Flight Training Center from Chile being added to the portfolio of customers of the Business Unit in this segment.

» Training

The In-flight and Airport Auxiliaries Program grew from a total of 160 students to 284 trainees, an increase of 78%. The first class of students will graduate in 2015.

» Online Maintenance

Within the plan of internationalization of these services, United Airlines was added to the portfolio of clients of TACA Peru in Lima. In Colombia new clients included Vensecar Internacional (from Venezuela) and Air Panama (PARSA S.A.). The provision of services for airports and online maintenance was increased to cover the new operation of Insel Air in Barranquilla, the second Bogota-Mexico frequency of Interjet and the expansion of the operation of JetBlue in Bogota and Cartagena.

» Servicios en Aeropuertos

En 2014, se mantuvo el contrato con Satena y Air Transat (vuelos chárter) y se incluyó como cliente a la compañía vuelos chárter Italiana Neos.

» En Servicios Mayores

Se continuó prestando apoyo a la Fuerza Aérea Colombiana y a la aerolínea venezolana Aserca Airlines.

En 2015, Avianca Services se propone amplificar la comercialización de servicios de aeropuertos y mantenimiento línea en Centro y Suramérica, lograr la venta activa y prestación de servicios de mantenimiento mayor con la apertura de una línea de producción adicional en Bogotá. En materia de formación, el objetivo es dar inicio al programa Técnico en Línea de Aviones, hacer apertura de la jornada tarde para el programa de Auxiliar de Servicios a bordo y Aeroportuarios; y consolidar la comercialización del Simulador de vuelo de ATR72-600.

» Services at Airports

In 2014, the contract with Satena and Air Transat (charter flights) continued and the charter flights company Italian Neos was added as a new client.

» Major Services

support to the Colombian Air Force and the Venezuelan airline Aserca Airlines continued.

In 2015, Avianca Services is focused on amplifying the marketing of airport services and line maintenance in Central and South America, to achieve the active selling and provision of major maintenance with the opening of an additional production line in Bogota. In training, the goal is to start the Online Aircraft Technician program, implement the late schedule for the In-flight Assistant and Airport Auxiliaries program; and to consolidate the marketing of the ATR72-600 flight simulator.





Responsabilidad Social & Sostenibilidad

Social Responsibility & Sustainability

Fiel a su compromiso con el desarrollo sostenible, las compañías integradas en Avianca Holdings S.A. dieron continuidad al Plan de Acción encaminado a contribuir con el bienestar y la calidad de vida de los colaboradores, clientes, proveedores, accionistas y comunidad en general. Todo esto, en tanto se le imprime sostenibilidad al negocio mediante proyectos e iniciativas de desarrollo compatibles con el transporte aéreo de personas y carga.

Para ello, en 2014 la organización continuó trabajando en los frentes, social, ambiental y económico, proponiéndose:

- » Promover una convivencia enmarcada en la ética y los valores corporativos, que facilite la inclusión y participación de los grupos de interés en pro de los objetivos de la compañía.
- » Crear y mantener relaciones de mutua colaboración con los públicos estratégicos, mediante el diseño y ejecución de iniciativas compatibles con los objetivos del Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de la organización.
- » Trabajar por el respeto y el reconocimiento de los derechos humanos, a través de condiciones de trabajo dignas, el cuidado del medio ambiente, prácticas justas de marketing y acciones en beneficios de comunidades vulnerables.

Gestión Social

- » Banco de Millas
Gracias a los aportes de millas de los socios del programa de viajero frecuente LifeMiles, el Banco de Millas benefició en 2014 a 359 personas de escasos recursos que requirieron asistencia médica especializada en lugares diferentes a su ciudad de origen.

True to its commitment to sustainable development, the integrated companies of Avianca Holdings S.A. continued the Plan of Action aimed at contributing to the welfare and quality of life of collaborators, customers, suppliers, shareholders and the general community. All this, while imprinting the sustainability into the business through projects and initiatives that are compatible with the air transportation of both people and cargo.

With this goal in mind, in 2014 the organization continued to work on the social, environmental and economic fronts, to:

- » *Promote coexistence framed in ethics and corporate values, to facilitate the inclusion and participation of stakeholders in achieving the goals of the company.*
- » *Create and maintain relationships of mutual collaboration with strategic stakeholders, through the design and implementation of initiatives that are consistent with the objectives of the Plan of Social Responsibility and Sustainability of the organization.*
- » *Work for the respect and recognition of human rights through decent working conditions, caring for the environment, fair marketing practices and actions to benefit vulnerable communities.*

Social Management

- » Banco de Millas (Miles Bank)
Thanks to the contributions of thousands of members of the LifeMiles frequent traveler program, in 2014 the Banco de Millas benefited 359 low-income persons requiring specialized medical assistance in places other than their hometown.

» Traslado de médico y ayudas humanitarias
A través de las aerolíneas adscritas a Avianca Holdings y en unión con diversas organizaciones locales e internacionales, se dio continuidad al programa de traslado de ayudas humanitarias para poblaciones vulnerables de diferentes países de Latinoamérica. En aeronaves del grupo se trasladaron más de 52,48 toneladas de ayuda humanitaria entre destinos de Estados Unidos, España, Honduras, Colombia, Perú, El Salvador, Argentina, Ecuador, Cuba, Guatemala, Venezuela, Brasil, México, Bolivia y Canadá y se movilizó personal médico especializado encargado de brindar asistencia en salud.

» Niños por América

En apoyo a los programas encaminados a impulsar el rendimiento escolar de los niños de Latinoamérica, este año la organización, en alianza con entidades públicas y privadas, benefició a 153 menores, quienes fueron reconocidos por su desempeño académico con un viaje a un destino Avianca en la región.

» Acompañamiento a iniciativas comunitarias a través de los grupos de voluntariado

Apoyada en la vocación de servicio de los colaboradores y consciente del potencial de su grupo humano, la organización continuó con el programa de acompañamiento a los grupos interdisciplinarios de voluntarios, integrados por 1.034 colaboradores de diferentes oficios y estaciones, que de manera autónoma se han organizado para brindar asistencia y soporte a comunidades en situaciones de riesgo, participando en 31 proyectos de asistencia humanitaria a través de 87 actividades adelantadas en Colombia, El Salvador, Guatemala, Costa Rica, Perú, Ecuador, Estados Unidos, Curazao, Honduras y México.

» Apoyo a la gestión cultural

En 2014 la compañía continuó con las exposiciones itinerantes de la Colección de Arte Avianca, la cual fue entregada en comodato al Museo de Arte Moderno de Bogotá, y en un programa conjunto con Avianca S.A. es exhibida en los Museos de Arte de los destinos más emblemáticos de la aerolínea en el país. En 2014, la

» *Transfer of medical and humanitarian aid*
Through the airlines affiliated to Avianca Holdings and together with various local and international organizations, the program to transfer humanitarian aid to vulnerable populations in different Latin American countries continued. More than 52.48 tons of humanitarian aid were transported by aircraft of the group to destinations in the United States, Spain, Honduras, Colombia, Peru, El Salvador, Argentina, Ecuador, Cuba, Guatemala, Venezuela, Brazil, Mexico, Bolivia and Canada, and specialized medical personnel were mobilized providing vital health assistance.

» *Children in America*

In support for the programs focused on improving the academic performance of children in Latin America, this year the organization, in partnership with public and private entities, benefitted 153 children, who were recognized for their academic performance with a trip to an Avianca destination in the region.

» *Support to community initiatives through volunteer groups*

Supported by the vocation of service of collaborators and aware of the potential of its human group, the organization continued with its support program for interdisciplinary volunteer groups, comprising 1,034 collaborators from different offices and stations. The groups were organized independently by their members to provide assistance and support to vulnerable communities, participating in 31 projects of humanitarian assistance through 87 activities carried out in Colombia, El Salvador, Guatemala, Costa Rica, Peru, Ecuador, United States, Curacao, Honduras and Mexico.

» *Support for Cultural development*

In 2014 the company continued with the traveling exhibitions of the Avianca Art Collection, which was given on loan to the Museum of Modern Art of Bogotá, and in a joint program with Avianca S.A. it is exhibited in the Art Museums of the most emblematic destinations of the airline in the country. In 2014, the collection was

Colección se expuso con gran éxito en el Museo Rayo de Roldanillo, Valle y en el Museo de Artes Visuales de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá.

De igual forma, la compañía apoyó el desarrollo de proyectos culturales dirigidos a comunidades específicas de la región, mediante el transporte de obras en rutas Avianca.

Finalmente, buscando ampliar el aporte al desarrollo de América Latina, se brindó apoyo a instituciones líderes en proyectos sociales, educativos y culturales en la región. Un total de 132 proyectos de igual número de organizaciones se vieron beneficiados con patrocinios sobre el valor de la tarifa de los pasajes aéreos, los cuales fueron utilizados por sus gestores y/o miembros de las comunidades beneficiadas por sus actividades.

exhibited with great success in the Rayo de Roldanillo Museum, in the department of Valle and the Museum of Visual Arts of the Universidad Jorge Tadeo Lozano in Bogota.

The company also supported the development of cultural projects targeting specific communities of the region through the transport of works on Avianca routes.

Finally, looking to expand the contribution to the development of Latin America, support was provided to leaders in social, educational and cultural projects in the region. A total of 132 projects from the same number of organizations benefited with sponsorships covering the cost of airfares, which were used by the administrators and/or members of the benefitting communities in the development of their activities.

Gestión Ambiental

En 2014, la Compañía Holding fortaleció la gestión encaminada a una producción más limpia, de modo que se aumentara la eficiencia y se redujeran los impactos ambientales negativos generados por los procesos técnicos, así como de operación y servicio de las empresas adscritas a la organización. Esta tarea estuvo apoyada principalmente por la incorporación de la más avanzada tecnología aeronáutica disponible, así como por la adopción y aplicación de las mejores prácticas de operación.

Entre las actividades adelantadas con este fin en el periodo, se destaca la identificación de los impactos ambientales más significativos en las operaciones, con miras a la adopción de mecanismos efectivos de control, como son las emisiones de CO₂ emitidas por las aeronaves, que corresponden al 99% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por la organización, según el informe de huella de carbono elaborado bajo los lineamientos de la ISO 14064. En lo que respecta a las actividades en tierra, se mantuvo la gestión de residuos peligrosos y convencionales.

Buscando mitigar las emisiones de las aeronaves, en el marco del plan de renovación

Environmental Management

In 2014, the Holding Company strengthened the management aimed at cleaner production, to increase efficiency and reduce the negative environmental impacts generated by the technical processes, as well as the operation and service of the companies comprising the organization. This work was supported by the incorporation of the most advanced aircraft technology available, as well as the adoption and implementation of the best operating practices.

Among the activities carried out to achieve this goal during 2014 was the identification of significant environmental impacts on operations, with a view to the adoption of effective control mechanisms. These include the CO₂ emissions of the aircraft, which correspond to 99% of the total emissions of greenhouse gases generated by the organization (according to the carbon footprint report prepared under the ISO 14064 guidelines). With respect to ground-based activities, the hazardous and conventional waste management program is continued.

With the goal of mitigating aircraft emissions, under the fleet renewal plan

de flota, la organización incorporó en 2014 un total de 31 nuevos aviones caracterizados por la eficiencia en el consumo de combustible. Según los expertos, la flota actual es 70% más eficiente en consumo de combustible frente a la flota disponible hace 40 años y 20% más que hace 10 años. Adicionalmente, la organización ha incorporado aeronaves con dispositivos Sharklets, que reducen la resistencia aerodinámica y por consiguiente mejoran la eficiencia en la quema de combustible.

En este contexto, es de anotar que, de acuerdo con los estudios adelantados por el Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático de las Naciones Unidas, la aviación es responsable de aproximadamente el 2% del total de dióxido de carbono (CO₂) producido por diferentes actividades humanas. Por cada kilogramo de combustible no quemado se dejan de emitir 3.15 kg de CO₂.

Entre las estrategias más significativas adelantadas en 2014 para contrarrestar los impactos ambientales derivados de las actividades en tierra, se destacan la incorporación de equipos de apoyo eléctricos; la implementación de programas de uso eficiente de recursos y reciclaje de residuos convencionales, que en la actualidad alcanza las 580 toneladas por año. Todas estas acciones están encaminadas principalmente a evitar el deterioro de los recursos naturales, así como a reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

Para sensibilizar a los colaboradores en el cuidado ambiental, en 2014 se trabajó en:

- El mejoramiento de las competencias de los colaboradores a través de programas de formación periódicos desarrollados en la plataforma virtual, permitiéndoles conocer y familiarizarse con los conceptos básicos de gestión ambiental, así como las medidas de prevención que pueden ser aplicadas en el desarrollo de sus actividades.
- La generación de conciencia en la gestión de los aspectos ambientales significativos, mediante videos institucionales, jornadas de siembra de árboles y le gestión de una colección de arte creada a partir de desechos sólidos derivados de la actividad aeronáutica.

in 2014 the organization added a total of 31 new aircraft that are characterized by their fuel efficiency. According to experts, the current fleet is 70% more fuel efficient than the fleet of 40 years ago, and 20% more efficient than 10 years ago. The organization has also incorporated aircraft with Sharklet devices that reduce drag and therefore improve fuel usage efficiency.

In this context it should be noted that, according to studies conducted by the Intergovernmental Panel on Climate Change of the United Nations, aviation is responsible for approximately 2% of the total carbon dioxide (CO₂) produced by different human activities. For every kilogram of unburned fuel a total of 3.15 kg of CO₂ is not emitted.

Among the most significant strategies advanced in 2014 to offset the environmental impacts of the activities on the ground, we highlight the incorporation of electric support equipment; the implementation of programs for the efficient use of resources and recycling of conventional waste, which is currently 580 tonnes per year. All these actions are principally aimed at avoiding the deterioration of natural resources and reducing the emission of greenhouse gases.

To sensitize employees in caring for the environmental care, in 2014 we worked to:

- *Improve the skills of collaborators through regular training programs provided through the virtual platform, familiarizing them with the basic concepts of environmental management and preventive measures that can be applied to their activities.*
- *The creation of awareness in the management of significant environmental aspects through corporate videos, tree planting days and the management of a collection of art created from solid waste derived from the aviation activity.*





Gobierno Corporativo

Corporate Governance

En materia de Gobierno Corporativo, Avianca Holdings S.A. mantuvo activos los esfuerzos por contar con mecanismos orientados a garantizar la vivencia de los valores corporativos por parte de los colaboradores, así como por una gestión transparente por parte de los administradores, que permita la entrega oportuna de información al mercado y el adecuado registro, control y revelación de la información financiera al mercado.

Entre las gestiones de mayor impacto en materia de Gobierno Corporativo en 2014 se cuentan:

Ajustes para cumplimiento de requisitos del mercado de valores americano

Por efectos del registro de Avianca Holdings S.A. ante la Comisión de Vigilancia del Mercado de Valores en los Estados Unidos (Securities and Exchange Commission- SEC) y de la emisión y colocación de los ADSs (American Depositary Shares) representativos de acciones preferenciales en la Bolsa de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange NYSE) en noviembre de 2013, la organización adquirió el compromiso de adherirse a las normas y prácticas corporativas aplicables a los Emisores Extranjeros de Valores.

Con tal propósito, la Junta Directiva de Avianca Holdings S.A. en 2014 adoptó las siguientes políticas:

1. Política Anticorrupción, encaminada al establecimiento de normas de conducta aplicables a todos los colaboradores que garanticen el cumplimiento, entre otras, de la Ley de Prevención de Prácticas Corruptas en el Extranjero (Foreign Corrupt Practices Act FCPA de los Estados Unidos) y otras normas anticorrupción vigentes en los países donde operan las compañías integradas bajo Avianca Holdings S.A.

In the field of corporate governance, Avianca Holdings S.A. maintained its efforts aimed at ensuring the application of corporate values by collaborators, as well as fostering transparent management by administrators, enabling the timely delivery of information to the market and the proper registration, control and disclosure of financial information to the market.

The steps with the greatest impact on Corporate Governance in 2014 include:

Adjustments for compliance with the market requirements of the US securities market

For the purposes of registering Avianca Holdings S.A. with the US Securities and Exchange Commission and the issuance and placement of ADSs (American Depositary Shares) representative of the preferred shares issued in the New York Stock Exchange (NYSE) in November 2013, the organization made a commitment to adhere to corporate standards and practices applicable to Foreign Securities Issuers.

To this end, in 2014 the Board of Avianca Holdings S.A. adopted the following policies:

1. Anti-Corruption Policy, aimed at establishing the standards of conduct applicable to all collaborators to ensure compliance with, among other laws, the Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) of the United States and other anticorruption standards in force in the countries where the companies of Avianca Holdings S.A. operate.

La Política complementa el Código de Ética y Normas de Conducta de los Negocios que rige para Avianca Holdings S.A y sus compañías subsidiarias, adoptado por la Junta Directiva en febrero de 2013.

En este contexto, la organización declaró Tolerancia Cero con cualquier conducta que pudiese ser considerada como soborno o que pueda, en cualquier otra forma, ser considerada como una acción corrupta.

Los principales asuntos que regula esta Política son:

- Disposiciones relativas a las conductas de los colaboradores y manejo de las relaciones con los funcionarios de gobierno y proveedores privados.
- Disposiciones relativas a los libros y registros que garanticen la revelación de estados financieros fidedignos.

2. Política y Procedimiento Insider Trading Policy. Su objetivo es regular la negociación de valores y el uso de información relevante -que no sea pública- por parte de los directivos de la Organización y los directivos de sus compañías subsidiarias.

La Política complementa la sección sobre Uso Indevido de Información Privilegiada contenida en el Código de Ética y Normas de Conducta de los Negocios, que establece prohibiciones en relación con negociar, o compartir información (tipping) relevante que no sea pública.

Entre los aspectos que regula esta Política, están:

- Prohibiciones relacionadas con la negociación de valores o suministro de información relevante que no sea pública. La negociación incluye compra, venta, donación y cualquier transacción que involucre valores de la Holding y de sus compañías subsidiarias que están inscritos en el mercado público de valores.

The Policy complements the Code of Ethics and Standards of Business Conduct which applies to Avianca Holdings S.A. and its subsidiaries, adopted by the Board in February 2013.

In this context, the organization declared zero tolerance for any behavior that could be considered as bribery or could, in any way, be regarded as a corrupt action.

The main issues regulated by this policy are the:

- *Provisions relating to the conduct of collaborators and the management of relationships with government officials and private suppliers.*
- *Provisions relating to the accounting books and records to ensure the disclosure of reliable financial statements.*

2. Insider Trading Policy and Procedure. Its aim is to regulate the trading of securities and use of material information- which is not public- by the directors of the organization and the management of its subsidiary companies.

The Policy complements the section on the Abuse of Inside Information contained in the Code of Ethics and Standards of Business Conduct of the company, which establishes the prohibitions related to trading, or sharing of non-public material information (tipping).

Among the aspects governing this Policy, are:

- *Prohibitions related to the trading of securities or the supply of material information that is not public. Trading includes the purchase, sale, donation and any transaction involving securities of the Holding and its subsidiaries that are listed in a public stock market.*

- Las ventanas de tiempo definidas para que durante cada año fiscal, los directivos puedan negociar valores de la organización.
- El procedimiento para que los directivos compren o vendan valores de la compañía.

3. Ajustes a los documentos de Gobierno Corporativo: Código de Buen Gobierno, Reglamento de la Junta, Reglamento de la Asamblea, Reglamento del Comité de Auditoría. Igualmente Avianca S.A. ajustó sus documentos de gobierno corporativo para adoptar algunas prácticas de gobierno aplicables a emisores extranjeros que cotizan acciones en la Bolsa de Valores de Nueva York.

4. Se aprobaron modificaciones al Código de Ética y Normas de Conducta de los Negocios, aplicables a toda la organización, incluyendo las compañías subsidiarias.

El Código contiene los valores, principios y normas que guían la actuación recíproca de la organización y de sus colaboradores entre sí y frente a los clientes y a la comunidad en general, lo que incluye las obligaciones que se derivan de las leyes y regulaciones locales e internacionales que les sean exigibles a las compañías, así como a los colaboradores en cada uno de los países donde se tiene presencia y se prestan servicios.

El documento fue complementado en los siguientes aspectos:

- Uso indebido de información privilegiada
- Imparcialidad y conflictos de intereses
- Relaciones con proveedores, contratistas y clientes

De otra parte, y con el fin de garantizar mayor transparencia en el manejo de la Línea Ética, se aprobó la tercerización del proceso de recepción de inquietudes, quejas y denuncias formuladas por colaboradores, clientes y

- *The windows of time defined during each fiscal year when managers can trade securities of the organization.*
- *The process for managers to buy or sell securities of the company.*

3. Adjustments to the Corporate Governance documents: Corporate Governance Code, Regulations of the Board, AGM bylaws and the Regulations of the Audit Committee. Avianca S.A. also adjusted its corporate governance documents to adopt some government practices applicable to foreign issuers that list shares on the NYSE.

4. Approval of the amendments to the Code of Ethics and Standards of Business Conduct, applicable to the entire organization, including subsidiaries, were approved.

The Code contains the values, principles and standards that guide the mutual performance of the organization and of its collaborators with each other, with customers and the community at large, including the obligations assumed under the local and international laws and regulations applicable the companies, and the collaborators, in each of the countries where it operates and provides services.

The document was supplemented in the following aspects:

- *The misuse of inside information*
- *Impartiality and conflicts of interest*
- *Relations with suppliers, contractors and customers*

Furthermore, and in order to ensure greater transparency in the management of the Ethics Line, approval was given for the outsourcing of the process for the reception of inquiries, complaints and claims from

proveedores, en relación con la violación al Código de Ética y Normas de Conducta de los Negocios y de conductas antiéticas por parte de colaboradores, administradores o terceros que la involucren. A través de la Línea Ética se pueden reportar -de forma abierta, confidencial o anónima- las sospechas de violación al Código de Ética y Normas de Conducta de los Negocios, la Política Anticorrupción, o a cualquier otra regla, procedimientos, reglamentaciones, políticas o estándares de comportamiento.

Adicionalmente, la organización dio inicio a un proceso de evaluación sobre el cumplimiento de la regulación emitida por la Superintendencia Financiera de Colombia mediante la Circular Externa No. 028 de 2014 (septiembre 30) por medio de la cual se adopta el Nuevo Código País y se adopta el Reporte de Implementación de Mejores Prácticas Corporativas.

Durante 2015, con apoyo de varias áreas de la organización, se trabajará en la implementación de diferentes prácticas corporativas para dar cumplimiento a la nueva regulación que le es aplicable.

La organización avanza en la revisión de los procesos en materia de prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo, con el fin de ajustarse a la regulación emitida que le sea aplicable a las distintas compañías que la integran.

» Control Interno

A través de la Dirección de Auditoría Interna se completó la documentación de matrices de riesgos y las pruebas de Efectividad de los Controles para procesos con impacto material en estados financieros, lo que permite contar con una evaluación sobre el ambiente de Control Interno de la Compañía.

El marco de referencia utilizado es COSO 5, que cumple con las recomendaciones del PCAOB (Public Company Accounting Oversight Board) al hacer un análisis del ambiente de control Interno con un "Top-Down approach" y levantar controles a nivel entidad, hasta llegar a Controles en Procesos identificados como críticos, con base en un análisis de materialidad que abarca a las compañías subsidiarias catalogadas como relevantes para la Holding.

collaborators, customers and suppliers, in connection with the violation of the Code of Ethics and Standards of Business Conduct and unethical behavior by collaborators, administrators or third parties. The Ethics Line can be used to report - openly, confidentially or anonymously- any suspected violation of the Code of Ethics and Standards of Business Conduct, the Anti-Corruption Policy, or any other rules, procedures, regulations, policies or behavior standards.

The organization also began an evaluation process on compliance with the regulations issued by the Financial Superintendence of Colombia through Regulation Letter No. 028 of 2014 (September 30) by which the New Country Code is adopted together with the Implementation Report on Corporate Best Practices.

In 2015, with support from several areas of the organization, work will be undertaken on the implementation of different business practices to comply with the new rules that apply to it.

The organization advances in the review of processes on the prevention of money laundering and terrorist financing, in order to comply with the issued regulations that are applicable to the different companies.

» Internal Control

Through the Internal Audit Department the documentation of risk matrices and the tests for the Effectiveness of Controls for processes with material impact on financial statements were completed, which allow the internal control environment of the Company to be evaluated.

The reference framework used is COSO 5, which complies with the recommendations of the PCAOB (Public Company Accounting Oversight Board) on performing an analysis of the Internal control environment using a "top-down approach" from entity-level controls, up to critical Process Controls, based on a materiality analysis covering the subsidiaries that are listed as relevant for the Holding.

Asimismo, se finalizó la documentación, así como las pruebas de control generales en materia de tecnología de la información, plataforma tecnológica y sistemas de información que soportan la información financiera crítica del negocio. También se llevó a cabo un levantamiento de matrices de segregación de funciones para los procesos con alcance SOX.

Por otro lado, se han seguido realizando auditorías y monitoreos permanentes a procesos clave del negocio (Operativos, Financieros y Tecnológicos) con el fin de asegurar un adecuado ambiente de Control Interno en la organización.

» Control Riesgo

La Compañía Holding continúa trabajando en la implementación del Sistema de Gestión de Riesgos Corporativos (SGR) a través de la identificación, valoración, control y tratamiento de los diferentes tipos de riesgos que pueden afectar el cumplimiento del Norte Estratégico de la compañía, con el fin de proteger sus activos y apoyar el logro de los objetivos corporativos.

La segunda fase de implementación del SGR culminó en 2014. En ese marco se inició monitoreo y seguimiento al primer mapa de riesgos estratégicos, y a partir de ahí se realizó la primera actualización de dicho mapa. Asimismo, se continuó avanzando con la integración de las diferentes metodologías en gestión de riesgos que tiene la organización, en donde el primer ejercicio fue la alineación de los riesgos de calidad y los de seguridad operacional.

Finalmente, se realizó un diagnóstico sobre el estado actual de la gestión de continuidad del negocio con el fin de desarrollar un sistema que permita a la compañía, en caso de interrupciones severas o desastres, continuar prestando el servicio.

Composición Accionaria

Acciones Ordinarias

Al cierre de diciembre de 2013, la compañía tenía 665.800.003 acciones ordinarias con derecho a voto en circulación, de las cuales

The documentation was also completed, as well as the control tests for information technology, the technological platform and information systems that support the business critical financial information. A survey of the segregation of duties matrices was carried out for processes under the SOX scope.

Audits and ongoing monitoring of key business processes (operational, financial and technological) have continued in order to ensure a proper internal control environment within the organization.

» Risk Control

The Holding Company continues to work on implementing the Corporate Risk Management (CRM) System through the identification, assessment, control and treatment of different types of risks that may affect compliance with the Strategic Objective of the company, to protect their assets and support the achievement of corporate goals.

The second phase of implementation of the CRM culminated in 2014. The monitoring of the first map of strategic risks began under this framework, and the first update of said map was performed later. Progress also continued with the integration of the different risk management methodologies that the organization has, which during the first year was the alignment of the quality and operational safety risks.

Finally, a diagnosis of the current state of business continuity management was performed in order to develop a system that allows the company, in the event of severe disruptions or disasters, to continue to provide the service.

Shareholding Structure

Ordinary Shares

As of December 2013, the company had 665,800,003 ordinary outstanding shares with voting rights, of which Synergy Aerospace Corp.

Synergy Aerospace Corp. poseía el 78.25%, mientras que Kingsland Holdings Limited era tenedor del 21.75% restante.

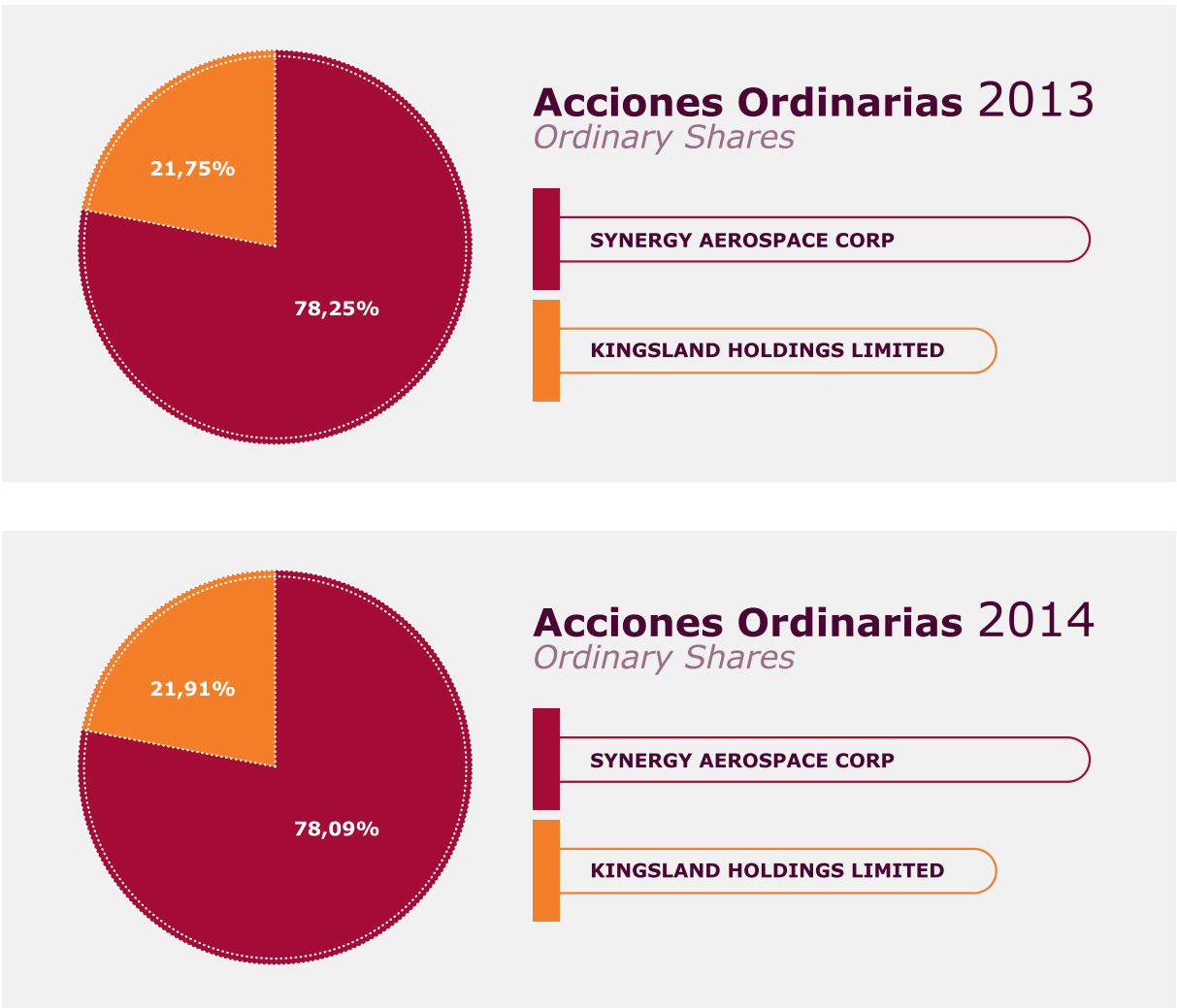
En diciembre de 2014 Synergy Aerospace Corp. convirtió 5.000.000 de acciones ordinarias en acciones preferenciales, razón por la cual al cierre del año el total de acciones ordinarias en circulación se ubicó en 660'800.003 (78.09% correspondían a Synergy Aerospace Corp. y el 21.91% restante a Kingsland Holdings Limited).

El resumen de la composición de acciones ordinarias de 2013 y 2014 se presenta en los siguientes gráficos:

owned 78.25%, while Kingsland Holdings Limited was holder of the remaining 21.75%.

In December 2014, Synergy Aerospace Corp. converted 5,000,000 ordinary shares to preferred shares, which is why at the end of the year the total number of ordinary outstanding shares was 660,800,003 (78.09% corresponding to Synergy Aerospace Corp. and the remaining 21.91% to Kingsland Holdings Limited).

The summary of the ownership structure of ordinary shares in 2013 and 2014 is shown in the following charts:



Acciones Preferenciales

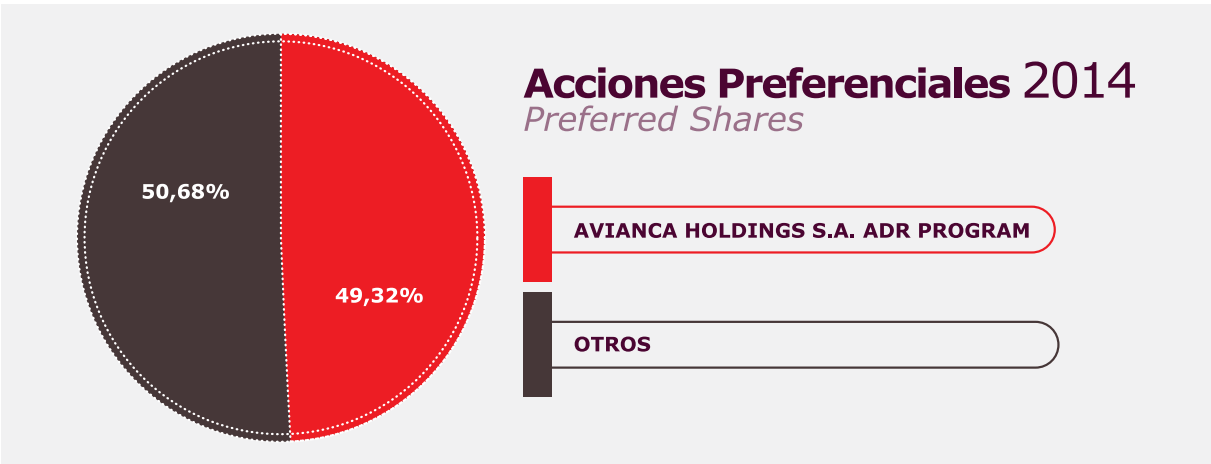
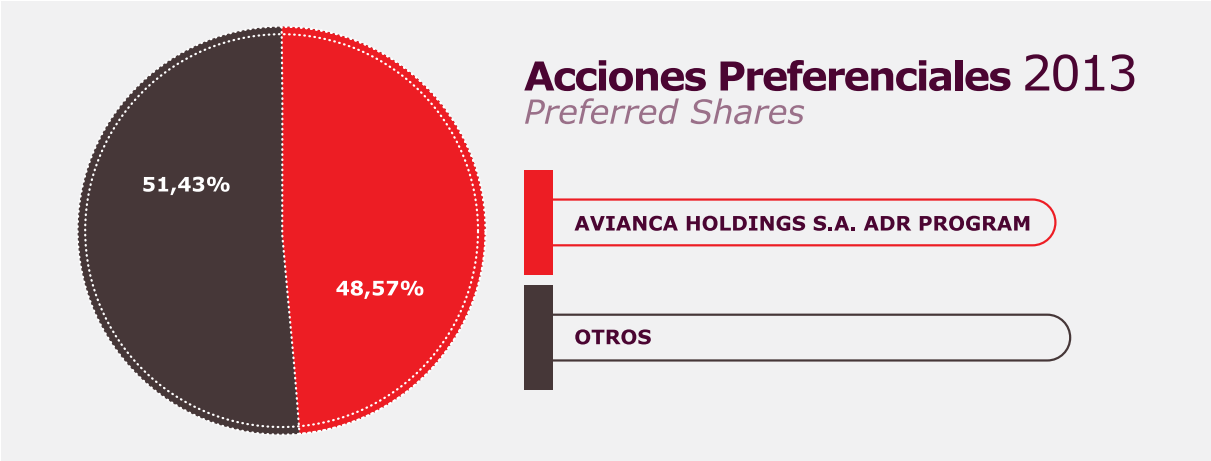
Para finales de 2013, la Compañía Holding tenía en circulación 335.507.917 de acciones sin derecho a voto y con dividendo preferencial, de las cuales el programa de ADR's representaba el 48.57%, mientras que otros accionistas eran tenedores del 51.43% restante. Por su parte, al cierre de diciembre de 2014, la compañía tenía en circulación 340.507.917 acciones sin derecho a voto y con dividendo preferencial, de las cuales el programa de ADR's representa el 49.32% de ellas y otros accionistas eran tenedores del 50.68% restante.

El resumen de la composición de acciones preferenciales de 2013 y 2014, se presentan en los siguientes gráficos:

Preferred stock

By the end of 2013, the Holding Company had 335,507,917 non-voting outstanding shares with a preferential dividend, of which the ADR program accounted for 48.57%, while the other shareholders owned the remaining 51.43%. At the end of December 2014, the company had 340,507,917 non-voting outstanding shares with a preferential dividend, of which the ADR program represents 49.32%, with other shareholders owning the remaining 50.68%.

The summary of the ownership structure of the preferred shares in 2013 and 2014 is shown in the following charts:

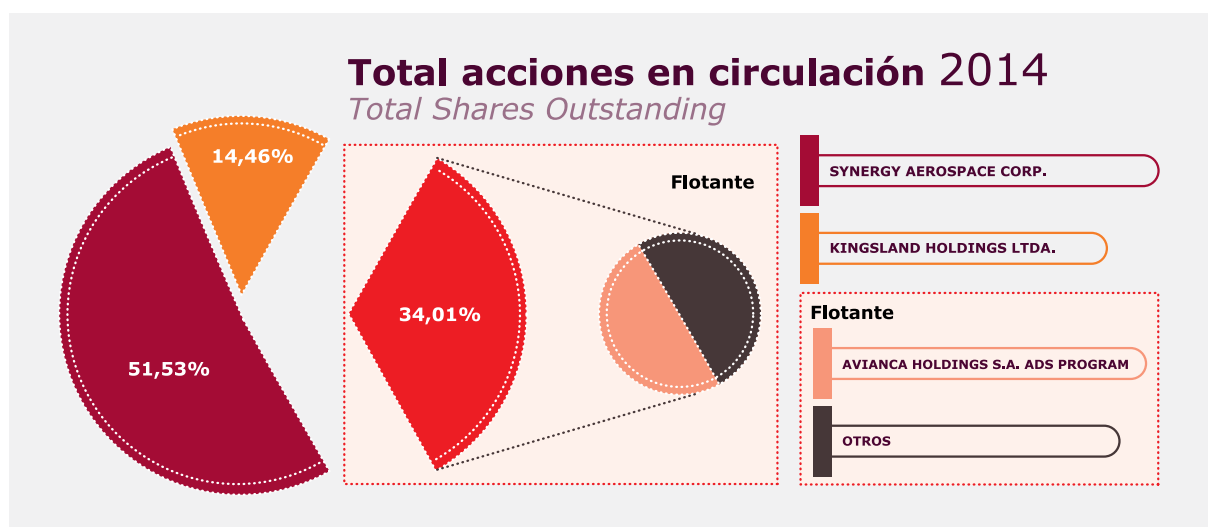
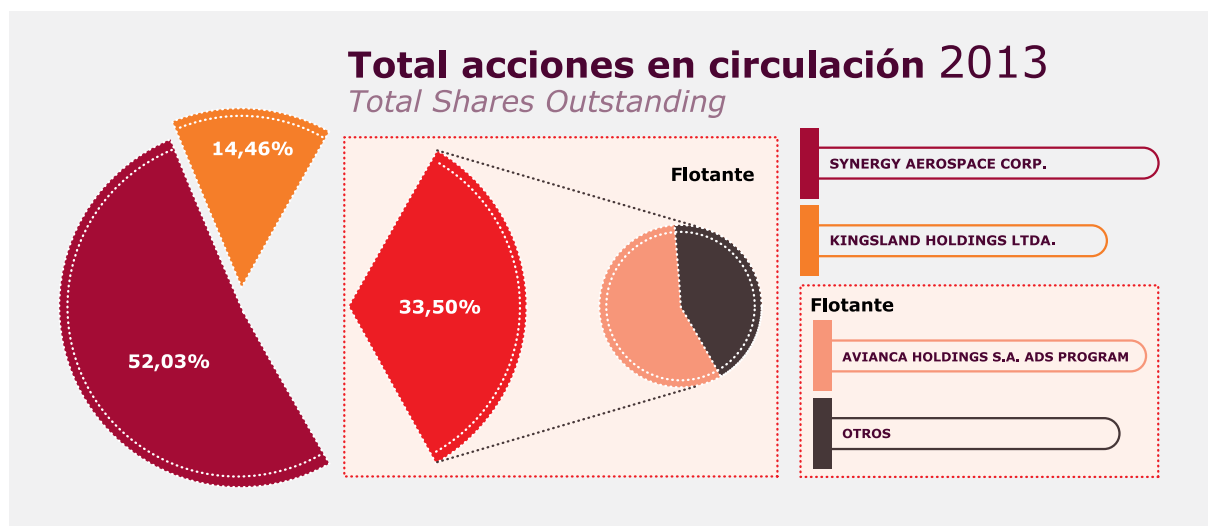


Total de Acciones en Circulación

Avianca Holdings S.A. tiene un total de 1.001.307.920 de acciones en circulación, incluyendo acciones ordinarias y preferenciales. El resumen de la composición accionaria de 2013 y 2014, incluyendo acciones ordinarias y preferenciales, se presentan en los siguientes gráficos:

Total Shares Outstanding

Avianca Holdings S.A. has a total of 1,001,307,920 outstanding shares, including ordinary and preferred shares. The summary of the shareholding structure of 2013 and 2014, including common and preferred shares is presented in the following charts:



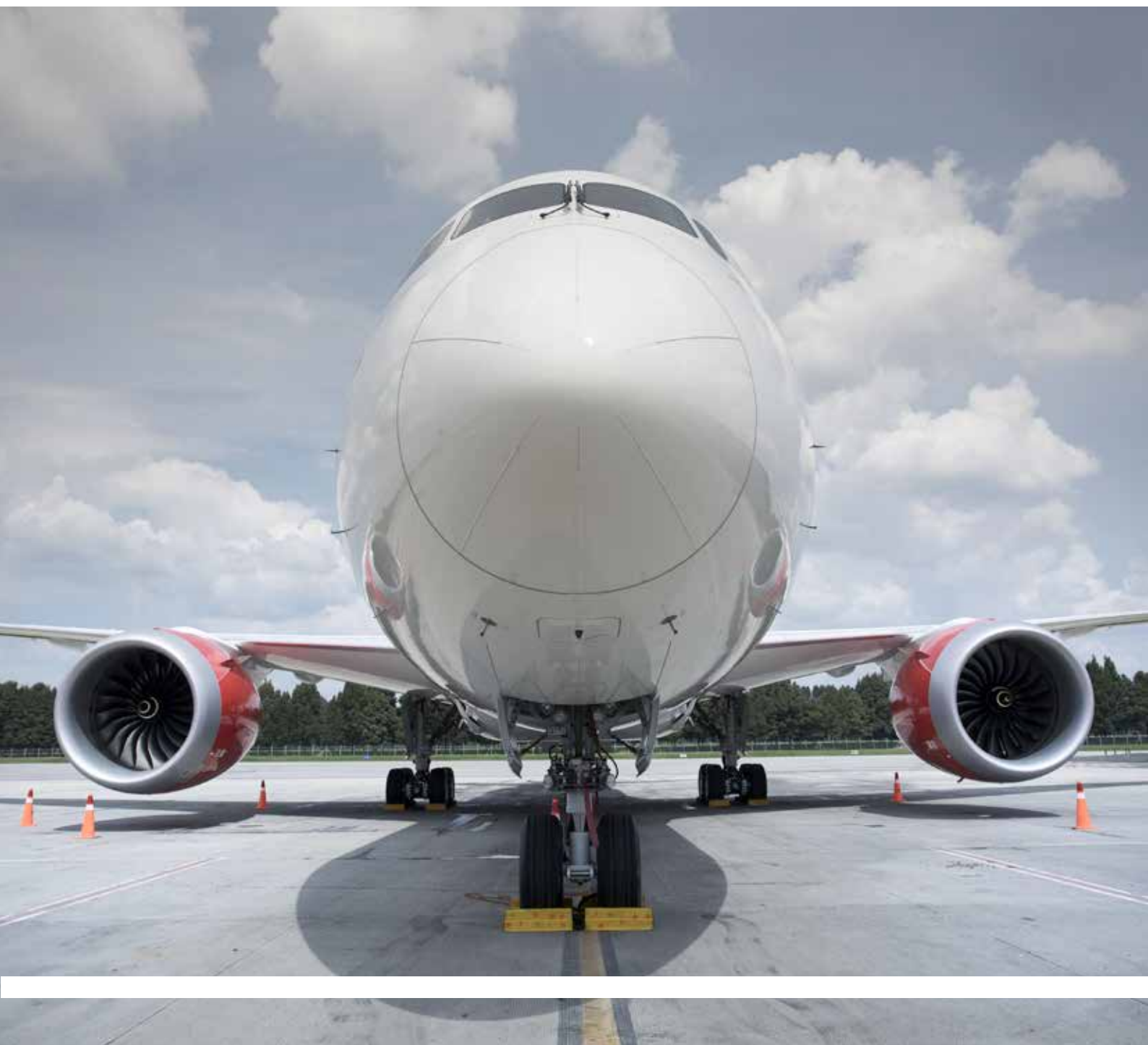
Principales Accionistas

Los principales accionistas de la sociedad, incluyendo acciones ordinarias y preferenciales con corte diciembre 2013 y diciembre 2014, se muestran en el siguiente listado:

Major Shareholders

The main shareholders of the company, including ordinary and preferred shares as of December 2013 and December 2014, are shown in the following list:

Accionistas	2013		2014	
	Acciones Preferenciales	Acciones Ordinarias	Acciones Preferenciales	Acciones Ordinarias
Synergy Aerospace Corp.	52.03%	-	51.53%	-
Kingsland Holdings LTDA.	14.46%	-	14.46%	-
Avianca Holdings S.A. ADS Program	-	19.09%	-	16.77%
Norges Bank	-	0.16%	-	1.74%
Fondo de Pensiones Obligatorias Porvenir Moderado	-	0.36%	-	0.97%
Fondo de Pensiones Obligatorias Colfondos Moderado	-	0.72%	-	0.70%
Fondo de Pensiones Obligatorias Protección Moderado	-	0.99%	-	0.55%
Fondo Bursátil ISHARES COLCAP	-	0.37%	-	0.46%
FIDUBOGOTA - PA Plan Incenti Avianca Taca Holding	-	0.43%	-	0.43%
Banco BGT Pactual S.A. Cayman Branch APT	-	-	-	0.31%
PR - Fondo 3	-	0.24%	-	0.24%
Inversiones MEGEVE DOS S.A.S.	-	0.23%	-	0.23%
Vanguard Total International Stock Index Fund	-	-	-	0.23%
Fondo de Cesantías PROTECCIÓN - Largo Plazo	-	0.14%	-	0.23%
Fondo de Cesantías PORVENIR	-	0.15%	-	0.23%
Global X/Interbolsa FTSE Colombia 20 ETF	-	-	-	0.22%
Bancard International Investment INC	-	-	-	0.20%
Fondo de Pensiones Obligatorias PROTECCIÓN Retiro	-	0.25%	-	0.19%
The Emerging Markets Small CAP Series of the DFA I	-	-	-	0.18%
Fondo de Pensiones Obligatorias PROTECCIÓN Mayor R	-	0.23%	-	0.18%
Fdo. Pensiones Obligatorias HORIZONTE - Moderado	-	0.62%	-	-
Mediterráneo Fondo de Inversión Privado	-	0.33%	-	-
Fondo Especial de Retiro Programado Horizonte	-	0.17%	-	-
FDO. Abierto P C C PAC de PER BTG PAC Acciones COL	-	0.15%	-	-
CCC CG Small CAPS Colombia	-	0.14%	-	-
Otros	-	8.73%	-	9.93%
% Subtotal Acciones en Circulación	66.49%	33.50%	65.99%	34.01%
% Total Acciones en Circulación	100%		100%	



Situación Jurídica

Legal Situation

La Compañía Holding cuenta con políticas que permiten garantizar el cumplimiento de las normas de propiedad intelectual y de protección de derechos de autor en relación con el uso del software instalado por sus compañías subsidiarias en los países donde operan. Avianca Holdings S.A. atendió las exigencias que le fueron formuladas por las diferentes entidades de vigilancia y control y dio cumplimiento a las normas legales que rigen su actividad.

The Holding Company has policies which ensure compliance with the rules on intellectual property and copyright protection in relation to the use of the software installed by its subsidiaries in the countries where they operate. Avianca Holdings S.A. has met all the demands required by the various entities of surveillance and control and has complied with the laws governing its activities.



Perspectivas 2015

2015 Outlook

2015 se plantea como un año de grandes retos y oportunidades para la Compañía Holding. Se seguirá trabajando con miras a mantener la confianza y la preferencia de los más de 26 millones de viajeros que eligieron viajar por las aerolíneas de pasajeros en 2014 por las Américas y el mundo.

Por otro lado, Avianca, como aerolínea de pasajeros, está posicionada para seguir creciendo de forma sostenible y rentable en el largo plazo. Se han tomado las medidas necesarias para fortalecer la Compañía Holding con miras al futuro. Se tienen identificados los retos y las oportunidades que se avocinan, tales como la caída en el precio de petróleo y la depreciación de las monedas de la región. Sin embargo, ahora la Compañía Holding está mejor posicionada para lograr capturar las oportunidades de crecimiento que se presenten.

De esta manera, Avianca Holdings S.A. a través de sus subsidiarias, continuará implementando iniciativas orientadas a la reducción de costos, así como proyectos encaminados a incrementar los ingresos los cuales se espera estén totalmente implementados en el 2016. Adicionalmente, la Compañía Holding anticipa un desempeño robusto de la red de rutas asociado a la maduración de la capacidad durante el 2015. Por tanto, la Compañía Holding reafirma y ajusta sus expectativas de rentabilidad para el 2015 a continuación:

- » Revisión de la expectativa de margen operacional EBIT (Earnings before interest and taxes - Ingresos antes de Interés e Impuestos) consolidado para el 2015, la cual fue incrementada en cerca de 200 puntos básicos, pasando de un rango inicial de 6% a 8% a un rango revisado entre 8% y 10%.
- » Las estimaciones internacionales para el 2015 de la industria aérea en América Latina indican que la capacidad, medida en ASKs (asientos disponibles por kilómetro volado), crecerá

2015 is seen as a year of great challenges and opportunities for the Holding Company. Work will continue to maintain the trust and preference of the more than 26 million people who chose to travel by the passenger airlines in 2014 through the Americas and the world.

Avianca, as a passenger airline, is positioned to continue to grow in a sustainable and profitable way in the long term. The necessary steps have been taken to strengthen the Holding Company in the future. The challenges and opportunities that lie ahead have been identified, such as the fall in the price of oil and the depreciation of currencies in the region. But the Holding Company is now better positioned to be able to capture growth opportunities.

Through its subsidiaries Avianca Holdings S.A. will continue implementing initiatives to reduce costs, as well as the projects focused on increasing revenues. These are expected to be fully implemented in 2016. The Holding Company also anticipates a robust performance of the network of routes associated with capacity maturation during 2015. As a result the Holding Company reaffirms and adjusts its expectations of profitability for 2015 as follows:

- » *Review of the expected operating margin EBIT (Earnings before Interest and Taxes) consolidated in 2015, which was increased by nearly 200 basis points from an initial range of 6% to 8%, to a revised range of between 8% and 10%.*
- » *International estimates for 2015 of the airline industry in Latin America indicate that the ASK capacity (available seat kilometers flown) will increase by approximately*

cerca de un 6,5%[1]. Para este mismo período, Avianca Holdings S.A. a través de sus aerolíneas afiliadas, estima un incremento en capacidad, medida en ASKs, entre un 5,0% y 7,0%. Lo anterior como resultado del plan renovación y modernización de flota, así como de la expansión de la red de rutas en los mercados internacionales y nacionales de Perú y Colombia.

- » En línea con el crecimiento económico de los mercados domésticos donde Avianca Holdings S.A. opera a través de sus subsidiarias, se estima que el número de pasajeros transportados crecerá entre un 6,0% y 8,0%.
- » Finalmente, se espera que el factor de ocupación se ubique para el 2015, entre un 78% y 80%.

De los Señores Accionistas, atentamente.

6.5%[1]. In the same period, through its affiliated airlines, Avianca Holdings S.A. estimates an increase in ASK capacity of between 5.0% and 7.0%. This is a result of the fleet renewal and modernization plan as well as the expansion of the network of routes in the international and domestic markets of Peru and Colombia.

- » In line with the growth of the domestic markets where Avianca Holdings S.A. operates through its subsidiaries, the number of passengers is estimated to increase between 6.0% and 8.0%.
- » Finally, the load factor for 2015 is expected to be between 78% and 80%.

My best regards to the Company Shareholders.



Fabio Villegas Ramírez
Presidente Ejecutivo / *Executive President*

Los miembros de la Junta Directiva acogen y hacen suyo el presente informe:

- » Germán Efromovich
- » Roberto José Kriete
- » José Efromovich
- » Alexander Bialer
- » Eduardo Klepacz
- » Isaac Yanovich
- » Álvaro Jaramillo
- » Juan Guillermo Serna
- » Ramiro Valencia
- » Mónica Aparicio Smith
- » Oscar Darío Morales

Bogotá, abril de 2015.

The members of the Board of Directors adopt and approve this report:

- » Germán Efromovich
- » Roberto José Kriete
- » José Efromovich
- » Alexander Bialer
- » Eduardo Klepacz
- » Isaac Yanovich
- » Álvaro Jaramillo
- » Juan Guillermo Serna
- » Ramiro Valencia
- » Mónica Aparicio Smith
- » Oscar Darío Morales

Bogota, April 2015.

(1) *IATA, Financial Forecast, Diciembre 2014, p. 1

(1) *IATA, Financial Forecast, December 2014, p. 1

Estados Financieros Consolidados

Consolidated Financial Statements

AVIANCA HOLDINGS, S.A. Y SUBSIDIARIAS (República de Panamá)

Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2014 y 2013 y para cada año en el período de tres años terminados el 31 de diciembre de 2014.

AVIANCA HOLDINGS, S.A. AND SUBSIDIARIES (Republic of Panamá)

Consolidated Financial Statements as of December 31, 2014 and 2013 and for each of the years in the three-year period ended December 31, 2014.



Informe de Auditor Independiente

Independent Auditor's Report

A la Junta Directiva y Accionistas de Avianca Holdings, S.A.

To The Board of Directors and Shareholders of Avianca Holdings, S.A.

Hemos efectuado la auditoría de los estados consolidados de posición financiera de Avianca Holdings, S.A. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, y los estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los tres años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012 y el resumen de las políticas contables significativas y otras notas explicativas.

We have audited the accompanying consolidated statements of Avianca Holdings, S.A. and subsidiaries, which comprise the consolidated statements of financial position as of December 31, 2014 and 2013, and the related consolidated statements of comprehensive income, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period ended December 31, 2013, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

La Administración es responsable por la preparación y correcta presentación de los estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad; y por el control interno que la Administración determine relevante para la preparación y correcta presentación de estados financieros libres de errores materiales, bien sea por fraude o error.

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board, and for such internal control as Management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statement that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Nuestra responsabilidad es la de expresar una opinión sobre los mencionados estados financieros fundamentada en nuestras auditorías. Obtuvimos la información necesaria para cumplir con nuestras funciones y efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas internacionales de auditoría. Las citadas normas requieren que una auditoría se planifique y lleve a cabo para obtener seguridad razonable en cuanto a si los estados financieros están libres de errores materiales.

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statement based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

Una auditoría incluye desarrollar procedimiento para obtener la evidencia que respalda las cifras y las revelaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación del riesgo de errores

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement

materiales en los estados financieros, sean por fraude o error. En el proceso de evaluar riesgos, el auditor considera los controles internos relevantes para la preparación y presentación de los estados financieros, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no para el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía. Asimismo, una auditoría incluye una evaluación de las políticas de contabilidad adoptadas y de las estimaciones de importancia efectuadas por la Administración, así como de la presentación en su conjunto de los estados financieros.

Consideramos que nuestras auditorías proporcionan una base para emitir nuestra opinión.

En nuestra opinión los estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la posición financiera consolidada de Avianca Holdings, S.A. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, y de su desempeño financiero y flujos de efectivo por los años terminados al 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

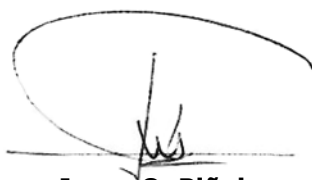
Bogotá, Colombia. 24 de marzo de 2015

of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of Avianca Holdings, S.A. and subsidiaries as of December 31, 2014 and 2013, and of its financial performance and its cash flows for each of the three years in the period ended December 31, 2014, in accordance with International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board.

Bogotá, Colombia. March 24, 2015



Jorge O. Piñeiro

Auditor Independiente / Independent Auditor

Tarjeta Profesional 169584-T / T. P. No. 169584-T

Designado por Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530 / Designated by Ernst & Young Audit S.A.S. TR-530

Estado Consolidado de Posición Financiera
Consolidated Statement of Financial Position

(En miles de USD)
(In USD thousands)

Activo / Assets:	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de, As of December 31,	
		2014	2013
Activos corrientes: / Current assets:			
Efectivo y equivalentes de efectivo / Cash and cash equivalents	7	\$ 640.891	\$ 735.577
Efectivo restringido / Restricted cash	7	1.987	23.538
Inversiones disponibles para la venta / Available-for-sale securities	6	1.218	—
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts	8	355.168	276.963
Cuentas por cobrar con partes relacionadas Accounts receivable from related parties	9	27.386	26.425
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia Expendable spare parts and supplies, net of provision for obsolescence	10	65.614	53.158
Gastos pagados por anticipado / Prepaid expenses	11	56.065	46.745
Activos mantenidos para la venta / Assets held for sale	12	1.369	7.448
Depósitos y otros activos / Deposits and other assets	13	174.128	125.334
Total activos corrientes / Total current assets		1.323.826	1.295.188
Activos no corrientes: / Non-current assets:			
Inversiones disponibles para la venta / Available-for-sale securities	6	237	14.878
Depósitos y otros activos / Deposits and other assets	13	218.010	189.176
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts	8	42.407	32.441
Cuentas por cobrar con partes relacionadas Accounts receivable from related parties	9	11.247	—
Activos intangibles / Intangible assets	15	416.070	363.103
Impuesto diferido activo / Deferred tax assets	31	35.664	50.893
Propiedades y equipo, neto / Property and equipment, net	14	4.128.051	3.233.358
Total activos no corrientes / Total non-current assets		4.851.686	3.883.849
Total activos / Total assets		\$ 6.175.512	\$ 5.179.037

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados
See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Estado Consolidado de Posición Financiera
Consolidated Statement of Financial Position

(En miles de USD)
(In USD thousands)

Pasivos y patrimonio / Liabilities and equity:	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de, As of December 31,	
		2014	2013
Pasivos corrientes: / Current liabilities:			
Porción corriente de deuda a largo plazo / Current portion of long-term debt	17	\$ 458.679	\$ 314.165
Cuentas por pagar / Accounts payable	18	547.494	509.129
Cuentas por pagar con partes relacionadas / Accounts payable to related parties	9	13.797	7.553
Gastos acumulados / Accrued expenses	19	138.262	134.938
Provisión para litigios / Provisions for legal claims	32	14.157	14.984
Provisión para condiciones de retorno / Provisions for return conditions	20	61.425	33.033
Beneficios de empleados / Employee benefits	21	49.193	52.392
Ingresos diferidos por transporte no devengado / Air traffic liability	22	461.118	491.752
Otros pasivos / Other liabilities	23	127.496	27.432
Total pasivos corrientes / Total current liabilities		1.871.621	1.585.378
Pasivos no corrientes: / Non-current liabilities:			
Deuda a largo plazo / Long-term debt	17	2.711.898	1.951.330
Cuentas por pagar / Accounts payable	18	21.167	2.735
Provisión para condiciones de retorno / Provisions for return conditions	20	70.459	56.065
Beneficios de empleados / Employee benefits	21	173.460	276.284
Pasivo por impuesto diferido / Deferred tax liabilities	31	15.760	7.940
Ingresos diferidos por transporte no devengado / Air traffic liability	22	85.934	72.853
Otros pasivos no corrientes / Other liabilities non-current	23	8.466	11.706
Total pasivos no corrientes / Total non-current liabilities		3.087.144	2.378.913
Total pasivos / Total liabilities		4.958.765	3.964.291
Patrimonio: / Equity:	25		
Acciones comunes / Common stock		82.600	83.225
Acciones preferentes / Preferred stock		42.023	41.398
Capital adicional pagado en acciones comunes Additional paid-in capital on common stock		234.567	236.342
Capital adicional pagado en acciones preferentes Additional paid-in capital on preferred stock		469.273	467.498
Utilidades retenidas / Retained earnings		355.671	351.102
Revaluación y otras reservas / Revaluation and other reserves		24.550	28.857
Total de patrimonio atribuible a la Compañía Total equity attributable to the Company		1.208.684	1.208.422
Participación no controladora / Non-controlling interest		8.063	6.324
Total patrimonio / Total equity		1.216.747	1.214.746
Total pasivos y patrimonio Total liabilities and equity		\$ 6.175.512	\$ 5.179.037

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados
See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Estados Consolidados de Resultados Integrales Consolidated Statement of Comprehensive Income

(En miles de USD, excepto las acciones y los valores por acción)
(In USD thousands, except share and per share data)

	Notas Notes	Por el año terminado el 31 de diciembre For the year ended December 31,		
		2014	2013	2012
Ingresos Operacionales: / Operating revenue:				
Pasajeros / Passenger	26	\$ 3.862.721	\$ 3.862.397	\$3.550.559
Carga y otros / Cargo and other	26	840.850	747.207	719.097
Total ingresos operacionales / Total operating revenue		4.703.571	4.609.604	4.269.656
Gastos operacionales: / Operating expenses:				
Operaciones de vuelo / Flight operations		56.695	82.872	84.774
Combustible de aeronaves / Aircraft fuel		1.345.755	1.325.763	1.305.396
Operaciones terrestres / Ground operations		397.625	343.812	321.552
Arrendamiento de aeronaves / Aircraft rentals		299.220	273.643	255.566
Servicios a pasajeros / Passenger services		154.464	143.512	132.823
Mantenimiento y reparaciones / Maintenance and repairs		268.894	188.659	222.705
Tráfico aéreo / Air traffic		206.151	180.140	169.650
Mercadeo y ventas / Sales and marketing		605.674	584.468	522.645
Generales, administrativos y otros General, administrative and other		165.172	257.273	206.666
Salarios, sueldos y beneficios / Salaries, wages and benefits		725.793	674.951	644.901
Depreciación, amortización y deterioro Depreciation, amortization, and impairment	14,15	198.660	169.580	122.080
Total gastos operacionales / Total operating expenses		4.424.103	4.224.673	3.988.758
Utilidad de operación / Operating profit		279.468	384.931	280.898
Gastos por intereses / Interest expense		(133.989)	(113.330)	(122.112)
Ingresos por intereses / Interest income		17.099	11.565	25.006
Instrumentos derivados / Derivative instruments		5.924	(11.402)	(24.042)
Diferencial cambiario / Foreign exchange		10.272	23.517	(56.788)
Utilidad antes de impuesto de renta Profit before income tax		178.774	295.281	102.962
Gasto impuesto sobre la renta – corriente Income tax expense – current	31	(33.781)	(40.296)	(49.884)
Gasto impuesto sobre la renta – diferido Income tax expense – deferred	31	(16.499)	(6.164)	(14.821)
Total gasto por impuesto sobre la renta Total income tax expense		(50.280)	(46.460)	(64.705)
Utilidad neta del año / Net profit for the year		\$ 128.494	\$ 248.821	\$ 38.257

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados
See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Estados Consolidados de Resultados Integrales

Consolidated Statement of Comprehensive Income

(En miles de USD, excepto las acciones y los valores por acción)
(In USD thousands, except share and per share data)

	Notas Notes	Por el año terminado el 31 de diciembre For the year ended December 31,		
		2014	2013	2012
Utilidad neta del año / Net profit for the year		\$ 128.494	\$ 248.821	\$ 38.257
Otros resultados integrales (pérdida): <i>Other comprehensive income (loss):</i>				
Rubros que no serán reclasificados a resultados en períodos futuros: / Items that will not be reclassified to profit or loss in future periods:				
Revaluación de propiedad administrativa <i>Revaluation of administrative Property</i>	14	(4.307)	3.439	(1.641)
Ganancias (pérdidas) actuariales / <i>Actuarial gains (losses)</i>	21	16.439	66.277	(55.012)
Impuesto sobre la renta / <i>Income tax</i>	31	(2.239)	(14.525)	10.701
		9.893	55.191	(45.952)
Rubros que serán reclasificados a resultados en períodos futuros: <i>Items that will be reclassified to profit or loss in future periods:</i>				
Porción efectiva de cambios en el valor razonable de instrumentos de cobertura / <i>Effective portion of changes in fair value of hedging instruments</i>	25	(113.249)	10.654	3.697
Cambio neto en el valor razonable de inversiones disponibles para la venta / <i>Net change in fair value of available-for-sale securities</i>	25	(1.527)	2.028	3.775
Impuesto sobre la renta / <i>Income tax</i>	31	14.819	(1.852)	(726)
		(99.957)	10.830	6.746
Otros resultados integrales (pérdida), neto de impuesto sobre la renta / Other comprehensive income (loss), net of income tax		(90.064)	66.021	(39.206)
Total resultados integrales (pérdida), neto de impuesto sobre la renta <i>/ Total comprehensive income (loss) net of income tax</i>		\$ 38.430	\$ 314.842	\$ (949)
Utilidad (pérdida) atribuible a: / Profit (loss) attributable to:				
Tenedores de acciones de la matriz / <i>Equity holders of the parent</i>		\$ 129.270	\$ 257.493	\$ 35.141
Participación no controladora / <i>Non-controlling interest</i>		(776)	(8.672)	3.116
Utilidad neta / <i>Net profit</i>		\$ 128.494	\$ 248.821	\$ 38.257
Total resultados integrales (pérdida) atribuibles a: <i>Total comprehensive income (loss) attributable to:</i>				
Tenedores de acciones de la matriz / <i>Equity holders of the parent</i>		\$ 39.206	\$ 323.514	\$ (4.065)
Participación no controladora / <i>Non-controlling interest</i>		(776)	(8.672)	3.116
Total resultados integrales (pérdida) / <i>Total comprehensive income (loss)</i>		\$ 38.430	\$ 314.842	\$ (949)
Utilidades básicas y diluidas, por acción <i>Basic and diluted earnings per share</i>	16			
Acciones comunes / <i>Common stock</i>		\$ 0,13	\$ 0,27	\$ 0,04
Acciones preferentes / <i>Preferred stock</i>		\$ 0,13	\$ 0,27	\$ 0,04

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados
See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio Consolidated Statement of Changes in Equity

(En miles de USD, excepto las acciones y los valores por acción)
(In USD thousands, except share and per share data)

	Notas Notes	Acciones comunes Common stock		Acciones preferentes Preferred stock		Capital adicional pagado Additional paid-in capital		Revalua- ción y otras reservas Revaluation and other reserves	Utilidades retenidas y reservas OCI Retained earnings and OCI reserves	Patrimonio atribuible a la compañía Equity attributable to equity holders of the parent	Participación no controladora Non- controlling interest	Total patrimonio Total equity
		Acciones Shares	Monto Amount	Acciones Shares	Monto Amount	Acciones comunes Common stock	Acciones prefe- rentes Preferred stock					
Saldos al 1 de enero de 2012 Balance as of January 1, 2012		741.400.000	\$ 92.675	159.907.920	\$ 19.988	\$ 263.178	\$ 279.112	\$ 27.059	\$ 96.167	\$ 778.179	\$ 12.916	\$ 791.095
Utilidad neta del año / Net profit		—	—	—	—	—	—	—	35.141	35.141	3.116	38.257
Otros resultados integrales Other comprehensive income for the period	25	—	—	—	—	—	—	(1.641)	(37.565)	(39.206)	—	(39.206)
Dividendos pagados / Dividends paid	25	—	—	—	—	—	—	—	(25.590)	(25.590)	—	(25.590)
Compra de acciones en tesorería Purchase of treasury stock	25	—	—	(4.123.491)	(515)	—	(9.051)	—	—	(9.566)	—	(9.566)
Otros / Other		—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2.888)	(2.888)
Saldos al 31 de diciembre de 2012 Balance at December 31, 2012		741.400.000	\$ 92.675	155.784.429	\$ 19.473	\$ 263.178	\$ 270.061	\$ 25.418	\$ 68.153	\$ 738.958	\$ 13.144	\$ 752.102
Utilidad neta del año / Net profit		—	—	—	—	—	—	—	257.493	257.493	(8.672)	248.821
Otros resultados integrales Other comprehensive income for the period	25	—	—	—	—	—	—	3.439	62.582	66.021	—	66.021
Dividendos pagados / Dividends paid	25	—	—	—	—	—	—	—	(36.921)	(36.921)	—	(36.921)
Compra de acciones en tesorería Purchase of treasury stock	25	—	—	(197.141)	(25)	—	(452)	—	—	(477)	—	(477)
Emisión de acciones preferentes Preferred Stock Issuance		—	—	100.000.000	12.500	—	171.053	—	—	183.553	—	183.553
Conversión de acciones comunes a acciones preferentes Conversion of common stock to preferred stock		(75.599.997)	(9.450)	75.599.997	9.450	(26.836)	26.836	—	—	—	—	—
Otros / Other		—	—	—	—	—	—	—	(205)	(205)	1.852	1.647
Saldos al 31 de diciembre de 2013 Balance at December 31, 2013		665.800.003	\$ 83.225	331.187.285	\$ 41.398	\$ 236.342	\$ 467.498	\$ 28.857	\$ 351.102	\$ 1.208.422	\$ 6.324	\$ 1.214.746
Utilidad neta del año Net profit		—	—	—	—	—	—	—	129.270	129.270	(776)	128.494
Otros resultados integrales Other comprehensive income for the period	25	—	—	—	—	—	—	(4.307)	(85.757)	(90.064)	—	(90.064)
Dividendos pagados / Dividends paid	25	—	—	—	—	—	—	—	(38.944)	(38.944)	—	(38.944)
Incremento de participación no controladora Increase in non-controlling interest		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.515	2.515
Conversión de acciones comunes a acciones preferentes Conversion of common stock to preferred stock	25	(5.000.000)	(625)	5.000.000	625	(1.775)	1.775	—	—	—	—	—
Saldos al 31 de diciembre de 2014 Balance at December 31, 2014		660.800.003	\$ 82.600	336.187.285	\$ 42.023	\$ 234.567	\$ 469.273	\$ 24.550	\$ 355.671	\$ 1.208.684	\$ 8.063	\$ 1.216.747

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados / See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Estados Consolidados de Flujos en Efectivo

Consolidated Statement of Cash Flows

(En miles de USD)
(In USD thousands)

	Por el año terminado el 31 de diciembre For the year ended December 31,		
	2014	2013	2012
Flujos de efectivo por actividades de operación: <i>Cash flows from operating activities:</i>			
Utilidad neta del año / <i>Net profit for the year</i>	\$ 128.494	\$ 248.821	\$ 38.257
Ajustes por: / <i>Adjustments for:</i>			
Depreciación, amortización y deterioro <i>Depreciation, amortization and impairment</i>	198.660	169.580	122.080
(Ingreso) gasto por pagos basados en acciones <i>Share-based payment (income) expense</i>	(2.540)	(355)	4.032
Ganancia por disposición de activos / <i>Gain on disposal of assets</i>	(6.528)	(2.555)	(18.383)
Valuación de instrumentos derivados <i>Fair value adjustment of financial instruments</i>	(4.616)	9.688	24.042
Ingresos por intereses / <i>Interest income</i>	(17.099)	(11.565)	(25.006)
Gastos por intereses / <i>Interest expense</i>	133.989	113.330	122.112
Impuesto diferido / <i>Deferred tax</i>	16.499	6.164	14.821
Impuesto corriente / <i>Current tax</i>	33.781	40.296	49.884
Diferencial cambiario por conversión / <i>Currency translation adjustment</i>	(10.272)	(23.517)	(25.959)
Cambios en: / <i>Changes in:</i>			
Cuentas por cobrar / <i>Accounts receivable</i>	(151.391)	(43.769)	(40.647)
Repuestos no reparables y suministros <i>Expendable spare parts and supplies</i>	(12.456)	(4.362)	(11.003)
Gastos pagados por anticipado / <i>Prepaid expenses</i>	(9.321)	6.592	(2.909)
Depósitos y otros activos / <i>Deposits and other assets</i>	(67.849)	(11.543)	62.658
Cuentas por pagar y gastos acumulados <i>Accounts payable and accrued expenses</i>	73.755	(23.801)	(10.796)
Ingresos diferidos por transporte no devengado / <i>Air traffic liability</i>	(17.554)	95.820	51.042
Provisiones para condiciones de retorno <i>Provision for return conditions</i>	42.786	22.203	(1.884)
Beneficios de empleados / <i>Employee benefits</i>	(27.878)	(25.207)	54.648
Impuesto sobre la renta pagado / <i>Income tax paid</i>	(43.330)	(21.178)	(15.763)
Efectivo neto provisto por actividades de operación <i>Net cash provided by operating activities</i>	257.130	544.642	391.226
Flujos de efectivo por actividades de inversión: <i>Cash flows from investing activities:</i>			
Títulos valores disponibles para la venta <i>Available-for-sale securities</i>	-	19.460	(2.573)
Efectivo restringido / <i>Restricted cash</i>	21.551	(16.991)	(4.732)
Intereses cobrados / <i>Interest received</i>	13.384	10.070	21.872

← viene / continued

	Por el año terminado el 31 de diciembre For the year ended December 31,		
	2014	2013	2012
Anticipos en contratos de compra de aeronaves <i>Advance payments on aircraft purchase contracts</i>	(169.284)	(320.289)	(161.337)
Adquisición de propiedades y equipo / <i>Acquisition of property and equipment</i>	(130.313)	(264.700)	(370.479)
(Inversión en) redención de certificados de depósitos bancarios <i>(Investment in) redemption of investment in certificates of bank deposits</i>	(9.248)	29.619	154.930
Adquisición de activos intangibles / <i>Acquisition of intangible assets</i>	(29.682)	(26.728)	(15.769)
Flujo de efectivo neto por adquisición de subsidiaria <i>Net cash flow on acquisition of subsidiary</i>	\$ (9.968)	\$ -	\$ -
Procedente de la venta de propiedades y equipo <i>Proceeds from sale of property and equipment</i>	65.985	83.938	74.037
Procedente de la venta de inversiones / <i>Proceeds from sale of investments</i>	686	2.362	3.246
Efectivo neto usado en actividades de inversión <i>Net cash used in investing activities</i>	(246.889)	(483.259)	(300.805)
Flujos de efectivo por actividades de financiamiento: <i>Cash flows from financing activities:</i>			
Procedente de nuevos préstamos / <i>Proceeds from loans and borrowings</i>	231.510	238.639	465.074
Procedente de emisión de bonos / <i>Proceeds from issuance of bonds</i>	250.000	298.626	-
Pago de préstamos / <i>Repayments of loans and borrowings</i>	(365.605)	(292.640)	(285.754)
Pago de obligaciones por arrendamiento financiero <i>Payments of financial lease liabilities</i>	-	(4.410)	(9.785)
Dividendos pagados / <i>Dividends paid</i>	(38.944)	(36.921)	(25.590)
Compra de acciones en tesorería / <i>Purchase of treasury stock</i>	-	(477)	(9.566)
Emisión de acciones preferentes / <i>Issuance of preferred stock</i>	-	183.553	-
Incremento en participación no controladora <i>Increase in non-controlling interest</i>	2.000	-	-
Intereses pagados / <i>Interest paid</i>	(131.781)	(98.723)	(109.894)
Otros / <i>Other</i>	-	1.647	(7.741)
Efectivo neto (utilizado en) provisto por actividades de financiamiento <i>Net cash (used in) provided by financing activities</i>	(52.820)	289.294	16.744
(Decremento) incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo <i>Net (decrease) increase in cash and cash equivalents</i>	(42.579)	350.677	107.165
Efecto del tipo de cambio sobre el efectivo <i>Net foreign exchange difference</i>	(52.107)	(18.097)	7.106
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año <i>Cash and cash equivalents at beginning of year</i>	735.577	402.997	288.726
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año <i>Cash and cash equivalents at end of year</i>	\$ 640.891	\$ 735.577	\$ 402.997

Véanse las notas adjuntas a los Estados Financieros Consolidados
See accompanying notes to Consolidated Financial Statements

Notas a los Estados Financieros Consolidados Notes to Consolidated Financial Statements

(En miles de USD)
(In USD thousands)

(1) Entidad informante

Avianca Holdings S.A. (la "Compañía" o "Avianca Holdings S.A."), sociedad panameña con domicilio legal en Calle Aquilino de la Guardia No. 8, Edificio IGRA, Ciudad de Panamá, República de Panamá, constituida el 5 de octubre de 2009 con el nombre SK Holdings Limited, de conformidad con las leyes de la Mancomunidad de las Bahamas. Posteriormente, el 10 de marzo de 2010 la Compañía cambió su razón social a AviancaTaca Limited y el 28 de enero de 2011 volvió a cambiarlo a AviancaTaca Holding S.A. y luego el 3 de marzo de 2011 la Compañía cambió su domicilio legal a Panamá. En 2011, AviancaTaca Holding S.A. cotizó sus acciones en la Bolsa de Valores de Colombia (BVC) donde aparecía enlistada como PFAVTA: CB. El 21 de marzo de 2013 la Compañía cambió su nombre legal de AviancaTaca Holding, S.A. a Avianca Holdings S.A., y cambió su código en la Bolsa a PFAVH: CB. El 6 de noviembre de 2013, la Compañía enlistó sus acciones en New York Stock Exchange (NYSE), y está enlistada como AVH.

La Compañía, a través de sus subsidiarias, proporciona servicios de transporte nacional e internacional de pasajeros y de carga, tanto en los mercados locales de Colombia, Ecuador, Costa Rica, Nicaragua y Perú como en rutas internacionales con destino a Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica, el Caribe y Europa. La Compañía ha establecido varias alianzas bilaterales de código compartido con otras aerolíneas (mediante las cuales los asientos designados en una aerolínea pueden ser comercializados bajo la marca de la otra aerolínea), ampliando las opciones de viaje para los clientes en todo el mundo. Por lo general, las alianzas comerciales incluyen: participación conjunta en programas de viajero frecuente; coordinación de reservas, emisión de boletos aéreos, registro de pasajeros y manejo de equipaje; transferencia de pasajeros y equipaje en cualquier punto de conectividad, entre otros. Los acuerdos de códigos compartidos incluyen

(1) Reporting entity

Avianca Holdings S.A. (the "Company" or "Avianca Holdings S.A.") a Panamanian corporation whose registered address is at Calle Aquilino de la Guardia No. 8 IGRA Building, Panama City, Republic of Panama, was incorporated on October 5, 2009 under the name SK Holdings Limited and under the laws of the Commonwealth of the Bahamas. Subsequently, on March 10, 2010 the Company changed its corporate name to AviancaTaca Limited, and, on January 28, 2011 the Company changed its name to AviancaTaca Holding, S.A and thereafter on March 3, 2011 the Company changed its registered offices to Panama. In 2011 AviancaTaca listed its shares in the Bolsa de Valores de Colombia (BVC) and was listed as PFAVTA: CB. On March 21, 2013 the Company changed its legal name from AviancaTaca Holding S.A. to Avianca Holdings S.A. and its listing name to PFAVH: CB. On November 6, 2013, the Company listed its shares on the New York Stock Exchange (NYSE) and is listed as AVH.

The Company through its subsidiaries is provider of domestic and international, passenger and cargo air transportation, both in the domestic markets of Colombia, Ecuador, Costa Rica, Nicaragua and Peru and international routes serving North, Central and South America, Europe, and the Caribbean. The Company has entered into a number of bilateral code share alliances with other airlines (whereby selected seats on one carrier's flights can be marketed under the brand name of the other), expanding travel choices to customers worldwide. Marketing alliances typically include: joint frequent flyer program participation; coordination of reservations, ticketing, passenger check in and baggage handling; transfer of passenger and baggage at any point of connectivity, among others. The code share agreements include Air Canada,

Air Canada, United Airlines, Aeromexico, Copa Airlines, Satena, Sky Airline, OceanAir Linhas Aéreas, S.A., Iberia, Lufthansa y Turkish Airlines. Avianca y Taca International (y sus aerolíneas afiliadas) son miembros de Star Alliance, lo cual les brinda a sus clientes acceso a las rutas, destinos y servicios de la red de Star Alliance.

Las operaciones cargueras se llevan a cabo por las subsidiarias y afiliadas de la Compañía, incluyendo Tampa Cargo S.A.S. Las operaciones cargueras se desarrollan a través de diferentes entidades y acuerdos comerciales, como Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V. ("Aerounión") en México. Al 31 de diciembre de 2014, la Compañía obtuvo indirectamente 92,72% de las acciones sin derecho a voto y 25% de las acciones con derecho a voto de Aerounión. En el negocio de carga, la Compañía comercializa principalmente bajo la marca Avianca internacionalmente. Aerounión opera bajo su propia marca y la Administración espera continuar la comercialización de sus operaciones bajo este nombre. La Compañía también lleva a cabo operaciones de carga mediante la disponibilidad de espacio en vuelos de pasajeros y aeronaves de carga. En algunos aeropuertos principales, la Compañía también realiza operaciones en tierra para aerolíneas de terceros.

La Compañía opera un programa conjunto de lealtad, incluyendo el programa de viajero frecuente de las aerolíneas subsidiarias de Avianca Holdings S.A. LifeMiles está diseñado para retener a los clientes y aumentar la lealtad al ofrecer incentivos a los pasajeros que viajan en las líneas aéreas asociadas participantes por su continua preferencia. Bajo el programa LifeMiles, el cliente gana millas al volar a través de sus socios aéreos, incluyendo Star Alliance, y por utilizar los servicios de los socios no aéreos del programa tales como tarjetas de crédito, hoteles, alquiler de automóviles y otros. Las millas ganadas pueden ser canjeadas por vuelos o por productos o servicios de otros socios. Los clientes pueden canjear sus premios y ganar millas a través de líneas aéreas miembros de Star Alliance, dando a los clientes de la compañía acceso a las rutas, destinos y servicios de la red de Star Alliance.

United Airlines, Aeromexico, Copa Airlines, Satena, Sky Airline, OceanAir Linhas Aéreas, S.A., Iberia, Lufthansa and Turkish Airlines. Avianca and Taca International (as well as Taca affiliates) are members of Star Alliance which give customers of the Company access to the routes, destinations and services of the Star Alliance network.

Cargo operations are carried out by our subsidiaries and affiliates, including, Tampa Cargo S.A.S. Cargo operations are developed through different entities and commercial agreements, such as Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V. ("Aerounion") in Mexico. As of December 31, 2014, the Company indirectly held 92.72% of the non-voting shares and 25% of the voting shares of Aerounion. In the cargo business, the Company markets itself primarily under the Avianca brand internationally. Aerounion operates under its separate brand and management expects to continue to market its operations under this name. The Company also undertakes cargo operations through the use of hold space on passenger flights and dedicated freight aircraft. In certain of the hub airports, the Company also performs ground operations for third-party airlines.

The Company operates a coalition loyalty program, including the frequent flyer program for the airline subsidiaries of Avianca Holdings S.A. LifeMiles is designed to retain customers and increase loyalty by offering incentives to passengers traveling on the participating airline partners for their continued preference. Under the LifeMiles program, the customer earns miles by flying through its air partners, including Star Alliance and by using the services of non-air program partners such as credit cards, hotels, car rentals and other. The miles earned can be exchanged for flights or other partners' products or services. Customers may redeem their awards and earn miles through airline members of Star Alliance, which give customers of the Company access to the routes, destinations and services of the Star Alliance network.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, Avianca Holdings S.A. tuvo una flota total, que consistía en:

As of December 31, 2014 and 2013, Avianca Holdings S.A. had a total fleet consisting of:

Aeronave <i>Aircraft</i>	2014			2013		
	Propia / Arrendamiento financiero <i>Owned / Financial Lease</i>	Arrendamiento Operativo <i>Operating Lease</i>	Total <i>Total</i>	Propia / Arrendamiento financiero <i>Owned / Financial Lease</i>	Arrendamiento Operativo <i>Operating Lease</i>	Total <i>Total</i>
Airbus A 318	—	10	10	—	10	10
Airbus A 319	20	17	37	14	17	31
Airbus A 320	31	27	58	31	25	56
Airbus A 321	3	6	9	1	4	5
Airbus A 330	1	11	12	1	9	10
Airbus A330F	6	—	6	4	—	4
Airbus A300F-B4F	4	—	4	—	—	—
Boeing 787	3	1	4	—	—	—
ATR 42	4	5	9	6	5	11
ATR 72	14	—	14	4	—	4
Boeing 767	—	1	1	—	—	—
Boeing 767F	2	1	3	2	1	3
Cessna Grand Caravan	9	—	9	10	—	10
Embraer E 190	10	2	12	10	2	12
Fokker 100	5	—	5	5	—	5
Fokker 50	—	—	—	10	—	10
	112	81	193	98	73	171

(2) Bases de preparación

(a) Declaración de cumplimiento

Los Estados Financieros Consolidados de la Compañía han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), promulgadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés).

Los Estados Financieros Consolidados de la Compañía fueron autorizados para emisión por la Administración a la Junta Directiva el 24 de marzo de 2015.

(2) Basis of preparation

(a) Statement of compliance

The Consolidated Financial Statements of the Company have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS") as issued by the International Accounting Standards Board ("IASB").

The Consolidated Financial Statements of the Company were authorized for issue by the Board of Directors on March 24, 2015.

(b) Bases de la medición

Los Estados Financieros Consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto ciertos activos y pasivos, que se han medido al valor razonable, como se indica en los principios contables específicos para dichos activos y pasivos.

(c) Moneda funcional y de presentación

Estos Estados Financieros Consolidados se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía. Toda la información financiera que se presenta se ha redondeado a los miles más cercanos, excepto cuando se indica lo contrario.

(d) Utilización de estimaciones y juicios contables

La preparación de los Estados Financieros Consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los importes de los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los valores reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan periódicamente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen en el período en que se revisan y en cualquier otro período que pudiera verse afectado en el futuro.

Los siguientes son los juicios críticos en la aplicación de políticas contables que pueden tener un efecto significativo sobre los montos reconocidos en los Estados Financieros Consolidados:

- La Compañía ha firmado contratos de arrendamiento operativo en relación con 81 aeronaves. Con base en los términos y condiciones de esos acuerdos, la Compañía ha determinado que los principales riesgos y ventajas inherentes a la propiedad de estas aeronaves no han sido transferidos por el arrendador, por lo que los arreglos contractuales se registran como arrendamientos operativos.
- La Compañía reconoce ingresos por tickets que se espera que caduquen sin haber sido utilizados con base en datos

(b) Basis of measurement

The Consolidated Financial Statements have been prepared on the historical cost basis, except certain assets and liabilities, which are measured at fair value, as set out in the specific accounting policy for such assets and liabilities.

(c) Functional and presentation currency

These Consolidated Financial Statements are presented in US dollars, which is the Company's functional currency. All financial information presented has been rounded to the nearest thousands, except when otherwise indicated.

(d) Use of estimates and judgments

The preparation of the Consolidated Financial Statements in conformity with IFRS requires management to make judgments, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual results may differ from these estimates.

Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognized in the period in which the estimates are revised and in any future periods affected.

The following are critical judgments used in applying accounting policies that may have the most significant effect on the amounts recognized in the Consolidated Financial Statements:

- *The Company has entered into operating lease contracts with respect to 81 aircraft. The Company has determined, based on the terms and conditions of the arrangements, that the significant risks and rewards of ownership of all these leased aircraft have not been transferred from the lessor, so it accounts for these lease contracts as operating leases.*
- *The Company recognizes revenue from tickets that are expected to expire unused based on historical data*

históricos y experiencia. Para definir la caducidad esperada, la Administración debe hacer estimaciones informadas sobre la experiencia histórica, la cual es una indicación del comportamiento futuro de los clientes. Como lo señalan los datos acumulados, la Administración evalúa los datos históricos una vez al año o con más frecuencia de acuerdo a la experiencia, y realiza los ajustes necesarios.

- La Compañía tiene algunas aeronaves que operan bajo una estructura de financiamiento que implica la creación de entidades estructuradas que compran aeronaves con financiamiento bancario y de terceros. Esto aplica a 44 aeronaves de las familias A320 y A330. La Compañía ha determinado, con base en los términos y condiciones de los arreglos contractuales, que la Compañía ejerce el control de estas entidades de propósito específico y por lo tanto, esas entidades han sido consolidadas por la Compañía y las aeronaves aparecen en los Estados Consolidados de Posición Financiera, bajo Propiedades y Equipo, y la deuda correspondiente aparece señalada como un pasivo.
- Los siguientes supuestos e incertidumbres de estimación pueden tener un efecto significativo sobre los montos que se reconozcan en los Estados Financieros Consolidados el próximo año financiero:
- La Compañía considera que las posiciones fiscales adoptadas son razonables. Sin embargo, las autoridades fiscales podrían cuestionar esas posiciones luego de auditorías fiscales, lo cual puede resultar en nuevos pasivos por impuestos y por intereses, pagaderos en próximos años. Las posiciones fiscales que se adopten suponen la evaluación cuidadosa por parte de la Administración, y se revisan y ajustan en respuesta a circunstancias como caducidad en la aplicación de la legislación, cierre de auditorías fiscales, revelaciones adicionales ocasionadas por algún tema legal o alguna decisión de la Corte en un tema tributario en particular. La Compañía crea provisiones con base

and experience. Defining expected breakage requires management to make informed estimates about, among other things, the extent to which historical experience is an indication of the future customer behavior. Annually, or more frequently as the experience data suggests, management reassesses the historical data and makes required adjustments.

- *The Company operates certain aircraft under a financing structure which involves the creation of structured entities that acquire aircraft with bank and third-party financing. This relates to 44 aircraft from the A320 and A330 families. The Company has determined, based on the terms and conditions of the arrangements, that the Company controls these special purpose entities ("SPE") and therefore, SPEs are consolidated by the Company and these aircraft are shown in the Consolidated Statement of Financial Position as part of Property and Equipment with the corresponding debt shown as a liability.*
- *The following assumptions and estimation uncertainties may have the most significant effect on the amounts recognized in the Consolidated Financial Statements within the next financial year:*
- *The Company believes that the tax positions taken are reasonable. However, tax authorities by audits proceedings may challenge the positions taken resulting in additional liabilities for taxes and interest that may become payable in future years. Tax positions involve careful judgment on the part of management and are reviewed and adjusted to account for changes in circumstances, such as lapse of applicable statutes of limitations, conclusions of tax audits, additional exposures derived from new legal issues or court decisions on a particular tax matter. The Company establishes provisions, based on their estimation on*

en la estimación de la posibilidad de una decisión negativa que pueda surgir de una auditoría fiscal en los países en los que opera. El monto de estas provisiones depende de factores como experiencia previa en auditorías fiscales y diferentes interpretaciones de normas tributarias por las entidades contribuyentes y de la autoridad tributaria. Los resultados reales pueden diferir de las estimaciones.

- Se reconocen como impuestos diferidos todas las pérdidas fiscales no utilizadas en la medida en que sea probable que en el futuro haya un ingreso imponible que pueda compensarse contra esas pérdidas. La Administración debe emplear juicio significativo para determinar el monto del activo por impuesto diferido que debe reconocer y las tasas impositivas a utilizar, con base en el posible plazo y montos de futuros ingresos gravables junto con futuras estrategias fiscales y tasas impositivas promulgadas en las jurisdicciones donde operan las entidades de la Compañía.
- La Compañía mide los terrenos y edificios administrativos principalmente en Bogotá, San José y San Salvador a montos revaluados y los cambios en el valor razonable se reconocen en otros resultados integrales. La Compañía contrató especialistas evaluadores independientes para determinar el valor razonable al 31 de diciembre de 2014 y 2013. Las técnicas de valoración empleadas por los especialistas se apoyan en estimaciones sobre las condiciones de mercado al momento de preparar el informe.
- La Compañía evalúa si hay indicadores de deterioro en cualquiera de los activos no financieros a la fecha de cada reporte. El crédito mercantil y los activos intangibles de vida indefinida se evalúan por deterioro anualmente y en cualquier otro momento, si hay indicios de deterioro. Para analizar el posible deterioro, la Compañía debe estimar el valor en uso de las unidades generadoras de efectivo a las que el crédito mercantil ha sido asignado.

feasibility of a negative decision derived from an audit proceeding by the tax authorities of the respective countries in which it operates. The amount of such provisions is based on various factors, such as experience of previous tax audits and different interpretations of tax regulations by the taxable entity and the responsible tax authority. Actual results could differ from estimates.

- *Deferred tax assets are recognized for all unused tax losses to the extent that it is probable that taxable profit will be available against which the losses can be utilized. Significant management judgment is required to determine the amount of deferred tax assets that can be recognized and the tax rates used, based upon the likely timing and the level of future taxable profits together with future tax planning strategies, and the enacted tax rates in the jurisdictions in which the entity operates.*
- *The Company measures administrative land and buildings primarily in Bogota, San Jose, and San Salvador at revalued amounts with changes in fair value being recognized in other comprehensive income. The Company engaged independent valuation specialists to determine fair value as of December 31, 2014 and 2013. The valuation techniques used by these specialists require estimates about market conditions at the time of the report.*
- *The Company assesses whether there are any indicators of impairment for all non-financial assets at each reporting date. Goodwill and indefinite-lived intangible assets are tested for impairment annually and at other times when such indicators exist. Impairment analysis requires the Company to estimate the value in use of the cash generating units to which goodwill is assigned.*

- El costo de los planes de pensiones definidos y el de otros beneficios médicos posteriores al empleo, así como el valor presente de las obligaciones por pensión, se determinan mediante valuaciones actuariales. La valuación actuarial trabaja con base en estimaciones que pueden diferir de las situaciones que se presenten en el futuro. Entre las estimaciones están la determinación de la tasa de descuento, la tasa de incremento salarial, las tasas de mortalidad y los posibles incrementos a las pensiones. Debido a la complejidad de la valuación y los supuestos en que se basa, así como su naturaleza de largo plazo, las obligaciones que se definan son muy sensibles a cualquier cambio en estos supuestos. Todos los supuestos deben revisarse al final de cada período sobre el que se informa.
- Para determinar la tasa de descuento de los planes de pensiones en Colombia, la Administración toma como referencia la rentabilidad de los bonos del Gobierno Colombiano, ya que a su juicio no hay un mercado local sólido de bonos corporativos de alta calidad.
- La tasa de mortalidad se calcula con base en las tasas de mortalidad disponibles públicamente en Colombia. Los incrementos en los salarios y en las pensiones se basan en las tasas de inflación esperadas para Colombia en el futuro.
- La Compañía estima el valor razonable de las millas otorgadas por el programa LifeMiles aplicando técnicas estadísticas. Los modelos toman en cuenta insumos como tarifas de redención, productos que podrán redimirse en el futuro y las preferencias de los clientes. El reconocimiento anticipado por caducidad representa la venta de millas que se espera expirarán sin ser utilizado con base en datos históricos y experiencia. El reconocimiento anticipado por caducidad es estimado por la Administración con base en los términos de afiliación y la acumulación histórica y reembolso.
- *The cost of defined benefit pension plans and other post-employment medical benefits and the present value of the pension obligation are determined using actuarial valuations. An actuarial valuation involves making various assumptions which may differ from actual developments in the future. These include the determination of the discount rate, future salary increases, mortality rates and future pension increases. Due to the complexity of the valuation, the underlying assumptions and its long-term nature, a defined benefit obligation is highly sensitive to changes in these assumptions. All assumptions are reviewed at each reporting date.*
- *In determining the appropriate discount rate for pension plans in Colombia, management refers to market yields on Colombian Government bonds, since it is management's judgment that there is no deep local market for high quality corporate bonds.*
- *The mortality rate is based on publicly available mortality tables in Colombia. Future salary increases and pension increases are based on expected future inflation rates in Colombia.*
- *The Company estimates the fair value of miles awarded under the LifeMiles program by applying statistical techniques. Inputs to the models include making assumptions about expected redemption rates, the mix of products that will be available for redemption in the future and customer preferences. Breakage represents the sale of miles that are expected to expire unused based on historical data and experience. Breakage is estimated by management based on the terms and conditions of membership and historical accumulation and redemption patterns.*

- Los contratos de arrendamiento de aeronaves establecen determinadas condiciones en las que la aeronave deberá ser devuelta al arrendador al término de los contratos. Para cumplir con las condiciones de retorno, la Compañía incurre en gastos como el pago al arrendador de una tarifa de acuerdo con el uso de componentes a través de la duración del contrato de arrendamiento, el pago de los depósitos de mantenimiento al arrendador, o los costos de reacondicionamiento de componentes. En algunos contratos, si el activo se devuelve en mejores condiciones de mantenimiento a las que fue entregado originalmente, la Compañía tiene derecho a recibir una indemnización del arrendador. La Compañía reconoce una provisión para cumplir con las condiciones de retorno en el momento que el activo no cumpla con los criterios de condiciones de retorno de cada contrato de arrendamiento. El reconocimiento de las condiciones de devolución requiere que la Administración efectúe estimaciones de los costos de las condiciones de retorno e insumos de uso, tales como horas o ciclos volados de componentes mayores, horas estimadas o ciclos en la nueva entrega de componentes principales, los costos proyectados de reacondicionamiento y las fechas de reacondicionamiento de grandes componentes. En la nueva entrega de las aeronaves, cualquier diferencia entre la provisión registrada y los costos reales se reconoce en el Estado Consolidado de Resultados Integrales.
- *Aircraft lease contracts establish certain conditions in which aircraft shall be returned to the lessor at the end of the contracts. To comply with return conditions, the Company incurs costs such as the payment to the lessor of a rate in accordance with the use of components through the term of the lease contract, payment of maintenance deposits to the lessor, or overhaul costs of components. In certain contracts, if the asset is returned in a better maintenance condition than the conditions at which the asset was originally delivered, the Company is entitled to receive compensation from the lessor. The Company accrues a provision to comply with return conditions at the time the asset does not meet the return condition criteria based on the conditions of each lease contract. The recognition of return conditions require management to make estimates of the costs of return conditions and use inputs such as hours or cycles flown of major components, estimated hours or cycles at redelivery of major components, projected overhaul costs and overhaul dates of major components. At redelivery of aircraft, any difference between the provision recorded and actual costs is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.*

(3) Principales políticas contables

Las políticas contables que se exponen a continuación se han aplicado consistentemente en todos los períodos presentados en estos Estados Financieros Consolidados, y han sido aplicadas consistentemente por todas las entidades de la Compañía.

(a) Bases de consolidación

Las subsidiarias son entidades controladas por Avianca Holdings S.A. Los estados financieros de las subsidiarias se incluyen en los Estados Financieros Consolidados desde el momento en

(3) Significant accounting policies

The accounting policies set out below have been applied consistently to all periods presented in these Consolidated Financial Statements, and have been applied consistently by all the Company's entities.

(a) Basis of consolidation

Subsidiaries are entities controlled by Avianca Holdings S.A. The financial statements of subsidiaries are included in the Consolidated Financial Statements from the

que empieza el control y hasta que éste termina. El control se establece después de evaluar la capacidad de la Compañía para dirigir las actividades relevantes de la participada, así como su exposición y sus derechos a rendimientos variables, además de su capacidad para utilizar su poder para influir en los rendimientos de la misma. Cuando ha sido necesario, las políticas contables de las subsidiarias han sido alineadas con las políticas adoptadas por la Compañía.

date that control commences until the date that control ceases. Control is established after assessing the Company's ability to direct the relevant activities of the investee, its exposure and rights to variable returns, and its ability to use its power to affect the amount of the investee's returns. The accounting policies of subsidiaries have been aligned when necessary with the policies adopted by the Company.

A continuación se citan las subsidiarias significativas incluidas en estos estados financieros:

The following are the significant subsidiaries included within these financial statements:

Nombre de la subsidiaria <i>Name of Subsidiary</i>	País de constitución <i>Country of Incorporation</i>	% de participación <i>Ownership Interest%</i>	
		2014	2013
Aerolíneas Galápagos, S.A. Aerogal	Ecuador	99,62%	99,62%
Aerovías del Continente Americano S.A.	Colombia	99,98%	99,98%
Avianca, Inc.	EE.UU.	100%	100%
Avianca Leasing, LLC	EE.UU.	0%	0%
Grupo Taca Holdings Limited	Bahamas	100%	100%
Latin Airways Corp.	Panamá	100%	100%
LifeMiles Corp.	Panamá	100%	100%
Líneas Aéreas Costarricenses, S.A.	Costa Rica	92,40%	92,40%
Taca International Airlines, S.A.	El Salvador	96,84%	96,84%
Tampa Cargo Logistics, Inc.	EE.UU.	100%	100%
Tampa Cargo S.A.S.	Colombia	100%	100%
Technical and Training Services, S.A. de C.V.	El Salvador	99%	99%
Trans American Airlines S.A.	Perú	100%	100%
Vu-Marsat S.A.	Costa Rica	100%	100%

El 19 de abril de 2013, Avianca Leasing, LLC fue constituida como una compañía de responsabilidad limitada en el estado de Delaware, Estados Unidos. El 10 de mayo del 2013, Avianca Holdings S.A. culminó una emisión privada de bonos por \$300.000 en virtud de la Ley 144A y la Regulación S, según la Ley de Títulos Valor de 1993 de los Estados Unidos y sus modificaciones. Dos de las subsidiarias de Avianca Holdings S.A., Grupo Taca Holdings, Limited y Avianca Leasing, LLC, son mancomunada y solidariamente responsables de

On April 19, 2013, Avianca Leasing, LLC was formed as a limited liability company in the State of Delaware, United States. On May 10, 2013, Avianca Holdings S.A. completed a \$300,000 private offering of Senior Notes under Rule 144A and Regulation S under the U.S. Securities Act of 1933, as amended. Two subsidiaries of Avianca Holdings, Grupo Taca Holdings, Limited and Avianca Leasing, LLC, are jointly and severally liable under the Senior Notes

los bonos, como co-emisores. Avianca Leasing, LLC no participará en ninguna actividad comercial material diferente a la compra, arrendamiento o de otra forma la adquisición y/o financiamiento de aeronaves para uso de Avianca, S.A. y sus subsidiarias, la adquisición de obligaciones relacionadas con este fin, incluyendo estos bonos o actividades incidentales y complementarias. Por lo tanto, la Compañía determina que tiene control sobre Avianca Leasing, LLC después de evaluar la capacidad de la Compañía para dirigir las actividades relevantes de Avianca Leasing, LLC, así como su exposición y sus derechos a rendimientos variables, además de su capacidad para utilizar su poder para influir en los rendimientos de Avianca Leasing, LLC, y por lo tanto, ha consolidado la compañía de acuerdo a la NIIF 10.

El 31 de octubre de 2013, Turbo Aviation One, Limited y Turbo Aviation Two, Limited fueron constituidas como sociedades limitadas privadas conforme a las leyes de la República de Irlanda. Ambas sociedades son vehículos de financiamiento que serán utilizados para adquirir aeronaves tipo ATR 72, que serán operados por las subsidiarias de Avianca Holdings S.A. Turbo Aviation One, Limited y Turbo Aviation Two, Limited están consolidadas en los Estados Financieros Consolidados de conformidad con lo dispuesto en las NIIF 10. La Compañía determina que tiene control sobre ambas sociedades después de evaluar la capacidad de la Compañía para dirigir sus actividades relevantes, así como su exposición y sus derechos a rendimientos variables, además de su capacidad para utilizar su poder para influir en los rendimientos.

El 21 de octubre de 2014, Avianca Holdings S.A. adquirió indirectamente 25% de los derechos de voto, así como 92,72% de los derechos económicos en el transportista mexicano de carga aérea Aerounión.

Los Estados Financieros Consolidados también incluyen 44 entidades con propósito especial que se relacionan principalmente con las actividades de arrendamiento de aeronaves de la Compañía. Estas entidades con propósito especial fueron creadas para facilitar el financiamiento de las aeronaves, y cada una de ellas está en posesión de una aeronave o un activo. Adicionalmente, los Estados Financieros Consolidados incluyen

as co-issuers. Avianca Leasing, LLC will not engage in any material business activity other than purchasing, leasing or otherwise acquiring and/or financing aircraft for use by Avianca, S.A. and its subsidiaries, the incurrence of obligations in connection therewith, including the notes, and activities incidental or ancillary thereto. Therefore, the Company determines it has control over Avianca Leasing, LLC after assessing the Company's ability to direct the relevant activities of Avianca Leasing, LLC, its exposure and rights to variable returns, and its ability to use its power to affect the amount of the Avianca Leasing, LLC's returns and so has consolidated the entity in accordance with IFRS 10.

On October 31, 2013, Turbo Aviation One, Limited and Turbo Aviation Two, Limited were incorporated as private limited companies under the laws of the Republic of Ireland. Both companies are finance vehicles which will be used to acquire ATR 72 aircraft for operation by Avianca Holdings S.A.'s subsidiaries. Turbo Aviation One, Limited and Turbo Aviation Two, Limited are consolidated in the Consolidated Financial Statements in accordance with IFRS 10. The Company determines it has control over both companies after assessing the Company's ability to direct the relevant activities, its exposure and rights to variable returns, and its ability to use its power to affect the amount of its returns.

On October 21, 2014, Avianca Holdings S.A. indirectly acquired 25% of the voting rights as well as 92.72% of the economic rights in the Mexican airfreight carrier Aerounion.

The Consolidated Financial Statements also include 44 special purpose entities that relate primarily to the Company's aircraft leasing activities. These special purpose entities are created in order to facilitate financing of aircraft with each SPE holding a single aircraft or asset. In addition the Consolidated Financial

89 entidades que representan principalmente vehículos de inversión, empleadoras de personal y prestadoras de servicios dentro del Grupo. La Compañía determina que tiene control sobre estas entidades con propósito especial después de evaluar la capacidad de la Compañía para dirigir sus actividades relevantes, así como su exposición y sus derechos a rendimientos variables, además de su capacidad para utilizar su poder para influir en los rendimientos de las entidades con propósito especial.

Statements includes 89 entities that are mainly investment vehicle, personnel employers and service providers within the Group. The Company determines it has control over these special purpose entities after assessing the Company's ability to direct their relevant activities, its exposure and rights to variable returns, and its ability to use its power to affect the amount of the special purpose entities' returns.

(b) Transacciones eliminadas en la consolidación

Los saldos y transacciones intercompañía, así como los ingresos y gastos no realizados producto de transacciones intercompañía se eliminan al momento de preparar los Estados Financieros Consolidados. Las pérdidas no realizadas se eliminan del mismo modo que las ganancias no realizadas, pero sólo en la medida en que no hay evidencia de deterioro.

(b) Transactions eliminated on consolidation

Intercompany balances and transactions, and any unrealized income and expenses arising from intercompany transactions, are eliminated in preparing the Consolidated Financial Statements. Unrealized losses are eliminated in the same way as unrealized gains, but only to the extent that there is no evidence of impairment.

**(c) Moneda extranjera
Transacciones en moneda extranjera**

Los Estados Financieros Consolidados se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía.

**(c) Foreign currency
Foreign currency transactions**

These Consolidated Financial Statements are presented in US dollars, which is the Company's functional currency.

Las transacciones en moneda extranjera se registran inicialmente en la moneda funcional, al tipo de cambio vigente al momento de realizar la transacción.

Transactions in foreign currencies are initially recorded in the functional currency at the respective spot rate of exchange ruling at the date of the transaction.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio vigente a la fecha del reporte. Las diferencias se llevan a ganancias o pérdidas. Los activos no monetarios que son valorizados al costo histórico en moneda extranjera se convierten usando el tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción inicial. Los activos no monetarios que son valorizados a su monto revaluado en una moneda extranjera se convierten usando el tipo de cambio a la fecha en que se determinó el valor razonable.

Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated to the spot rate of exchange ruling at the reporting date. All differences are taken to profit or loss. Non-monetary items that are measured at historical cost in a foreign currency are translated using the exchange rate at the date of the initial transaction. Non-monetary items measured at a revalued amount in a foreign currency are translated using the exchange rates at the date when the fair value was determined.

Actividades en el extranjero

Los activos y pasivos procedentes de actividades en el extranjero que se incluyen en los Estados Consolidados de Posición Financiera se convierten usando el tipo de cambio de cierre en la fecha del Estado Consolidado de Posición

Foreign operations

Assets and liabilities of foreign operations included in the Consolidated Statement of Financial Position are translated using the closing exchange rate on the date of the Consolidated Statement

Financiera correspondiente. Los ingresos y gastos de cada cuenta del estado de resultados se convierten a tasas mensuales promedio; y todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen como un componente aparte en otros resultados integrales.

(d) Combinaciones de negocios

Las combinaciones de negocios se contabilizan aplicando el método de adquisición, de conformidad con la NIIF 3, "Combinaciones de negocios". La contraprestación por una adquisición se mide al valor razonable en la fecha de adquisición de la contraprestación transferida, incluido el monto de cualquier participación no controladora en la adquirida. La contraprestación por este concepto fue de \$35,4 millones en 2014. Los costos de adquisición se llevan a gastos en el momento en que se incurre en ellos y se incluyen en gastos administrativos.

Cuando la Compañía adquiere un negocio, mide al valor razonable los activos financieros adquiridos y las obligaciones asumidas para clasificarlos y designarlos apropiadamente, según los términos contractuales, las circunstancias económicas y las condiciones imperantes a la fecha de adquisición. Esto incluye la separación de los derivados implícitos del contrato principal por la adquirida.

El crédito mercantil se mide inicialmente al costo, siendo el excedente, la diferencia entre la suma de la contraprestación transferida al vendedor, incluido el monto reconocido de cualquier participación no controladora, y el valor razonable de los activos adquiridos y las obligaciones asumidas.

Luego del reconocimiento inicial, el crédito mercantil se mide al costo menos cualquier pérdida por deterioro de valor acumulada. Para probar el deterioro de valor, a partir de la fecha de adquisición, el crédito mercantil adquirido se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo de la Compañía que se espera se beneficien con la adquisición, independientemente de que otros de los activos o pasivos de la adquirida hayan sido asignados a esas unidades.

(e) Reconocimiento de ingresos

De acuerdo con la NIC 18, los ingresos se reconocerán en la medida en que sea probable

of Financial Position. The revenues and expenses of each income statement account are translated at monthly average rates; and all the resultant exchange differences are shown as a separate component in other comprehensive income.

(d) Business combinations

Business combinations are accounted for using the acquisition method in accordance with IFRS 3 "Business Combinations". The consideration for an acquisition is measured at acquisition date fair value of consideration transferred including the amount of any non-controlling interests in the acquiree. The purchase consideration amount under this concept was \$35.4 million in 2014. Acquisition costs are expensed as incurred and included in administrative expenses.

When the Company acquires a business, it measures at fair value the financial assets acquired and liabilities assumed for appropriate classification and designation in accordance with the contractual terms, economic circumstances and pertinent conditions as at the acquisition date. This includes the separation of embedded derivatives in host contracts by the acquiree.

Goodwill is initially measured at cost, being the excess of the aggregate of the consideration transferred to the seller, including the amount recognized for non-controlling interest over the fair value of identifiable assets acquired and liabilities assumed.

After initial recognition, goodwill is measured at cost less any accumulated impairment losses. For the purposes of impairment testing, goodwill acquired is, from the acquisition date, allocated to each of the Company's cash-generating units that are expected to benefit from the acquisition, irrespective of whether other assets or liabilities of the acquiree are assigned to those units.

(e) Revenue recognition

In accordance with IAS 18, revenue is recognized to the extent that it is

que la Compañía tenga beneficios económicos futuros y que estos beneficios se puedan medir de manera confiable. Los ingresos son reconocidos al valor por recibir, tomando en cuenta las condiciones de pago contractuales y excluyendo los impuestos y obligaciones. Antes de contabilizar los ingresos, deben cumplirse los siguientes criterios específicos de reconocimiento:

(i) Transporte de pasajeros y de carga

La Compañía reconoce los ingresos por transporte de pasajeros y transporte de carga como ganancias una vez que se ha prestado el servicio.

A la Compañía se le exige que, en sus tiquetes, cobre y recaude ciertos impuestos y recargos, entre los que están impuestos de transporte, impuestos a los pasajeros por uso de aeropuerto, e impuestos de entrada y salida. Estos impuestos y recargos son gravámenes legales que se imponen al cliente. Estos montos no se incluyen dentro de los ingresos por transporte de pasajeros porque la Compañía tiene la obligación legal de actuar como agente recaudador. La Compañía registra un pasivo cuando los importes se recaudan y lo da de baja en las cuentas cuando se le paga a la agencia gubernamental o a la compañía área.

Una porción significativa de los tiquetes que se venden se procesan con tarjeta de crédito, lo que genera cuentas por cobrar que normalmente son de corto plazo y por lo general se recaudan antes de que los ingresos sean reconocidos. El riesgo asociado al crédito con estas cuentas por cobrar es mínimo.

El servicio de transporte de carga se presta en aviones de carga y, si la capacidad lo permite, en el área de carga ("bellies") de los aviones de pasajeros.

(ii) Arrendamiento operativo de aeronaves
Los ingresos por arrendamiento operativo de aeronaves se reconocen como otros ingresos en el Estado Consolidado de Resultados Integrales cuando se realizan, de conformidad con las condiciones de cada contrato de arrendamiento.

probable that economic benefits will flow to the Company and revenue can be reliably measured. Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable, taking into account contractually defined terms of payment and excluding taxes or duty. The following specific recognition criteria must also be met before revenue is recognized:

(i) Passenger and cargo transportation
The Company recognizes revenue from passenger and cargo transportation as earned when the service is rendered.

The Company is required to charge and collect certain taxes and fees on its passenger tickets. These taxes and fees include transportation taxes, airport passenger facility charges and arrival and departure taxes. These taxes and fees are legal assessments on the customer. As the Company has a legal obligation to act as a collection agent with respect to these taxes and fees, such amounts are not included within passenger revenue. The Company records a liability when the amounts are collected and derecognizes the liability when payments are made to the applicable government agency or operating carrier.

A significant portion of the ticket sales are processed through major credit card companies, resulting in accounts receivable which are generally short-term in duration and typically collected prior to the recognition of revenue. Credit risk associated with these receivables is minimal.

Cargo is carried out in a dedicated freighter fleet and, to the extent of excess capacity, in the bellies of passenger aircraft.

(ii) Aircraft operating leases
Aircraft operating lease income is recognized as other revenue in the Consolidated Statement of Comprehensive Income when it is earned, according to the terms of each lease agreement.

(iii) Viajero frecuente

La Compañía opera un programa de viajero frecuente conocido como "LifeMiles", cuya finalidad es conservar y aumentar la lealtad de los viajeros ofreciendo incentivos por su preferencia. Con el programa LifeMiles, se otorgan millas cuando se viaja en las aerolíneas de la Compañía o de sus socios aliados o cuando se usan los servicios que prestan algunos socios del programa: tarjetas de crédito, estadía en hoteles, alquiler de automóviles y otras actividades. Las millas también son vendidas directamente a través de distintos canales de distribución. Las millas adquiridas pueden ser intercambiadas por vuelos u otros productos o servicios de los socios aliados.

El valor razonable de la contraprestación recibida, con respecto a la venta inicial del tiquete, se asigna entre las millas y otros componentes de la venta, incluido el reconocimiento anticipado por caducidad, de conformidad con lo establecido en la Interpretación del Comité de NIIF 13 "Programas de Fidelización de Clientes". Los ingresos asignados a las millas se difieren dentro de "Ingresos diferidos por transporte no devengado" (véase Nota 22) hasta que los premios sean redimidos. Los componentes diferentes al valor razonable de la facturación bruta se reconocen inmediatamente en "Ingresos". Estos componentes corresponden a un elemento inicial de reconocimiento de ingresos, relacionado con los atributos de marketing de las millas vendidas. El monto de los ingresos diferidos se mide aplicando técnicas estadísticas basadas en el enfoque de mercado, usando información observable, de conformidad con la NIIF 13 Medición del Valor Razonable. Los datos de los modelos incluyen estimados basados en las tasas de redención anticipadas por la Administración y las preferencias de los clientes. El importe de los ingresos en relación con el reconocimiento anticipado por caducidad se basa en el número de millas redimidas en un período en relación con el número total esperado a ser redimido.

(iii) Frequent flyer

The Company operates a frequent flyer loyalty program known as "LifeMiles" which is designed to retain and increase travelers' loyalty by offering incentives to travelers for their continued patronage. Under the LifeMiles program, miles are earned by flying on the Company's airlines or its alliance partners and by using the services of program partners for such things as credit card use, hotel stays, car rentals, and other activities. Miles are also directly sold through different distribution channels. Miles earned can be exchanged for flights or other products or services from alliance partners.

The fair value of consideration in respect of initial sale is allocated between the miles and other components of the sale including breakage in accordance with IFRS Interpretations Committee 13 Customer loyalty programs. Revenue allocated to the reward credits is deferred within "Air traffic liability" (see Note 22) until redemption. Components other than the fair value of Gross Billings are immediately recognized within "Revenue". These components correspond to an initial revenue recognition element, related to the marketing attributes of the miles sold. The amount of revenue deferred is measured by applying statistical techniques based on market approach using observable information in accordance with IFRS 13 Fair Value Measurements. Inputs to the models include assumptions based on management's expected redemption rates and customer preferences. The amount of revenue recognized related to breakage is based on the number of miles redeemed in a period in relation to the total number expected to be redeemed.

(f) Ingresos diferidos por transporte no devengado

Los ingresos por transporte de pasajeros se reconocen una vez que se proporcione el transporte, no al momento de vender el boleto. Los ingresos procedentes de la venta de tiquetes que no se han utilizado o los ingresos correspondientes a la porción no utilizada de un boleto vendido se difieren y el importe respectivo se consigna en los Estados Consolidados de Posición Financiera como "Ingresos diferidos por transporte no devengado". Estos ingresos incluyen también los ingresos diferidos de los programas de lealtad descritos en la nota 3(e) (iii).

Las tarifas por tiquetes no utilizados que se espera que expiren se reconocen como ingresos, con base en datos históricos y la experiencia. La Compañía evalúa periódicamente este pasivo y cualquier ajuste significativo se registra en los Estados Consolidados de Resultados Integrales. Estos ajustes se deben principalmente a diferencias entre eventos reales y circunstancias como tarifas históricas de ventas y patrones de viaje de los clientes que puede resultar en reembolsos, cambios o expiración de tiquetes que difieren sustancialmente de los estimados. La Compañía evalúa sus estimaciones y ajusta los ingresos diferidos por transporte no devengado y los ingresos por transporte de pasajeros cuando es necesario.

(g) Impuesto sobre la renta

Los gastos por impuesto sobre la renta incluyen los impuestos corrientes y los impuestos diferidos y se contabilizan de conformidad con la NIC 12, "Impuesto a las ganancias".

(i) Impuesto sobre la renta corriente

Los activos y pasivos por impuesto sobre la renta corriente para el período vigente se miden como el importe que se espera recuperar de las autoridades fiscales o que se tendría que pagar. La tasa impositiva y las leyes fiscales que se usan para contabilizar el importe son aquellas vigentes, o nominalmente vigentes, a la fecha del informe en los países donde opera y genera renta gravable la Compañía.

El impuesto sobre la renta corriente relacionado con partidas que se reconocen directamente en el patrimonio o en otros

(f) Air traffic liability

Passenger revenue is recognized when transportation is provided rather than when a ticket is sold. Revenue from the sale of passenger tickets that have not been used, or the amount of revenue attributable to the unused portion of a ticket sold, is deferred, and the respective amount is reflected as "Air traffic liability" in the Consolidated Statement of Financial Position. Air traffic liability also includes deferred revenue from loyalty program reward credits as described in note 3(e) (iii).

Fares for unused tickets that are expected to expire are recognized as revenue based on historical data and experience. The Company performs periodic evaluations of this liability, and any resulting adjustments, which can be significant, are recorded in the Consolidated Statement of Comprehensive Income. These adjustments relate primarily to the differences arising from actual events and circumstances such as historical fare sale activity and customer travel patterns which may result in refunds, exchanges or forfeited tickets differing significantly from estimates. The Company evaluates its estimates and assumptions and adjusts air traffic liability and passenger revenues as necessary.

(g) Income tax

Income tax expense comprises current and deferred taxes and is accounted for in accordance with IAS 12 "Income Taxes".

(i) Current income tax

Current income tax assets and liabilities for the current period are measured at the amount expected to be recovered from or paid to the taxation authorities. The tax rates and tax laws used to compute the amount are those that are enacted or substantively enacted, at the reporting date in the countries where the Company operates and generates taxable income.

Current income tax relating to items recognized directly in equity or in other comprehensive income

resultados integrales se reconoce en los Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio o en los Estados Consolidados de Resultados Integrales, respectivamente. La Administración evalúa periódicamente la posición adoptada en las declaraciones de renta con respecto a situaciones en las que las regulaciones fiscales que se aplican están sujetas a interpretación y crea las provisiones del caso.

(ii) Impuesto sobre la renta diferido

El impuesto sobre la renta diferido se reconoce por diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y los pasivos y su valor en los libros para propósitos de reporte financiero.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que las diferencias temporales, el valor en libros de los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no utilizadas puedan ser empleadas, excepto:

- Si la obligación tributaria diferida surge del reconocimiento inicial del crédito mercantil o de un activo o un pasivo provenientes de una transacción que no es una combinación de negocios y al momento de la transacción no afectó la ganancia contable ni a la ganancia (pérdida) fiscal.
- Respecto de las diferencias temporarias imponibles asociadas a inversiones en subsidiarias, si se puede controlar el momento de reversión de las diferencias temporarias y si es probable que las diferencias temporales no se reviertan en un futuro previsible.

Los impuestos diferidos son valorizados a la tasa impositiva que se espera aplicar a las diferencias temporarias cuando estas sean revertidas, con base en las leyes que han sido aprobadas o que están a punto de ser aprobadas a la fecha del informe.

El valor en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que

is recognized in the Consolidated Statement of Changes in Equity or Consolidated Statement of Comprehensive Income, respectively. Management periodically evaluates positions taken in the tax returns with respect to situations in which applicable tax regulations are subject to interpretation and establishes provisions where appropriate.

(ii) Deferred income tax

Deferred tax is recognized for temporary differences between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts for financial reporting purposes.

Deferred tax assets are recognized to the extent that is probable that the temporary differences, the carry forward of unused tax credits and any unused tax losses can be utilized, except:

- *Where the deferred tax liability arises from the initial recognition of goodwill or of an asset or liability in a transaction that is not a business combination and, at the time of the transaction, affects neither the accounting profit nor taxable profit or loss.*
- *In respect of taxable temporary differences associated with investments in subsidiaries, where the timing of the reversal of the temporary differences can be controlled and it is probable that the temporary differences will not reverse in the foreseeable future.*

Deferred tax is measured at the tax rates that are expected to be applied to temporary differences when they reverse, using tax laws enacted or substantively enacted at the reporting date.

The carrying amount of deferred tax assets is reviewed at each reporting date and reduced to the extent that it is no longer probable

existan utilidades gravables suficientes para emplear la totalidad o parte del activo por impuesto diferido. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son revisados en cada fecha de cierre y se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades gravables futuras que permiten que el activo por impuesto diferido sea recuperado.

El impuesto diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de resultados, se reconocen en correlación con la transacción subyacente, ya sea en OCI o directamente en el patrimonio.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho exigible para compensar los activos y pasivos por impuestos corrientes, y cuando los activos y pasivos por impuestos diferidos se derivan de impuestos sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal y recaen sobre la misma entidad o contribuyente fiscal, o en diferentes entidades o contribuyentes fiscales, pero la Compañía pretende liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto, o bien, realizar simultáneamente sus activos y pasivos fiscales.

(h) Propiedades y equipo

(i) Reconocimiento y medición

El equipo aéreo, las propiedades y otros equipos son valorizados a su costo menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro del valor acumuladas, de conformidad con la NIC 16, "Propiedades, planta y equipo".

Las propiedades, equipo operativo y mejoras que se estén desarrollando o construyendo para ser aprovechados en un futuro por la Compañía se registran al costo como activos en construcción. Cuando los activos en construcción estén listos para su uso, el costo acumulado se traspasa a la categoría de propiedad y equipo.

Un elemento de propiedades y equipo se da de baja cuando se retira o cuando no se espera obtener más beneficios económicos

that sufficient taxable profit will be available to allow all or part of the deferred tax asset to be utilized. Unrecognized deferred tax assets are re-assessed at each reporting date and are recognized to the extent that it has become probable that future taxable profits will allow the deferred tax asset to be recovered.

Deferred tax relating to items recognized outside profit or loss is recognized in correlation to the underlying transaction either in OCI or directly in equity.

Deferred tax assets and liabilities are offset if there is a legally enforceable right to offset current tax liabilities and assets, and they relate to taxes levied by the same tax authority on the same taxable entity, or on different tax entities, but the Company intends to settle current tax liabilities and assets on a net basis or their tax assets and liabilities will be realized simultaneously.

(h) Property and equipment

(i) Recognition and measurement

Flight equipment, property and other equipment are measured at cost less accumulated depreciation and accumulated impairment losses in accordance with IAS 16 "Property, Plant and Equipment".

Property, operating equipment, and improvements that are being built or developed for future use by the Company are recorded at cost as under-construction assets. When under-construction assets are ready for use, the accumulated cost is reclassified to the respective property and equipment category.

An item of property and equipment is derecognized upon disposal or when no future economic benefits are expected

futuros de él. Las pérdidas o ganancias que se generan de la baja de un elemento de propiedades y equipo se determina comparando los ingresos por el retiro con su valor en libros.

(ii) Costos subsecuentes

Los costos que se derivan del mantenimiento del fuselaje y los motores de una aeronave se capitalizan y se deprecian por el período que resulte más corto entre el próximo mantenimiento programado o la devolución del activo. La tasa de depreciación depende de la vida útil estimada del activo, la cual se basa en los ciclos proyectados y en las horas de vuelo. Los gastos que se incurren por el mantenimiento rutinario de las aeronaves y los motores se registran como gastos en la medida que se incurren.

(iii) Depreciación

La depreciación se calcula sobre el monto depreciable, que corresponde al costo de un activo, u otro monto que se substituye por el costo, menos su valor residual.

La depreciación se reconoce en los Estados Consolidados de Resultados Integrales con base en el método de depreciación en línea recta, a lo largo de la vida útil económica estimada para el equipo aéreo, las propiedades y otro equipo, pues es el método que refleja con mayor exactitud el patrón esperado de consumo de los beneficios económicos futuros asociados al activo.

Los repuestos rotables del equipo aéreo se deprecian según el método de línea recta, distribuyendo los costos de los activos a lo largo de su vida útil. Los terrenos no se deprecian.

Durante el 2013, debido a una mayor utilización de la flota Airbus A320, la Compañía revisó su vida útil estimada y el valor residual, y ajustó dichos estimados de 30 a 25 años y del 15% al 20%, respectivamente. De acuerdo con la NIC 8, los cambios en las estimaciones se aplican prospectivamente. Al 31 de diciembre de 2013, el efecto de este cambio en las estimaciones asciende a \$7.706.

from its use or disposal. Gain and losses on disposal of an item of flight equipment, property and equipment are determined by comparing the proceeds from disposal with the carrying amount.

(ii) Subsequent costs

The costs incurred for major maintenance of an aircraft's fuselage and engines are capitalized and depreciated over the shorter period to the next scheduled maintenance or return of the asset. The depreciation rate is determined according to the asset's expected useful life based on projected cycles and flight hours. Routine maintenance expenses of aircraft and engines are charged to income as incurred.

(iii) Depreciation

Depreciation is calculated over the depreciable amount, which is the cost of an asset, or other amount substituted for cost, less its residual value.

Depreciation is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income on a straight-line basis over the estimated useful lives of flight equipment, property and other equipment, since this method most closely reflects the expected pattern of consumption of the future economic benefits embodied in the asset.

Rotable spare parts for flight equipment are depreciated on the straight-line method, using rates that allocate the cost of these assets over the estimated useful life of the related aircraft. Land is not depreciated.

During 2013, due to higher usage of the Airbus A320 family aircraft, the Company reviewed its estimated useful life and residual value of the fleet adjusting such estimates from 30 to 25 years and from 15% to 20%, respectively. In accordance with IAS 8, changes in estimates are applied prospectively. As of December 31, 2013, the effect of this change in estimates amounted to \$7,706.

Las vidas útiles estimadas son las siguientes:

Estimated useful lives are as follows:

Equipo aéreo: <i>Flight equipment:</i>	Vida útil estimada (en años) <i>Estimated useful life (years)</i>
Aviones para distancias cortas y medias <i>Short and medium-haul aircraft</i>	10-30
Aviones para distancias largas / <i>Long-haul aircraft</i>	30
Motores de avión y otros componentes <i>Aircraft components and engines</i>	Vida útil de la flota asociada con componentes o motores <i>Useful life of fleet associated with component or engines</i>
Mantenimiento mayor a aeronaves / <i>Aircraft major repairs</i>	4 – 12
Mejoras a la propiedad arrendada / <i>Leasehold improvements</i>	El menor entre el plazo restante del arrendamiento y la vida útil estimada de la mejora realizada <i>Lesser of remaining lease term and estimated useful life of the leasehold improvement</i>
Propiedades / <i>Property</i>	20
Edificios administrativos / <i>Administrative buildings</i>	50
Vehículos / <i>Vehicles</i>	4 – 10
Maquinaria y equipo / <i>Machinery and equipment</i>	4 – 10

Los valores residuales, los métodos de amortización y las vidas útiles de los activos son revisados en cada fecha de reporte y se ajustan de ser necesario.

Residual values, amortization methods and useful lives of the assets are reviewed and adjusted, if appropriate, at each reporting date.

El importe en libros del equipo aéreo, de las propiedades y de otros equipos se revisa por deterioro cuando algún suceso o cambio en las circunstancias indican que el valor en libros podría no ser recuperable, entonces el importe en libros se disminuye a su importe recuperable si el importe en libros del activo es mayor al importe recuperable estimado.

The carrying value of flight equipment, property and other equipment is reviewed for impairment when events or changes in circumstances indicate that the carrying value may not be recoverable and the carrying amount is written down immediately to its recoverable amount if the asset's carrying amount is greater than its estimated recoverable amount.

Al adquirir ciertos motores y aeronaves, la Compañía recibe créditos que pueden utilizarse para pagar servicios de mantenimiento, capacitación, adquisición de repuestos, entre otros. Estos créditos se registran como una reducción del costo de adquisición de las aeronaves y motores correspondientes contra otras cuentas por cobrar. Los montos se cargan luego a

The Company receives credits from manufacturers on acquisition of certain aircraft and engines that may be used for the payment of maintenance services, training, acquisition of spare parts and others. These credits are recorded as a reduction the cost of acquisition of the related aircraft and engines and against other accounts receivable. These amounts

gastos o se registran como un activo, si el crédito es utilizado para adquirir nuevos bienes o servicios. Estos créditos se registran en otros pasivos en los Estados Consolidados de Posición Financiera cuando son adjudicados por los fabricantes.

(iv) Revaluación y otras reservas

Las propiedades administrativas en Bogotá, El Salvador y San José se registran al valor razonable menos la depreciación acumulada de los edificios y las pérdidas por deterioro reconocidas al momento de la revaluación. Las valuaciones se llevan a cabo con suficiente frecuencia para asegurar que el valor razonable de un activo revaluado no difiera significativamente del importe en libros. Una reserva por revaluación se registra en otros resultados integrales y se acredita a reservas de revaluación de activos, en el patrimonio. No obstante, en la medida en que revierta una disminución por devaluación del mismo activo reconocida previamente en ganancias y pérdidas, el incremento se reconocerá en ganancias y pérdidas. Un déficit de revaluación se reconocerá en el estado de resultados, excepto que esté compensando un superávit del mismo activo reconocido en la reserva de revaluación de activos. En caso de retiro, las reservas para revaluación del activo que se está vendiendo se transfieren a utilidades retenidas.

(i) Activos arrendados

Los arrendamientos en los que la Compañía asume sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad se clasifican como arrendamientos financieros, de conformidad con la NIC 17, "Arrendamientos". En su reconocimiento inicial, el activo arrendado se valoriza al menor entre el valor razonable del bien o el valor presente de los pagos mínimos por arrendamiento.

Los pagos por arrendamiento se distribuyen entre las cargas financieras y la reducción del pasivo por arrendamiento, de manera que se obtenga una tasa de interés constante sobre el saldo de la deuda pendiente. Los pagos se consignan como ingresos (gastos) por intereses en el Estado Consolidado de Resultados Integrales.

are then charged to expense or recorded as an asset, when the credits are used to purchase additional goods or services. These credits are recorded within other liabilities in the Consolidated Statement of Financial Position when awarded by manufacturers.

(iv) Revaluation and other reserves

Administrative property in Bogota, El Salvador, and San Jose is recorded at fair value less accumulated depreciation on buildings and impairment losses recognized at the date of revaluation. Valuations are performed with sufficient frequency to ensure that the fair value of a revalued asset does not differ materially from its carrying amount. A revaluation reserve is recorded in other comprehensive income and credited to the asset revaluation reserve in equity. However, to the extent that it reverses a revaluation deficit of the same asset previously recognized in profit or loss, the increase is recognized in profit and loss. A revaluation deficit is recognized in the income statement, except to the extent that it offsets an existing surplus on the same asset recognized in the asset revaluation reserve. Upon disposal, any revaluation reserve relating to the particular asset being sold is transferred to retained earnings.

(i) Leased assets

Leases in terms of which the Company assumes substantially all the risks and rewards of ownership are classified as finance leases in accordance with IAS 17 "Leases". Upon initial recognition the leased asset is measured at an amount equal to the lower of its fair value and the present value of the minimum lease payments.

Lease payments are apportioned between finance charges and reduction of the lease liability so as to achieve a constant rate of interest on the remaining balance of the liability. Finance charges are recognized in interest (expense) income in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

Los arrendamientos financieros se deprecian a lo largo de la vida útil del activo. Sin embargo, si no se tiene certeza razonable de que la Compañía va a obtener la propiedad al término del arrendamiento, el activo será depreciado totalmente al menor entre la vida útil estimada o el plazo del arrendamiento.

El pago de arrendamientos operativos se reconoce como un gasto operacional en los Estados Consolidados de Resultados Integrales por el método de línea recta sobre el plazo del arrendamiento.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con transacciones de venta con arrendamiento posterior que resulten en arrendamientos operativos posteriores a su venta se contabilizan como sigue:

(i) Se reconocen de forma inmediata como otros ingresos (gastos), cuando está claro que la transacción se estableció al valor razonable.

(ii) Si el precio de venta es inferior al valor razonable, los resultados se reconocerán inmediatamente en otros ingresos (gastos); excepto si la pérdida se compensa con cuotas por arrendamiento por debajo de los precios de mercado, en cuyo caso se diferirán y amortizarán en proporción a las cuotas que se paguen durante el período contractual.

(iii) Si el precio de venta es superior al valor razonable, ese exceso se diferirá y amortizará a lo largo de la vida del contrato. La amortización de la utilidad se registra como una reducción del gasto por arrendamiento.

Si una venta con arrendamiento posterior resulta en un arrendamiento financiero, cualquier exceso del importe de la venta sobre el importe en libros se diferirá y amortizará en el plazo del arrendamiento. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía reconoció una ganancia neta de \$602 y \$3.694 relacionada con transacciones de venta con arrendamiento posterior, las cuales son reconocidas en el Estado

A leased asset is depreciated over the useful life of the asset. However, if there is no reasonable certainty that the Company will obtain ownership by the end of the lease term, the asset is depreciated over the shorter of the estimated useful life of the asset and the lease term.

Operating lease payments are recognized as an operating expense in the Consolidated Statement of Comprehensive Income on a straight-line basis over the lease term.

Gains or losses related to sale-leaseback transactions classified as an operating lease after the sale are accounted for as follows:

(i) They are immediately recognized as other (expense) income when it is clear that the transaction is established at fair value;

(ii) If the sale price is below fair value, any profit or loss is immediately recognized as other (expense) income, however, if the loss is compensated by future lease payments at below market price, it is deferred and amortized in proportion to the lease payments over the contractual lease term;

(iii) In the event of the sale price is higher than the fair value of the asset, the value exceeding the fair value is deferred and amortized during the period when the asset is expected to be used. The amortization of the gain is recorded as a reduction in lease expenses.

If the sale-leaseback transactions result in financial lease, any excess proceeds over the carrying amount shall be deferred and amortized over the lease term. During the years ended December 31, 2014 and 2013, the Company recognized a net gain of \$602 and \$3,694 related to sale-and-leaseback transactions, which are recognized in the Statement of Comprehensive

Consolidado de Resultados Integrales. Todas las transacciones de venta con arrendamiento posterior resultaron en arrendamientos operativos.

(j) Costos de endeudamiento

Los costos de endeudamiento directamente atribuibles a la compra, construcción o producción de activos calificables que tardan un tiempo considerable en estar listos para ser usados o vendidos se capitalizan como parte del costo de esos activos, de conformidad con la NIC 23, "Costos por préstamos". Todos los otros costos de endeudamiento se registran como gasto en el período en que se incurren. Los costos de endeudamiento incluyen los intereses y otros costos que la entidad debe cubrir en relación con el préstamo de fondos.

(k) Activos intangibles

Los activos intangibles que se compran por separado se miden inicialmente al costo, como lo señala la NIC 38, "Activos intangibles". El costo de los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios es su valor razonable a la fecha de adquisición. Los activos intangibles que se generan internamente no se capitalizan, salvo los costos de desarrollo capitalizables, y los gastos conexos se reflejan en los Estados Consolidados de Resultados Integrales, en el período en que se incurrió en los mismos.

Las vidas útiles de los activos intangibles se valoran como finita o indefinida.

Los activos intangibles con vidas finitas son amortizados a lo largo de su vida útil económica y evaluada por deterioro cuando haya un indicio de que su valor podría estar deteriorado. El período de amortización y el método de amortización de un activo intangible con una vida útil finita se revisan, como mínimo, al final de cada período de reporte. Los cambios en la vida útil esperada o en el patrón esperado de generación de beneficios económicos futuros del activo se reflejan en los cambios en el período de amortización o en el método de amortización, según corresponda y se tratan como cambios en las estimaciones contables. Los gastos de amortización de activos intangibles con una vida útil finita se reconocen en los Estados Consolidados de Resultados Integrales, en la cuenta de depreciación y amortización.

Income. All sale-and-leaseback transactions resulted in operating leasebacks.

(j) Borrowing costs

Borrowing costs directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset that necessarily takes a substantial period of time to get ready for its intended use or sale are capitalized as part of the cost of the respective assets in accordance with IAS 23 "Borrowing Costs". All other borrowing costs are expensed in the period they occur. Borrowing costs consist of interest and other costs that an entity incurs in connection with the borrowing of funds.

(k) Intangible assets

Intangible assets acquired separately are initially measured at cost in accordance with IAS 38 "Intangible Assets". The cost of intangible assets acquired in a business combination is their fair value as at the date of acquisition. Internally generated intangible assets, excluding capitalized development costs, are not capitalized and the related expenditure is reflected in the Consolidated Statement of Comprehensive Income in the year in which the expenditure is incurred.

The useful lives of intangible assets are assessed as either finite or indefinite.

Intangible assets with finite lives are amortized over their useful economic lives and assessed for impairment whenever there is an indication that the intangible asset may be impaired. The amortization period and the amortization method for an intangible asset with a finite useful life is reviewed at least at the end of each reporting period. Changes in the expected useful life or in the expected pattern of consumption of future economic benefits embodied in the asset are accounted for by changing the amortization period or method, as appropriate, and are treated as changes in accounting estimates. The amortization expense on intangible assets with finite lives is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income within depreciation and amortization.

Los activos intangibles con una vida útil indefinida no se amortizan, pero su deterioro se evalúa anualmente, en forma individual o como unidades generadoras de efectivo. La valoración de un activo como de vida indefinida se revisa anualmente para determinar si ésta sigue siendo sostenible. De no serlo, el cambio de la vida útil de indefinida a finita se hará de forma prospectiva.

Las ganancias y las pérdidas que se ocasionan al dar de baja en las cuentas a un activo intangible se determinan como la diferencia entre el producto neto de su disposición y el importe en libros del activo y se reconocen en los Estados Consolidados de Resultados Integrales, cuando la partida es dada de baja en las cuentas.

Los activos intangibles de la Compañía son los siguientes:

(i) Software

Las licencias de software se capitalizan sobre la base de los costos en que se incurrió al adquirirlas, implementarlas y ponerlas en funcionamiento. Los costos asociados al mantenimiento de los programas de software se registran como gastos conforme se incurre en ellos. En los casos de desarrollo o mejora de sistemas que podrían generar beneficios económicos futuros, la Compañía capitaliza los costos del desarrollo del software, incluidos los atribuibles a materiales, mano de obra y otros costos directos.

Los costos del software adquiridos se amortizan por el método de línea recta durante la vida útil estimada del activo, por un período máximo de 5 años.

Los derechos sobre licencias y software tienen una vida útil finita y se amortizan por el método de línea recta durante por el plazo del contrato. El cargo por amortización se reconoce en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

(ii) Rutas y marcas

Las rutas y marcas se registran al costo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro del valor. La vida útil de los activos intangibles asociados a las rutas y derechos de marca se

Intangible assets with indefinite useful lives are not amortized, but are tested for impairment annually, either individually or at the cash-generating unit level. The assessment of indefinite life is reviewed annually to determine whether the indefinite life continues to be supportable. If not, the change in useful life from indefinite to finite is made on a prospective basis.

Gains and losses arising from the de-recognition of an intangible asset are measured as the difference between the net disposal proceeds and the carrying amount of the asset and are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income when the asset is derecognized.

The Company's intangible assets include the following:

(i) Software

Acquired computer software licenses are capitalized on the basis of cost incurred to acquire, implement and bring the software into use. Costs associated with maintaining computer software programs are expensed as incurred. In case of development or improvement to systems that will generate probable future economic benefits, the Company capitalizes software development costs, including directly attributable expenditures on materials, labor, and other direct costs.

Acquired software cost is amortized on a straight line basis over its useful life, with a maximum of five years.

Licenses and software rights acquired by the Company have finite useful lives and are amortized on a straight-line basis over the term of the contract. Amortization expense is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

(ii) Routes and trademarks

Routes and trademarks are carried at cost, less any accumulated amortization and impairment. The useful life of intangible assets associated with, routes and trademark rights are based

contabiliza con base en las estimaciones de la Administración sobre sus posibles beneficios económicos futuros. Los activos intangibles se amortizan a lo largo de su vida útil, que oscila entre 2 y 13 años. Ciertas rutas y marcas tienen una vida útil indefinida y, por tanto, no se amortizan, pero analizadas por indicios de deterioro al menos una vez al final de cada periodo de reporte. La valoración de la vida útil indefinida es revisada anualmente para determinar si la vida útil indefinida sigue siendo soportable. De no serlo, se realiza el cambio en la vida útil de indefinida a finita de forma prospectiva.

(iii) Activos intangibles asociados a derechos y obligaciones contractuales

La vida útil de los activos intangibles asociados a derechos y obligaciones contractuales se calcula con base en el plazo del contrato y se registra al costo, menos las amortizaciones acumuladas y las pérdidas por deterioro del valor.

**(I) Instrumentos financieros
– reconocimiento inicial
y valoración posterior**

(i) Activos financieros

Los instrumentos financieros incluidos en el alcance de la NIC 39, "Instrumentos financieros: reconocimiento y valoración", se pueden clasificar en una de las siguientes categorías en su reconocimiento inicial: (a) activos financieros al valor razonable con cambios en otros resultados integrales, (b) préstamos y cuentas por cobrar, (c) inversiones mantenidas hasta el vencimiento (d) activos financieros disponibles para la venta.

La compra o venta de activos financieros que requiere que estos sean entregados en un plazo de tiempo establecido por las regulaciones o convenciones del mercado (negociaciones habituales) se reconocen en la fecha de la negociación; es decir, la fecha en la que la Compañía se compromete a comprar o vender el activo.

Medición posterior

Para los efectos de valoración posterior, los

on Management's assumptions of estimated future economic benefits. The intangible assets are amortized over their useful lives of between two and thirteen years. Certain routes and trademarks have indefinite useful lives and therefore are not amortized, but tested for impairment at least at the end of each reporting period. The assessment of indefinite life is reviewed annually to determine whether the indefinite life continues to be supportable. If not, the change in useful life from indefinite to finite is made on a prospective basis.

(iii) Contract-based intangible assets

The useful life of intangible assets associated with contract rights and obligations is based on the term of the contract and are carried at cost, less accumulated amortization and related impairment.

**(I) Financial instruments
– initial recognition and
subsequent measurement**

(i) Financial assets

Financial assets within the scope of IAS 39 "Financial Instruments: Recognition and Measurement" are classified into one of the following categories upon initial recognition: (a) financial assets at fair value through profit or loss, (b) loans and receivables, (c) held-to-maturity investments, (d) available-for-sale financial assets.

Purchases or sales of financial assets that require delivery of assets within a time frame established by regulation or convention in the market place (regular way trades) are recognized on the trade date, i.e., the date that the Company commits to purchase or sell the asset.

Subsequent measurement

For purposes of subsequent measurement

activos financieros se clasifican en cuatro categorías:

- Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales
- Préstamos y cuentas por cobrar
- Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento
- Activos financieros disponibles para la venta

Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales

Los activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales incluyen los activos financieros mantenidos para negociar y los activos designados desde el reconocimiento inicial como al valor razonable con cambios en otros resultados integrales. Los activos financieros se clasifican como mantenidos para negociar si se adquieren con el propósito de venderlos o comprarlos nuevamente en un futuro cercano. Esta categoría incluye los instrumentos financieros derivados que administra la Compañía no designados como instrumentos de cobertura, según lo define la NIC 39. Los derivados, incluidos aquellos designados como instrumentos de cobertura, también se clasifican al valor razonable con cambios en resultados, excepto por la porción efectiva de los flujos de efectivo de las coberturas, que se reconoce en OCI y posteriormente se reclasifican a resultados cuando la cobertura afecta resultados. Los activos financieros al valor razonable con efecto en otros resultados integrales se miden al valor razonable y los cambios relacionados, que incluyen los ingresos por dividendos, se reconocen en los Estados Financieros Consolidados de Resultados Integrales, como ingresos o gastos financieros.

La Compañía no mantiene o emite instrumentos derivados para efectos de negociación; sin embargo, ciertos contratos de derivados no clasifican como coberturas para efectos contables. Tales instrumentos derivados están designados como instrumentos financieros al valor razonable con cambios en resultados.

financial assets are classified in four categories:

- *Financial assets at fair value through profit or loss*
- *Loans and receivables*
- *Held-to-maturity investments*
- *Available for sale financial assets*

Financial assets at fair value through profit or loss

Financial assets at fair value through profit or loss include financial assets held for trading and financial assets designated upon initial recognition at fair value through profit or loss. Financial assets are classified as held for trading if they are acquired for the purpose of selling or repurchasing in the near term. This category includes derivative financial instruments entered into by the Company that are not designated as hedging instruments in hedge relationships as defined by IAS 39. Derivatives, including those designated as hedging instruments in hedge relationships are also classified as fair value through profit or loss except for the effective portion of cash flow hedges, which is recognized in OCI and later reclassified to profit or loss when the hedge item affects profit or loss. Financial assets at fair value through profit or loss are measured at fair value and changes therein, which take place into account any dividend income, are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income as financial income or financial costs.

The Company does not hold or issue derivative instruments for trading purposes, however, certain derivative contracts are not designated as hedges for accounting purposes. Such derivative instruments are designated as financial instruments at fair value through profit or loss.

Préstamos y cuentas por cobrar

Los préstamos y las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no se cotizan en los mercados activos. Dichos activos son reconocidos inicialmente al valor razonable, más los costos de transacción que se les pueda atribuir directamente. Luego del reconocimiento inicial se miden al costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectivo, menos una estimación para deterioro, si la hubiera.

Los préstamos y las cuentas por cobrar incluyen el efectivo y equivalentes de efectivo, depósitos y partidas por cobrar.

Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento

Si la Compañía tiene la intención efectiva y, además, la capacidad de conservar un título de deuda hasta su vencimiento, entonces este instrumento califica como activo financieros mantenido hasta el vencimiento. Las inversiones mantenidas hasta el vencimiento se registran inicialmente al valor razonable, más los costos de transacción que se les pueda atribuir directamente. Luego del reconocimiento inicial, las inversiones mantenidas hasta el vencimiento se miden al costo amortizado, utilizando el método de la tasa de interés efectivo, menos las pérdidas por deterioro.

Activos financieros disponibles para la venta

Los activos financieros disponibles para la venta son activos financieros no derivados que se designan como disponibles para la venta y que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Las inversiones de la Compañía en títulos valores y algunos títulos de deuda se clasifican como activos financieros disponibles para la venta. Luego del reconocimiento inicial, estos activos se miden al valor razonable y los cambios que ocurran a partir de ahí, salvo las pérdidas por deterioro, se reconocen en otros resultados integrales dentro de patrimonio. Cuando una inversión es dada de baja en las cuentas, la ganancia o pérdida acumulada en otros resultados

Loans and receivables

Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Such assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition receivables are measured at amortized cost using the effective interest rate method, less a provision for impairment, if any.

Loans and receivables comprise cash and cash equivalents, deposits and trade and other receivables.

Held-to-maturity financial assets

If the Company has the positive intent and ability to hold debt securities to maturity, then such financial assets are classified as held-to-maturity. Held-to-maturity financial assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, held-to-maturity financial assets are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment losses.

Available-for-sale financial assets

Available-for-sale financial assets are non-derivative financial assets that are designated as available-for-sale and that are not classified in any of the previous categories. The Company's investments in equity securities and certain debt securities are classified as available-for-sale financial assets. Subsequent to initial recognition, such assets are measured at fair value and changes therein, other than impairment losses, are recognized in other comprehensive income and included within equity. When an investment is derecognized, the cumulative gain or loss in other comprehensive income is transferred

integrales se transfiere a los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

(ii) Deterioro del valor de los activos financieros

Activos financieros contabilizados al costo amortizado

Con respecto a los activos financieros llevados al costo amortizado, la Compañía primero evalúa si hay evidencia objetiva de deterioro de valor, ya sea individualmente, en el caso de activos que son significativos de manera individual o colectivamente en el caso de activos financieros que no son individualmente significativos. Si la Compañía considera que no hay indicios de deterioro en un activo financiero evaluado individualmente, el activo se agrupará con otros activos financieros con características similares con respecto al riesgo de crédito, y la evaluación por deterioro se hará en forma colectiva. Los activos evaluados individualmente por deterioro no se incluyen en las evaluaciones colectivas por deterioro.

Si existe evidencia objetiva de que se ha incurrido en una pérdida por deterioro del valor, el importe de la pérdida se medirá como la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados del activo (excluyendo las pérdidas crediticias futuras en las que no se haya incurrido). El valor presente de los flujos de efectivo futuros es descontado al tipo de interés efectivo computado en el momento del reconocimiento inicial. Si un préstamo tiene una tasa de interés variable, la tasa de descuento para contabilizar cualquier pérdida por deterioro es la tasa de interés efectivo ("TIE").

El valor en libros del activo se reduce mediante una cuenta de estimación y el importe de la pérdida se reconoce en los Estados Consolidados de Resultados Integrales. Se siguen devengando intereses sobre el importe en libros reducido y se acumulan usando el tipo de interés efectivo para descontar los flujos de efectivo futuros con el fin de valorar las pérdidas por deterioro. Los ingresos por intereses se registran como parte de

to the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

(ii) Impairment of financial assets

Financial assets carried at amortized cost

For financial assets carried at amortized cost, the Company first assesses whether objective evidence of impairment exists either individually for financial assets that are individually significant, or collectively for financial assets that are not individually significant. If the Company determines that no objective evidence of impairment exists for an individually assessed financial asset, the asset is grouped with other financial assets with similar credit risk characteristics and collectively assessed for impairment. Assets that are individually assessed for impairment are not included in a collective assessment of impairment.

If there is objective evidence that an impairment loss has been incurred, the amount of the loss is measured as the difference between the assets' carrying amount and the present value of estimated future cash flows (excluding future expected credit losses that have not yet been incurred). The present value of the estimated future cash flows is discounted at the financial asset's original effective interest rate. If a loan has a variable interest rate, the discount rate for measuring any impairment loss is the current effective interest rate ("EIR").

The carrying amount of the asset is reduced through the use of an allowance account and the amount of the loss is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income. Interest income continues to be accrued on the reduced carrying amount and is accrued using the rate of interest used to discount the future cash flows for purpose of measuring the impairment loss. The interest income is recorded as part of financial

los ingresos financieros en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

Si en un período posterior, el importe de la pérdida por deterioro de valor llegara a disminuir a causa de un suceso posterior al reconocimiento del deterioro, la pérdida por deterioro reconocida previamente será objeto de reversión y el importe de la reversión se reconocerá en los Estados Consolidados de Resultados Integrales

Activos financieros disponibles para la venta

Las pérdidas por deterioro de los activos financieros disponibles para la venta se reconocen reclasificando las pérdidas acumuladas de la reserva de valor razonable en el patrimonio a ganancias o pérdidas. La pérdida acumulada reclasificada es la diferencia entre el costo de adquisición, neto de cualquier reembolso o amortización del principal, y el valor razonable actual, menos cualquier pérdida por deterioro del valor de ese activo reconocida previamente. Los cambios en las pérdidas acumuladas por deterioro, atribuibles a la aplicación del tipo de interés efectivo, se reflejan como un componente de ingreso por intereses.

Si en un período posterior se incrementa el valor razonable de un instrumento de deuda clasificado como disponible para la venta, y este incremento se puede relacionar objetivamente con un suceso posterior al reconocimiento de la pérdida por deterioro, tal pérdida se revierte reconociendo el importe de la reversión en los Estados Consolidados de Resultados Integrales. Sin embargo, cualquier recuperación posterior en el valor razonable de un título valor disponible para la venta que ha sufrido un deterioro en su valor se reconoce en otros resultados integrales.

Baja en cuentas de instrumentos financieros

Un activo (o si procede, una parte del activo financiero o una parte de un grupo de activos financieros similares) es dado de baja en las cuentas cuando:

- Los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo provenientes del activo financiero expiran;

income in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

If, in a subsequent year, the amount of the estimated impairment loss decreases because of an event occurring after the impairment was recognized, the previously recognized impairment loss is reversed with the amount of the reversal recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

Available-for-sale financial assets

Impairment losses on available-for-sale financial assets are recognized by reclassifying the losses accumulated in the fair value reserve in equity to profit or loss. The cumulative loss that is reclassified from equity to profit or loss is the difference between the acquisition cost, net of any principal repayment and amortization, and the current fair value, less any impairment loss recognized previously. Changes in cumulative impairment losses attributable to application of the effective interest method are reflected as a component of interest income.

If, in a subsequent period, the fair value of an impaired available-for-sale debt security increases and the increase can be related objectively to an event occurring after the impairment loss was recognized, then the impairment loss is reversed, with the amount of the reversal recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income. However, any subsequent recovery in the fair value of an impaired available-for-sale equity security is recognized in other comprehensive income.

Derecognition

A financial asset (or, where applicable a part of a financial asset or part of a group of similar financial assets) is derecognized when:

- *The rights to receive cash flows from the asset have expired.*

- La Compañía transfiere sus derechos a recibir los flujos de efectivo provenientes del activo, o asume una obligación para pagar los flujos de efectivo recibidos en su totalidad sin demoras a un tercero mediante un acuerdo de transferencia de activos (pass-through arrangement); o bien (a) la Compañía transfiere sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, o (b) no transfiere ni retiene sustancialmente los riesgos y beneficios del activo, sino que transfiere el control del activo.

Cuando la Compañía ha transferido sus derechos a recibir los flujos de efectivo de un activo o suscrito un acuerdo de transferencia de activos (pass-through arrangement), y no ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, ni transferido el control sobre éste, entonces continuará reconociendo el activo transferido, en la medida que la Compañía mantenga la relación.

En ese caso, también reconocerá un pasivo asociado. El activo transferido y el pasivo asociado se medirán sobre una base que refleje los derechos y obligaciones que se han retenido.

Cuando la relación tome la forma de una garantía del activo transferido, el importe se medirá al menor entre el valor en libros del activo y el monto máximo de la contraprestación que la Compañía tendría que pagar.

(iii) Pasivos financieros

Los pasivos financieros incluidos en el alcance de la NIC 39 se miden al costo amortizado aplicando la tasa de interés efectivo, excepto los pasivos que se clasifican como pasivos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales, compromisos por préstamos y contratos de garantía financiera. La Compañía determina la clasificación de sus pasivos financieros en el reconocimiento inicial.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente al valor razonable, incluyendo

- *The Company has transferred its rights to receive cash flows from the asset or has assumed an obligation to pay the received cash flows in full without material delay to a third party under a 'pass-through' arrangement; and either (a) the Company has transferred substantially all the risks and rewards of the asset, or (b) the Company has neither transferred nor retained substantially all the risks and rewards of the asset, but has transferred control of the asset.*

When the Company has transferred its rights to receive cash flows from an asset or has entered into a pass-through arrangement, and it has neither transferred nor retained substantially all of the risks and rewards of the asset nor transferred control of it, the asset is recognized to the extent of the Company's continuing involvement in it.

In that case, an associated liability is also recognized. The transferred asset and the associated liability are measured on a basis that reflects the rights and obligations which have been retained.

Continuing involvement that takes the form of a guarantee over the transferred asset is measured at the lower of the original carrying amount of the asset and the maximum amount of consideration that the Company could be required to be repaid.

(iii) Financial liabilities

Financial liabilities within the scope of IAS 39 are measured at amortized cost using the effective interest method, except for liabilities classified as financial liabilities at fair value through profit or loss, loan commitments, and financial guarantee contracts. The Company determines the classification of its financial liabilities at initial recognition.

All financial liabilities are recognized initially at fair value including

los costos de transacción directamente atribuibles.

Los pasivos financieros de la Compañía incluyen cuentas por pagar, sobregiros bancarios, préstamos, contratos de garantía financiera, derivados y pasivos por arrendamiento financiero.

Medición posterior

Pasivos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales

Los pasivos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales incluyen los pasivos financieros mantenidos para negociar y los pasivos financieros designados en su reconocimiento inicial a valor razonable con cambios en otros resultados integrales. Esta categoría incluye los instrumentos financieros derivados de la Compañía que no clasifican como instrumentos de cobertura. Los derivados implícitos contabilizados por separado también se clasifican como mantenidos para negociar, a menos que se señalen como instrumentos de cobertura eficaz.

Las ganancias o pérdidas en los pasivos mantenidos para negociar se reconocen en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

La Compañía no designó ningún pasivo financiero al valor razonable con cambios en otros resultados integrales en su reconocimiento inicial.

Préstamos llevados a costo amortizado

Luego del reconocimiento inicial, los préstamos por los que hay que pagar intereses se miden a costo amortizado usando el método de la tasa de interés efectivo. Las ganancias y las pérdidas se reconocen en los Estados Consolidados de Resultados Integrales, cuando el pasivo es dado de baja en las cuentas, al igual que a través del proceso de amortización por tasa de interés efectivo.

El costo amortizado se calcula tomando en cuenta los descuentos o primas en la adquisición, o bien, los costos inherentes a la tasa de interés efectivo. La amortización

directly attributable transaction costs.

The Company's financial liabilities include trade and other payables, bank overdrafts, loans and borrowings, financial guarantee contracts, derivative financial instruments and finance lease obligations.

Subsequent measurement

Financial liabilities at fair value through profit or loss

Financial liabilities at fair value through profit or loss include financial liabilities held for trading and financial liabilities designated upon initial recognition as at fair value through profit or loss. This category includes derivative financial instruments entered into by the Company that are not designated as hedging instruments in hedge relationships. Separated embedded derivatives are also classified as held for trading unless they are designated as effective hedging instruments.

Gains or losses on liabilities held for trading are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

The Company has not designated any financial liabilities upon initial recognition as at fair value through profit or loss.

Loans and borrowings carried at amortized cost

After initial recognition, interest bearing loans and borrowings are subsequently measured at amortized cost using the effective interest rate method. Gains and losses are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income when the liabilities are derecognized as well as through the EIR amortization process.

Amortized cost is calculated by taking into account any discount or premium on acquisition and fees or costs that are an integral part of the EIR.

de la tasa de interés efectivo se incluye en gastos por intereses, en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

Baja en cuentas de instrumentos financieros

Un pasivo financiero se da de baja en las cuentas cuando la obligación se liquida, se cancela o expira. Si un pasivo financiero es reemplazado por otro, del mismo acreedor, pero en condiciones sustancialmente diferentes, o las condiciones del pasivo financiero son modificadas sustancialmente, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero. La diferencia en los respectivos valores en libros se reconoce en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

(i) Compensación de activos y pasivos financieros

Los activos y pasivos financieros se compensan y el importe neto se registra en los Estados Consolidados de Posición Financiera, si y solo si, se tiene el derecho legal para compensar los importes reconocidos y exista la intención de cancelarlos sobre una base neta, o bien, de realizar los activos y cancelar los pasivos simultáneamente.

(ii) Valor razonable de los instrumentos financieros

El valor razonable de los instrumentos financieros que se negocian en los mercados activos en cada fecha de reporte se basa en los precios que se cotizan en el mercado (en las cotizaciones de los precios de compra y venta en la bolsa), sin incluir deducciones por costos de transacción.

En el caso de los instrumentos financieros que no se negocian en los mercados activos, el valor razonable se determina usando técnicas de valoración. Dichas técnicas pueden incluir transacciones recientes de compra y de venta a precios de plena competencia, referencia al valor

The EIR amortization is included in interest expense in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

Derecognition

A financial liability is derecognized when the obligation under the liability is discharged or cancelled or expires. When an existing financial liability is replaced by another from the same lender on substantially different terms, or the terms of an existing liability are substantially modified, such an exchange or modification is treated as a derecognition of the original liability and the recognition of a new liability, and the difference in the respective carrying amounts is recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

(i) Offsetting of financial assets and financial liabilities

Financial assets and financial liabilities are offset and the net amount reported in the Consolidated Statement of Financial Position if, and only if, there is a currently enforceable legal right to offset the recognized amounts and there is an intention to settle on a net basis, or to realize the assets and settle the liabilities simultaneously.

(ii) Fair value of financial instruments

The fair value of financial instruments that are traded in active markets at each reporting date is determined by reference to quoted market prices or dealer price quotations (bid price for long positions and ask price for short positions), without any deduction for transaction costs.

For financial instruments not traded in an active market, the fair value is determined using appropriate valuation techniques. Such techniques may include using recent arm's length market transactions;

razonable de otros instrumentos financieros básicamente idénticos, hacer un análisis del flujo de caja descontado, o bien, recurrir a otros modelos de valoración.

La nota 30 incluye un análisis de los valores razonables de los instrumentos financieros y más detalles sobre cómo se valorizan.

(m) Derivados financieros y contabilidad de cobertura

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados, como compra-venta de divisas, contratos sobre tipos de interés y contratos de futuros de productos básicos para cubrir riesgos en el tipo de cambio, en las tasas de interés y en el precio de los productos básicos, respectivamente. Estos derivados se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato. Posterior al reconocimiento inicial, los derivados se llevan al valor razonable como activos financieros, cuando el valor razonable es positivo, o como pasivos financieros, cuando el valor razonable es negativo.

Los contratos de futuros de productos básicos que se realizan con la finalidad de recibir o entregar bienes no financieros, según las necesidades de compra, de venta o de uso de dichos activos por parte de la Compañía, se mantienen al costo.

Las ganancias o pérdidas ocasionadas por cambios en el valor razonable de los derivados se llevan directamente a los Estados Consolidados de Resultados Integrales, excepto la porción efectiva de los derivados que se designan como coberturas de flujos de efectivo, la cual se reconoce en otros resultados integrales.

Coberturas de flujos de efectivo

Al iniciar una relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura a la que la desea aplicar la contabilidad de cobertura y la estrategia de manejo de riesgos que va a aplicar al emprender la cobertura, así como sus objetivos. La documentación incluye la identificación del instrumento de cobertura, el activo o transacción cubierta, la naturaleza del riesgo que se va a

reference to the current fair value of another instrument that is substantially the same; a discounted cash flow analysis or other valuation models.

An analysis of fair values of financial instruments and further details as to how they are measured are provided in Note 30.

(m) Derivative financial instruments and hedge accounting

The Company uses derivative financial instruments such as forward currency contracts, interest rate contracts and forward commodity contracts to hedge its foreign currency risks, interest rate risks and commodity price risks, respectively. Such derivative financial instruments are initially recognized at fair value on the date on which a derivative contract is entered into. Subsequent to initial recognition, derivatives are carried at fair value as financial assets when the fair value is positive and as financial liabilities when the fair value is negative.

Commodity contracts that are entered into and continue to be held for the purpose of the receipt or delivery of a non-financial item in accordance with the Company's expected purchase, sale or usage requirements are held at cost.

Any gains or losses arising from changes in the fair value of derivatives are taken directly into the Consolidated Statement of Comprehensive Income, except for the effective portion of derivatives assigned as cash flow hedges, which is recognized in other comprehensive income.

Cash flow hedges

At the inception of a hedge relationship, the Company formally designates and documents the hedge relationship to which the Company wishes to apply hedge accounting and the risk management objective and strategy for undertaking the hedge. The documentation includes identification of the hedging instrument, the hedged item or transaction, the nature of the risk being hedged and how the entity

cubrir y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de la cobertura para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de la partida cubierta, atribuibles al riesgo cubierto. Se espera que estas coberturas sean altamente efectivas para compensar las variaciones en los flujos de efectivo, de ahí que su efectividad se evalúe constantemente a lo largo de todos los períodos para los cuales han sido diseñadas.

Si una cobertura de flujos de efectivo cumple las condiciones de contabilidad de cobertura, se contabilizará como sigue:

La parte eficaz de la pérdida o ganancia del instrumento de cobertura se reconocerá directamente en el patrimonio en otros resultados integrales, mientras que cualquier parte ineficaz de las coberturas de flujos de efectivo relacionados con las actividades de operación y de financiamiento se reconocerá inmediatamente en los Estados Consolidados de Resultados Integrales.

Los montos que se reconocen como otros ingresos compresivos se transfieren a los Estados Consolidados de Resultados Integrales cuando la transacción cubierta afecta las utilidades, por ejemplo, cuando se contabilizan los ingresos financieros o los gastos financieros cubiertos, o cuando se concreta una venta prevista. Cuando el elemento cubierto es el costo de un activo no financiero o de un pasivo no financiero, los importes reconocidos en otros resultados integrales se transfieren a la valoración inicial de ese activo o pasivo no financiero.

Si ya no se espera que la transacción prevista o el compromiso en firme se concreten, la ganancia o la pérdida acumulada previamente reconocidas en el patrimonio se transfieren a los Estados Consolidados de Resultados Integrales. Si el instrumento de cobertura expira, o es suspendido, vendido o ejercido, sin ser reemplazado o renovado, o si su designación como cobertura se revoca, cualquier ganancia o pérdida acumulada reconocida previamente en otros

will assess the effectiveness of changes in the hedging instrument's fair value in offsetting the exposure to changes in the hedged item's cash flows attributable to the hedged risk. Such hedges are expected to be highly effective in achieving offsetting changes in cash flows and are assessed on an ongoing basis to determine that they actually have been highly effective throughout the financial reporting periods for which they were designated.

Cash flow hedges which meet the strict criteria for hedge accounting are accounted for as follows:

The effective portion of the gain or loss on the hedging instrument is recognized directly as other comprehensive income in the equity, while any ineffective portion of cash flow hedge related to operating and financing activities is recognized immediately in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

Amounts recognized as other comprehensive income are transferred to the Consolidated Statement of Comprehensive Income when the hedged transaction affects earnings, such as when the hedged financial income or financial expense is recognized or when a forecast sale occurs. Where the hedged item is the cost of a non-financial asset or non-financial liability, the amounts recognized as other comprehensive income are transferred to the initial carrying amount of the non-financial asset or liability.

If the forecast transaction or firm commitment is no longer expected to occur, the cumulative gain or loss previously recognized in equity is transferred to the Consolidated Statement of Comprehensive Income. If the hedging instrument expires or is sold, terminated or exercised without replacement or rollover, or if its designation as a hedge is revoked, any cumulative gain or loss previously recognized in other comprehensive

resultados integrales se mantiene en otros resultados integrales hasta que la transacción prevista o el compromiso en firme afecten los beneficios o las pérdidas.

La Compañía suscribe contratos de divisas para cubrirse de riesgos por diferencial cambiario en transacciones previstas o compromisos en firme; también suscribe contratos futuros de productos básicos, por la volatilidad de los precios de estos productos. Para más detalles, véase la nota 28.

Instrumentos derivados corrientes
e instrumentos derivados no corrientes

Los instrumentos derivados que no han sido designados como instrumentos de cobertura se clasifican como corrientes o no corrientes, o bien, pueden separarse en una porción corriente y otra no corriente, según lo determinen los hechos y las circunstancias (esto es, los flujos de efectivo que se esperan de su contratación).

En los casos en que la Compañía utilice un derivado como cobertura económica (y no aplique la contabilidad de coberturas) por un período mayor a 12 meses luego de la fecha a la que se presenta el reporte, el derivado se clasifica como no corriente (o se separa en partes corrientes y partes no corrientes), conforme a la clasificación del elemento subyacente.

Los derivados implícitos se separan del contrato principal y se contabilizan por separado, si y solo si, las características económicas y los riesgos económicos del derivado implícito no están estrechamente relacionados con el contrato principal, un instrumento independiente con las mismas condiciones del derivado implícito cumple los requisitos de la definición de instrumento derivado y si el instrumento combinado no se mide al valor razonable con efecto en otros resultados integrales.

Los instrumentos derivados que se designan como instrumentos de cobertura eficaz, se clasifican, siempre, con la clasificación de la partida subyacente cubierta. El instrumento derivado se separa en una porción corriente y otra no corriente, solo si se puede hacer una distribución confiable.

income remains in other comprehensive income until the forecast transaction or firm commitment affects profit or loss.

The Company uses forward currency contracts and cross currency swaps as hedges of its exposure to foreign currency risk in forecasted transactions and firm commitments, as well as forward commodity contracts for its exposure to volatility in the commodity prices. Refer to Note 28 for more details.

Current versus non-current
classification

Derivative instruments that are not designated as effective hedging instruments are classified as current or non-current or separated into a current and non-current portion based on an assessment of the facts and circumstances (i.e., the underlying contracted cash flows).

Where the Company will hold a derivative as an economic hedge (and does not apply hedge accounting) for a period beyond 12 months after the reporting date, the derivative is classified as non-current (or separated into current and non-current portions) consistent with the classification of the underlying item.

Embedded derivatives are separated from the host contract and accounted for separately if the economic characteristics and risks of the host contract and the embedded derivative are not closely related, a separate instrument with the same terms as the embedded derivative would meet the definition of a derivative, and the combined instrument is not measured at fair value through profit or loss.

Derivative instruments that are designated as, and are effective hedging instruments, are classified consistently with the classification of the underlying hedged item. The derivative instrument is separated into a current portion and a non-current portion only if a reliable allocation can be made.

(n) Repuestos no reparables y suministros

Los repuestos y accesorios relacionados con el equipo aéreo que no se puedan reparar se miden al valor más bajo entre el costo promedio y el valor neto realizable. El valor neto realizable es la estimación del coste base menos la provisión por obsolescencia.

(o) Deterioro de los activos no financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía comprueba, de acuerdo con la NIC 36, "Deterioro de Activos", si hay indicios de deterioro en un activo. Si hay indicios de deterioro, o si la prueba anual por deterioro así lo indica, la Compañía hace un estimado del importe recuperable del activo. El importe recuperable de un activo es el mayor entre el valor razonable de un activo o de una unidad generadora de efectivo ("UGE"), menos los costos de venta y su valor en uso, y se determina para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean altamente independientes de aquellas procedentes de otros activos o grupos de activos. Cuando el importe en libros de un activo o de una unidad generadora de efectivo exceda su valor recuperable, el activo se considera deteriorado y se registra a su importe recuperable.

Al calcular el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente usando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones actuales de mercado del valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo. Para determinar el valor razonable menos los costos de venta, se consideran las transacciones de mercado recientes, de estar disponibles. Si dichas transacciones no pueden identificarse, se utiliza un modelo de valoración apropiado. Estos cálculos se corroboran mediante el uso de múltiplos de valoración u otros indicadores de valor razonable disponibles.

Las pérdidas por deterioro de las operaciones continuadas, incluido el deterioro de los inventarios, se reconoce en el Estado Consolidado de Resultados Integrales en esas categorías de gastos que sean coherentes con la naturaleza del activo deteriorado, excepto por una propiedad revaluada previamente, en la que la revaluación se trasladó a otros resultados integrales. En este

(n) Expendable spare parts and supplies

Expendable spare parts relating to flight equipment are measured at the lower of average cost and net realizable value. Net realizable value is the estimated base stock cost reduced by the allowance for obsolescence.

(o) Impairment of non-financial assets

The Company assesses in accordance with IAS 36 "Impairment of Assets" at each reporting date whether there is an indication that an asset may be impaired. If any indication exists, or when annual impairment testing for an asset is required, the Company estimates the asset's recoverable amount. An asset's recoverable amount is the higher of an asset's or cash-generating unit's ("CGU") fair value less costs to sell and its value in use and is determined for an individual asset, unless the asset does not generate cash inflows that are largely independent of those from other assets or groups of assets. Where the carrying amount of an asset or CGU exceeds its recoverable amount, the asset is considered impaired and is written down to its recoverable amount.

In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset. In determining fair value less costs to sell, recent market transactions are taken into account, if available. If no such transactions can be identified, an appropriate valuation model is used. These calculations are corroborated by valuation multiples, or other available fair value indicators.

Impairment losses of continuing operations, including impairment on inventories, are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income in those expense categories consistent with the nature of the impaired asset, except for a property previously revalued where the revaluation was taken to other comprehensive income. In this case,

caso, el deterioro también se reconoce en otros resultados integrales hasta llegar a la cantidad de cualquier reevaluación anterior.

Los activos, a excepción del crédito mercantil, se evalúan en la fecha de presentación del informe para revisar si hay algún indicio de que las pérdidas por deterioro reconocidas previamente ya no existen o han disminuido. De haber tal indicio, la Compañía estima el monto recuperable del activo o de la unidad generadora de efectivo. Una pérdida por deterioro que se haya reconocido previamente se reversa sólo si ha habido un cambio en los supuestos utilizados para determinar el monto recuperable del activo desde el reconocimiento de la última pérdida por deterioro. La reversión se limita de manera que el valor en libros del activo no supere su valor recuperable, ni exceda el valor en libros que se determinaría, neto de la depreciación, de no haberse reconocido ninguna pérdida por deterioro para el activo en años anteriores. Tal reversión se reconoce en el estado de resultados a menos que el activo se registre a un monto revaluado, en cuyo caso la reversión se trata como un incremento de revaluación.

Los siguientes criterios también se aplican en la evaluación del deterioro de activos específicos:

El crédito mercantil se prueba por deterioro en forma anual al final del período y cuando las circunstancias indican que el valor en libros de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece puede estar deteriorado. El deterioro en el crédito mercantil se determina al evaluar el monto recuperable de cada unidad generadora de efectivo (o grupo de unidades generadoras de efectivo) al que se relaciona el crédito mercantil. En los casos en los que el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo sea menor que su valor en libros, se reconoce una pérdida por deterioro. Las pérdidas por deterioro relacionadas con el crédito mercantil no pueden reversarse en períodos futuros.

La Administración ha considerado el impacto de las variaciones superiores a lo previsto, en los supuestos pertinentes para evaluar el importe recuperable de las UGEs.

the impairment is also recognized in other comprehensive income up to the amount of any previous revaluation.

For assets excluding goodwill, an assessment is made at each reporting date as to whether there is any indication that previously recognized impairment losses may no longer exist or may have decreased. If such indication exists, the Company estimates the asset's or cash-generating unit's recoverable amount. A previously recognized impairment loss is reversed only if there has been a change in the assumptions used to determine the asset's recoverable amount since the last impairment loss was recognized. The reversal is limited so that the carrying amount of the asset does not exceed its recoverable amount, nor exceed the carrying amount that would have been determined, net of depreciation, had no impairment loss been recognized for the asset in prior years. Such reversal is recognized in the income statement unless the asset is carried at a revalued amount, in which case the reversal is treated as a revaluation increase.

The following criteria are also applied in assessing impairment of specific assets:

Goodwill is tested for impairment annually as of the year end and when circumstances indicate that the carrying value of the cash generating unit to which it pertains may be impaired. Impairment is determined for goodwill by assessing the recoverable amount of each cash-generating unit (or group of cash-generating units) to which the goodwill relates. Where the recoverable amount of the cash generating unit is less than their carrying amount, an impairment loss is recognized. Impairment losses relating to goodwill cannot be reversed in future periods.

Management has considered the impact of greater than forecasted variations in relevant assumptions in assessing the CGU's recoverable

Como resultado del análisis realizado, un cambio razonablemente posible en los supuestos fundamentales no causaría que el importe en libros de las UGEs exceda su importe recuperable.

(p) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y los equivalentes de efectivo en el Estado de Posición Financiera comprenden efectivo en caja y en bancos y depósitos a corto plazo con vencimientos de tres meses o menos, que estén sujetos a una tasa de riesgo de cambio de valor poco significativa.

Para propósitos del Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo consisten en efectivo y depósitos a corto plazo como se definió anteriormente, neto de sobregiros bancarios pendientes, de haber alguno.

(q) Depósitos de mantenimiento

Los depósitos de mantenimiento corresponden a depósitos pagados a arrendadores, los cuales se basan en ciclos, horas de vuelo o cantidades fijas mensuales según la naturaleza específica de cada reserva. Las tasas utilizadas para el cálculo y las cantidades mensuales se especifican en cada contrato. Ciertos depósitos de mantenimiento pagados a los arrendadores de los aviones se registran como "Depósitos y otros activos" en la medida en que se espera que tales montos se utilicen para financiar actividades de mantenimiento futuro. Los depósitos que probablemente no se utilicen para financiar las actividades de mantenimiento futuro se cargan a gastos cuando se incurren.

Los depósitos de mantenimiento se refieren a los pagos que hace la Compañía a las entidades de arrendamiento para utilizarse en el futuro en trabajos de mantenimiento de aviones y de motores. La Administración revisa periódicamente la recuperación de los depósitos de mantenimiento y considera que los valores reflejados en el Estado Consolidado de Posición Financiera son recuperables. Estos depósitos se utilizan para pagar el mantenimiento realizado y podrían reembolsarse a la Compañía después de la terminación de los contratos. Algunos de los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos existentes, en exceso a los costos

amount. As a result of the analysis performed a reasonably possible change in key assumptions would not cause the CGU's carrying amount to exceed its recoverable amount.

(p) Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents in the statement of financial position comprise cash at banks and on hand and short-term deposits with original maturity of three months or less, which are subject to an insignificant risk of change in value.

For the purpose of the Consolidated Statement Cash Flows, cash and cash equivalents consist of cash and short-term deposits as defined above, net of outstanding bank overdrafts, if any.

(q) Maintenance deposits

Maintenance deposits correspond to deposits paid to lessors based on cycles, flight hours, or fixed monthly amounts, depending on the specific nature of each provision. Rates used for the calculation and monthly amounts are specified in each lease agreement. Certain maintenance deposits paid to aircraft lessors are recorded within "Deposits and other assets" to the extent that such amounts are expected to be used to fund future maintenance activities. Deposits that are not probable of being used to fund future maintenance activities are expensed as incurred.

The maintenance deposits refer to payments made by the Company to leasing companies to be used in future aircraft and engine maintenance work. Management performs regular reviews of the recovery of maintenance deposits and believes that the values reflected in the Consolidated Statement of Financial Position are recoverable. These deposits are used to pay for maintenance performed, and might be reimbursed to the Company after termination of the contracts. Certain lease agreements establish that the existing deposits,

de mantenimiento, no son reembolsables. Tal exceso se produce cuando los montos usados en los servicios de mantenimiento futuros son inferiores a las cantidades depositadas. Cualquier monto en exceso que se espere que el arrendador retenga a la fecha de la terminación del contrato de arrendamiento, que no se considera sean materiales, se reconocen como gastos adicionales de arrendamiento de aeronaves. Los pagos relacionados con el mantenimiento que la Compañía no espera realizar se reconocen cuando se pagan como gasto adicional de arrendamiento. Algunos de los contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren depósitos de mantenimiento.

(r) Depósitos en garantía para aeronaves y motores

La Compañía debe pagar depósitos en garantía para ciertos contratos de arrendamiento de motores y aviones. Los depósitos reembolsables de aviones se registran al costo.

Los depósitos que tienen pagos fijos o que se pueden determinar y que no cotizan en un mercado activo se clasifican como "documentos y cuentas por cobrar". Tales activos se miden al costo amortizado con el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro. Los ingresos por intereses se reconocen al aplicar una tasa de interés efectiva.

Depósitos de garantía y garantía real de los contratos de arrendamiento

Los depósitos de garantía y garantía real están representados por las cantidades depositadas a los arrendadores, tal como se establece al inicio de los contratos de arrendamiento. Normalmente, los depósitos están denominados en dólares estadounidenses, no tienen intereses y son reembolsados a la Compañía al finalizar los contratos.

(s) Provisiones

Se reconoce una provisión si, como resultado de un evento pasado, la Compañía tiene una obligación legal presente o contractual que pueda estimarse de manera confiable, y existe una mayor probabilidad de que se requiera desembolsar un flujo económico para cancelar tal obligación según la NIC 37 "Provisiones, activos contingentes y pasivos contingentes".

in excess of maintenance costs are not refundable. Such excess occurs when the amounts used in future maintenance services are lower than the amounts deposited. Any excess amounts expected to be retained by the lessor upon the lease contract termination date, which are not considered material, are recognized as additional aircraft lease expense. Payments related to maintenance that the Company does not expect to perform are recognized when paid as additional rental expense. Some of the aircraft lease agreements do not require maintenance deposits.

(r) Security deposits for aircraft and engines

The Company must pay security deposits for certain aircraft and engine lease agreements. Reimbursable aircraft deposits are stated at cost.

Deposits that have fixed or determinable payments that are not quoted in an active market are classified as 'loans and receivables'. Such assets are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment. Interest income is recognized by applying the effective interest rate.

Deposits for guarantee and collateral for lease agreements

Deposits for guarantee and collateral are represented by amounts deposited with lessors, as required at the inception of the lease agreements. The deposits are typically denominated in U.S. Dollars, do not bear interest and are reimbursable to the Company upon termination of the agreements.

(s) Provisions

A provision is recognized if, as a result of a past event, the Company has a present legal or constructive obligation that can be estimated reliably, and it is more likely than not that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation in accordance with IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets".

La Compañía establece provisiones para todas las demandas legales relacionadas con juicios para las que existe alta probabilidad de que se requiera un desembolso de fondos para pagar dichas obligaciones y se pueda hacer una estimación razonable. Al evaluar la probabilidad de pérdida se debe considerar la evidencia disponible, la jerarquía de las leyes, la jurisprudencia disponible, el fallo judicial más reciente y su relevancia en el sistema jurídico, así como la evaluación de un asesor legal.

Si el efecto del valor del dinero en el tiempo es material, las provisiones se descuentan utilizando una tasa actual antes de impuestos que refleje, donde se estime conveniente, los riesgos específicos del pasivo. En los casos en que se utiliza el descuento, el aumento en la provisión debido al paso del tiempo se reconoce como un costo financiero.

Para ciertos arrendamientos operativos, la Compañía tiene la obligación contractual de devolver las aeronaves según condiciones predefinidas. La Compañía acumula los costos por condiciones de retorno relacionados con aeronaves bajo arrendamiento operativo en el momento en que el activo no cumple con los criterios de condición de retorno y a lo largo del plazo del contrato de arrendamiento. Los costos por condiciones de retorno se basan en el valor presente neto de los costos promedio estimados de devolver las aeronaves y se reconocen en el Estado Consolidado de Resultados Integrales bajo "Mantenimiento y reparaciones". Estos costos se revisan anualmente y se ajustan según corresponda.

(t) Beneficios de empleados

La Compañía tiene planes definidos de pensiones, los cuales requieren aportes a fondos administrados por separado. La Compañía también ha acordado proporcionar ciertos beneficios adicionales posteriores al empleo para los empleados senior en Colombia. Estos beneficios no cuentan con un fondo. El costo de proporcionar beneficios bajo los planes definidos se determina por separado para cada plan utilizando el método basado en las unidades de crédito proyectadas. Las pérdidas y ganancias actuariales para los planes definidos de pensiones se reconocen en su totalidad bajo otros resultados integrales en el período en que ocurren.

Provisions are set up for all legal claims related to lawsuits for which it is probable that an outflow of funds will be required to settle the legal claims obligation and a reasonable estimate can be made. The assessment of probability of loss includes assessing the available evidence, the hierarchy of laws, available case law, the most recent court decision and their relevance in the legal system, as well as the assessment of legal counsel.

If the effect of the time value of money is material, provisions are discounted using a current pre-tax rate that reflects, where appropriate, the risks specific to the liability. Where discounting is used, the increase in the provision due to the passage of time is recognized as a financial cost.

For certain operating leases, the Company is contractually obligated to return aircraft in a defined condition. The Company accrues for restitution costs related to aircraft held under operating leases at the time the asset does not meet the return conditions criteria and throughout the remaining duration of the lease. Restitution costs are based on the net present value of the estimated average costs of returning the aircraft and are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income in "Maintenance and repairs." These costs are reviewed annually and adjusted as appropriate.

(t) Employee benefits

The Company sponsors defined benefit pension plans, which require contributions to be made to separately administered funds. The Company has also agreed to provide certain additional post-employment benefits to senior employees in Colombia. These benefits are unfunded. The cost of providing benefits under the defined benefit plans is determined separately for each plan using the projected unit credit cost method. Actuarial gains and losses for defined benefit plans are recognized in full in the period in which they occur in other comprehensive income.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (utilizando una tasa de descuento basada en bonos del Gobierno Colombiano) menos el valor razonable de los activos del plan de donde provienen las obligaciones que se deben cancelar. Los activos del plan son activos que se mantienen con el Instituto de Seguros Sociales y fondos privados de pensiones. Los activos del plan no están disponibles para los acreedores de la Compañía, ni pueden pagarse directamente a la Compañía. El valor razonable se basa en información sobre los precios del mercado y, en el caso de los valores cotizados, en el precio de oferta publicado. El valor de cualquier activo por beneficios definidos que haya sido reconocido está restringido y el valor presente de cualquier beneficio económico disponible en forma de reembolsos del plan o reducciones en las contribuciones futuras al plan.

Bajo la NIC 19 (emitida en Junio del 2011 y enmendada en Noviembre del 2013), la Compañía determina el gasto (ingreso) por intereses neto sobre el pasivo (activo) por beneficios definidos neto para el período al aplicarle la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al principio del período anual al pasivo (activo) por beneficios definidos neto al principio del período anual. La Compañía toma en cuenta cualquier cambio en el pasivo (activo) por beneficios definidos neto durante el período como resultado de las contribuciones y los pagos de beneficios. El interés neto en el pasivo (activo) por beneficios definidos neto incluye:

- Los ingresos por intereses sobre los activos del plan.
- El costo por intereses sobre las obligaciones por beneficios definidos y
- Intereses sobre el efecto del límite superior del activo

Además, la Compañía les ofrece los siguientes beneficios a empleados:

(i) Planes de contribuciones definidas
Las obligaciones relacionadas con las contribuciones a los planes de pensiones con contribuciones definidas se registran como gastos en el Estado Consolidado de Resultados Integrales a su vencimiento.

The defined benefit asset or liability comprises the present value of the defined benefit obligation (using a discount rate based on Colombian Government bonds), and less the fair value of plan assets out of which the obligations are to be settled. Plan assets are held by the Social Security Institute and private pension funds are not available to the creditors of the Company, nor can they be paid directly to the Company. Fair value is based on market price information and in the case of quoted securities on the published bid price. The value of any defined benefit asset recognized is restricted and the present value of any economic benefits available in the form of refunds from the plan or reductions in the future contributions to the plan.

Under IAS 19 (issued in June 2011 and amended in November 2013), the Company determines the net interest expense (income) on the net defined benefit liability (asset) for the period by applying the discount rate used to measure the defined benefit obligation at the beginning of the annual period to the net defined benefit liability (asset) at the beginning of the annual period. It takes into account any changes in the net defined benefit liability (asset) during the period as a result of contributions and benefit payments. The net interest on the net defined benefit liability (asset) comprises:

- *interest income on plan assets.*
- *interest cost on the defined benefit obligation; and*
- *interest on the effect of the asset ceiling*

Additionally the Company offers the following employee benefits:

*(i) Defined contribution plans
Obligations for contributions to defined contribution pension plans are recognized as an expense in the Consolidated Statement of Comprehensive Income when they are due.*

(ii) Beneficios al momento de la terminación laboral

Los beneficios al momento de la terminación laboral se reconocen como gastos en la fecha que ocurra primero entre, el momento en que la entidad ya no puede retirar la oferta de los beneficios al momento de la terminación, o cuando la entidad reconoce cualquier costo de reestructuración relacionado.

(u) Pagos basados en acciones

Desde marzo de 2012, la Compañía ha mantenido un plan de pagos con base en acciones (el "Plan Accionario"), en el que los beneficiarios elegibles reciben pagos en efectivo si se cumplen con ciertas condiciones dentro y fuera del mercado. La Compañía registra el Plan Accionario como un pago basado en acciones en efectivo de acuerdo con las disposiciones de la NIIF 2 "Pagos basados en acciones", por medio del cual la Compañía acumula un pasivo al final de cada período de reporte con base en el valor razonable estimado de los premios que se espera redimir, como se determina en el modelo de precios Turnbull-Wakeman.

(v) Gastos pagados por anticipado

(i) Comisiones pagadas por anticipado
Las comisiones que se pagan por los tickets vendidos se registran como gastos pagados por anticipado y se cargan a resultados cuando se utilizan los tickets.

(i) Alquiler pagado por anticipado
El alquiler pagado por anticipado por los aviones corresponde a montos contractuales pagados por anticipado que se aplicarán a pagos futuros del arrendamiento en un plazo menor a un año.

(w) Ingresos y gastos por intereses

Los ingresos por intereses se componen de los ingresos por intereses en fondos invertidos (incluidos los activos financieros disponibles para la venta), cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en el Estado Consolidado de Resultados Integrales y ganancias en los instrumentos de cobertura de tasa de interés que se reconocen en el Estado Consolidado de Resultados Integrales.

(ii) Termination benefits

Termination benefits are recognized as an expense at the earlier of when the entity can no longer withdraw the offer of the termination benefit and when the entity recognizes any related restructuring costs.

(u) Share based payments

Since March 2012, the Company has operated a share based payments plan (the "Share Plan") whereby eligible participants receive cash payments if certain market and non-market vesting conditions are met. The Company accounts for the Share Plan as a cash-settled share based payment in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based payments", whereby the Company accrues a liability at the end of each reporting period based on the estimated fair value of the awards expected to be redeemed, as determined using the Turnbull-Wakeman pricing model.

(v) Prepaid expenses

(i) Prepaid commissions
Commissions paid for tickets sold are recorded as prepaid expenses and expensed when the tickets are used.

(ii) Prepaid rent
Prepaid rent for aircraft corresponds to prepaid contractual amounts that will be applied to future lease payments over a term of less than one year.

(w) Interest income and interest expense

Interest income comprises interest income on funds invested (including available-for-sale financial assets), changes in the fair value of financial assets at fair value through the Consolidated Statement of Comprehensive Income and gains on interest rate hedging instruments that are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive

Los ingresos por intereses se reconocen como devengados en el Estado Consolidado de Resultados Integrales bajo el método de interés efectivo.

Los gastos por intereses comprenden los gastos por intereses sobre préstamos, el descuento en las provisiones, cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en el Estado Consolidado de Resultados Integrales y pérdidas en los instrumentos de cobertura de tasa de interés que se reconocen en el Estado Consolidado de Resultados Integrales. Los costos por préstamos que no se atribuyen directamente a la adquisición, construcción o producción de un activo se reconocen en el Estado Consolidado de Resultados Integrales mediante el método del interés efectivo.

(4) Normas e interpretaciones nuevas y modificadas

La Compañía ha aplicado por primera vez ciertas normas y enmiendas, que son efectivas para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2014. La naturaleza y el efecto de cada nueva norma o enmienda se describen a continuación:

Entidades de Inversión (Enmiendas a la NIIF 10, NIIF 12 y NIC 27)

Estas enmiendas establecen una excepción al requisito de consolidación para las entidades que cumplen con la definición de entidad de inversión, según lo dispuesto en la NIIF 10 - Estados Financieros Consolidados y deben ser aplicadas retrospectivamente, sujetos a cierto plazo de transición. La excepción a la consolidación requiere que las entidades de inversión contabilicen las subsidiarias al valor razonable con cambios en resultados. Estas enmiendas no tienen impacto para la Compañía, ya que ninguna de las entidades en la Compañía califica como una entidad de inversión, según lo dispuesto en la NIIF 10.

Compensación de Activos Financieros y Pasivos Financieros – Enmiendas a la NIC 32

Estas enmiendas aclaran el significado de “actualmente tiene un derecho legal de compensación” y los criterios para que los mecanismos de liquidación brutos que no son

Income. Interest income is recognized as accrued in the Consolidated Statement of Comprehensive Income, using the effective interest rate method.

Interest expense comprises interest expense on borrowings, unwinding of the discount on provisions, changes in the fair value of financial assets at fair value through the Consolidated Statement of Comprehensive Income, and losses on interest rate hedging instruments that are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income. Borrowing costs that are not directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset are recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income using the effective interest method.

(4) New and amended standards and interpretations

The Company applied for the first time certain standards and amendments, which are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2014. The nature and the impact of each new standard or amendment is described below:

Investment Entities (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 27)

These amendments provide an exception to the consolidation requirement for entities that meet the definition of an investment entity under IFRS 10 Consolidated Financial Statements and must be applied retrospectively, subject to certain transition relief. The exception to consolidation requires investment entities to account for subsidiaries at fair value through profit or loss. These amendments have no impact to the Company, since none of the entities in the Company qualifies to be an investment entity under IFRS 10.

Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities – Amendments to IAS 32

These amendments clarify the meaning of ‘currently has a legally enforceable right to set-off’ and the criteria for non-simultaneous settlement mechanisms of clearing houses

simultáneos califiquen para la compensación. Estas enmiendas no tienen impacto para la Compañía.

Renovación de Derivados y Continuación de la Contabilidad de Cobertura – Enmiendas a la NIC 39

Estas enmiendas permiten que no se suspenda la contabilidad de cobertura cuando la renovación de un derivado designado como instrumento de cobertura cumple con ciertos criterios. Estas enmiendas no tienen impacto para la Compañía, ya que la Compañía no ha renovado sus derivados durante el ejercicio actual o en los anteriores.

CINIIF 21 Gravámenes

CINIIF 21 es aplicable a todos los gravámenes impuestos por los gobiernos según la legislación, con excepción de las salidas de recursos que están dentro del alcance de otras normas (por ejemplo, la NIC 12 Impuesto a las Ganancias) y multas u otras sanciones que se imponen por infracciones de la legislación.

La interpretación aclara que una entidad reconoce un pasivo por un gravamen no antes de que la actividad que ocasiona el pago ocurra como se identifica en la legislación pertinente. También aclara que un pasivo impuesto se reconoce de forma progresiva si ocurre el suceso que da origen a la obligación a lo largo de un período de tiempo, de conformidad con la legislación pertinente. Para un gravamen que se genera al alcanzar un umbral mínimo, no se reconoce el pasivo antes de que se alcance el umbral mínimo especificado. Esta interpretación no ha tenido impacto en la Compañía, ya que se han aplicado los principios de reconocimiento según la NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes, de acuerdo con los requerimientos de la CINIIF 21 en años anteriores.

Mejoras anuales Ciclo 2010–2012

En las mejoras anuales a las NIIF para el ciclo 2010–2012, el IASB emitió siete enmiendas a seis normas, que incluye una enmienda a la NIIF 13 Medición del Valor Razonable. La modificación a la NIIF 13 es efectiva inmediatamente, para los períodos que comiencen el 1 de enero de 2014, y aclara en la Base de Conclusiones que las cuentas por cobrar y por pagar a corto plazo sin tasas de interés declaradas se pueden medir en los importes de la factura sin descuento,

to qualify for offsetting. These amendments have no impact on the Company.

Novation of Derivatives and Continuation of Hedge Accounting – Amendments to IAS 39

These amendments provide relief from discontinuing hedge accounting when novation of a derivative designated as a hedging instrument meets certain criteria. These amendments have no impact to the Company as the Company has not novated its derivatives during the current or prior periods.

IFRIC 21 Levies

IFRIC 21 is applicable to all levies imposed by governments under legislation, other than outflows that are within the scope of other standards (e.g., IAS 12 Income Taxes) and fines or other penalties for breaches of legislation.

The interpretation clarifies that an entity recognizes a liability for a levy no earlier than when the activity that triggers payment, as identified by the relevant legislation, occurs. It also clarifies that a levy liability is accrued progressively only if the activity that triggers payment occurs over a period of time, in accordance with the relevant legislation. For a levy that is triggered upon reaching a minimum threshold, no liability is recognized before the specified minimum threshold is reached. This interpretation had no impact on the Company as it has applied recognition principles under IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets consistent with the requirements of IFRIC 21 in prior years. Annual Improvements 2010–2012 Cycle

In the 2010–2012

Annual improvements cycle, the IASB issued seven amendments to six standards, which included an amendment to IFRS 13 Fair Value Measurement. The amendment to IFRS 13 is effective immediately and, thus, for periods beginning at January 1, 2014, and it clarifies in the Basis for Conclusions that short-term receivables and payables with no stated interest rates can be measured at invoice amounts when

cuando el efecto del descuento no es material. Esta modificación a la NIIF 13 no tiene impacto en la Compañía.

Mejoras anuales Ciclo 2011–2013

En las mejoras anuales a las NIIF para el ciclo 2011–2013, el IASB emitió cuatro enmiendas a cuatro normas, que incluye una enmienda a la NIIF 1 Adopción por Primera Vez de las Normas Internacionales de Información Financiera. La modificación a la NIIF 1 es efectiva inmediatamente, para los períodos que comiencen el 1 de enero de 2014, y aclara en la Base de Conclusiones que una entidad puede optar entre aplicar una norma actual o una nueva que todavía no sea obligatoria, consistentemente a lo largo de todos los periodos presentados en sus primeros estados financieros conforme a las NIIF. Esta modificación a la NIIF 1 no tiene impacto en la Compañía, ya que la Compañía prepara información con NIIF existentes.

Normas emitidas aún no efectivas

NIIF 9 Instrumentos Financieros

En julio de 2014, el IASB emitió la versión final de la NIIF 9 Instrumentos Financieros. El IASB ha publicado anteriormente versiones de la NIIF 9 que introdujeron nuevos requisitos de medición y clasificación (en 2009 y 2010) y un nuevo modelo de contabilidad de coberturas (en 2013). La publicación de julio de 2014 representa la versión final de la norma, y sustituye las versiones anteriores de la NIIF 9 y completa el proyecto del IASB para reemplazar la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y medición. La NIIF 9 es efectiva para períodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero del 2018, con aplicación anticipada permitida. Se requiere la aplicación retrospectiva, pero la información comparativa no es obligatoria. La aplicación temprana de las versiones anteriores de la NIIF 9 (2009, 2010 y 2013) se permite si la fecha inicial de aplicación es antes del 1 de febrero del 2015. La Compañía se encuentra analizando el impacto de la NIIF 9 y se plantea adoptar la nueva norma en la fecha efectiva requerida.

NIIF 14 Cuentas Regulatorias Diferidas

La NIIF 14 permite que quienes adoptan por primera vez los NIIF, y son elegibles, continúen sus anteriores políticas de contabilidad PCGA relacionadas con las tarifas reguladas, tanto en

the effect of discounting is immaterial. This amendment to IFRS 13 has no impact on the Company.

Annual Improvements 2011–2013 Cycle

In the 2011–2013 annual improvements cycle, the IASB issued four amendments to four standards, which included an amendment to IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards. The amendment to IFRS 1 is effective immediately and, thus, for periods beginning at January 1, 2014, and clarifies in the Basis for Conclusions that an entity may choose to apply either a current standard or a new standard that is not yet mandatory, but permits early application, provided either standard is applied consistently throughout the periods presented in the entity's first IFRS financial statements. This amendment to IFRS 1 has no impact on the Company, since the Company is an existing IFRS preparer.

Standards issued but not yet effective

IFRS 9 Financial Instruments

In July 2014, the IASB issued the final version of IFRS 9 Financial Instruments. The IASB has previously published versions of IFRS 9 that introduced new classification and measurement requirements (in 2009 and 2010) and a new hedge accounting model (in 2013). The July 2014 publication represents the final version of the Standard, replaces earlier versions of IFRS 9 and completes the IASB's project to replace IAS 39 Financial Instruments: Recognition and measurement. IFRS 9 is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018, with early application permitted. Retrospective application is required, but comparative information is not compulsory. Early application of previous versions of IFRS 9 (2009, 2010 and 2013) is permitted if the date of initial application is before February 1, 2015. The Company is currently assessing the impact of IFRS 9 and plans to adopt the new standard on the required effective date.

IFRS 14 Regulatory Deferral

IFRS 14 allows an IFRS first-time adopter, whose activities are subject to rate-regulation, to continue to account, with some limited changes, in accordance with its previous GAAP,

la adopción inicial como para estados financieros posteriores. La NIIF 14 es efectiva para períodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero del 2016. Dado que la Compañía prepara información con NIIF existentes, esta norma no tiene impacto en los estados financieros de la Compañía.

NIIF 15 Ingresos procedentes de Contratos con Clientes

La NIIF 15 especifica cómo reconocer los ingresos, requerido para proporcionar a los usuarios de los estados financieros divulgaciones pertinentes más informativas. La norma proporciona un único modelo de cinco pasos a ser aplicado a los ingresos procedentes de los contratos con los clientes. Bajo la NIIF 15 la entidad reconocerá los ingresos de actividades ordinarias para representar la transferencia de los bienes o servicios comprometidos con los clientes por un importe que refleje la contraprestación a que la entidad espera tener derecho, a cambio de dichos bienes o servicios. Los principios de la NIIF 15 proporcionan un enfoque más estructurado para la medición y el reconocimiento de ingresos. La nueva norma de ingresos es aplicable a todas las entidades y reemplazará todos los requisitos actuales de reconocimiento de ingresos bajo NIIF. La norma fue emitida en Mayo de 2014. Ya sea una aplicación retroactiva completa o modificada, se requiere para períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero 2017 con la adopción anticipada permitida. La Compañía se encuentra analizando el impacto de la NIIF 15 y planea adoptar la nueva norma en la fecha efectiva requerida.

Enmiendas a la NIIF 11 Acuerdos conjuntos: Contabilización de Adquisiciones de Participaciones

Las modificaciones de la NIIF 11 requieren que un operador conjunto contabilice la adquisición de una participación en una operación conjunta, en donde actividad de la operación conjunta constituya un negocio, aplicando los principios pertinentes de la NIIF 3 para la contabilidad de las combinaciones de negocios. Las modificaciones también aclaran que una adquisición preexistente en una operación conjunta no se vuelve a medir en la adquisición de una participación adicional en la misma operación conjunta, en tanto el control conjunto se mantenga. Además, una exclusión de alcance ha sido añadida a la NIIF 11 para especificar que las modificaciones no se aplican cuando las partes que comparten el control conjunto, incluyendo la

for regulatory deferral account balances both on initial adoption of IFRS and in subsequent financial statement. IFRS 14 is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016. Since the Company is an existing IFRS preparer, this standard would have no impact on Company financials statements.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers

IFRS 15 specifies how to recognize revenue, requiring to provide users of financial statements with more informative, relevant disclosures. The standard provides a single, principles based, five step model to be applied to revenue arising from contracts with customers. Under IFRS 15 revenue is recognized at an amount that reflects the consideration to which an entity expects to be entitled in exchange for transferring goods or services to a customer. The principles in IFRS 15 provide a more structured approach to measuring and recognizing revenue. The new revenue standard is applicable to all entities and will supersede all current revenue recognition requirements under IFRS. The standard was issued in May 2014. Either a full or modified retrospective application is required for annual periods beginning on or after January 1, 2017 with early adoption permitted. The Company is currently assessing the impact of IFRS 15 and plans to adopt the new standard on the required effective date.

Amendments to IFRS 11 Joint Arrangements: Accounting for Acquisitions of Interests

The amendments to IFRS 11 require that a joint operator accounting for the acquisition of an interest in a joint operation, in which the activity of the joint operation constitutes a business must apply the relevant IFRS 3 principles for business combinations accounting. The amendments also clarify that a previously held interest in a joint operation is not remeasured on the acquisition of an additional interest in the same joint operation while joint control is retained. In addition, a scope exclusion has been added to IFRS 11 to specify that the amendments do not apply when the parties sharing joint control, including the

entidad que informa, estén bajo control común de la misma controladora principal. Las modificaciones se aplican tanto a la adquisición de la participación inicial en una operación conjunta y la adquisición de cualquier participación adicional en la misma operación conjunta y son prospectivamente efectivas para periodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero del 2016, permitiéndose la adopción temprana. No se espera que estas enmiendas tengan un impacto en los estados financieros de la Compañía.

**Modificaciones a la NIC 16 y NIC 38:
Aclaración de los Métodos Aceptables de
Depreciación y Amortización**

Las enmiendas aclaran el principio de la NIC 16 y la NIC 38 que los ingresos refleja un patrón de los beneficios económicos que se generan a partir de operar un negocio (de la que el activo es parte) en lugar de los beneficios económicos que se consumen a través del uso del activo. Como resultado, un método basado en los ingresos no se puede utilizar para depreciar la propiedad, planta y equipo y sólo puede utilizarse en circunstancias muy limitadas para amortizar los activos intangibles. El 12 de Mayo de 2014, el IASB publicó las últimas modificaciones a la NIC 16 y la NIC 38. Las modificaciones son efectivas prospectivamente a los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero del 2016, permitiéndose la adopción temprana. No se espera que estas enmiendas tengan un impacto para la Compañía ya que la Compañía no ha utilizado un método basado en los ingresos para depreciar sus activos no corrientes.

**Modificaciones a la NIC 16 y la NIC 41
Agricultura: Plantas Productoras**

Las modificaciones cambian los requisitos contables para los activos biológicos que cumplen con la definición de las plantas productoras. Las enmiendas son retrospectivamente efectivas para periodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero del 2016, con adopción anticipada permitida. No se espera que estas modificaciones tengan un impacto para la Compañía dado que la Compañía no tiene ninguna planta productora.

**Modificaciones a la NIC 27: Método de
la Participación en los Estados Financieros
Individuales**

Las enmiendas reinstauran el método de la participación como una opción de contabilidad para

reporting entity, are under common control of the same ultimate controlling party. The amendments apply to both the acquisition of the initial interest in a joint operation and the acquisition of any additional interests in the same joint operation and are prospectively effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with early adoption permitted. These amendments are not expected to have any impact on Company financial statements.

**Amendments to IAS 16 and IAS 38:
Clarification of Acceptable Methods of
Depreciation and Amortization**

The amendments clarify the principle in IAS 16 and IAS 38 that revenue reflects a pattern of economic benefits that are generated from operating a business (of which the asset is part) rather than the economic benefits that are consumed through use of the asset. As a result, a revenue-based method cannot be used to depreciate property, plant and equipment and may only be used in very limited circumstances to amortize intangible assets. On May 12, 2014, the IASB published the final amendments to IAS 16 and IAS 38. The amendments are effective prospectively for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with early adoption permitted. These amendments are not expected to have any impact to the Company given that the Company has not used a revenue-based method to depreciate its non-current assets.

**Amendments to IAS 16 and IAS 41
Agriculture: Bearer Plants**

The amendments change the accounting requirements for biological assets that meet the definition of bearer plants. The amendments are retrospectively effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with early adoption permitted. These amendments are not expected to have any impact to the Company as the Company does not have any bearer plants.

**Amendments to IAS 27: Equity
Method in Separate Financial
Statements**

The amendments reinstate the equity method as an accounting option for

las inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas en los estados financieros separados de una entidad. Las entidades que ya aplican las NIIF y eligen cambiar el método de participación en sus estados financieros individuales tendrán que aplicar ese cambio de forma retrospectiva. Para adoptantes por primera vez de las NIIF que eligen utilizar el método de la participación en sus estados financieros separados, serán obligados a aplicar este método a partir de la fecha de transición a las NIIF. Las modificaciones son efectivas para períodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero del 2016, permitiéndose la adopción temprana. Estas modificaciones no tendrán ningún impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a la NIC 28 y NIIF 10: Venta o aportación de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto

Las modificaciones abordan el conflicto entre las NIIF 10 y la NIC 28 en el tratamiento de la pérdida de control de una subsidiaria que se vende o aporta a una asociada o negocio conjunto. Las enmiendas aclaran que la ganancia o pérdida derivada de la venta o la aportación de los activos que constituyen un negocio, tal como se define en la NIIF 3 Combinaciones de negocios, entre un inversor y su asociada o negocio conjunto, es reconocida en su totalidad. Sin embargo, cualquier ganancia o pérdida resultante de la enajenación o aportación de los activos que no constituyen un negocio, se reconocen sólo en la medida de los intereses de los inversores no relacionados en la asociada o negocio conjunto. Estas enmiendas son efectivas para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2016, permitiéndose la adopción temprana. Estas modificaciones se aplicarán de forma prospectiva en la contabilización de la pérdida de control en cualquier subsidiaria, asociada o negocio conjunto de la Compañía.

Modificaciones a la NIC 1: Iniciativa de las Revelaciones

Las modificaciones clarifican los requerimientos de materialidad. Además, las enmiendas introducen una aclaración de que los rubros a presentar en el estado de posición financiera y el estado de ganancias y pérdidas y otro resultado integral pueden agregarse o disgregarse como una guía adicional relevante

investments in subsidiaries, joint ventures and associates in an entity's separate financial statements. Entities already applying IFRS and electing to change to the equity method in its separate financial statements will have to apply that change retrospectively. First-time IFRS adopters electing to use the equity method in its separate financial statements will be required to apply this method from the date of transition to IFRS. The amendments are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with early adoption permitted. These amendments will not have any impact on the Company's consolidated financial statements.

Amendments to IAS 28 and IFRS 10: Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture

The amendments address the conflict between IFRS 10 and IAS 28 in dealing with the loss of control of a subsidiary that is sold or contributed to an associate or joint venture. The amendments clarify that the gain or loss resulting from the sale or contribution of assets that constitute a business, as defined in IFRS 3 Business Combinations, between an investor and its associate or joint venture, is recognized in full. Any gain or loss resulting from the sale or contribution of assets that do not constitute a business, however, is recognized only to the extent of unrelated investors' interests in the associate or joint venture. These amendments are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with early application permitted. These amendments will be applied prospectively in accounting the loss of control in any subsidiary, associate or joint venture of the Company.

Amendments to IAS 1: Disclosures initiative

The amendments clarify materiality requirements. In addition, the amendments introduce a clarification that the list of line items to be presented in the statement of financial position and statement of profit and loss and other comprehensive income can be disaggregated and aggregated as relevant

sobre los subtotales en esos estados y aclara que la participación en el OCI de entidades asociados y negocios conjuntos deben ser presentados en su conjunto como una sola partida basado en si es o no posteriormente reclasificada a ganancia o pérdida. Por último, las enmiendas añaden ejemplos adicionales de posibles formas de ordenar las notas para aclarar que el entendimiento y la comparabilidad deben ser considerados al determinar el orden de las notas. Estas modificaciones son efectivas para períodos anuales que comienzan a partir del 1 de enero de 2016, permitiéndose la aplicación temprana. La aplicación de las enmiendas no debe revelarse. La Compañía se encuentra analizando el impacto de la NIC 1 y los planes para adoptar las nuevas normas en la fecha efectiva requerida.

Revelaciones sobre el importe recuperable de los activos no financieros – Enmiendas a la NIC 36

Estas enmiendas eliminan las consecuencias no deseadas de la NIIF 13 Medición del Valor Razonable en la información requerida en la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos. Además, estas enmiendas requieren la revelación de los valores recuperables de los activos o unidades generadoras de efectivo (UGEs) para los que una pérdida por deterioro ha sido reconocida o reversada en el período. La Compañía no ha reconocido o revertido la pérdida por deterioro al 31 de diciembre del 2014. En consecuencia, estas modificaciones serán consideradas para futuras revelaciones, pero no tienen impacto en la posición financiera o resultados de las operaciones de la Compañía.

Enmiendas a la NIC 19 Planes de beneficios definidos: Retribuciones a los empleados

La NIC 19 requiere que una entidad considere las retribuciones a los empleados o terceros en la contabilización de los planes de beneficios definidos. Cuando las retribuciones están vinculadas al servicio, deben ser atribuidas a los períodos de servicio como un beneficio negativo. Estas enmiendas aclaran que, si el monto de las retribuciones es independiente del número de años de servicio, una entidad puede reconocer esas retribuciones como una reducción en el costo del servicio en el período en el cual se presta el servicio, en lugar de asignar las retribuciones a los períodos de servicio. Esta

and additional guidance on subtotals in these statements and clarify that an entity's share of OCI of equity-accounted associates and joint ventures should be presented in aggregate as single line items based on whether or not it will subsequently be reclassified to profit or loss. Finally, the amendments add additional examples of possible ways of ordering the notes to clarify that understandability and comparability should be considered when determining the order of the notes. These amendments are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016, with earlier application permitted. Application of the amendments need not be disclosed. The Company is currently assessing the impact of IAS 1 and plans to adopt the new standards on the required effective date.

Recoverable Amount Disclosures for Non-Financial Assets – Amendments to IAS 36

These amendments remove the unintended consequences of IFRS 13 Fair Value Measurement on the disclosures required under IAS 36 Impairment of Assets. In addition, these amendments require disclosure of the recoverable amounts for the assets or cash-generating units (CGUs) for which an impairment loss has been recognized or reversed during the period. The Company has not recognized or reversed impairment loss as of December 31, 2014. Accordingly, these amendments will be considered for future disclosures but have no impact on the Company's financial position or results of operations.

Amendments to IAS 19 Defined Benefit Plans: Employee Contributions

IAS 19 requires an entity to consider contributions from employees or third parties when accounting for defined benefit plans. Where the contributions are linked to service, they should be attributed to periods of service as a negative benefit. These amendments clarify that, if the amount of the contributions is independent of the number of years of service, an entity is permitted to recognize such contributions as a reduction in the service cost in the period in which the service is rendered, instead of allocating the contributions to the periods of service. This amendment is effective for

enmienda es efectiva para períodos anuales que comienzan a partir del 1 de julio del 2014. Esta enmienda no es relevante para la Compañía, ya que ninguna de las entidades de la Compañía ha definido planes de beneficios con aportes de los empleados o de terceros.

Mejoras anuales Ciclo 2012–2014

Modificaciones a la NIC 19: Tasa de descuento, emisión en un mercado regional

En las mejoras anuales a las NIIF para el ciclo 2012–2014, el IASB emitió cuatro enmiendas a cuatro normas, que incluye una enmienda a la NIIF 19 Beneficios a Empleados. Esta mejora anual aclara que los bonos corporativos de alta calidad utilizados en la estimación de la tasa de descuento para los beneficios post-empleo deben estar denominados en la misma moneda que los beneficios a pagar, por lo tanto, la profundidad del mercado de bonos corporativos de alta calidad debe evaluarse a nivel de la moneda. Cuando no hay un mercado amplio de bonos corporativos de alta calidad en esa moneda, se deben utilizar las tasas de los bonos del gobierno. La mejora anual es efectiva para el periodo anual que comienza a partir del 1 de enero de 2016 y debe ser aplicado de forma prospectiva. La Compañía se encuentra analizando el impacto de la enmienda y planea adoptar la nueva norma en la fecha efectiva requerida.

Modificaciones a la NIIF 7: Contrato de servicios

Las mejoras anuales a la NIIF 7 brindan una guía adicional para aclarar si un contrato de servicios implica la continuación en un activo transferido con el propósito de determinar las revelaciones requeridas. La modificación aclara que los requisitos de revelación de compensación no se aplican a los estados financieros interinos condensados, a menos que tales revelaciones proporcionen una importante actualización de la información reportada en el informe anual más reciente. La mejora anual es retrospectivamente efectiva para el periodo anual que comienza a partir del 1 de enero de 2016. No se espera que estas modificaciones tengan un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a la NIIF 5: Cambios en los métodos de enajenación

La modificación aclara que los casos en los que una entidad reclasifica un activo de

annual periods beginning on or after July 2014. This amendment was not relevant to the Company, since none of the entities within the Company has defined benefit plans with contributions from employees or third parties.

Annual Improvements 2012–2014 Cycle

Amendments to IAS 19: Discount rate, regional market issue

In the 2012–2014 annual improvements cycle, the IASB issued four amendments to four standards, which included an amendment to IAS 19 Employee benefits. This annual improvement clarifies that the high quality corporate bonds used in estimating the discount rate for post-employment benefits should be denominated in the same currency as the benefits to be paid, thus, the depth of the market for high quality corporate bonds should be assessed at currency level. When there is no deep market for high quality corporate bonds in that currency, government bond rates must be used. The annual improvement is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016 and must be applied prospectively. The Company is currently assessing the impact of the amendment and plans to adopt the new standards on the required effective date.

Amendments to IFRS 7: Servicing contracts

The annual improvements to IFRS 7 add additional guidance to clarify whether a servicing contract is continuing involvement in a transferred asset for the purpose of determining the disclosures required. The amendment clarifies that the offsetting disclosure requirements do not apply to condensed interim financial statements, unless such disclosures provide a significant update to the information reported in the most recent annual report. The annual improvement is retrospectively effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016. It is not expected that these amendments will have an impact on the Company's consolidated financial statements.

Amendments to IFRS 5: Changes in methods of disposal.

The amendment clarifies that the cases in which an entity reclassifies an asset from

mantenidos para la venta a mantenidos para distribuir o viceversa no debe ser considerado un nuevo plan de enajenación, sino que es una continuación del plan original. Por lo tanto, no hay interrupción de la aplicación de los requerimientos de la NIIF 5. La mejora anual es efectiva para el periodo anual que comienza a partir del 1 de enero de 2016 y debe ser aplicada prospectivamente. No se espera que estas modificaciones tengan un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

La Compañía no ha adoptado anticipadamente cualquier otra norma, interpretación o enmienda que haya sido emitida, pero aún no efectiva.

(5) Información de segmentos

La Compañía reporta información por segmentos según se establece en la NIIF 8 "Segmentos de Operación". La Compañía ha determinado que tiene un segmento operativo: transporte aéreo.

Los ingresos de la Compañía por área geográfica para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012 son los siguientes:

	31 de diciembre de December 31,		
	2014	2013	2012
América del Norte / North America	\$ 673.824	\$ 650.374	\$ 596.783
Centroamérica y el Caribe Central America and the Caribbean	528.683	619.851	613.942
Colombia / Colombia	2.129.000	1.841.984	1.765.642
América del Sur (excepto Colombia) South America (ex-Colombia)	1.042.368	1.167.728	1.075.801
Otros / Other	329.696	329.667	217.488
Total ingresos operacionales Total operating revenue	\$ 4.703.571	\$4.609.604	\$ 4.269.656

La Compañía asigna ingresos por zona geográfica con base en el punto de origen del vuelo. Los activos no corrientes se componen principalmente de aeronaves y equipo aeronáutico, que se utilizan en diferentes países y que, por tanto, no son asignables a ningún área geográfica particular.

held for sale to held for distribution or vice versa not be considered a new plan of disposal, rather it is a continuation of the original plan. There is, therefore, no interruption of the application of the requirements in IFRS 5. The annual improvement is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2016 and must be applied prospectively. It is not expected that these amendments will have an impact on the Company's consolidated financial statements.

The Company has not early adopted any other standard, interpretation or amendment that has been issued but is not yet effective.

(5) Segment information

The Company reports information by segments as established in IFRS 8 "Operating Segments". The Company has determined that it has one operating segment: air transportation.

The Company's revenues by geographic area for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012 are as follows:

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of origin of the flight. Non-current assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout different countries and are therefore not assignable to any particular geographic area.

(6) Administración de riesgos financieros

La Compañía tiene exposición a diferentes riesgos por el uso de instrumentos financieros, particularmente, riesgo crediticio, riesgo de liquidez y riesgo de mercado.

Esta nota presenta información sobre la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos mencionados, sus objetivos, políticas y procesos para la medición y gestión de riesgos y su administración de capital. Se incluyen en estos estados financieros consolidados otras revelaciones cuantitativas adicionales.

(a) Marco de la administración de riesgo

La Junta Directiva tiene la responsabilidad general de establecer y supervisar el marco de la administración de riesgo de la Compañía. La Junta ha establecido mecanismos para desarrollar y monitorear las políticas de la gestión de riesgos de la Compañía. Las políticas de administración de riesgo de la Compañía se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta la Compañía para fijar límites y controles de riesgo apropiados y para monitorear los riesgos y el cumplimiento de los límites. Los sistemas y políticas de la administración de riesgo se revisan periódicamente para reflejar los cambios en las condiciones del mercado y las actividades de la Compañía. La Compañía, a través de su capacitación y sus normas y procedimientos de administración, pretende desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el que todos los empleados entienden sus funciones y obligaciones.

(b) Riesgo crediticio

El riesgo crediticio es el riesgo de pérdida financiera que enfrenta la Compañía si un cliente o una contraparte de un instrumento financiero no cumple sus obligaciones contractuales y se origina principalmente por sus cuentas por cobrar a clientes e inversiones en títulos. La Compañía también está expuesta al riesgo de crédito en sus actividades financieras, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras y las transacciones de divisas.

(6) Financial risk management

The Company has exposure to different risks from its use of financial instruments, namely credit risk, liquidity risk, and market risk.

This note presents information about the Company's exposure to each of the above risks, the Company's objectives, policies and processes for measuring and managing risk, and the Company's management of capital. Further quantitative disclosures are included throughout these Consolidated Financial Statements.

(a) Risk management framework

The Board of Directors has overall responsibility for the establishment and oversight of the Company's risk management framework. The Board has established mechanisms for developing and monitoring the Company's risk management policies. The Company's risk management policies are established to identify and analyze the risks faced by the Company, to set appropriate risk limits and controls, and to monitor risks and adherence to limits. Risk management policies and systems are reviewed regularly to reflect changes in market conditions and the Company's activities. The Company, through its training and management standards and procedures, aims to develop a disciplined and constructive control environment in which all employees understand their roles and obligations.

(b) Credit risk

Credit risk is the risk of financial loss to the Company if a customer or counterparty to a financial instrument fails to meet its contractual obligations, and arises principally from the Company's receivables from customers and investment in securities. The Company is also exposed to credit risk from its financing activities, including deposits with banks and financial institutions, and foreign exchange transactions.

La Compañía minimiza el riesgo crediticio de la contraparte en instrumentos derivados al realizar transacciones con contrapartes con las que ha firmado "Acuerdos Maestros de la Asociación Internacional de Permutas (Swaps) y Derivados" (Acuerdos maestros ISDA). Dada su alta calificación crediticia, la Administración no espera que ninguna contraparte incumpla con sus obligaciones contractuales.

The Company minimizes counterparty credit risk in derivative instruments by entering into transactions with counterparties with which the Company has signed "International Swaps and Derivatives Association Master Agreements". Given their high credit ratings, management does not expect any counterparty to fail to meet its contractual obligations.

El valor en libros de los activos financieros representa la máxima exposición crediticia. La máxima exposición al riesgo de crédito al final del período fue la siguiente:

The carrying amount of financial assets represents the maximum credit exposure. The maximum exposure to credit risk at the end of the reporting period is as follows:

	Notas Notes	Al 31 de diciembre de December 31,	
		2014	2013
Inversiones disponibles para la venta <i>Available-for-sale securities</i>		\$ 1.455	\$ 14.878
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso <i>Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts</i>	8	397.575	309.404
Efectivo y equivalentes de efectivo / <i>Cash and cash equivalents</i>	7	640.891	735.577
Efectivo restringido corriente / <i>Current restricted cash</i>	7	1.987	23.538
Efectivo restringido no corriente / <i>Non-current restricted cash</i>	13	21.025	42.951
Valor razonable de instrumentos derivados – activos <i>Fair value of derivative instruments–assets</i>	13	4.204	16.598
Total / Total		\$ 1.067.137	\$ 1.142.946

(c) Cuentas por cobrar, neto

La exposición al riesgo crediticio de la Compañía está influenciada por las características individuales de cada cliente. Los datos demográficos de la base de clientes de la Compañía, incluidos el riesgo inherente de la industria y el país en los que operan los clientes, tienen menos influencia en el riesgo crediticio.

(c) Receivables, net

The Company's exposure to credit risk is influenced by the individual characteristics of each customer. The demographics of the Company's customer base, including the default risk of the industry and country in which customers operate, has less of an influence on credit risk.

Adicionalmente, la Compañía no está expuesta a concentraciones significativas de riesgo crediticio puesto que la mayoría de las cuentas por cobrar surgen de la venta de tiquetes de avión a personas individuales a través de agencias de viajes en varios países, incluidas las agencias virtuales y otras aerolíneas. Estas cuentas por cobrar son a corto plazo por su

Additionally, the Company is not exposed to significant concentrations of credit risk since most accounts receivable arise from sales of airline tickets to individuals through travel agencies in various countries, including virtual agencies and other airlines. These receivables are short term in nature and

naturaleza y generalmente se cancelan poco después de que se realizan las ventas a través de las principales compañías de tarjeta de crédito.

Las cuentas por cobrar relacionadas con carga presentan un mayor riesgo crediticio que las ventas a pasajeros, dada la naturaleza del procesamiento de pago para estas ventas. La Compañía ha continuado con la implementación de algunas medidas para reducir este riesgo crediticio, por ejemplo, reducir los términos de pago y afiliar las agencias de carga a los Sistemas de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS, por sus siglas en inglés) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). El CASS está diseñado para simplificar la facturación y el pago de cuentas entre compañías aéreas y transportistas autorizados. Opera a través de una avanzada solución global de facturación en línea habilitada para la web.

No hay concentraciones significativas de riesgo crediticio a la fecha del Estado Consolidado de Posición Financiera. La máxima exposición al riesgo crediticio está representada por el monto en libros de cada activo financiero.

(d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía no pueda cumplir con sus obligaciones financieras al momento de su vencimiento. El enfoque de la Compañía para administrar el riesgo de liquidez es asegurar, en lo posible, que siempre tendrá suficiente liquidez para cumplir con sus obligaciones cuando vencen, bajo condiciones normales y situaciones de tensión, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgar la reputación de la Compañía.

Los siguientes son los vencimientos contractuales de los pasivos financieros no derivados, entre ellos los pagos estimados de intereses. Los montos bajo las columnas de "Años" representan los flujos de efectivo, sin descontar, contractuales de cada pasivo.

are generally settled shortly after the sales are made through major credit card companies.

Cargo-related receivables present a higher credit risk than passenger sales given the nature of processing payment for these sales. The Company is continuing its implementation of measures to reduce this credit risk for example by reducing the payment terms and affiliating cargo agencies to the IATA Cargo Account Settlement Systems ("CASS"). CASS is designed to simplify the billing and settling of accounts between airlines and freight forwarders. It operates through an advanced global web-enabled e-billing solution.

There are no significant concentrations of credit risk at the Consolidated Statement of Financial Position date. The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset.

(d) Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Company will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Company's approach to managing liquidity risk is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Company's reputation.

The following are the contractual maturities of non-derivative financial liabilities, including estimated interest payments. Amounts under the "Years" columns represent the contractual undiscounted cash flows of each liability.

	Al 31 de diciembre de 2014 / As of December 31, 2014						
	Años / Years						
	Valor en libros Carrying amount	Flujos de efectivo contractuales Contractual cash flows	Uno One	Dos Two	Tres Three	Cuatro Four	Cinco y posteriores Five and thereafter
Préstamos a corto plazo <i>Short-term borrowings</i>	\$ 133.009	\$ 134.676	\$ 134.676	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda a largo Plazo <i>Long-term Debt</i>	2.311.833	2.675.714	363.968	329.531	307.189	300.955	1.374.071
Bonos <i>Bonds</i>	725.735	1.027.219	95.277	92.157	92.409	88.907	658.469
Total deuda <i>Total debt</i>	3.170.577	3.837.609	593.921	421.688	399.598	389.862	2.032.540
Cuentas por pagar <i>Accounts payable</i>	568.661	568.661	547.494	21.167	-	-	-
Vencimientos contractuales <i>Contractual maturities</i>	\$3.739.238	\$4.406.270	\$1.141.415	\$442.855	\$399.598	\$389.862	\$2.032.540

	Al 31 de diciembre de 2013 / As of December 31, 2013						
	Años / Years						
	Valor en libros Carrying amount	Flujos de efectivo contractuales Contractual cash flows	Uno One	Dos Two	Tres Three	Cuatro Four	Cinco y posteriores Five and thereafter
Préstamos a corto plazo <i>Short-term borrowings</i>	\$ 38.169	\$ 38.613	\$ 38.613	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda a largo Plazo <i>Long-term Debt</i>	1.663.827	1.909.313	284.713	269.263	234.563	213.430	907.344
Bonos <i>Bonds</i>	558.120	793.450	84.250	83.597	80.316	81.752	463.535
Pasivos por arrendamiento financiero <i>Finance lease liabilities</i>	5.379	6.363	5.775	588	-	-	-
Total deuda <i>Total debt</i>	2.265.495	2.747.739	413.351	353.448	314.879	295.182	1.370.879
Cuentas por pagar <i>Accounts payable</i>	511.864	511.864	509.129	156	759	910	910
Vencimientos contractuales <i>Contractual maturities</i>	\$2.777.359	\$3.259.603	\$922.480	\$353.604	\$315.638	\$296.092	\$1.371.789

Análisis de sensibilidad

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, se espera que un aumento promedio del 1% en las tasas de interés sobre la deuda a largo plazo disminuya los ingresos de la Compañía en \$5.459 y \$4.597 respectivamente.

Las tasas de interés para las obligaciones financieras que devengan intereses son las siguientes:

Sensitivity analysis

As of December 31, 2014 and 2013 an average increase 1% in interest rates on long-term debt would be expected to decrease the Company's income by \$5,459 and \$4,597 respectively.

Interest rates for interest-bearing financial obligations are as follows:

	Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	
	Tasa de interés de promedio ponderado <i>Weighted average interest rate</i>	Total <i>Total</i>
Préstamos a corto plazo / <i>Short-term borrowings</i>	2,65%	\$ 133.009
Deuda a largo plazo y arrendamientos financieros <i>Long-term debt and financial leases</i>	3,06%	2.311.833
Bonos – Colombia / <i>Bonds – Colombia</i>	9,69%	177.641
Bonos – Luxemburgo / <i>Bonds – Luxembourg</i>	7,95%	548.094
Total / Total		\$ 3.170.577

	Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	
	Tasa de interés de promedio ponderado <i>Weighted average interest rate</i>	Total <i>Total</i>
Préstamos a corto plazo / <i>Short-term borrowings</i>	2,66%	\$ 38.169
Deuda a largo plazo y arrendamientos financieros <i>Long-term debt and financial leases</i>	3,25%	1.669.206
Bonos – Colombia / <i>Bonds – Colombia</i>	8,10%	259.494
Bonos – Luxemburgo / <i>Bonds – Luxembourg</i>	8,38%	298.626
Total / Total		\$ 2.265.495

(e) Riesgo de mercado

El riesgo de mercado es el riesgo de que los cambios en los precios de mercado, tales como las tasas de cambio, las tasas de interés y los precios de las acciones afecten los ingresos de la Compañía o el valor de los instrumentos financieros que mantiene. El objetivo de la Administración para el manejo del riesgo de mercado es administrar y vigilar la exposición

(e) Market risk

Market risk is the risk that changes in market prices, such as foreign currency rates, interest rates and equity prices will affect the Company's income or value of its holdings of financial instruments. The objective of market risk management is to manage and control market risk exposure

al riesgo y mantenerla dentro de los parámetros aceptables optimizando el retorno.

La Compañía participa en contratos de derivados y a la vez incurre en pasivos financieros, con el fin de administrar el riesgo de mercado. El riesgo de mercado asociado con los contratos de precios de productos básicos y de tasa de interés se administra al establecer y monitorear los parámetros que limitan el tipo y el grado de riesgo de mercado que se pueda tomar.

(f) Riesgo de productos básicos

La Compañía mantiene una estrategia de administración de riesgo relacionada con el precio de los productos básicos que utiliza instrumentos derivados para minimizar las fluctuaciones significativas no previstas en los resultados, causadas por la volatilidad de los precios de los productos básicos. Las operaciones de la Compañía requieren un volumen significativo de compras de combustible de jet. Las fluctuaciones de precios en el petróleo, las cuales están directamente relacionadas con las fluctuaciones de precios del combustible de jet, hacen que los valores de mercado del combustible de jet difieran de su costo y que el precio real de compra de combustible de jet difiera del precio anticipado.

Todas esas transacciones se llevan a cabo dentro de los lineamientos establecidos por el Comité de Administración de Riesgo.

La Compañía suscribe contratos de instrumentos financieros derivados donde se utiliza el combustible para calefacción y combustible de jets, para reducir la exposición a los riesgos de los precios del combustible de jet. Dichos instrumentos derivados se consideran coberturas altamente eficaces, debido a que los cambios en su valor razonable están estrechamente correlacionados con las variaciones en los precios del combustible de jet. La Compañía determina el valor razonable de los contratos con base en las curvas futuras teóricas observadas en el mercado; las pérdidas o ganancias de los instrumentos de cobertura se reconocen directamente en el patrimonio neto, a través de otros resultados integrales (OCI), con base en los procedimientos de Contabilidad de Cobertura.

within acceptable parameters, while optimizing the return.

The Company enters into derivative contracts, and also incurs financial liabilities, in order to manage market risk. The market risk associated with commodity-price and interest-rate contracts is managed by establishing and monitoring parameters that limit the types and degree of market risk that may be undertaken.

(f) Commodity risk

The Company maintains a commodity-price-risk management strategy that uses derivative instruments to minimize significant, unanticipated earnings fluctuations caused by commodity-price volatility. The operations of the Company require a significant volume of jet fuel purchases. Price fluctuations of oil, which are directly related with price fluctuations of jet fuel, cause market values of jet fuel to differ from its cost and cause the actual purchase price of jet fuel to differ from the anticipated price.

All such transactions are carried out within the guidelines set by the Risk Management Committee.

The Company enters into derivative financial instruments using heating oil and jet fuel to reduce the exposure to jet fuel price risks. Such financial instruments are deemed to be highly effective hedge because changes in their fair value are closely correlated with variations in jet fuel prices. The Company determines fair value of the contracts based on the notional future curves as observed in the market; gain or loss of hedge instruments are recognized directly in net equity, through other comprehensive income (OCI), based on Hedge Accounting procedures.

Análisis de sensibilidad

Un cambio del 1% en los precios del combustible de jet habría aumentado/disminuido las ganancias o pérdidas del año en \$13.458 (2013: \$13.258). Este cálculo asume que el cambio se produjo en la fecha del informe aplicado a las exposiciones de riesgo existentes en esa fecha. Este análisis asume que todas las otras variables se mantienen constantes y considera el efecto de los cambios en el precio del combustible de jet y los contratos de coberturas relacionados. El análisis se realiza sobre la misma base para 2013.

(g) Riesgo de moneda extranjera

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando la Compañía realiza transacciones y mantiene activos y pasivos monetarios en divisas distintas a la moneda funcional de la Compañía.

La moneda funcional utilizada por la Compañía para establecer los precios de sus servicios es el dólar estadounidense. La Compañía vende la mayoría de sus servicios a precios equivalentes al dólar estadounidense y gran parte de sus gastos se denominan en dólares estadounidenses o están indexados a esa moneda, particularmente los costos del combustible, costos de mantenimiento, arrendamientos de aeronaves, pagos de arrendamiento de aeronaves, seguros y componentes y accesorios de aeronaves. Los gastos de remuneración se denominan en monedas locales.

La Compañía mantiene sus tarifas de carga y pasajeros en dólares estadounidenses. A pesar de que las ventas en los mercados nacionales se realizan en monedas locales, los precios están indexados al dólar estadounidense.

La ganancia o pérdida en moneda extranjera se deriva principalmente de la apreciación o depreciación del Peso Colombiano frente al Dólar Estadounidense, que es la moneda funcional de la Compañía y a los cambios en los mecanismos de intercambio de divisas promulgadas por el gobierno Venezolano. A 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía reconoció una ganancia neta de \$10.272 y \$23.517, respectivamente.

El Sistema Complementario de Administración de Divisas (SICAD) es un sistema venezolano de tipo de cambio paralelo al Sistema de Comisión de Administración de

Sensitivity analysis

A change in 1% in jet fuel prices would have increased/decreased profit or loss for the year by \$13,458 (2013: \$13,258). This calculation assumes that the change occurred at the reporting date and had been applied to risk exposures existing at that date. This analysis assumes that all other variables remain constant and considers the effect of changes in jet fuel price and underlying hedging contracts. The analysis is performed on the same basis for 2013.

(g) Foreign currency risk

Foreign currency risk is originated when the Company performs transactions and maintains monetary assets and liabilities in currencies that are different from the functional currency of the Company.

The functional currency used by the Company is the US dollar in terms of setting prices for its services. The Company sells most of its services in prices equivalent to the US dollar and a large part of its expenses are denominated in US dollars or are indexed to the US dollar, particularly fuel costs, maintenance costs, aircraft leases, aircraft lease payments, insurance and aircraft components and accessories. Remuneration expenses are denominated in local currencies.

The Company maintains its cargo and passenger fares in US dollars. Even though sales in domestic markets are made in local currencies, prices are indexed to the US dollar.

The gain or loss in foreign currency is derived primarily from the appreciation or depreciation of the Colombian Peso against the US Dollar, which is the Company's functional currency and the changes in the foreign exchange mechanisms enacted by the Venezuelan government. For the years ended December 31, 2014 and 2013, the Company recognized a net gain of \$10,272 and \$23,517, respectively.

The Supplementary Foreign Currency Administration System (SICAD) is Venezuela's parallel exchange rate system to the Foreign Exchange Administration Commission

Divisas (CADIVI), que suministra la tasa oficial del dólar a las Compañías, organizaciones e individuos. El SICAD aplica a las entidades jurídicas domiciliadas en Venezuela para obtener divisas a través de ofertas especiales, destinadas a cubrir las necesidades de importación de los sectores reales de la economía local. El gobierno Venezolano ha emitido una serie de declaraciones con respecto a diversos tipos de cambio que podrían ser aplicables a las futuras remesas de efectivo. En el primer semestre de 2014, se resolvió que las remesas al exterior serían aprobadas en la tasa de SICAD y que la tasa de CADIVI de US\$1:VEF4.3 fue anulada. El más reciente proceso de subasta SICAD del 31 de diciembre de 2014, dio lugar a un tipo de cambio de US\$1:VEF12.00. Adicionalmente, se introdujo otro nuevo sistema conocido como SICAD II. El proceso de subasta más reciente SICAD II dio lugar a un tipo de cambio de US\$1: VEF 49.90.

La Compañía presenta solicitudes mensuales ante las autoridades venezolanas para que se autorice hacer el envío en dólares estadounidenses de efectivo que las subsidiarias en Venezuela generan en moneda local. La Compañía todavía tiene un saldo significativo de efectivo en circulación en Bolívars, pero sólo se han obtenido aprobaciones para una parte de las cantidades solicitadas para las remesas. Al 31 de diciembre del 2014, el gobierno ha ofrecido a la Compañía una propuesta que incluye los montos que debe abonar por el saldo pendiente del 2013; sin embargo, los pagos solicitados a raíz de la propuesta de calendario no se han cumplido. A continuación se muestra un resumen de los activos monetarios disponibles en Venezuela al 31 de diciembre de 2014 y 2013, junto con el estado de las remesas:

(CADIVI) system, which supplies companies, organizations, and individuals with the dollar at the official rate. SICAD applies for legal entities domiciled in Venezuela to obtain foreign currency through special bids, aimed at covering import needs of the real local economy sectors. The Venezuelan government has issued a series of statements with respect to various exchange rates that might be applicable to future cash remittances. In the first semester of 2014, it was resolved that remittances abroad would be approved at the rate from SICAD and that the CADIVI rate of US\$1:VEF4.3 was annulled. The most recent SICAD auction process from December 31, 2014, resulted in an exchange rate of US\$1:VEF12.00. Additionally, another new system known as SICAD II was introduced. The most recent SICAD II auction process resulted in an exchange rate of US\$1: VEF 49.90.

The Company submits monthly requests to the Venezuelan authorities for the remittance in US dollars of the cash generated in local currency by Venezuelan subsidiaries. The Company still has a significant outstanding cash balances in Bolivares, and approvals have been obtained for only a portion of the amounts requested for remittance. As of December 31, 2014, the government has offered the Company a proposal that includes the amounts to be paid over the 2013 outstanding balance. However, the intended payments as a result of the proposed timetable have not been fully accomplished. A summary of our monetary assets holdings in Venezuela as of December 31, 2014 and 2013 is shown below, together with remittance status:

	Al 31 de diciembre de 2014 December 31, 2014		
	Bolívars Bolivares	Tasa Rate	US\$ US\$
2013 presentado pero pendiente de aprobación <i>2013 submitted but remittance pending</i>	VEF 1,573,501	6.3	\$ 249,762
2014 presentado pero pendiente de aprobación <i>2014 submitted but remittance pending</i>	370,174	12.0	30,847
Otros montos / <i>Other amounts</i>	—	12.0	613
Total / Total	VEF 1,943,675		\$ 281,222 (1)

	Al 31 de diciembre de 2013 December 31, 2013		
	Bolívares Bolivares	Tasa Rate	US\$ US\$
2012 presentado pero pendiente de aprobación <i>2012 submitted but remittance pending</i>	VEF 83,446	4.3	\$ 19,406
2013 presentado pero pendiente de aprobación <i>2013 submitted but remittance pending</i>	1,746,132	6.3	277,164
Diciembre 2013 – sin presentar <i>December 2013 – not yet submitted</i>	82,264	6.3	13,058
Otros montos / <i>Other amounts</i>	102,478	6.3	16,266
Total / Total	VEF 2,014,320		\$ 325,894 (1)

(1) Incluye efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones disponibles para la venta.

(1) Includes cash and cash equivalents and available-for-sale securities.

La Compañía tiene instrumentos disponibles para la venta en Venezuela los cuales son bonos que se pagarán en Bolívars a su vencimiento a pesar de que están denominadas en Dólares Estadounidenses. Estos bonos vencerán al tipo de cambio oficial que se mantiene en US\$1:VEF6.3 después de lo cual la Compañía sólo podrá solicitar la conversión de estos fondos en SICAD II. Para el año terminado 31 de diciembre de 2014, se ha registrado un gasto por \$11.896 y una pérdida neta de valor razonable reconocida en otro resultado integral por \$1.527. Al 31 de diciembre de 2014, el saldo de estos activos disponibles para la venta en el activo circulante y no circulante es de \$1.218 y \$237, respectivamente.

Durante el período de doce meses terminado al 31 de diciembre de 2014, la Compañía registró un total de pérdidas originadas por variaciones del tipo de cambio en Venezuela por valor de \$36.977.

Para el año terminado al 31 de diciembre de 2013, la Compañía incurrió en pérdidas de \$46.015 relacionadas con la devaluación en Venezuela, luego que el gobierno anunciara que iba a cambiar el tipo de cambio CADIVI de US\$1: VEF4.3 a US\$1: VEF6.3 por solicitudes presentadas en el 2013.

Los datos cuantitativos sobre la exposición al riesgo de moneda extranjera de la Compañía, como se informó a la Administración de la Compañía, con base en su política de administración de riesgo se resumen a continuación:

The Company has available-for-sale instruments in Venezuela which are bonds that will be paid in Bolivares when they mature even though they are denominated in US Dollars. These bonds will mature at the official exchange rate which remains at US\$1:VEF6.3 after which the Company will only be able to request conversion of these funds at SICAD II. Accordingly, for the year ended December 31, 2014, an expense of \$11,896 and a net fair value loss recognized in other comprehensive income of \$1,527 have been recorded. As of December 31, 2014 the balance of these available for sale securities amount to \$1,218 recorded within current assets, and \$237 within non-current assets.

During the twelve months ended December 31, 2014, the Company recorded total losses due to exchange rate changes in Venezuela amounting to \$36,977.

For the year ended December 31, 2013, the Company incurred in losses of \$46,015 related to devaluation in Venezuela, after the government announced that it would change the CADIVI exchange rate from US\$1: VEF4.3 to US\$1: VEF6.3 for requests submitted in 2013.

The summary quantitative data about the Company's exposure to currency risk as reported to the Management of the Company based on its risk management policy was as follows:

	Al 31 de diciembre de 2014 / December 31, 2014						
	USD USD	Pesos Colombianos Colombian Pesos	Bolívares Venezuelan Bolivares	Pesos Argentinos Argentinean Pesos	Reales Brasileños Brazilian Reals	Otros Other	Total Total
Efectivo y equivalentes de efectivo <i>Cash and cash equivalents</i>	\$ 253.874	\$ 43.792	\$ 279.767	\$ 20.493	\$ 8.532	\$ 34.433	\$ 640.891
Inversiones disponibles para la venta <i>Available for sale securities</i>	—	—	1.455	—	—	—	1.455
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso <i>Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts</i>	170.323	118.631	2.461	7.033	30.573	68.554	397.575
Deuda garantizada y bonos <i>Secured debt and bonds</i>	(2.165.627)	(226.089)	—	—	—	(21.809)	(2.413.525)
Deuda sin garantía / <i>Unsecured debt</i>	(742.266)	(14.786)	—	—	—	—	(757.052)
Cuentas por pagar / <i>Accounts payable</i>	(271.403)	(193.424)	(5.164)	(6.128)	(16.600)	(75.942)	(568.661)
Exposición de la posición financiera neta <i>Net financial position exposure</i>	\$ (2.755.099)	\$ (271.876)	\$ 278.519	\$ 21.398	\$ 22.505	\$ 5.236	\$ (2.699.317)
Análisis de sensibilidad / <i>Sensitivity analysis</i>							
Variación del 1% en tasa de cambio <i>Change of 1% in exchange rate</i>							
Efecto sobre el resultado del año <i>Effect on profit of the year</i>		\$ (2.719)	\$ 2.785	\$ 214	\$ 225		

	Al 31 de diciembre de 2013 / December 31, 2013						
	USD USD	Pesos Colombianos Colombian Pesos	Bolívares Venezuelan Bolivares	Pesos Argentinos Argentinean Pesos	Reales Brasileños Brazilian Reals	Otros Other	Total Total
Efectivo y equivalentes de efectivo <i>Cash and cash equivalents</i>	\$ 293.040	\$ 93.104	\$ 311.016	\$ 15.016	\$ 8.292	\$ 15.109	\$ 735.577
Inversiones disponibles para la venta <i>Available for sale securities</i>	—	—	14.878	—	—	—	14.878
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso <i>Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts</i>	85.330	77.816	9.657	6.750	32.914	96.937	309.404
Deuda garantizada y bonos <i>Secured debt and bonds</i>	(1.519.912)	(276.827)	—	—	—	(28.685)	(1.825.424)
Deuda sin garantía / <i>Unsecured debt</i>	(434.654)	(5.417)	—	—	—	—	(440.071)
Cuentas por pagar / <i>Accounts payable</i>	(239.966)	(182.424)	(13.440)	(9.377)	(7.003)	(59.654)	(511.864)
Exposición de la posición financiera neta <i>Net financial position exposure</i>	\$ (1.816.162)	\$ (293.748)	\$ 322.111	\$ 12.389	\$ 34.203	\$ 23.707	\$ (1.717.500)
Análisis de sensibilidad / <i>Sensitivity analysis</i>							
Variación del 1% en tasa de cambio <i>Change of 1% in exchange rate</i>							
Efecto sobre el resultado del año <i>Effect on profit of the year</i>		\$ (2.915)	\$ 3.221	\$ 124	\$ 342		

La Compañía administra su exposición al riesgo cambiario con coberturas de saldos seleccionados mediante coberturas de contratos a futuro de moneda y swaps de divisas cruzadas.

Análisis de sensibilidad

Este cálculo asume que el cambio se produjo en la fecha del informe aplicado a las exposiciones de riesgo existentes en esa fecha. Este análisis asume que todas las otras variables se mantienen constantes y considera el efecto de las variaciones en la tasa de cambio vigente, que es la tasa que podría afectar de forma sustancial los Estados Consolidados de Resultados Integrales de la Compañía.

(h) Riesgo de tasa de interés

La Compañía incurre en riesgo de tasa de interés principalmente en obligaciones financieras con bancos y arrendadores de aeronaves. El riesgo de tasas de interés se administra a través de una mezcla de tasas fijas y flotantes sobre préstamos y contratos de arrendamiento, combinados con swaps de tasas de interés.

La Compañía evalúa el riesgo de tasas de interés al monitorear e identificar los cambios en las exposiciones de tasa de interés que puedan afectar negativamente los flujos de efectivo futuros esperados y al evaluar oportunidades de coberturas. La Compañía mantiene sistemas de control de administración de riesgo para monitorear el riesgo de tasa de interés atribuible a las obligaciones de deuda pendientes o previstas.

A la fecha de la presentación del informe, el perfil de la tasa de interés de los instrumentos financieros de la Compañía que devengan intereses es el siguiente:

The Company manages its exposure to foreign currency risk through hedging selected balances using forward exchange contracts and cross currency swaps.

Sensitivity analysis

The calculation assumes that the change occurred at the reporting date and had been applied to risk exposures existing at that date. This analysis assumes that all other variables remain constant and considers the effect of changes in the exchange rate, which is the rate that could materially affect the Company's Consolidated Statement of Comprehensive Income.

(h) Interest rate risk

The Company incurs interest rate risk mainly on financial obligations with banks and aircraft lessors. Interest rate risk is managed through a mix of fixed and floating rates on loans and lease agreements, combined with interest rate swaps.

The Company assesses interest rate risk by monitoring and identifying changes in interest rate exposures that may adversely impact expected future cash flows and by evaluating hedging opportunities. The Company maintains risk management control systems to monitor interest rate risk attributable to both the Company's outstanding or forecasted debt obligations.

At the reporting date the interest rate profile of the Company's interest-bearing financial instruments is:

Valor en libros – activos (pasivos) <i>Carrying amount – asset/(liability)</i>	Al 31 de diciembre de / December 31,	
	2014	2013
Instrumentos de tasa fija / Fixed rate instruments		
Activos financieros / <i>Financial assets</i>	\$ 77.667	\$ 203.332
Pasivos financieros / <i>Financial liabilities</i>	(2.454.570)	(1.584.127)
Swaps de tasas de interés / <i>Interest rate swaps</i>	(5.893)	(13.824)
Total / Total	\$ (2.382.796)	\$ (1.394.619)
Instrumentos de tasa flotante / Floating rate instruments		
Activos financieros / <i>Financial assets</i>	352.149	103.020
Pasivos financieros / <i>Financial liabilities</i>	(716.007)	(681.368)
Total / Total	\$ (363.858)	\$ (578.348)

El riesgo de tasa de interés se origina principalmente de los pagos de arrendamientos de aeronaves a largo plazo. Estos pagos de arrendamiento a largo plazo a tasas de interés flotantes exponen a la Compañía al riesgo de flujo de efectivo. El riesgo de tasa de interés se administra mediante una mezcla de tasas fijas y flotantes sobre préstamos y sobre contratos de arrendamientos, junto con opciones y swaps de tasas de interés.

Al 31 de diciembre de 2014, las tasas de interés varían de 0,00% a 11,40% (31 de diciembre de 2013: 0,00% a 9,86%) y los principales instrumentos de tasa flotante están vinculados a la tasa LIBOR más un margen según las condiciones de cada contrato.

Administración del capital

La política de la Compañía en relación con la administración del capital es mantener una base de capital sólida con el fin de salvaguardar la capacidad de la Compañía de continuar como negocio en marcha y, al hacerlo, enfrentar sus obligaciones actuales y a largo plazo, proporcionar beneficios para sus accionistas y mantener una estructura de capital óptima para reducir el costo del capital. La Compañía monitorea el capital teniendo en cuenta la relación deuda a capital. La deuda se calcula como deuda neta, la cual consiste en préstamos totales (entre ellos los préstamos corrientes y no corrientes, como se muestra en el Estado Consolidado de Posición Financiera) menos efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido. El capital total se calcula como la suma del total de patrimonio atribuible a la Compañía como se muestra en el Estado Consolidado de Posición Financiera más el total de la deuda neta.

La relación deuda/capital de la Compañía se resume a continuación:

	31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Deuda / <i>Debt</i>	\$ 3.170.577	\$ 2.265.495
Menos: efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido <i>Less: cash and cash equivalents and restricted cash</i>	(642.878)	(759.115)
Total deuda neta / <i>Total net debt</i>	2.527.699	1.506.380
Total patrimonio atribuible a la Compañía <i>Total equity attributable to the Company</i>	1.208.684	1.208.422
Total capital / <i>Total Capital</i>	\$ 3.736.383	\$ 2.714.802
Relación deuda neta/capital / <i>Net debt-to-capital ratio</i>	68%	55%

No hubo cambios en el enfoque de la Compañía en relación con la administración del capital durante el año.

The interest rate risk is originated mainly from long term aircraft lease payments. These long term loan payments at floating interest rates expose the Company to cash flow risk. Interest rate risk is managed through a mix of fixed and floating rates on loans and lease agreements, combined with interest rate swaps and options.

At December 31, 2014, the interest rates vary from 0.00% to 11.40% (December 31, 2013: 0.00% to 9.86%) and the main floating rate instruments are linked to LIBOR plus a spread according to the terms of each contract.

Capital management

The Company's capital management policy is to maintain a sound capital base in order to safeguard the Company's ability to continue as a going concern, and in doing so, face its current and long-term obligations, provide returns for its shareholders, and maintain an optimal capital structure to reduce the cost of capital. The Company monitors capital on the basis of the debt-to-capital ratio. Debt is calculated as net debt, which consists of total borrowings (including current and non-current borrowings as shown in the Consolidated Statement of Financial Position) less cash, cash equivalents and restricted cash. Total capital is calculated as the sum of total equity attributable to the Company as shown in the Consolidated Statement of Financial Position plus total net debt.

Following is a summary of the debt-to-capital ratio of the Company:

There were no changes in the Company's approach to capital management during the year.

(7) Efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido

El efectivo, equivalentes de efectivo y el efectivo restringido al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son como sigue:

(7) Cash and cash equivalents and restricted cash

Cash and cash equivalents and restricted cash as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Efectivo en caja y depósitos bancarios <i>Cash on hand and bank deposits</i>	\$ 627.040	\$ 696.113
Depósitos a la vista y a plazo <i>Demand and term deposits</i>	13.851	39.464
Efectivo y equivalentes de efectivo <i>Cash and cash equivalents</i>	640.891	735.577
Efectivo restringido <i>Restricted cash</i>	1.987	23.538
Efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido <i>Cash and cash equivalents and restricted cash</i>	\$ 642.878	\$ 759.115

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los equivalentes de efectivo ascendieron a \$13.851 y \$39.464, respectivamente. El uso de los depósitos a plazo depende de los requerimientos de efectivo de la Compañía y tales depósitos devengan tasas de interés anuales entre 0,07% y 7,71% al 31 de diciembre de 2014 y entre 0,70% y 8,31% al 31 de diciembre de 2013.

As of December 31, 2014 and 2013 cash equivalents amounted to \$13,851 and \$39,464, respectively. The use of the term deposits depends on the cash requirements of the Company and such deposits bear annual interest rates ranging between 0.07% and 7.71% as of December 31, 2014, and between 0.70% and 8.31% as of December 31, 2013.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 el saldo en caja o el disponible en bancos con un valor en libros de \$1.987 y \$23.538, respectivamente, fueron dados como garantía para ciertos préstamos corrientes. En caso de que la Compañía incumpla con el acuerdo de préstamo, el banco tiene el derecho de recibir el saldo en efectivo.

As of December 31, 2014 and 2013 the cash or bank balance with carrying amount of \$1,987 and \$23,538, respectively, has been pledged as collateral for certain current borrowings. In the event the Company defaults under the loan agreement, the bank has the right to receive the cash balance.

(8) Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son las siguientes:

(8) Accounts receivables, net of provision for doubtful accounts

Receivables as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Comerciales / <i>Trade</i>	\$ 254.846	\$ 216.160
Créditos tributarios indirectos / <i>Indirect tax credits</i>	143.374	65.360
Créditos de fabricantes / <i>Manufacturer credits</i>	2.207	7.193
Adelantos a empleados (1) / <i>Employee advances (1)</i>	5.011	7.218
Otros / <i>Other</i>	5.459	27.582
	\$ 410.897	\$ 323.513
Menos estimación para cuentas de cobro dudoso <i>Less provision for doubtful accounts</i>	(13.322)	(14.109)
Total / <i>Total</i>	\$ 397.575	\$ 309.404
Neto corriente / <i>Net current</i>	\$ 355.168	\$ 276.963
Neto no corriente / <i>Net non-current</i>	42.407	32.441
Total / <i>Total</i>	\$ 397.575	\$ 309.404

(1) Los adelantos a empleados se relacionan principalmente con adelantos para gastos proporcionados a las tripulaciones antes de viajar.
(1) *Employee advances mainly relate to per diem allowances provided to crew prior to traveling.*

Los cambios en la estimación para cuentas de cobro dudoso durante el año, son los siguientes: *Changes during the year in the allowance for doubtful accounts are as follows:*

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Saldo al inicio del año / <i>Balance at beginning of year</i>	\$ 14.109	\$ 13.282
Gasto por incobrables / <i>Bad debt expense</i>	8.409	7.119
Castigos contra la estimación / <i>Write-offs against the allowance</i>	(9.196)	(6.292)
Saldo al final del año / <i>Balance at end of year</i>	\$ 13.322	\$ 14.109

La antigüedad de las cuentas por cobrar al final del período de reporte, que no estaban deterioradas, es la siguiente: *The aging of accounts receivables at the end of the reporting period that were not impaired is as follows:*

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Ni vencidas ni deterioradas / <i>Neither past due nor impaired</i>	\$ 318.498	\$ 228.269
Vencidas 1-30 días / <i>Past due 1-30 days</i>	30.779	62.355
Vencidas 31-90 días / <i>Past due 31-90 days</i>	28.273	17.150
Vencidas más de 91 días / <i>Past due 91 days</i>	33.347	15.739
Total / <i>Total</i>	\$ 410.897	\$ 323.513
Estimación para cuentas de cobro dudoso / <i>Provision for doubtful accounts</i>	(13.322)	(14.109)
Cuentas por cobrar netas / <i>Net accounts receivable</i>	\$ 397.575	\$ 309.404

(9) Saldos y transacciones con partes relacionadas

El siguiente es el resumen de las transacciones con partes relacionadas para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012.

(9) Balances and transactions with related parties

The following is a summary of related party transactions for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012:

Compañía Company	País Country	Al 31 de diciembre de / December 31,									
		2014				2013				2012	
		Cuentas por cobrar Receivables	Cuentas por pagar Payables	Ingresos Revenues	Gastos Expenses	Cuentas por cobrar Receivables	Cuentas por pagar Payables	Ingresos Revenues	Gastos Expenses	Ingresos Revenues	Gastos Expenses
Synergy Aerospace Corp. <i>Synergy Aerospace Corp.</i>	Panamá <i>Panama</i>	\$ 1.324	\$ 1.272	\$ 96	\$ —	\$ 601	\$ 1.262	\$ 122	\$ —	\$ —	\$ —
SP SYN Participações S.A. <i>SP SYN Participações S.A.</i>	Brasil <i>Brazil</i>	22.754	—	1.226	—	22.829	—	1.209	—	3.664	—
OceanAir Linhas Aéreas, S.A. <i>OceanAir Linhas Aéreas, S.A.</i>	Brasil <i>Brazil</i>	13.209	8.611	25.027	2.843	1.494	1.618	10.614	5.235	19.411	2.138
Corp Hotelera Internac., S.A. <i>Corp Hotelera Internac., S.A.</i>	El Salvador <i>El Salvador</i>	—	245	—	502	—	181	—	352	—	—
Empresariales S.A.S. <i>Empresariales S.A.S.</i>	Colombia <i>Colombia</i>	5	401	6	11.589	1	1.486	7	11.951	12	12.952
Aeromantenimiento, S.A. <i>Aeromantenimiento, S.A.</i>	El Salvador <i>El Salvador</i>	211	1.451	6	9.533	229	574	7	2.684	40	6.836
Transportadora del Meta S.A.S. <i>Transportadora del Meta S.A.S.</i>	Colombia <i>Colombia</i>	73	1.464	—	8.841	24	1.946	3	10.457	26	10.874
Aerovias Beta Corp. <i>Aerovias Beta Corp.</i>	Panamá <i>Panama</i>	977	—	—	—	1.164	2	—	—	—	—
Otras / <i>Other</i>		80	353	32	1.608	83	484	74	1.964	45	656
Subtotal / Subtotal		\$ 38.633	\$ 13.797	\$26.393	\$34.916	\$ 26.425	\$ 7.553	\$12.036	\$32.643	\$23.198	\$ 33.456

Corto plazo / <i>Short term</i>	\$ 27.386	\$ 13.797
Largo plazo / <i>Long-term</i>	11.247	—
Total saldos con partes relacionadas Total balance with related parties	\$ 38.633	\$ 13.797

Cuentas por cobrar Receivables	Cuentas por pagar Payables
\$ 27.386	\$ 13.797
11.247	—
\$ 38.633	\$ 13.797

Cuentas por cobrar Receivables	Cuentas por pagar Payables
\$ 26.425	\$ 7.553
—	—
\$ 26.425	\$ 7.553

Las cuentas por cobrar con SP SYN Participações S.A. al 31 de diciembre de 2014 por un monto de \$22.754, corresponden a \$22.644 de principal y \$110 de intereses acumulados, con vencimiento el 31 de diciembre de 2014. El 24 de marzo de 2015 la Compañía alcanzó un

The receivables balance with SP SYN Participações S.A. as of December 31, 2014 amounting to \$22,754, corresponding to \$ 22,644 of principal and \$110 of accrued interests, fell due on December 31, 2014. On March 24, 2015, the Company reached

acuerdo de pago con el deudor y los garantes, en el cual Synergy Aerospace Corp. se compromete a pagar el saldo y los intereses devengados. La deuda renegociada devengará un interés igual a la tasa LIBOR a 90 días más 550 puntos básicos a la fecha de pago y que serán cancelados según el siguiente calendario:

a payment agreement with the debtor and guarantors whereby Synergy Aerospace Corp commits to pay the balance and accrued interest. The renegotiated debt will bear an interest equal to 90 days LIBOR plus 550 basis points as of payment date and will be cancelled according to the following payment schedule:

Año / Year	
2015	\$ 11.507
2016	11.247
Total / Total	\$ 22.754

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2014 de OceanAir Linhas Aéreas, S.A., incluyen un saldo vencido de \$6.536 que corresponden a pagos de los arrendamientos de aeronaves y otros servicios. El 24 de marzo de 2015 la compañía llegó a un acuerdo sobre estos montos con Synergy Aerospace Corp. para saldar la deuda de OceanAir Linhas Aéreas, S.A. La deuda renegociada asumirá una tasa de interés igual a 90 días de la tasa LIBOR más 550 puntos básicos y vencerá en el 2015.

Receivable balances as of December 31, 2014 from OceanAir Linhas Aéreas, S.A., include an amount of \$6,536 past due which corresponds to payments from aircraft leases and other services. On March 24, 2015 the Company reached an agreement over these amounts with Synergy Aerospace Corp. to take over OceanAir Linhas Aéreas, S.A. debt. The renegotiated debt will bear an interest rate equal to 90 days LIBOR plus 550 basis points and matures within 2015.

La Compañía no ha reconocido ningún gasto o provisión para cuentas de cobro dudoso, ya que se espera que los saldos se recuperen completamente.

The Company has not recognized any expense or provision for doubtful accounts since it is expected that the balances will be recovered completely.

Todas las partes relacionadas son empresas controladas por el mismo accionista final que controla Avianca Holdings S.A. La siguiente es una descripción de la naturaleza de los servicios prestados por las relacionadas. Estas transacciones incluyen:

All related parties are companies controlled by the same ultimate shareholder that controls Avianca Holdings S.A. The following is a description of the nature of services provided by and to related parties. These transactions include:

Parte relacionada	Naturaleza de los servicios
Synergy Aerospace Corp. <i>Synergy Aerospace Corp.</i>	Los saldos de cuentas por cobrar corresponden a reservas sobre motores de aeronaves y contratos de mantenimiento. Los saldos a pagar se originan en pagos ejecutados por Synergy Aerospace Corp. por cuenta de Latin Airways Corp. <i>The receivables amount corresponds to aircraft engine reserves and maintenance contracts. The payable amount originates in payments executed by Synergy Aerospace Corp. on behalf of Latin Airways Corp.</i>

Parte relacionada	Naturaleza de los servicios
SP SYN Participacoes. <i>SP SYN Participações S.A.</i>	Avianca, S.A. ("Avianca") y SP SYN Participações S.A. ("SP SYN") firmaron una novación de obligación de las cuentas por cobrar de OceanAir Linhas Aéreas, S.A. ("OceanAir") por medio de la cual SP SYN se convierte en el nuevo deudor. Avianca acordó firmar un acuerdo de asignación de compra y aceptación de entrega de ciertas aeronaves que fueron originalmente adquiridas por el Grupo Synergy. El acuerdo se origina en ciertas obligaciones firmadas el 30 de diciembre de 2010 y modificado por las enmiendas posteriores el 30 de diciembre de 2011 y el 28 de febrero de 2012. <i>Avianca, S.A. ("Avianca") and SP SYN Participações S.A. ("SP SYN") signed a novation of the receivables from OceanAir Linhas Aéreas, S.A. ("OceanAir") whereby SP SYN would be the new debtor. Avianca agreed to sign purchase agreement assignments and take delivery of certain aircraft which were originally purchased by Synergy Group. This agreement originates in certain obligations signed on December 30, 2010 and amended subsequently on December 30, 2011 and on February 28, 2012.</i>
OceanAir Linhas Aéreas, S.A. <i>OceanAir Linhas Aéreas, S.A.</i>	La Compañía presta y recibe de OceanAir Linhas Aéreas, S.A. los servicios de logística, mercadeo y publicidad, mantenimiento y capacitación. La Compañía ha firmado un acuerdo de licencia con OceanAir para el uso de la anterior marca Avianca en Brasil. Además, la Compañía arrienda aeronaves a OceanAir Linhas Aéreas, S.A. (ver Nota 33). El 4 de noviembre de 2014, Tampa Cargo S.A.S. firmó un acuerdo de reserva de capacidad con OceanAir Linhas Aéreas, S.A., obteniendo derechos de prioridad y una capacidad mínima de transporte de carga garantizada en ciertos vuelos de la compañía aérea. <i>The Company provides to and receives from OceanAir logistic services, marketing and advertising, maintenance services, and training services. The Company has entered into a licensing agreement with OceanAir for the use of the Avianca trademark in Brazil. Additionally, the Company leases aircraft to OceanAir (see Note 33). On November 4, 2014, Tampa Cargo S.A.S., entered into a Block Space Agreement with OceanAir Linhas Aéreas, S.A., acquiring priority rights and a minimum guaranteed cargo capacity on certain flights of the carrier.</i>
Empresariales S.A.S. <i>Empresariales S.A.S.</i>	Servicios de transporte para los empleados de Avianca, S.A. <i>Transportation services for Avianca, S.A.'s employees.</i>
Aeromantenimiento, S.A. <i>Aeromantenimiento, S.A.</i>	Compañía de mantenimiento de aeronaves que proporciona servicios de overhaul de aeronaves a las subsidiarias. <i>Aircraft maintenance company which provides aircraft overhaul services to the Company.</i>
Transportadora del Meta S.A.S. <i>Transportadora del Meta S.A.S.</i>	Le proporciona a Avianca, S.A. servicios de transporte terrestre para los envíos de carga/courier. <i>Provides road transportation services for cargo / courier deliveries to Avianca, S.A.</i>
Corporación Hotelera Internacional, S.A. Hotelera Los Pozos, S.A. <i>Corporación Hotelera Internacional S.A. Hotelera Los Pozos, S.A.</i>	Servicios de alojamiento para tripulaciones y los empleados de la Compañía. <i>Accommodation services for crew and employees of the Company.</i>
Aerovías Beta Corp. <i>Aerovías Beta Corp.</i>	Las cuentas por cobrar corresponden a importes debidos a Latin Airways Corp. como resultado de la escisión de Aerovías Beta Corp., que dio lugar a la creación de Latin Airways Corp. <i>The accounts receivables balance relates to amount owed to Latin Airways Corp. arising from the Aerovías Beta Corp. spinoff, which gave rise to Latin Airways Corp.</i>

Gasto por compensación del personal gerencial clave

El gasto por compensación del personal gerencial clave registrado dentro de "Salarios, sueldos y beneficios" en el Estado Consolidado de Resultados Integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012 asciende a \$31.365, \$31.456 y \$25.259, respectivamente.

Key management personnel compensation expense

Key management personnel compensation expense recognized within "Salaries, wages, and benefits" in the Consolidated Statement of Comprehensive Income for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012 amounts to \$31,365, \$31,456 and \$25,259, respectively.

(10) Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia

Los repuestos no reparables y suministros al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Repuestos no reparables / <i>Expendable spare parts</i>	\$ 56.376	\$ 45.160
Suministros / <i>Supplies</i>	9.238	7.998
Total / Total	\$ 65.614	\$ 53.158

(10) Expendable spare parts and supplies, net of provision for obsolescence

Expendable spare parts and supplies as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013, repuestos no reparables y suministros por \$65.649 y \$48.774, respectivamente, se reconocieron como gastos de mantenimiento.

For the years ended December 31, 2014 and 2013 expendable spare parts and supplies in the amount of \$65,649 and \$48,774, respectively, were recognized as maintenance expense.

(11) Gastos pagados por anticipado

Estos gastos se relacionan principalmente con anticipos de comisiones a agencias de viajes para futuros servicios, pagos anticipados para el alquiler de aeronaves y seguros. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los saldos pagados por anticipado son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Comisiones pagadas por anticipado <i>Prepaid commissions</i>	\$ 12.712	\$ 13.476
Anticipos en arrendamientos operacionales de aeronaves <i>Advance payments on operating aircraft leases</i>	12.401	12.219
Primas para pólizas de seguros <i>Premiums for insurance policies</i>	1.545	2.236
Otros / <i>Other</i>	29.407	18.814
Total / Total	\$ 56.065	\$ 46.745

(11) Prepaid expenses

These primarily relate to advance commission payments to travel agencies for future services, prepayments for aircraft rentals and prepaid insurance. As of December 31, 2014 and 2013 prepaid balances are as follows:

(12) Activos mantenidos para la venta

Los activos mantenidos para la venta consisten en activos fijos que la Administración ha destinado para la venta, que es altamente probable y se espera que la venta se realice en los próximos 12 meses. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los activos mantenidos para la venta son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Aeronaves y equipo de vuelo / <i>Aircraft and flight equipment</i>	\$ 1.117	\$ 1.256
Terrenos y edificios / <i>Land and buildings</i>	—	5.547
Maquinaria y otro equipo / <i>Machinery and other equipment</i>	252	645
Total / Total	\$ 1.369	\$ 7.448

(12) Assets held for sale

Assets held for sale consist of fixed assets for which management has committed to a plan to sell, the completion of the sale is highly probable, and the sale is expected to take place over the next 12 months. As of December 31, 2014 and 2013 the assets held for sale are as follows:

(13) Depósitos y otros activos

Los depósitos y otros activos al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Corto plazo: / Short term:		
Depósitos con arrendadores / <i>Deposits with lessors</i>	\$ 79.098	\$ 59.434
Inversiones a corto plazo / <i>Short term investments</i>	41.631	44.326
Depósitos por Margin Call / <i>Margin call deposits</i>	37.718	4.976
Depósitos en garantía / <i>Guarantee deposits</i>	9.777	—
Otros / <i>Others</i>	1.700	—
Subtotal / <i>Sub-Total</i>	169.924	108.736
Valor razonable de instrumentos derivados <i>Fair value of derivative instruments</i>	4.204	16.598
Total / Total	\$ 174.128	\$ 125.334
A largo plazo: / Long term:		
Depósitos con arrendadores / <i>Deposits with lessors</i>	\$ 144.949	\$ 113.253
Inversiones a largo plazo - restringidos <i>Long term investments – restricted</i>	11.943	—
Depósitos en garantía / <i>Guarantee deposits</i>	13.207	13.951
Efectivo restringido / <i>Restricted cash</i>	21.025	42.951
Otros / <i>Others</i>	26.886	19.021
Total / Total	\$ 218.010	\$ 189.176

(13) Deposits and other assets

Deposits and other assets as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

Los depósitos con arrendadores son principalmente depósitos de mantenimiento para las aeronaves arrendadas. Estos depósitos se aplican a los costos de eventos de mantenimiento futuros y se calculan con base en una medida de uso, tales como horas de vuelo o ciclos. La intención específica es que garanticen eventos de mantenimiento en aeronaves arrendadas.

Los depósitos de mantenimiento pagados no transfieren la obligación de darle mantenimiento a la aeronave o los costos asociados con las actividades de mantenimiento.

Los depósitos de mantenimiento se reembolsan a la Compañía al finalizar el evento de mantenimiento por el monto menor entre (1) el monto de los depósitos de mantenimiento que tenga el arrendador asociado con un evento de mantenimiento específico o (2) los costos correspondientes relacionados con un evento de mantenimiento específico. Durante los 12 meses que finalizaron el 31 de diciembre de 2014, la Compañía hizo pagos a los arrendadores por \$80.829 (31 de diciembre de 2013: \$37.841) por concepto de depósitos de mantenimiento, netos de reembolsos.

Los depósitos de garantía corresponden principalmente a los importes pagados a los proveedores en relación con el arrendamiento de las instalaciones aeroportuarias, entre otros acuerdos de servicio.

(14) Propiedades y equipo, neto

El equipo de vuelo, las propiedades y otros equipos al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

Deposits with lessors refer mainly to maintenance deposits in connection with leased aircraft. These deposits are applied to future maintenance event costs, and are calculated on the basis of a performance measure, such as flight hours or cycles. They are specifically intended to guarantee maintenance events on leased aircraft.

Maintenance deposits paid do not transfer the obligation to maintain aircraft or the costs associated with maintenance activities.

Maintenance deposits are reimbursable to the Company upon completion of the maintenance event in an amount equal to the lesser of (1) the amount of the maintenance deposits held by the lessor associated with the specific maintenance event or (2) the qualifying costs related to the specific maintenance event. During the 12 months ended December 31, 2014 the Company has paid lessors \$80,829 (December 31, 2013: \$37,841) in maintenance deposits, net of reimbursements.

Guarantee deposits correspond mainly to amounts paid to suppliers in connections with leasehold of airport facilities, among other service agreements.

(14) Property and equipment, net

Flight equipment, property and other equipment as of December 31, 2014 and 2013 is as follows:

	Equipo aéreo <i>Flight equipment</i>	Mantenimiento capitalizado <i>Capitalized maintenance</i>	Repuestos rotables <i>Rotable spare parts</i>	Anticipos de aeronaves <i>Aircraft predelivery payments</i>	Propiedades administrativas <i>Administrative property</i>	Otros <i>Other</i>	Total <i>Total</i>
Saldos brutos: / Gross:							
Al 31 de diciembre de 2012 <i>December 31, 2012</i>	\$ 2,412.336	\$ 180.258	\$ 116.622	\$ 283.162	\$ 93.612	\$ 176.687	\$ 3,262.677
Adiciones / <i>Additions</i>	270.537	75.760	39.865	320.289	—	60.693	767.144
Transferencias / <i>Transfers</i>	194.137	—	—	(194.137)	—	—	—
Revaluación / <i>Revaluation</i>	—	—	—	—	3.439	—	3.439
Retiros / <i>Disposals</i>	(63.800)	(46.263)	(17.397)	—	(1.337)	(7.667)	(136.464)
Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	\$ 2,813.210	\$ 209.755	\$ 139.090	\$ 409.314	\$ 95.714	\$ 229.713	\$ 3,896.796
Adiciones / <i>Additions</i>	763.349	87.341	46.517	169.284	—	71.773	1,138.264
Adquisiciones mediante combinaciones de negocios <i>Acquisitions through Business Combination</i>	3.851	—	59	—	—	445	4.355
Transferencias / <i>Transfers</i>	314.127	—	—	(314.127)	—	—	—
Revaluación / <i>Revaluation</i>	—	—	—	—	(4.307)	—	(4.307)
Retiros / <i>Disposals</i>	(43.886)	(18.919)	(7.989)	—	(3.971)	(53.469)	(128.234)
Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	\$ 3,850.651	\$ 278.177	\$ 177.677	\$ 264.471	\$ 87.436	\$ 248.462	\$ 4,906.874
Depreciación acumulada: <i>Accumulated depreciation:</i>							
Al 31 de diciembre de 2012 <i>December 31, 2012</i>	\$ 331.699	\$ 123.197	\$ 14.234	\$ —	\$ 6.072	\$ 87.929	\$ 563.131
Adiciones / <i>Additions</i>	88.260	49.437	5.174	—	1.032	15.970	159.873
Retiros / <i>Disposals</i>	(23.925)	(19.896)	(2.732)	—	—	(13.013)	(59.566)
Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	\$ 396.034	\$ 152.738	\$ 16.676	\$ —	\$ 7.104	\$ 90.886	\$ 663.438
Adiciones / <i>Additions</i>	102.278	56.142	9.641	—	1.890	15.226	185.177
Retiros / <i>Disposals</i>	(21.063)	(18.609)	(2.935)	—	—	(27.185)	(69.792)
Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	\$ 477.249	\$ 190.271	\$ 23.382	\$ —	\$ 8.994	\$ 78.927	\$ 778.823
Saldos netos: / Net balances:							
Al 31 de diciembre de 2012 <i>December 31, 2012</i>	\$ 2,080.637	\$ 57.061	\$ 102.388	\$ 283.162	\$ 87.540	\$ 88.758	\$ 2,699.546
Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	\$ 2,417.176	\$ 57.017	\$ 122.414	\$ 409.314	\$ 88.610	\$ 138.827	\$ 3,233.358
Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	\$ 3,373.402	\$ 87.906	\$ 154.295	\$ 264.471	\$ 78.442	\$ 169.535	\$ 4,128.051

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, algunas aeronaves con un valor en libros neto de \$2.665.561 y \$2.303.384, respectivamente, se han comprometido para garantizar deuda a largo plazo.

As of December 31, 2014 and 2013, certain aircraft with a net carrying value of \$2,665,561 and \$2,303,384, respectively, have been pledged to secure long-term debt.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, el valor en libros neto de propiedades y equipos arrendados bajo arrendamiento financiero fue de \$157 y \$2.226, respectivamente.

As of December 31, 2014 and 2013, the net carrying amount of leased property and equipment under financial leases was \$157 and \$2,226, respectively.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía capitalizó costos de préstamos por valor de \$9.249 y \$12.171, respectivamente.

As of December 31, 2014 and 2013, the Company capitalized borrowing costs amounting to \$9,249 and \$12,171, respectively.

Durante el 2014, un monto total de \$20.224 ha sido reconocido como propiedad y equipo en el transcurso de la construcción. Al 31 de diciembre del 2014, la Compañía tenía compromisos futuros relacionados con la finalización de la construcción de la propiedad administrativa por el monto de \$21.809.

During 2014 a total amount of \$20,224 has been recognized as property and equipment in the course of construction. As of December 31, 2014, the Company had future commitments related to the completion of the construction of administrative property in the amount of \$21,809.

Propiedades administrativas

La Compañía utiliza el modelo de revaluación para medir sus terrenos y edificios, que componen las propiedades administrativas. La Administración ha determinado que esto constituye una clase de activo, de acuerdo a la NIIF 16, con base en la naturaleza, características y riesgo de la propiedad. Los valores razonables de las propiedades se determinaron usando métodos comparables de mercado. Esto quiere decir que las valoraciones realizadas por los avalúos están basadas en precios activos de mercado, ajustados por la diferencia en la naturaleza, ubicación o condición de la propiedad específica. La Compañía contrató valoraciones de expertos independientes acreditados para determinar el valor razonable de sus terrenos e inmuebles. Los terrenos y edificios fueron revaluados al 31 de diciembre de 2014 y 2013.

Administrative property

The Company uses the revaluation model to measure its land and buildings which are composed of administrative properties. Management determined that this constitutes one class of asset under IAS 16, based on the nature, characteristics and risks of the property. The fair values of the properties were determined by using market comparable methods. This means that valuations performed by the appraisals are based on active market prices, adjusted for difference in the nature, location or condition of the specific property. The Company engaged accredited independent appraisals, to determine the fair value of its land and buildings. Land and buildings were revaluated at December 31, 2014 and 2013.

Si los terrenos y edificios fueran medidos utilizando el modelo de costo, el valor en libros sería el siguiente:

If land and buildings were measured using the cost model, the carrying amounts would be as follows:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Costo / <i>Cost</i>	\$ 68,515	\$ 68,470
Depreciación acumulada: / <i>Accumulated depreciation:</i>	(3,899)	(4,430)
Valor en libros neto / <i>Net carrying amount</i>	\$ 64,616	\$ 64,040

(15) Activos intangibles

Los activos intangibles al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Rutas / <i>Routes</i>	\$ 43.115	\$ 22.223
Marcas / <i>Trademarks</i>	3.960	22
Software y páginas web / <i>Software and webpages</i>	58.656	39.429
Otros derechos intangibles / <i>Other intangible rights</i>	2.305	2.762
Subtotal / <i>Subtotal</i>	108.036	64.436
Crédito mercantil / <i>Goodwill</i>	308.034	298.667
Total activos intangibles / <i>Total Intangible Assets</i>	\$ 416.070	\$ 363.103

El crédito mercantil adquirido a través de las combinaciones de negocios e intangibles de vida indefinida ha sido asignado a cuatro unidades generadoras de efectivo ("UGE"):

- Aerolíneas Galápagos Aerogal, S.A. ("Aerogal")
- Grupo Taca Holdings Limited.
- Tampa Cargo S.A.S.
- Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V. ("Aerounión")

El valor en libros de los créditos mercantiles e intangibles asignados a cada una de las UGE, son los siguientes:

	Aerogal		Grupo Taca Holdings Limited		Tampa Cargo S.A.S.		Aerounión	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Crédito mercantil / <i>Goodwill</i>	\$ 32.979	\$ 32.979	\$234.779	\$234.779	\$ 30.909	\$ 30.909	\$9.367	\$ —
Rutas / <i>Routes</i>	19.652	22.223	—	—	—	—	23.463	—
Marcas / <i>Trademarks</i>	—	—	—	—	—	—	3.938	—

La Compañía realizó su prueba anual de deterioro en diciembre de 2014 y de 2013. La Compañía tiene en cuenta la relación entre el valor en uso de la UGE y su valor en libros, entre otros factores, al momento de revisar los indicadores de

(15) Intangible assets

Intangible assets as of December 31, 2014 and 2013 are follows:

Goodwill acquired through business combinations and intangibles with indefinite lives has been allocated to four Cash Generating Units ("CGU"):

- *Aerolíneas Galápagos Aerogal, S.A. ("Aerogal")*
- *Grupo Taca Holdings Limited*
- *Tampa Cargo S.A.S.*
- *Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V. ("Aerounión")*

The carrying amount of goodwill and intangibles allocated to each of the CGUs:

The Company performed its annual impairment test in December 2014 and 2013. The Company considers the relationship between the value in use of the CGU and its book value, among other factors, when reviewing for

deterioro en el crédito mercantil o cualquier otro activo intangible. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía no identificó un deterioro potencial del crédito mercantil y de los activos intangibles.

UGE Aerogal

El monto recuperable de la UGE Aerogal, \$251.863 al 31 de diciembre de 2014, ha sido determinado con base al cálculo del valor en uso que utiliza las proyecciones de flujos de efectivo de los presupuestos financieros aprobados por la alta gerencia para un período de cinco años. Los flujos de efectivo proyectados se han actualizado para reflejar la demanda estimada de los servicios y los costos de operación. La tasa de descuento antes de impuestos aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es 7,98% y los flujos de efectivo más allá del período de cinco años son extrapolados usando una tasa de crecimiento del 3,0%, que es igual a la tasa de crecimiento promedio a largo plazo del país en donde la Compañía tiene su base de operación. Se concluyó que no es necesario un cargo por deterioro, ya que el valor en uso excede el valor en libros.

UGE Grupo Taca Holdings Limited

El monto recuperable de la UGE Grupo Taca Holdings Limited, \$1.982.582 al 31 de diciembre de 2014, ha sido determinado con base el cálculo del valor en uso que utiliza las proyecciones de flujos de efectivo de los presupuestos financieros aprobados por la alta gerencia para un período de cinco años. Los flujos de efectivo proyectados se han actualizado para reflejar la demanda estimada de los servicios y los costos de operación. La tasa de descuento antes de impuestos aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es 7,98% y los flujos de efectivo más allá del período de cinco años son extrapolados usando una tasa de crecimiento del 1,50%, que es igual a la tasa de crecimiento promedio a largo plazo de América Latina. Se concluyó que no es necesario un cargo por deterioro, ya que el valor en uso excede el valor en libros.

UGE Tampa Cargo S.A.S.

El monto recuperable de la UGE Tampa Cargo S.A.S., \$1.253.763 al 31 de diciembre de 2014, ha sido determinado con base el cálculo del valor en uso que utiliza las proyecciones de flujos de efectivo de los presupuestos financieros aprobados por la alta gerencia para un período de cinco años. Los flujos de efectivo proyectados se han actualizado para reflejar la demanda estimada de los servicios y los costos de operación. La tasa de descuento antes de

indicators of impairment on the goodwill or any of its intangible assets. As of December 31, 2014 and 2013, the Company did not identify potential impairment of goodwill or intangible assets.

Aerogal CGU

The recoverable amount of Aerogal CGU, \$251,863 as of December 31, 2014, has been determined based on a value in use calculation using cash flow projections from financial budgets approved by senior management covering a five-year period. The projected cash flows have been updated to reflect the estimated demand for services and costs to operate. The pre-tax discount rate applied to cash flow projections is 7.98% and cash flows beyond the five-year period are extrapolated using a 3.0% growth rate that is the same as the long-term average growth rate for the country where the Company has its base of operation. It was concluded that no impairment charge is necessary as the value in use exceeds book value.

Grupo Taca Holdings Limited CGU

The recoverable amount of Grupo Taca Holdings Limited CGU, \$1,982,582 as of December 31, 2014, has been determined based on a value in use calculation using cash flow projections from financial budgets approved by senior management covering a five-year period. The projected cash flows have been updated to reflect the estimated demand for services and costs to operate. The pre-tax discount rate applied to cash flow projections is 7.98% and cash flows beyond the five-year period are extrapolated using a 1.5% growth rate that is the same as the long-term average growth rate for Latin America. It was concluded that no impairment charge is necessary as the value in use exceeds book value.

Tampa Cargo S.A.S. CGU

The recoverable amount of Tampa Cargo S.A.S. CGU, \$1,253,763 as of December 31, 2014, has been determined based on a value in use calculation using cash flow projections from financial budgets approved by senior management covering a five-year period. The projected cash flows have been updated to reflect the estimated demand for services and costs to operate.

impuestos aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es 7,98% y los flujos de efectivo más allá del período de cinco años son extrapolados usando una tasa de crecimiento del 3,90%, que es igual a la tasa de crecimiento promedio a largo plazo de Colombia, donde la Compañía tiene su base de operaciones. Se concluyó que no es necesario un cargo por deterioro, ya que el valor en uso excede el valor en libros.

UGE Aerounión

El monto recuperable de la UGE Aerounión, \$9.367 al 31 de diciembre de 2014, ha sido determinado con base en la valuación del negocio a su valor en uso, basado en las proyecciones de flujos de efectivo para el negocio adquirido aprobadas por la Administración.

Supuestos

El cálculo del valor en uso de las UGE es más sensible a los siguientes supuestos:

- Precio del galón de combustible de jet.
- Tasas de descuento
- Crecimiento en los ingresos
- Inversiones en CAPEX
- Las tasas de crecimiento utilizadas para extrapolar los flujos de efectivo más allá del período previsto
- Capital de trabajo

Precio del galón de combustible de jet: se obtienen estimados a partir de datos publicados relacionados con el insumo específico. Se utilizan las cifras proyectadas si los datos están disponibles al público; de otro modo se utilizan las variaciones reales en el precio como indicador de las variaciones futuras en el precio.

Tasas de descuento: las tasas de descuento representan la valoración actual del mercado de los riesgos de la Compañía controladora de cada UGE, teniendo en cuenta el valor del dinero en el tiempo y los riesgos individuales de los activos subyacentes que no se han incorporado en los estimados de los flujos de efectivo. El cálculo de las tasas de descuento se basa en las circunstancias específicas de la Compañía y se deriva de su costo medio ponderado de capital (WACC, por sus siglas en inglés). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el patrimonio. Los coeficientes beta se evalúan anualmente, con base en los datos de mercado disponibles al público.

The pre-tax discount rate applied to cash flow projections is 7.98% and cash flows beyond the five-year period are extrapolated using a 3.90% growth rate that is the same as the long-term average growth rate for Colombia where the Company has its base of operation. It was concluded that no impairment charge is necessary as the value in use exceeds book value.

Aerounion CGU

The recoverable amount of Aerounion CGU, \$9,367 as of December 31, 2014, has been determined based on the business value in use, based on cash flow projections for the acquired business approved by Management.

Assumptions

The calculation of value in use for the CGUs is most sensitive to the following assumptions:

- *Jet fuel price per gallon*
- *Discount rates*
- *Revenue growth*
- *CAPEX expenditure*
- *Growth rates used to extrapolate cash flows beyond the forecast period*
- *Working capital*

Jet fuel price per gallon – Estimates are obtained from published data relating to the specific commodity. Forecast figures are used if data is publicly available, otherwise past actual price movements are used as an indicator of future price movements.

Discount rates – Discount rates represent the current market assessment of the risks of the holding Company of each CGU, taking into consideration the time value of money and individual risks of the underlying assets that have not been incorporated in the cash flow estimates. The discount rate calculation is based on the specific circumstances of the Company and is derived from its weighted average cost of capital (WACC). The WACC takes into account both debt and equity. The beta factors are evaluated annually based on publicly available market data.

Crecimiento en los ingresos: la Administración evalúa sus estimados del crecimiento de pasajeros o de carga. La Administración espera que la Compañía tenga un crecimiento estable durante el período previsto.

Inversiones en CAPEX: la Administración estima la inversión en CAPEX, incluidas aeronaves, mantenimiento y venta de activos, entre otros, para determinar los flujos de efectivo libres de deudas.

Estimados de tasas de crecimiento: las tasas se basan en los pronósticos publicados para las regiones o países donde operan las UGE.

Capital de trabajo: la Administración evalúa las necesidades de capital de trabajo de cada UGE, de acuerdo con su necesidad de inversión para continuar con las operaciones.

El siguiente es un detalle de los activos intangibles a diciembre de 2014 y 2013:

Revenue growth – Management evaluates its estimates on passenger growth or cargo growth. Management expects the Company to have a stable growth over the forecast period.

CAPEX expenditure – Management estimates investment in CAPEX including aircraft, maintenance, and sale of assets, among others to estimate debt free cash flows.

Growth rate estimates – Rates are based on published forecasts for the regions or countries where the CGUs operate.

Working capital – Management evaluates the working capital needs of each CGU in accordance with its needs for investments to continue operations.

The following is a rollforward of intangibles assets from December, 2014 and 2013:

	Crédito mercantil <i>Goodwill</i>	Rutas <i>Routes</i>	Marcas comerciales <i>Trademarks</i>	Software y páginas web <i>Software & Webpages</i>	Otros <i>Others</i>	Total <i>Total</i>
Costo: / Cost:						
Saldos al 31 de diciembre de 2012 / <i>Balance at December 31, 2012</i>	\$ 301.814	\$ 29.018	\$ 809	\$ 28.482	\$ 328	\$ 360.451
Otras adquisiciones/desarrollos internos <i>Other Acquisitions/ Internally developed</i>	-	-	-	24.801	3.101	27.902
Saldos al 31 de diciembre de 2013 / <i>Balance at December 31, 2013</i>	301.814	29.018	809	53.283	3.429	388.353
Adquisiciones a través de combinación de negocios <i>Acquisitions through Business Combination</i>	9.367	23.463	3.938	-	-	36.768
Otras adquisiciones/desarrollos internos <i>Other Acquisitions/ Internally developed</i>	-	-	-	29.322	360	29.682
Saldos al 31 de diciembre de 2014 / <i>Balance at December 31, 2014</i>	\$ 311.181	\$ 52.481	\$ 4.747	\$ 82.605	\$ 3.789	\$ 454.803
Amortización acumulada y pérdidas por deterioro: <i>Accumulated Amortization and Impairment Losses:</i>						
Saldos al 31 de diciembre de 2012 / <i>Balance at December 31, 2012</i>	\$ (3.147)	\$ (4.775)	\$ (787)	\$ (6.834)	\$ -	\$ (15.543)
Amortización del año / <i>Amortization for the year</i>	-	(2.020)	-	(7.020)	(667)	(9.707)
Saldos al 31 de diciembre de 2013 / <i>Balance at December 31, 2013</i>	(3.147)	(6.795)	(787)	(13.854)	(667)	(25.250)
Amortización del año / <i>Amortization for the year</i>	-	(2.571)	-	(10.095)	(817)	(13.483)
Saldos al 31 de diciembre de 2014 / <i>Balance at December 31, 2014</i>	\$ (3.147)	\$ (9.366)	\$ (787)	\$ (23.949)	\$ (1.484)	\$ (38.733)
Valor en libros: / <i>Carrying Amounts:</i>						
Al 31 de diciembre de 2012 / <i>At December 31, 2012</i>	\$ 298.667	\$ 24.243	\$ 22	\$ 21.648	\$ 328	\$ 344.908
Al 31 de diciembre de 2013 / <i>At December 31, 2013</i>	\$ 298.667	\$ 22.223	\$ 22	\$ 39.429	\$ 2.762	\$ 363.103
Al 31 de diciembre de 2014 / <i>At December 31, 2014</i>	\$ 308.034	\$ 43.115	\$ 3.960	\$ 58.656	\$ 2.305	\$ 416.070

(16) Utilidades por acción

El cálculo de las utilidades básicas por acción al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de December 31,		
	2014	2013	2012
Utilidad neta atribuible a Avianca Holdings S.A. <i>Net profit attributable to Avianca Holdings S.A.</i>	\$ 128.494	\$ 248.821	\$ 38.257
Promedio ponderado de acciones (en miles de acciones) <i>Weighted average number of ordinary shareholders (in thousands of shares)</i>			
Acciones comunes / <i>Common stock</i>	665.383	728.800	741.400
Acciones preferentes / <i>Preferred stock</i>	331.604	184.854	158.081
Utilidades por acción / <i>Earnings per share</i>			
Acciones comunes / <i>Common stock</i>	\$ 0,13	\$ 0,27	\$ 0,04
Acciones preferentes / <i>Preferred stock</i>	\$ 0,13	\$ 0,27	\$ 0,04

No hay acciones dilutivas, ya que la Compañía no tiene acciones preferentes u obligaciones convertibles.

(16) Earnings per Share

The calculation of basic earnings per share at December 31, 2014 and 2013 is as follows:

There are no dilutive shares as the Company has no convertible preferred shares or convertible debentures.

(17) Deuda a largo plazo

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los préstamos se miden al costo amortizado de la siguiente manera:

(17) Long-term debt

Loans and borrowings are measured at amortized cost, as of December 31, 2014 and 2013 are summarized as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Corrientes: / <i>Current:</i>		
Préstamos a corto plazo y porción corriente de deuda a largo plazo <i>Short-term borrowings and current portion of long-term debt</i>	\$ 425.915	\$ 270.498
Bonos a corto plazo / <i>Short-term bonds</i>	32.764	38.852
Pasivos de arrendamiento financiero / <i>Finance lease liabilities</i>	-	4.815
	\$ 458.679	\$ 314.165
No corrientes: / <i>Non-current:</i>		
Deuda a largo plazo / <i>Long-term debt</i>	\$ 2.018.927	\$ 1.431.498
Bonos / <i>Bonds</i>	692.971	519.268
Pasivos de arrendamiento financiero / <i>Finance lease liabilities</i>	-	564
	\$ 2.711.898	\$ 1.951.330

Los términos y condiciones de las obligaciones pendientes de la Compañía por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013, son los siguientes:

Terms and conditions of the Company's outstanding obligations for years ended December 31, 2014 and 2013 are as follows:

		Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>		
		Promedio ponderado de tasas de interés <i>Weighted average interest rate</i>	Valor nominal <i>Face Value</i>	Valor en libros <i>Carrying Amount</i>
Préstamos a corto plazo <i>Short-term borrowings</i>	2015	2,65%	\$ 133.009	\$ 133.009
Deuda a largo plazo / <i>Long-term debt</i>	2026	3,06%	3.298.991	2.311.833
Bonos-Colombia / <i>Bonds-Colombia</i>	2019	9,69%	177.641	177.641
Bonos-Luxemburgo / <i>Bonds- Luxembourg</i>	2020	7,95%	550.000	548.094
Total / Total			\$ 4.159.641	\$ 3.170.577

		Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>		
		Promedio ponderado de tasas de interés <i>Weighted average interest rate</i>	Valor nominal <i>Face Value</i>	Valor en libros <i>Carrying Amount</i>
Préstamos a corto plazo <i>Short-term borrowings</i>	2014	2,66%	\$ 38.169	\$ 38.169
Deuda a largo plazo / <i>Long-term debt</i>	2025	3,16%	2.409.588	1.663.827
Bonos-Colombia / <i>Bonds-Colombia</i>	2019	8,10%	259.494	259.494
Bonos-Luxemburgo / <i>Bonds- Luxembourg</i>	2020	8,38%	300.000	298.626
Pasivos por arrendamiento financiero (1) <i>Finance lease liabilities (1)</i>	2015	2,61%	22.300	5.379
Total / Total			\$ 3.029.551	\$ 2.265.495

(1) Tasa promedio mensual. / (1) *Average monthly rate.*

La mayoría de los pasivos con intereses están denominados en dólares estadounidenses a excepción de los bonos y de ciertos pasivos financieros para capital de trabajo, los cuales están denominados en pesos colombianos y los pasivos sobre una aeronave denominados en Euros.

The majority of interests bearing liabilities are denominated in US dollars except for bonds and certain financing liabilities for working capital which are denominated in Colombian Pesos, and one aircraft denominated in Euros.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, \$2.171.535 y \$1.516.779, respectivamente, eran los saldos pendientes de préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo con diferentes instituciones financieras para financiar adquisiciones de aeronaves. La mayoría de estas deudas están bajo acuerdos financieros garantizados por Agencias de Crédito a la Exportación. Adicionalmente, la Compañía mantuvo un saldo pendiente de préstamos a corto plazo y de deuda a largo plazo con diferentes instituciones financieras que ascienden a \$273.307 y \$185.217, respectivamente, para propósitos de financiación de capital de trabajo.

En 2013, la Compañía obtuvo préstamos que ascienden a \$316.926 para financiar la compra de tres aeronaves A330F, un A320, un A319 y dos ATR 72. Asimismo, la Compañía obtuvo \$16.600 del Banco de Bogotá para refinanciar un pago del Capítulo-11, vencido en junio de 2013. La Compañía también obtuvo \$38.000 de Bladex para el pago anticipado de un préstamo con IFC, y para financiar la compra de un simulador de vuelo de ATR 72. La Compañía obtuvo además \$14.551 para efectos generales relacionados con capital de trabajo.

El 10 de mayo de 2013, la Compañía emitió \$300.000 de Bonos Senior en una emisión que está exenta de registro, de conformidad con la Ley 144A y la Regulación S de la Ley de Títulos Valores de los Estados Unidos de 1933 y sus modificaciones. Los Bonos Senior se vencen en el 2020 y devengan intereses a una tasa de 8,375% anual, pagaderos semestralmente a término vencido el 10 de mayo y el 10 de noviembre, empezando el 10 de noviembre del 2013.

Durante el 2014 la Compañía obtuvo financiamiento por un valor de \$846.527 para financiar la compra de dos A330, dos A321, seis A319, tres B787 y once ATR 72. Lo anterior incluye la emisión de \$152.850 en notas garantizadas, a través de un vehículo de colocación privada. La compañía también obtuvo \$156.860 para propósitos generales de capital de trabajo.

El 8 de abril de 2014, la Compañía completó una segunda emisión de \$250.000 de Bonos Senior en una oferta exenta de

As of December 31, 2014 and 2013, \$2,171,535 and \$1,516,779, respectively, were outstanding balances of short-term borrowings and long-term debt with different financial institutions to finance aircraft acquisitions. Most of these borrowings are under financing arrangements guaranteed by the Export Credit Agencies. Additionally, the Company had an outstanding balance of short-term borrowing and long-term debt with different financial institutions amounting to \$273,307 and \$185,217, respectively, for working capital purposes.

During 2013, the Company obtained loans amounting to \$316,926 in order to finance the purchase of three A330F, one A320, one A319, and two ATR 72. Also the Company obtained \$16,600 from Banco de Bogota to refinance a Chapter-11 payment that was due in June, 2013. The Company also obtained \$38,000 from Bladex for the prepayment of a loan with IFC, and to finance the purchase of an ATR 72 flight simulator. The Company also obtained \$14,551 for general working capital purposes.

On May 10, 2013, the Company issued \$300,000 of Senior Notes in an offering exempt from registration under Rule 144A and Regulation S under the U.S. Securities Act of 1933, as amended. The Senior Notes are due in 2020 and bear interest at the rate of 8.375% per year, payable semi-annually in arrears on May 10 and November 10, beginning on November 10, 2013.

During 2014 the Company obtained financing up to \$846,527 in order to finance the purchase of two A330, two A321, six A319, three B787 and eleven ATR 72. The latter includes \$152,850 obtained through the issuance of guaranteed notes under a Private Placement vehicle. The Company also obtained \$156,860, for general working capital purposes.

On Apr 8, 2014, the Company completed a second issuance of \$250,000 of Senior Notes in an offering exempt

registro de conformidad con la Regla 144 y la Regulación S bajo la Ley de Títulos de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América, y sus modificaciones. Los Bonos Senior vencen en 2020 y devengan intereses a una tasa del 8,375% anual, pagaderas semestralmente por período vencido el 10 de mayo y 10 de noviembre, comenzando el 10 de mayo de 2014. El precio de colocación de la segunda emisión fue de 104,50%.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía y las subsidiarias Grupo Taca Holdings Limited y Avianca Leasing, LLC son responsables mancomunada y solidariamente de los Bonos Senior como co-emisores por un monto de \$550.000 y \$300.000 respectivamente en monto de capital total.

Los Bonos Senior están completa e incondicionalmente garantizados por tres de las subsidiarias: Taca International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses, S.A. y Trans American Airlines S.A. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, las obligaciones de Avianca Leasing LLC, en calidad de co-emisor de los Bonos Senior, están garantizadas incondicionalmente por la subsidiaria Aerovías del Continente Americano S.A.– Avianca S.A., por un monto equivalente a \$375.000 y \$200.000 respectivamente. Los Bonos Senior y las garantías son obligaciones no asegurados de los co-emisores y de los garantes respectivamente, y están clasificados pari passu por igual en derecho de pago con todas sus otras obligaciones no aseguradas presentes y futuras que no estén expresamente subordinadas en derecho de pago a los Bonos Senior y los garantes.

La Compañía, Avianca Leasing, LLC y Grupo Taca Holdings Limited como co-emisores, cotizaron los Bonos Senior en la Lista Oficial de la Bolsa de Valores de Luxemburgo, para ser negociados en el mercado Euro MTF de la Bolsa de Valores de Luxemburgo. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los Bonos Senior pendientes y los saldos correspondientes son los siguientes:

from registration under Rule 144A and Regulation S under the U.S. Securities Act of 1933, as amended. The Senior Notes are due in 2020 and bear interest at the rate of 8.375% per year, payable semi-annually in arrears on May 10 and November 10, beginning on May 10, 2014. The placement price for the second issuance was 104.50%.

As of December 31, 2014 and 2013, the Company and the subsidiaries Grupo Taca Holdings Limited, and Avianca Leasing, LLC are jointly and severally liable under the Senior Notes as co-issuers on \$550,000 and \$300,000 respectively in aggregate principal amount.

The Senior Notes are fully and unconditionally guaranteed by three of the subsidiaries: Taca International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses, S.A., and Trans American Airlines S.A. As of December 31, 2014 and 2013, Avianca Leasing LLC's obligations as a co-issuer of the Senior Notes are unconditionally guaranteed by the subsidiary Aerovías del Continente Americano S.A.–Avianca, in an amount equal to \$375,000 and \$200,000, respectively. The Senior Notes and guarantees are senior unsecured obligations of the co-issuers and the guarantors, respectively, and rank equally in right of payments with all of their other respective present and future unsecured obligations that are not expressly subordinated in right of payment to the Senior Notes or the guarantees.

The Company, Avianca Leasing, LLC and Grupo Taca Holdings, Limited as co-issuers, listed the Senior Notes on the Official List of the Luxembourg Stock Exchange and for trading on the Euro MTF market of the Luxembourg Stock Exchange. As of December 31, 2014 and 2013, the Senior Notes outstanding and the corresponding balances are as follows:

Entidades emisoras <i>Issuing entities</i>	Moneda origen <i>Original currency</i>	Total colocado en moneda origen <i>Total placed in original currency</i>	Saldo al 31 de diciembre de <i>Balance as of December 31,</i>	
			2014	2013
Avianca Holdings S.A., Avianca Leasing, LLC y Grupo Taca Holdings Limited	USD	550.000	\$ 548.094	\$ 298.626
			\$ 548.094	\$ 298.626
Emisores: <i>Issuers:</i>	Avianca Holdings S.A., Avianca Leasing, LLC, Grupo Taca Holdings, Limited <i>Avianca Holdings S.A., Avianca Leasing, LLC, and Grupo Taca Holdings Limited</i>			
Garantes: <i>Guarantors:</i>	Líneas Aéreas Costarricenses, S.A., Trans American Airlines S.A., y Taca International Airlines S.A. garantizarán de forma incondicional el total de los bonos emitidos. Aerovías del Continente Americano-Avianca, S.A. garantizará de forma incondicional las obligaciones de Avianca Leasing, LLC de acuerdo con los Bonos Senior en un monto igual a \$375 millones. <i>Líneas Aéreas Costarricenses, S.A., Trans American Airlines S.A., and Taca International Airlines, S.A. will fully and unconditionally guarantee the total Notes. Aerovías del Continente Americano - Avianca, S.A. will unconditionally guarantee the obligations of Avianca Leasing, LLC under the Senior Notes in an amount equal to \$375 million.</i>			
Bonos Senior Pendientes: <i>Senior Notes outstanding:</i>	\$550.000 monto capital agregado de 8,375% Bonos Senior pagaderos en el 2020. <i>\$550,000 aggregate principal amount of 8.375% Senior Notes due 2020.</i>			
Precio de emisión inicial: <i>Initial Issue Price:</i>	98,706% 98.706%			
Fecha de emisión inicial: <i>Initial Issue Date:</i>	10 de mayo de 2013 <i>May 10, 2013</i>			
Intereses: <i>Interest:</i>	Los Bonos Senior devengarán intereses a una tasa fija anual de 8,375%, pagaderos semestralmente por anticipado el 10 de mayo y el 10 de noviembre de cada año, a partir del 10 de noviembre de 2013. Los intereses se devengarán a partir del 10 de mayo de 2013. <i>The Senior Notes will bear interest at a fixed rate of 8.375% per year, payable semiannually in arrears on May 10 and November 10 of each year, commencing on November 10, 2013. Interest will accrue from May 10, 2013.</i>			
Precio de segunda emisión: <i>Second Issue Price:</i>	104,50% 104.50%			
Fecha de segunda emisión: <i>Second Issue Date:</i>	8 de abril de 2014 <i>April 8, 2014</i>			
Fecha de vencimiento: <i>Maturity Date:</i>	Los Bonos Senior vencerán el 10 de mayo de 2020. <i>The Senior Notes will mature on May 10, 2020.</i>			

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, los bonos emitidos y los saldos correspondientes son los siguientes:

As of December 31, 2014 and 2013, bonds issued and the corresponding balances are as follows:

Entidad emisora <i>Issuing entity</i>	Emisión <i>Issue</i>	Moneda origen <i>Original currency</i>	Total colocado en moneda origen <i>Total placed in original currency</i>	Saldo al 31 de diciembre de <i>Balance as of December 31,</i>			
				2014		2013	
				Moneda origen <i>Original currency</i>	USD <i>In US Dollars</i>	Moneda origen <i>Original currency</i>	USD <i>In US Dollars</i>
Avianca <i>Avianca</i>	Serie A <i>Series A</i>	Pesos colombianos <i>Colombian Pesos</i>	75.000 millones <i>75,000 million</i>	-	\$ -	75.000 millones <i>75,000 million</i>	\$ 38.924
Avianca <i>Avianca</i>	Serie B <i>Series B</i>	Pesos colombianos <i>Colombian Pesos</i>	158.630 millones <i>158,630 million</i>	158.630 millones <i>158,630 million</i>	66.304	158.630 millones <i>158,630 million</i>	82.327
Avianca <i>Avianca</i>	Serie C <i>Series C</i>	Pesos colombianos <i>Colombian Pesos</i>	266.370 millones <i>266,370 million</i>	266.370 millones <i>266,370 million</i>	111.337	266.370 millones <i>266,370 million</i>	138.243
Total / Total					\$ 177.641		\$ 259.494

El 25 de agosto de 2009 se completó una emisión de bonos en la Bolsa de Valores de Colombia, la cual está garantizada por las ventas de tiquetes efectuadas en Colombia con las tarjetas de crédito Credibanco y Visa.

On August 25, 2009 a bond issue was completed on the Colombian stock exchange, which is collateralized by Credibanco and Visa credit cards ticket sales in Colombia.

El siguiente es un resumen de las condiciones específicas de la emisión de bonos de 2009 en Colombia:

The specific conditions of the 2009 bond issue in Colombia are as follows:

Representante de los tenedores: <i>Representative of bondholders:</i>	Helm Trust, S.A. <i>Helm Trust, S.A.</i>
Monto de la emisión: <i>Amount of issue</i>	\$500.000 millones de pesos colombianos <i>\$500,000 million Colombian Pesos</i>
Agente administrador: <i>Managing agent:</i>	Fiduciaria Bogotá, S.A. <i>Fiduciaria Bogotá, S.A.</i>
Series: <i>Series:</i>	Serie A: emisión autorizada de \$100.000 millones de pesos colombianos <i>Series A: Authorized issue \$100,000 million Colombian Pesos</i>
	Serie B: emisión autorizada de \$200.000 millones de pesos colombianos <i>Series B: Authorized issue \$200,000 million Colombian Pesos</i>
	Serie C: emisión autorizada de \$300.000 millones de pesos colombianos <i>Series C: Authorized issue \$300,000 million Colombian Pesos</i>

Cupón: <i>Coupon:</i>	Serie A: indexada al índice de precios al consumidor colombiano <i>Serie A: Indexed to Colombian consumer price index</i>
	Serie B: indexada al índice de precios al consumidor colombiano <i>Serie B: Indexed to Colombian consumer price index</i>
	Serie C: indexada al índice de precios al consumidor colombiano <i>Serie C: Indexed to Colombian consumer price index</i>
	Los intereses serán cancelados a trimestre vencido. <i>Interest is payable at quarter-end</i>
Plazo: <i>Term:</i>	Serie A: 5 años / <i>Serie A: 5 years</i>
	Serie B: 7 años / <i>Serie B: 7 years</i>
	Serie C: 10 años / <i>Serie C: 10 years</i>
Devolución del capital: <i>Repayment of capital:</i>	Serie A: Al final del 5º año <i>Serie A: At the end of 5 years</i>
	Serie B: 50% en el año 6 y el 50% después del año 7 <i>Serie B: 50% after 6 years and 50% after 7 years</i>
	Serie C: 33% después del año 8, 33% después del año 9 y 34% después del año 10 <i>Serie C: 33% after 8 years, 33% after 9 years and 34% after 10 years</i>

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía tenía líneas de crédito rotativas sin garantías con diferentes instituciones financieras por montos totales de \$196.857 y \$167.952, respectivamente.

As of December 31, 2014 and 2013, the Company had unsecured revolving lines of credit with different financial institutions in the aggregate amounts of \$196,857 and \$167,952, respectively.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, se tenían saldos disponibles de \$171.206 y \$94.017, respectivamente, en virtud de estas facilidades. Estas líneas de crédito rotativas están aprobadas previamente por las instituciones financieras y la Compañía puede retirar los fondos si tiene necesidades de capital de trabajo.

As of December 31, 2014 and 2013, there were \$171,206 and \$94,017 outstanding balances respectively under these facilities. These revolving lines of credit are preapproved by the financial institutions and the Company may withdraw funds if it has working capital requirements.

Los pagos futuros en pasivos por arrendamiento financiero por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

Future payments on finance lease liabilities for the years ended December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Pagos futuros mínimos de arrendamiento <i>Future minimum lease payments</i>		Intereses <i>Interest</i>		Valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento <i>Present value of minimum lease payments</i>	
	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>		Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>		Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Menos de un año <i>Less than one year</i>	\$ -	\$ 5.775	\$ -	\$ 960	\$ -	\$ 4.815
Entre un año y cinco años <i>Between one year and five years</i>	\$ -	\$ 588	\$ -	\$ 24	\$ -	\$ 564

Los pagos futuros de deuda a largo plazo para los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

Future payments on long-term debt for the years ended December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Años / Years					
	Uno One	Dos Two	Tres Three	Cuatro Four	Cinco y posteriores Five and thereafter	Total Total
Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	\$ 292.906	\$ 266.723	\$ 252.878	\$ 255.062	\$1.244.264	\$ 2.311.833
Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	\$ 232.329	\$ 224.679	\$ 196.741	\$ 181.828	\$ 828.250	\$ 1.663.827

Los futuros pagos de bonos por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

Future payments on bonds for the years ended December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Años / Years					
	Uno One	Dos Two	Tres Three	Cuatro Four	Cinco y posteriores Five and thereafter	Total Total
Al 31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	\$ 32.764	\$ 32.764	\$ 36.725	\$ 36.725	\$ 586.757	\$ 725.735
Al 31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	\$ 38.852	\$ 41.091	\$ 41.091	\$ 46.008	\$ 391.078	\$ 558.120

Durante el ejercicio 2014 y 2013, la Compañía no cumplió con ciertos covenants financieros (compromisos de deuda). Dichos incumplimientos no aceleraron deuda. Al 31 de diciembre de 2014, la Compañía obtuvo exenciones ajustando el mínimo de EBITDAR Coverage Ratio (Índice de Cobertura de EBITDAR). Los compromisos más importantes relacionados con índices financieros asumidos por la Compañía y sus subsidiarias son los siguientes:

During 2014 and 2013, the Company did not comply with certain debt covenants. The breaches did not accelerate debt. As of December 31, 2014, the Company obtained waivers adjusting its EBITDAR Coverage Ratio threshold. The most significant commitments related to financial ratios assumed by the Company and its subsidiaries are as follows:

Avianca, S.A. y Subsidiarias

Los Estados Financieros Consolidados de Avianca, S.A. y Subsidiarias deben cumplir con los siguientes compromisos financieros al 31 de diciembre de 2014:

- (1) EBITDAR Coverage Ratio (Índice de Cobertura de EBITDAR): al final de cada período debe ser menor o igual a 1,4.

Avianca, S.A. and Subsidiaries

The consolidated financial statements of Avianca, S.A. and Subsidiaries must comply with the following financial covenants as of December 31, 2014:

- (1) *EBITDAR Coverage Ratio: Should be less than or equal to 1.4 at the end of each period; and*

- (2) Leverage Ratio (Índice de Apalancamiento) al final de cada período de reporte debe ser menor o igual a 4,5.

Al 31 de diciembre de 2014, la Compañía no cumplió con EBIDAR Coverage Ratio y Leverage Ratio. Sin embargo, la Compañía no requiere exenciones de parte de las instituciones financieras, ya que los compromisos incumplidos no tienen posibles consecuencias en cuanto a aceleración de la deuda. Al 31 de diciembre de 2013, la Compañía cumplió con los compromisos financieros aplicables.

Avianca Holdings S.A. y Subsidiarias

Los Estados Financieros Consolidados de Avianca Holdings y Subsidiarias deben cumplir con los siguientes compromisos financieros:

- (1) EBITDAR Coverage Ratio (Índice de Cobertura de EBITDAR): al 31 de diciembre de 2014 no debe ser menor a un ratio de 1,5 a 1,0.
- (2) EBITDAR Coverage Ratio (Índice de Cobertura de EBITDAR): al 31 de diciembre de 2014 no debe ser menor a un ratio de 1,7 a 1,0.
- (3) EBITDA Margin (Margen de EBITDA) al 31 de diciembre de 2014 no debe ser inferior a 0%.
- (4) Capitalization Ratio (Índice de Capitalización): al final de cada período de reporte no debe ser mayor a un ratio de 0,86 a 1,0.
- (5) Las reservas mantenidas en efectivo y equivalentes de efectivo, controladas o disponibles para el garante o sus subsidiarias, deben ser como mínimo de \$250 millones en todo momento hasta la Fecha Relevante de Medición, con respecto al período terminado el 31 de diciembre de 2015. La Fecha Relevante de Medición es la fecha en que los Estados Financieros Consolidados de Avianca Holdings S.A. y Subsidiarias, preparados conforme a las NIIF, se entregan al fideicomisario, a más tardar a los

- (2) *Leverage Ratio: Should be less than or equal to 4.5 at the end of each reporting period*

As of December 31, 2014, the Company did not comply with EBIDAR coverage ratio and leverage ratio. However, the Company did not require waivers from financial institutions since the breached covenants have no possible consequences on acceleration of debt. As of December 31, 2013, the Company did comply with the applicable financial covenants.

Avianca Holdings S.A. and Subsidiaries

The consolidated financial statements of Avianca Holdings and Subsidiaries must comply with the following financial covenants:

- (1) *EBITDAR Coverage Ratio: Should be not less than 1.50 to 1.00 at the end of December 31, 2014.*
- (2) *EBITDAR Coverage Ratio: Should be not less than 1.70 to 1.00 at the end of December 31, 2014.*
- (3) *EBITDA Margin: Should be not less than 0% at the end of December 31, 2014.*
- (4) *Capitalization Ratio: Should not be greater than 0.86 to 1.00 at the end of each reporting period.*
- (5) *Cash reserves held or controlled or otherwise available to the guarantor or its subsidiaries should be at least \$250 million at all times until the Relevant Testing Date in respect of the period ending December 31, 2015. Relevant Testing Date means the date on which the Avianca Holdings S.A. and Subsidiaries audited financial statements prepared in accordance with IFRS are delivered to the Security Trustee,*

180 días contados desde la fecha de cierre del período de reporte.

no later than 180 days of the end of the financial period.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía cumplió con los compromisos financieros aplicables para Avianca Holdings S.A. y Subsidiarias.

As of December 31, 2014 and 2013 the Company complied with the financial covenants applicable at each reporting date for Avianca Holdings S.A. and Subsidiaries.

(18) Cuentas por pagar

(18) Accounts payable

Las cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son las siguientes:

Accounts payable as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Cuentas por pagar comerciales / <i>Trade accounts payable</i>	\$ 345,342	\$ 332,450
Otros impuestos recaudados por anticipado <i>Non-income taxes collected in advance</i>	131,177	93,308
Cargas sociales (1) / <i>Payroll taxes (1)</i>	55,944	50,784
Otras cuentas por pagar / <i>Other payables</i>	15,031	32,587
Corriente / <i>Current</i>	\$ 547,494	\$ 509,129
Cuentas por pagar comerciales / <i>Trade accounts payable</i>	\$ 18,329	\$ 14
Cargas sociales (1) / <i>Payroll taxes (1)</i>	2,838	2,721
No corriente / <i>Non-current</i>	\$ 21,167	\$ 2,735

(1) Representa aportes parafiscales y contribuciones basadas en los salarios y compensaciones pagadas a los colaboradores de la Compañía en las distintas jurisdicciones en donde opera.

(1) Represent payroll taxes and contributions based on salaries and compensation paid to employees of the Company in the various jurisdictions in which it operates.

(19) Gastos acumulados

(19) Accrued expenses

Los gastos acumulados al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

Accrued expenses as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Gastos operacionales: <i>Operating expenses</i>	\$ 83.823	\$ 54.276
Vacaciones y otros beneficios a empleados <i>Vacation and other employee accruals</i>	24.708	36.390
Otros gastos acumulados <i>Other accrued expenses</i>	29.731	44.272
Total / <i>Total</i>	\$ 138.262	\$ 134.938

(20) Provisiones para condiciones de retorno

Para ciertos arrendamientos operativos, la Compañía está contractualmente obligada a devolver la aeronave en condiciones preestablecidas. La Compañía acumula los costos de restitución relacionados con los aviones mantenidos bajo arrendamientos operativos en el momento en que el activo no cumple con los criterios de condición de retorno y a lo largo del término del contrato de arrendamiento.

Las provisiones para las condiciones de retorno al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son las siguientes:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Corriente / <i>Current</i>	\$ 61,425	\$ 33,033
No corriente / <i>Non – current</i>	70,459	56,065
Total / <i>Total</i>	\$ 131,884	\$ 89,098

Los cambios en las provisiones para las condiciones de retorno al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son las siguientes:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
SalDOS al inicio del año / <i>Balances at beginning of year</i>	\$ 89.098	\$ 66.895
Provisiones constituidas / <i>Provisions made</i>	51.596	29.061
Provisiones usadas / <i>Provisions used</i>	(8.810)	(6.858)
SalDOS al final del año / <i>Balances at end of year</i>	\$ 131.884	\$ 89.098

El monto de reembolsos esperados que se presentan netos dentro de las provisiones para condiciones de retorno asciende a \$15.545 y \$17.102 al 31 de diciembre de 2014 y 2013, respectivamente.

(21) Beneficios de empleados

La Compañía cuenta con un plan de beneficios definidos que requiere que se realicen contribuciones a administradores de fondos separados. La Compañía también ha

(20) Provisions for return conditions

For certain operating leases, the Company is contractually obligated to return the aircraft in a predefined condition. The Company accrues for restitution costs related to aircraft held under operating leases at the time the asset does not meet the return conditions criteria and throughout the remaining duration of the lease.

Provisions for return conditions as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

Changes in provisions for return conditions as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

The amount of expected reimbursements which are presented net within provisions for the return conditions amounts to \$15,545 and \$17,102 as of December 31, 2014 and 2013, respectively.

(21) Employee benefits

The Company has a defined benefit plan which requires contributions to be made to separately administered funds. The Company has also agreed to provide

acordado proporcionar beneficios post-empleo a sus empleados retirados, los cuales consisten principalmente en planes de beneficios médicos y otros beneficios, tales como educación, tiquetes aéreos, antigüedad y jubilación. Estos otros beneficios son sin financiamiento.

La contabilización de pensiones y otros beneficios post-empleo consiste en calcular el costo del beneficio a entregar en el futuro y en registrar dicho costo en el período en el que cada empleado labora para la Compañía. Esto requiere el uso de extensas estimaciones y supuestos relativos a inflación, rendimientos de la inversión, tasas de mortalidad, índices de rotación de personal, tendencias de costos médicos y tasas de descuento, entre otra información. La Compañía cuenta con dos planes de pensiones diferentes, uno para pilotos y otro para el personal de tierra. Ninguno de los planes está disponible para nuevos participantes, por lo que hay un número fijo de beneficiarios cubiertos por estos planes al 31 de diciembre de 2014 y 2013.

post-employment benefits to its retirees that consist primarily of medical benefit plans as well as certain other benefits, including scholarships, tickets, seniority and retirement. These other benefits are unfunded.

Accounting for pensions and other post-employment benefits involves estimating the benefit cost to be provided well into the future and attributing that cost over the time period in which each employee works for the Company. This requires the use of extensive estimates and assumptions about inflation, investment returns, mortality rates, turnover rates, medical cost trends and discount rates, among other information. The Company has two distinct pension plans, one for pilots and the other for ground personnel. Both plans have been closed to new participants, and therefore there are a fixed number of beneficiaries covered under these plans as of December 31, 2014 and 2013.

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Valor razonable de activos del plan / <i>Fair value of plan assets</i>	\$ (175.620)	\$ (160.998)
Valor presente de la obligación / <i>Present value of the obligation</i>	398.273	489.674
Total pasivo por beneficios de empleados <i>Total employee benefit liability</i>	\$ 222.653	\$ 328.676

La siguiente tabla resume los componentes del gasto neto por los beneficios reconocidos en el Estado Consolidado de Resultados Integrales y los montos reconocidos en el Estado Consolidado de Posición Financiera para los planes respectivos:

The following table summarizes the components of net benefit expense recognized in the Consolidated Statement of Comprehensive Income and the funded status and amounts recognized in the Consolidated Statement of Financial Position for the respective plans:

Gasto neto por beneficios—año terminado el 31 de diciembre de 2014 (reconocido en salarios, sueldos y beneficios) <i>Net benefit expense – year ended December 31, 2014 (recognized in Salaries, wages and benefits)</i>		
	Plan de beneficios definidos <i>Defined benefit plan</i>	Otros beneficios <i>Other benefits</i>
Costo actual del servicio / <i>Current service cost</i>	\$ 3.777	\$ 3.281
Costo de intereses sobre obligaciones por beneficios, neto <i>Interest cost on net benefit obligation</i>	21.078	5.046
Gasto neto por beneficios / <i>Net benefit expense</i>	\$ 24.855	\$ 8.327

Gasto neto por beneficios—año terminado el 31 de diciembre de 2013 (reconocido en salarios, sueldos y beneficios) <i>Net benefit expense – year ended December 31, 2013 (recognized in Salaries, wages and benefits)</i>		
	Plan de beneficios definidos <i>Defined benefit plan</i>	Otros beneficios <i>Other benefits</i>
Costo actual del servicio / <i>Current service cost</i>	\$ 417	\$ 4.992
Costo de intereses sobre obligaciones por beneficios, neto <i>Interest cost on net benefit obligation</i>	31.032	5.954
Gasto neto por beneficios / <i>Net benefit expense</i>	\$ 31.449	\$ 10.946

Los cambios en el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas al 31 de diciembre de 2014 son los siguientes:

Changes in the present value of defined benefit obligation as of December 31, 2014 are as follows:

	Obligaciones por beneficios definidos <i>Defined benefit Obligation</i>	Otros beneficios <i>Other benefits</i>	Total <i>Total</i>
Obligaciones por beneficios al 31 de diciembre de 2013 <i>Benefit obligation as of December 31, 2013</i>	\$ 398.315	\$ 91.359	\$ 489.674
Obligación por beneficios adquiridos en combinaciones de negocios <i>Benefit obligation acquired in business combinations</i>	—	455	455
Costo del período <i>Period cost</i>	24.855	8.327	33.182
Beneficios pagados por el empleador <i>Benefits paid by employer</i>	(22.666)	(3.131)	(25.797)
Pérdidas (ganancias) actuariales reconocidas en otros resultados integrales <i>Actuarial (gains) losses recognized in other comprehensive income</i>	(4.349)	(1.406)	(5.755)
Diferencial cambiario <i>Exchange differences</i>	(75.705)	(17.781)	(93.486)
Obligaciones por beneficios al 31 de diciembre de 2014 <i>Benefit obligation as of December 31, 2014</i>	320.450	77.823	398.273
Valor razonable de los activos del plan <i>Fair value of plan assets</i>	(175.620)	—	(175.620)
Total beneficios de empleados <i>Total employee benefit</i>	144.830	77.823	222.653
Corriente / <i>Current</i>	\$ 45.072	\$ 4.121	\$ 49.193
No corriente / <i>Non-current</i>	99.758	73.702	173.460
Total / <i>Total</i>	\$ 144.830	\$ 77.823	\$ 222.653

Los cambios en el valor razonable de los activos del plan son los siguientes:

Changes in the fair value of plan assets are as follows:

	Plan de beneficios definidos <i>Defined benefit plan</i>
Valor razonable de los activos del plan a diciembre de 2013 <i>Fair value of assets at December 2013</i>	\$ 160.998
Ingresos por intereses sobre los activos del plan <i>Interest income on plan assets</i>	9.635
Rendimiento de activos del plan superior/(inferior) a lo proyectado <i>Return on plan assets greater/(less) than projected</i>	12.189
Contribuciones de empleados / <i>Employer contributions</i>	43.120
Beneficios pagados / <i>Benefits paid</i>	(17.483)
Ajuste en rendimiento de activos del plan <i>Return on plan assets adjustment</i>	(1.505)
Diferencial cambiario / <i>Exchange differences</i>	(31.334)
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre de 2014 <i>Fair value of plan assets at December 31, 2014</i>	\$ 175.620

Los cambios en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos por el año terminado el 31 de diciembre de 2013 son los siguientes:

Changes in the present value of defined benefit obligation for the year ended December 31, 2013 are as follows:

	Obligaciones por beneficios definidos <i>Defined benefit Obligation</i>	Otros beneficios <i>Other benefits</i>	Total <i>Total</i>
Obligaciones por beneficios al 31 de diciembre de 2012 <i>Benefit obligation as of December 31, 2012</i>	\$ 497.039	\$ 107.079	\$ 604.118
Costo del período / <i>Period cost</i>	31.449	10.946	42.395
Beneficios pagados por el empleador <i>Benefits paid by employer</i>	(30.049)	(3.558)	(33.607)
Ganancias actuariales reconocidas en otros resultados integrales <i>Actuarial gains recognized in other comprehensive income</i>	(58.966)	(14.365)	(73.331)
Diferencial cambiario / <i>Exchange differences</i>	(41.158)	(8.743)	(49.901)
Obligaciones por beneficios al 31 de diciembre de 2013 <i>Benefit obligation as of December 31, 2013</i>	398.315	91.359	489.674
Valor razonable de los activos del plan <i>Fair value of the plan assets</i>	(160.998)	—	(160.998)
Total beneficios de empleados / <i>Total employee benefit</i>	\$ 237.317	\$ 91.359	\$ 328.676
Corriente / <i>Current</i>	\$ 48.354	\$ 4.038	\$ 52.392
No corriente / <i>Non-current</i>	188.963	87.321	276.284
Total / <i>Total</i>	\$ 237.317	\$ 91.359	\$ 328.676

Los cambios en el valor razonable de los activos del plan son los siguientes:

Change in the fair value of plan assets are as follows:

	Plan de beneficios definidos <i>Defined benefit plan</i>
Valor razonable de los activos del plan a diciembre de 2012 <i>Fair value of assets at December 2012</i>	\$ 146.046
Ingresos por intereses sobre los activos del plan <i>Interest income on plan assets</i>	9.153
Rendimiento de activos del plan superior/(inferior) a lo proyectado <i>Return on plan assets greater/(less) than projected</i>	(4.745)
Contribuciones de empleados / <i>Employer contributions</i>	46.184
Beneficios pagados / <i>Benefits paid</i>	(21.342)
Costos administrativos pagados / <i>Return on plan assets adjustment</i>	(2.309)
Diferencial cambiario / <i>Exchange differences</i>	(11.989)
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre de 2013 <i>Fair value of plan assets at December 31, 2013</i>	\$ 160.998

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012, se reconocieron ganancias y pérdidas actuariales por \$16.439, \$66.277 y \$(55.012), respectivamente, en otros resultados integrales.

For the year ended December 31, 2014, 2013 and 2012, actuarial gains and losses of \$16,439, \$66,277 and \$(55,012), respectively were recognized in other comprehensive income.

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>		
	2014	2013	2012
Ganancias (pérdidas) actuariales reconocidas en otros resultados integrales <i>Actuarial gains (losses) recognized in other comprehensive income</i>	\$ 5.755	\$ 73.331	\$ (66.454)
Ajuste en rendimiento de activos del plan <i>Return on plan assets adjustment</i>	10.684	(7.054)	11.442
Monto reconocido en otros resultados integrales <i>Amount recognized in other comprehensive income</i>	\$ 16.439	\$ 66.277	\$ (55.012)

La Compañía espera contribuir \$49.193 a su plan de beneficios definidos en el año 2015.

The Company expects to contribute \$49,193 to its defined benefit plan and other benefits in 2015.

Los activos del plan corresponden a fondos netos transferidos a Caxdac (Caja de Auxilios y de Prestaciones de Acdac), que es responsable de la Administración del plan de pensiones de los pilotos. Los activos custodiados por Caxdac se segregan en cuentas separadas correspondientes a cada compañía

Plan assets correspond to net funds transferred to Caxdac, which is responsible for the administration of the pilots' pension plan. The assets held by Caxdac are segregated into separate accounts corresponding to each contributing company. Additionally the

contribuyente. Además, los activos del plan incluyen una porción relacionada con el plan de pensiones para el personal de tierra.

Los principales supuestos (ajustados por inflación) que se usan para determinar el pasivo por pensiones y beneficios médicos posteriores a la jubilación para los planes de la Compañía se muestran a continuación:

plan assets included a portion relating to pension plan of ground personnel.

The principal assumptions (inflation-adjusted) that are used in determining pension and post-employment medical benefit obligations for the Company's plans are shown below:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Tasa de descuento para todos los planes <i>Discount rate on all plans</i>	7,00%	7,00%
Aumento salarial futuro / <i>Future salary increase</i>		
Pilotos / <i>Pilots</i>	3,75%	3,75%
Tripulación de cabina / <i>Cabin crew</i>	3,50%	3,50%
Otros empleados / <i>Other employees</i>	4,00%	4,00%
Aumento de pensiones futuras / <i>Future pension increase</i>	3,00%	3,00%
Aumento de costos de salud / <i>Healthcare cost increase</i>	4,00%	4,00%
Aumento de costos de tiquetes / <i>Ticket cost increase</i>	3,00%	3,00%
Aumento de costos de educación / <i>Education cost increase</i>	3,00%	3,00%

Las principales categorías de los activos del plan expresados como un porcentaje del valor razonable del total de activos del plan son las siguientes:

The major categories of plan assets as a percentage of the fair value of the total plan assets are as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Títulos de patrimonio / <i>Equity securities</i>	45%	42%
Títulos de deuda / <i>Debt securities</i>	51%	54%
Otros / <i>Other</i>	4%	4%

Los títulos de patrimonio comprenden inversiones en entidades colombianas con una calificación crediticia de entre AAA y BBB. Los títulos de deuda incluyen inversiones en bonos del Gobierno colombiano, en bancos y en entidades públicas y privadas colombianas.

Equity securities comprise investments in Colombian entities with credit rating between AAA and BBB. Debt securities include investments in Colombian Government bonds, banks and public and private Colombian entities.

Plan de pensiones para el personal de tierra

En el año 2008, la Compañía celebró un acuerdo de conmutación con Compañía

Pension plans for ground personnel

In 2008, the Company entered into a commutation agreement with Compañía Aseguradora de Vida Colseguros S.A. (Insurance

Aseguradora de Vida Colseguros S.A., relacionado con el pasivo pensional de dos planes de pensiones de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, 7 y 12 beneficiarios, respectivamente, no han sido conmutados. Por lo tanto, la Compañía estima mediante un cálculo actuarial el pasivo pensional de estos beneficiarios.

Plan de pensiones para el personal de vuelo

Debido a las regulaciones locales de dos planes de pensiones de la Compañía, la Compañía debe hacer aportes a un fondo que es administrado de forma externa. El monto de los aportes anuales se basa en lo siguiente:

- Aporte básico para el año: igual a los pagos de pensión anuales esperados.
- Aporte adicional para el año (si es necesario): igual al monto necesario para ajustar el pasivo actuarial según las normas locales de contabilidad y los activos del plan al año 2023 (determinado con un cálculo actuarial).

Análisis de sensibilidad

El cálculo de las obligaciones por beneficios definidos es sensible a los supuestos mencionados. La siguiente tabla resume cómo el impacto de las obligaciones por beneficios definidos al final del período habría aumentado (disminuido) como resultado de un cambio en los respectivos supuestos:

	Aumento del 0,5% 0.5% increase	Disminución del 0,5% 0.5% decrease
Tasa de descuento / <i>Discount rate</i>	(19.503)	21.704
Aumento de pensiones / <i>Pension increase</i>	17.844	(16.257)
Tabla de mortalidad / <i>Mortality table</i>	5.399	—
	Aumento del 1,0% 1.0% increase	Disminución del 1,0% 1.0% decrease
Costo médico / <i>Medical cost</i>	10.747	(8.318)

Company) in connection with the pension liability of two of the Company’s pension plans.

As of December 31, 2014 and 2013, there are 7 and 12 beneficiaries, respectively, which have not been commuted. Consequently, the Company estimates through an actuarial calculation the pension liability of these beneficiaries.

Pension plans for flight personnel

Due to local regulations for two of the Company’s pension plans, the Company has to make contributions to a fund which is externally administrated. The amount of the annual contribution is based on the following:

- *Basic contribution for the year: equal to the expected annual pension payments.*
- *Additional contribution for the year (if necessary): equal to the necessary amount to match the actuarial liability under local accounting rules and the plan assets as of year 2023 (determined with an actuarial calculation).*

Sensitivity Analysis

The calculation of the defined benefit obligation is sensitive to the aforementioned assumptions. The following table summarizes how the impact on the defined benefit obligation at the end of the reporting period would have increased (decreased) as a result of a change in the respective assumptions:

**(22) Ingresos diferidos
por transporte no devengado**

El pasivo por ingresos diferidos por transporte no devengado al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
Venta anticipada de tiquetes / <i>Advance ticket sales</i>	\$ 396.292	\$ 436.732
Ingresos diferidos por millas / <i>Miles deferred revenue</i>	64.826	55.020
Corriente / <i>Current</i>	\$ 461.118	\$ 491.752
Ingreso diferido millas / <i>Miles deferred revenue</i>	\$ 85.934	\$ 72.853
No corriente / <i>Non-current</i>	\$ 85.934	\$ 72.853

Al 31 de diciembre de 2014, la Compañía revisó sus estimaciones y supuestos relacionados con los periodos de redención de los ingresos diferidos de millas. Como resultado se presenta un ingreso diferido de millas no corriente en el 2014, revelando el monto que se espera sea redimido después de doce meses. Algunas cifras del año anterior fueron reclasificadas para efectos comparativos.

(23) Otros Pasivos

Los otros pasivos al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son las siguientes:

	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de, As of December 31,	
		2014	2013
Instrumentos derivados <i>Derivative instruments</i>	27,28	\$ 116.555	\$ 13.830
Otros / <i>Other</i>		19.407	25.308
Total / <i>Total</i>		\$ 135.962	\$ 39.138
Corriente <i>Current</i>		\$ 127.496	\$ 27.432
No corriente <i>Non-current</i>		8.466	11.706
Total / <i>Total</i>		\$ 135.962	\$ 39.138

(22) Air traffic liability

Air traffic liability as of December 31, 2014 and 2013 is as follows:

On December 31, 2014 the Company reviewed its estimates and assumptions related to the redemption periods of miles deferred revenue. As a result a non-current air traffic liability is presented in 2014 disclosing the amount expected to be redeemed after twelve months. Prior year figures have been reclassified for comparative purposes.

(23) Other liabilities

Other liabilities as of December 31, 2014 and 2013 are as follows:

(24) Pagos basados en acciones

El 27 de enero de 2012, la Compañía autorizó la aplicación de un plan de incentivos (el "Plan Accionario") mediante el cual los beneficiarios elegibles, incluidos directores, funcionarios y ciertos empleados, reciben un pago especial en efectivo si se cumplen ciertas condiciones para ejercer su derecho.

Los participantes del Plan Accionario tienen la opción de redimir la parte vencida de sus respectivos derechos por dinero en efectivo, en donde el pago equivale a la diferencia entre el precio de intercambio de las acciones preferentes de Avianca Holdings S.A. cotizado en la Bolsa de Valores de Colombia durante los 30 días calendario inmediatos anteriores a la redención y COP\$5.000.

El 15 de marzo de 2012 se emitieron 18.026.158 adjudicaciones, que se otorgarán en tramos iguales durante un período de cuatro años, adjudicándose el primer tramo el 15 de marzo de 2013 y los tramos posteriores en cada fecha de aniversario siguiente. Después de la adjudicación, cada tramo deberá ser redimido dentro de los cinco años siguientes a más tardar a marzo de 2021.

El 5 de noviembre de 2013, la Compañía cotizó sus American Depositary Shares ("ADS") en la Bolsa de Valores de Nueva York. Como consecuencia, los términos del Plan Accionario han sido modificados de la siguiente manera: A partir de la fecha efectiva de la venta de los ADS en el mercado, el valor de cada adjudicación, siempre y cuando el resultado sea positivo, se derivará de: i) el cálculo de la diferencia entre la cotización promedio de los ADS que representan las acciones preferentes de Avianca Holdings S.A., según lo reporta la Bolsa de Valores de Nueva York durante los 30 días calendario inmediatamente anteriores a cada fecha de adjudicación del Plan Accionario y el precio de \$15, y ii) dividiendo el cálculo entre ocho, teniendo en cuenta que cada ADS representa ocho acciones preferentes y aplicando el monto resultante por la tasa de cambio de COP\$1.901,22 por \$1, (la tasa de cambio al 5 de noviembre de 2013 o la fecha efectiva de cotización de los ADS en la Bolsa de Valores de Nueva York). Sin embargo, esta modificación no afecta el tramo 1.

(24) Share based payments

The Company authorized the implementation of an incentive plan (the "Share Plan") on January 27, 2012 whereby eligible recipients, including directors, officers, certain employees, receive a special cash payout if certain redemption conditions are met.

The Share Plan participants have the option to redeem the vested portion of their respective rights for cash, with the payment being equal to the difference between the trading share price of the preferred shares of Avianca Holdings S.A., as reported by the Colombia Stock Exchange during the 30 calendar days immediately preceding redemption and COP\$5,000.

18,026,158 awards were issued on March 15, 2012, and will vest in equal tranches over a 4 year period, with the first tranche vesting on March 15, 2013, and subsequent tranches vesting on each subsequent anniversary date. Upon vesting, each tranche must be redeemed within 5 years and no later than March 2021.

On November 5, 2013, the Company listed its American Depositary Shares ("ADS") in the New York Stock Exchange. As a consequence, the terms of the Share Plan were modified as follows: Starting on the effective date of the sale of ADSs in the market, the value of each award, as long as the result is positive, will result from: i) calculating the difference between the average quote of the ADSs representative of preferred shares of Avianca Holdings S.A., as reported by the New York Stock Exchange during the 30 calendar days immediately prior to each vesting date of the Share Plan and the price of \$15, and ii) dividing the latter calculation by eight, considering that each ADS represents eight preferred shares and applying the resulting amount by the exchange rate of COP\$1,901.22 per \$1, (the exchange rate as of November 5, 2013 or the effective date of listing of the ADSs in the New York Stock Exchange). However, this modification does not affect Tranche 1.

Además, la Compañía emitió 2.000.000 nuevas Adjudicaciones ("Nuevas Adjudicaciones") para la Junta Directiva y los Altos Ejecutivos el 6 de noviembre de 2013. Estas Nuevas Adjudicaciones serán ejercitables en cuatro tramos iguales y vencerán cinco años después de la fecha de adjudicación. El valor de cada Nueva Adjudicación se determina de la misma manera que los términos modificados del Plan Accionario. El 11 de marzo de 2014, la Compañía revisó las nuevas adjudicaciones y las redujo a 1.840.000 de unidades.

Additionally, the Company issued 2,000,000 new Awards ("New Awards") for the Board of Directors and C Levels on November 6, 2013. These New Awards vest in four equal tranches and expire five year after the vesting date. The value of each New Award is determined in the same way as the modified terms of the Share Plans. On March 11, 2014, the Company revised the New Awards and reduced them to 1,840,000 units.

Al 31 de diciembre del 2014, los beneficiarios activos han sido premiados con 6.512.187 unidades de 18.026.158 inicialmente aprobadas y emitidas, y se han redimido 480.025 unidades, correspondientes a los períodos de adquisición del 15 de Marzo de 2012-2013 y del 15 de marzo de 2013-2014. Los premios totales a ser redimidos al 31 de diciembre del 2014 corresponden a 6.032.162.

As of December 31, 2014, active beneficiaries have been awarded with 6,512,187 units out of 18,026,158 initially approved and issued, and have redeemed 480,025 units, corresponding to the vesting periods March 15, 2012-2013 and March 15, 2013-2014. Total awards to be redeemed as of December 31, 2014 are equal to 6,032,162.

El siguiente es un resumen de los términos de las adjudicaciones, sin incluir las 1.840.000 Nuevas Adjudicaciones:

A summary of the terms of the awards excluding the 1,840,000 New Awards is as follows:

Fechas para ejercer <i>Vesting dates</i>	Porcentaje de opciones a ejercer <i>Percentage vesting</i>	Período de redención <i>Redemption period</i>
Al 15 de marzo de 2013 <i>March 15, 2013</i>	25% 25%	Desde el 16 de marzo de 2013 hasta el 15 de marzo de 2018 <i>From March 16, 2013 through March 15, 2018</i>
Al 15 de marzo de 2014 <i>March 15, 2014</i>	25% 25%	Desde el 16 de marzo de 2014 hasta el 15 de marzo de 2019 <i>From March 16, 2014 through March 15, 2019</i>
Al 15 de marzo de 2015 <i>March 15, 2015</i>	25% 25%	Desde el 16 de marzo de 2015 hasta el 15 de marzo de 2020 <i>From March 16, 2015 through March 15, 2020</i>
Al 15 de marzo de 2016 <i>March 15, 2016</i>	25% 25%	Desde el 16 de marzo de 2016 hasta el 15 de marzo de 2021 <i>From March 16, 2016 through March 15, 2021</i>

A continuación se hace un resumen de los términos de las 1.840.000 Nuevas Adjudicaciones:

A summary of the terms of the 1,840,000 New Awards is as follows:

Fechas para ejercer <i>Vesting dates</i>	Porcentaje de opciones a ejercer <i>Percentage vesting</i>	Período de redención <i>Redemption period</i>
Al 6 de noviembre de 2014 <i>November 6, 2014</i>	25% 25%	Desde el 7 de noviembre de 2014 hasta el 06 de noviembre de 2019 <i>From November 7, 2014 through November 6, 2019</i>
Al 6 de noviembre de 2015 <i>November 6, 2015</i>	25% 25%	Desde el 7 de noviembre de 2015 hasta el 06 de noviembre de 2020 <i>From November 7, 2015 through November 6, 2020</i>
Al 6 de noviembre de 2016 <i>November 6, 2016</i>	25% 25%	Desde el 7 de noviembre de 2016 hasta el 06 de noviembre de 2021 <i>From November 7, 2016 through November 6, 2021</i>
Al 6 de noviembre de 2017 <i>November 6, 2017</i>	25% 25%	Desde el 7 de noviembre de 2017 hasta el 06 de noviembre de 2022 <i>From November 7, 2017 through November 6, 2022</i>

Los participantes cuyas funciones son suspendidas, o bien, renuncian dejan de formar parte del Plan Accionario. Las adjudicaciones solo se emitieron a los miembros de la junta y al personal clave de gerencia.

Participants who are terminated, or resigned, cease to be part of the Share Plan. The awards were only issued to board members and key management.

La Compañía ha calculado el valor razonable de las adjudicaciones pendientes al 31 de diciembre de 2014 y 2013 empleando el modelo Turnbull-Wakeman, que es una variación del modelo Black-Scholes y que se consideró como un modelo adecuado de valoración, debido al requisito de que el precio de la acción esté por encima de cierto umbral durante los 30 días previos a la redención.

The Company has determined the fair value of the outstanding awards as of December 31, 2014 and 2013 using the Turnbull-Wakeman model, which is a variation of the Black-Scholes model and was deemed to be an appropriate valuation model given the requirement that the share price be above a certain threshold for 30 days prior to redemption.

Para la valoración al 31 de diciembre de 2014, el modelo Turnbull-Wakeman utiliza varias entradas incluyendo:

For the valuation as of December 31, 2014, the Turnbull-Wakeman model uses several inputs including:

- Plazo previsto entre 1,60 a 5,35 años
- Tiempo en período promedio de 0,08 años
- Precio de las acciones de COP \$3.420 en la Bolsa de Valores de Colombia y \$11,73 en la Bolsa de Valores de Nueva York
- Precio de ejercicio de COP \$5.000 para el tramo 1 y \$15 para el tramo 2, 3, 4 y

- *Expected term of 1.60 to 5.35 years*
- *Time in averaging period of 0.08 years*
- *Stock price of COP\$3,420 in the Colombian Stock Exchange and \$11.73 in the New York Stock Exchange*
- *Strike price of COP\$5,000 for tranche 1 and \$15 for tranches 2, 3, 4, and for the*

para las Nuevas Adjudicaciones en todos los tramos

- Tasa libre de riesgo de 0,80% a 5,10%
- Rentabilidad por dividendo del 2,19%
- La volatilidad de 25,22% a 29,73%

Para la valoración al 31 de diciembre de 2013, el modelo Turnbull-Wakeman utiliza distintos datos, incluyendo:

- Plazo previsto de 2,10 a 6,35 años
- Tiempo en un período promedio de 0,08 años
- Precio de las acciones de COP\$3.700 en la Bolsa de Valores de Colombia y \$15,44 en la Bolsa de Valores de Nueva York
- Precio de ejercicio de COP\$5.000 para el tramo 1 y \$15 para los tramos 2, 3 y 4 y para las Nuevas Adjudicaciones en todos los tramos
- Tasa libre de riesgo de entre 0,70% y 4,74%
- Rentabilidad por dividendo de 2,03%
- Volatilidad de 24,97% a 37,10%

Dado que Avianca Holdings S.A. cuenta con una historia pública de cotización de aproximadamente tres años y medio en relación con las acciones preferentes, el cual es inferior a todos los términos previstos excepto para el tramo 1-3 del plan accionario original y tramos 1 y 2 para las nuevas adjudicaciones. La Compañía utilizó datos de referencia para compañías públicas similares a Avianca Holdings S.A., a fin de calcular su volatilidad de patrimonio.

Con base en los anteriores supuestos, la Compañía determinó que los ingresos de las Adjudicaciones del Plan Accionario para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2014 y 2013 fue \$2.540 y \$355, respectivamente, que fue reconocido en utilidades operacionales. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, \$1.256 y \$3.723, respectivamente, se muestran como un pasivo no corriente en los Estados Consolidados de Posición Financiera.

(25) Patrimonio

Acciones comunes y preferentes

Al 31 de diciembre de 2012, la Compañía adquirió 4.123.491 de sus acciones preferentes circulantes; por consiguiente, las acciones

New Awards in all tranches

- Risk free rate of 0.80% to 5.10%
- Dividend yield of 2.19%
- Volatility of 25.22% to 29.73%

For the valuation as of December 31, 2013, the Turnbull-Wakeman model uses several inputs including:

- Expected term of 2.10 to 6.35 years
- Time in averaging period of 0.08 years
- Stock price of COP\$3,700 in the Colombian Stock Exchange and \$15.44 in the New York Stock Exchange
- Strike price of COP\$5,000 for tranche 1 and \$15 for tranches 2, 3, 4, and for the New Awards in all tranches
- Risk free rate of 0.70% to 4.74%
- Dividend yield of 2.03%
- Volatility of 24.97% to 37.10%

Since Avianca Holdings S.A. has a public traded history of approximately three and a half years for the preferred shares, which is shorter than all the expected terms except for Tranche 1-3 of the original Share Plan and Tranche 1 and 2 of the New Awards, the Company used data for guideline public companies similar to Avianca Holdings S.A. to estimate its equity volatility.

Based on the aforementioned assumptions, the Company determined that the income of the Share Plan Awards for the period ended December 31, 2014 and 2013 was \$2,540 and \$355, respectively which has been recognized within operating profit. As of December 31, 2014 and 2013, \$1,256 and \$3,723, respectively, is reflected as a non-current liability on the Consolidated Statement of Financial Position.

(25) Equity

Common and preferred stock

As of December 31, 2012, the Company purchased 4,123,491 of its outstanding preferred shares, for this reason, outstanding

preferentes circulantes disminuyeron en \$515 y el capital adicional pagado en acciones preferentes se redujo en \$9.051.

El 5 de noviembre de 2013, la Compañía emitió 12.500.000 American Depositary Shares (ADS), y cada una representó ocho acciones preferentes. Los ingresos netos derivados de esta oferta ascienden a aproximadamente \$183.553 millones (neto de deducción de costos de emisión por \$3.956). Las acciones preferentes no poseen derecho a voto ni pueden convertirse en acciones comunes. Los titulares de las acciones preferentes y ADSs tendrán derecho a recibir un dividendo mínimo a ser pagado con preferencia sobre los titulares de las acciones ordinarias, siempre que los dividendos hayan sido declarados por nuestros accionistas en la Asamblea anual. Si no se declaran dividendos, ninguno de nuestros accionistas tendrá derecho a los mismos. Si los dividendos son declarados y nuestras ganancias distribuibles anuales son suficientes para pagar un dividendo de al menos COP 50 por acción a todos nuestros tenedores de acciones preferentes y ordinarias, dichos beneficios serán pagados por igual con respecto a nuestras acciones preferentes y ordinarias. Sin embargo, si nuestras ganancias distribuibles anuales son insuficientes para pagar un dividendo de al menos COP 50 por acción a todos nuestros tenedores de acciones preferentes y ordinarias, un dividendo mínimo preferente de COP 50 por acción se distribuirá en proporción a los tenedores de las acciones preferentes, y cualquier exceso sobre dicho dividendo mínimo preferente serán distribuidos exclusivamente a los titulares de las acciones ordinarias.

En relación con esta oferta, los accionistas comunes ("accionistas vendedores") convirtieron 75.599.997 acciones comunes a acciones preferentes, que representan 14.734.910 ADS. Como resultado, la cantidad de acciones comunes se redujo a 665.800.003; y la cantidad de acciones preferentes aumentó en 75.599.997, para un total de 331.187.285 acciones preferentes. La Compañía no recibió ninguna parte de los ingresos netos procedentes de la venta de las ADS por parte de los accionistas vendedores.

Al 31 de diciembre de 2013, la Compañía adquirió 197.141 de sus acciones preferentes circulantes. Por consiguiente, las acciones preferentes circulantes disminuyeron en \$25 y el

preferred stock was decreased by \$515 and additional paid-in capital on preferred stock was decreased by \$9,051.

On November 5, 2013, the Company issued 12,500,000 American Depositary Shares, or ADSs, each representing 8 preferred shares. Net proceeds from this offering amounted to approximately \$183,553 million (net of issuance costs amounting to \$3,956). Preferred stock has no voting rights and cannot be converted to common stock. Holders of the preferred shares and ADSs will be entitled to receive a minimum dividend to be paid preferentially over holders of common shares, so long as dividends have been declared by our shareholders at their annual meeting. If no dividends are declared, none of our shareholders will be entitled to any dividends. If dividends are declared and our annual distributable profits are sufficient to pay a dividend per share of at least COP 50 per share to all our holders of preferred and common shares, such profits will be paid equally with respect to our preferred and common shares. However, if our annual distributable profits are insufficient to pay a dividend of at least COP 50 per share to all our holders of preferred and common shares, a minimum preferred dividend of COP 50 per share will be distributed pro rata to the holders of our preferred shares, and any excess above such minimum preferred dividend will be distributed solely to holders of our common shares.

In connection with that offering, the common shareholders ("selling shareholders") converted 75,599,997 common shares to preferred shares, representing 14,734,910 ADSs. As a consequence, the number of common shares was reduced to 665,800,003; the number of preferred shares increased in 75,599,997 to 331,187,285 preferred shares. The Company did not receive any of the net proceeds from the sale of ADS by the selling shareholders.

As of December 31, 2013, the Company purchased 197,141 of its outstanding preferred shares, for this reason, outstanding preferred stock was decreased by \$25 and

capital adicional pagado en acciones preferentes se redujo en \$452.

additional paid-in capital on preferred stock was decreased by \$452.

El 28 de noviembre del 2014, los accionistas comunes ("accionistas vendedores") convirtieron 5.000.000 acciones ordinarias a acciones preferentes. Como consecuencia, el número de acciones comunes se redujo a 660.800.003 y el número de acciones preferentes aumentó en 5.000.000 a 336.187.285 acciones preferentes.

On November 28, 2014, the common shareholders ("selling shareholders") converted 5,000,000 common shares to preferred shares. As a consequence, the number of common shares was reduced to 660,800,003 and the number of preferred shares increased in 5,000,000 to 336,187,285 preferred shares.

A continuación se presenta un resumen de acciones autorizadas, emitidas y pagadas:

The following is a summary of authorized, issued and paid shares:

	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Acciones autorizadas / <i>Authorized shares</i>	4,000,000,000	4,000,000,000
Issued and paid common stock <i>Acciones comunes emitidas y pagadas</i>	660,800,003	665,800,003
Issued and paid preferred stock <i>Acciones preferentes emitidas y pagadas</i>	336,187,285	331,187,285

Reservas de Otros Resultados Integrales ("OCI" por sus siglas en inglés)

Other Comprehensive Income ("OCI") Reserves

Impuesto sobre la renta en: (4) / <i>Income tax reserves relating to (4)</i>								
	Reservas de coberturas (1) <i>Hedging reserves (1)</i>	Reservas de valor razonable (2) <i>Fair value reserves (2)</i>	Reservas relacionadas con ganancias o pérdidas actuariales (3) <i>Reserves relating to actuarial gains and losses (3)</i>	Reservas de cobertura <i>Hedging reserves</i>	Reservas de valor razonable <i>Fair value reserves</i>	Reservas relacionadas con ganancias o pérdidas actuariales <i>Reserve relating to actuarial gains and losses</i>	Revaluación de propiedades administrativas (5) <i>Revaluation of administrative property (5)</i>	Reservas de OCI totales <i>Total OCI Reserves</i>
Al 31 de diciembre de 2012 <i>As of December 31, 2012</i>	\$ 3.697	\$ (3.599)	\$ (119.104)	\$ —	\$ 394	\$ 24.208	\$ 25.418	\$ (68.986)
Otros resultados (pérdidas) integrales <i>Other comprehensive income (loss) in the period</i>	10.654	2.028	66.277	(1.755)	(97)	(14.525)	3.439	66.021
Al 31 de diciembre de 2013 <i>As of December 31, 2013</i>	\$ 14.351	\$ (1.571)	\$ (52.827)	\$ (1.755)	\$ 297	\$ 9.683	\$ 28.857	\$ (2.965)
Otros resultados (pérdidas) integrales <i>Other comprehensive income (loss) in the period</i>	(113.249)	(1.527)	16.439	14.433	386	(2.239)	(4.307)	(90.064)
Al 31 de diciembre de 2014 <i>As of December 31, 2014</i>	\$ (98.898)	\$ (3.098)	\$ (36.388)	\$ 12.678	\$ 683	\$ 7.444	\$ 24.550	\$ (93.029)

- (1) Reservas de cobertura
La reserva de cobertura incluye la parte efectiva de los cambios netos acumulados en el valor razonable de los instrumentos de cobertura utilizados en las coberturas de flujos de efectivo cuyo reconocimiento posterior de los flujos de efectivo cubiertos no se ha realizado.
- (2) Reservas de valor razonable
La reserva de valor razonable comprende el cambio neto acumulado en el valor razonable de los activos financieros disponibles para la venta, hasta que los activos se dejen de reconocer o sufran deterioro.
- (3) Reservas de ganancias y pérdidas actuariales
Incluye ganancias o pérdidas actuariales por planes de beneficios definidos y beneficios médicos posteriores a la jubilación, y se reconocen en otros resultados integrales.
- (4) Impuesto sobre la renta en Otros Resultados Integrales
Cuando una partida de otros resultados integrales da lugar a una diferencia temporal, se reconoce un activo o pasivo por impuesto sobre la renta diferido directamente en otros resultados integrales.
- (5) Revaluación de propiedades administrativas
La revaluación de propiedad administrativa se relaciona con la revaluación de edificios administrativos y propiedades en Colombia, en Costa Rica y en El Salvador. La reserva por revaluación se ajusta por incrementos o disminuciones de los valores razonables de dichas propiedades.
- (1) *Hedging Reserves*
The hedging reserve comprises the effective portion of the cumulative net change in the fair value of hedging instruments used in cash flow hedges pending subsequent recognition of the hedged cash flows.
- (2) *Fair value reserves*
The fair value reserve comprises the cumulative net change in the fair value of available-for-sale financial assets until the assets are derecognized or impaired.
- (3) *Reserve relating to actuarial gains and losses*
It comprises actuarial gains or losses on defined benefit plans and post-retirement medical benefits recognized in other comprehensive income.
- (4) *Income tax on other comprehensive income*
Whenever an item of other comprehensive income gives rise to a temporary difference, a deferred income tax asset or liability is recognized directly in other comprehensive income.
- (5) *Revaluation of administrative property*
Revaluation of administrative property is related to the revaluation of administrative buildings and property in Colombia, Costa Rica, and El Salvador. The revaluation reserve is adjusted for increases or decreases in fair values of such property.

	2014	2013	2012
Coberturas de flujo de efectivo: / Cash flow hedges:			
Reclasificación a resultados durante el año <i>Reclassification during the year to profit or loss</i>	\$ 8.864	\$ 8.410	\$ 5.910
Valuación efectiva del flujo de efectivo cubierto <i>Effective valuation of cash flow hedged</i>	(122.113)	2.244	(2.213)
	\$ (113.249)	\$ 10.654	\$ 3.697
Reservas de valor razonable: / Fair value reserves:			
Reclasificación a resultados durante el año <i>Reclassification during the year to profit or loss</i>	\$ —	\$ 1.116	\$ —
Valuaciones de inversiones disponibles para la venta <i>Valuations of available-for-sale investments</i>	(1.527)	912	3.775
	\$ (1.527)	\$ 2.028	\$ 3.775
Impuesto sobre la renta sobre otros resultados integrales: Income tax on other comprehensive income:			
Reclasificación a resultados durante el año <i>Reclassification during the year to profit or loss</i>	\$ 15.068	\$ (186)	\$ 645
Diferencias temporales en OCI <i>Temporary differences within OCI</i>	(249)	(1.666)	(1.371)
	\$ 14.819	\$ (1.852)	\$ (726)

Dividendos

La Compañía pagó los siguientes dividendos durante los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y 2013:

Dividends

The following dividends were paid by the Company during the year ended December 31, 2014 and 2013:

	Al 31 de diciembre de December 31,	
	2014	2013
COP\$75/aproximadamente \$4 centavos por acción ordinaria (2013: COP\$75/aproximadamente \$4 centavos) pagados en US\$ <i>COP\$75/approximately \$4 cents per ordinary share (2013: COP\$75/approximately \$4 cents) paid in US\$</i>	\$ 25.865	\$ 30.371
COP\$75/aproximadamente \$4 centavos por acción preferente (2013: COP\$75/aproximadamente \$4 centavos) pagados en COP\$ <i>COP\$75/approximately \$4 cents per preferred share (2013: COP\$75/approximately \$4 cents) paid in COP\$</i>	13.079	6.550
Total / Total	\$ 38.944	\$ 36.921

Los dividendos de 75/0,04 COP\$/US\$ por acción fueron declarados en marzo de 2014 y pagados en abril de 2014 con base a los resultados del año 2013. Los dividendos de 75/0,04 COP\$/US\$ por acción fueron declarados en marzo de 2013 y pagados en abril de 2013 con base a los resultados del año 2012.

Dividends of 75/0.04 COP\$/US\$ per share were declared in March 2014 and paid in April 2014 based on profits for the year 2013. Dividends of 75/0.04 COP\$/US\$ per share were declared in March 2013 and paid in April 2013 based on profits for the year 2012.

(26) Ingresos operacionales

Durante el 2014 y 2013, la Compañía no tuvo clientes que representaran más del 10% de sus ingresos. La Compañía segmenta su información de ingresos brutos por tipo de servicio prestado y por región, y la utiliza como sigue:

Por tipo de servicio prestado

(26) Operating revenue

The Company had no major customers which represented more than 10% of revenues in 2014 and 2013. The Company utilizes its segmented gross revenue information by type of service rendered and by region, as follows:

By type of service rendered

	Año terminado el 31 de diciembre de 2014 <i>Year ended December 31, 2014</i>	Porcentaje <i>Percentage</i>	Año terminado el 31 de diciembre de 2013 <i>Year ended December 31, 2013</i>	Porcentaje <i>Percentage</i>	Variación anual Year on Year Variation
Doméstico <i>Domestic</i>					
Pasajeros <i>Passenger</i>	\$ 1.071.254	23%	\$ 1.031.299	23%	\$ 39.955
Carga y correo Cargo and mail	240.134	5%	196.062	4%	44.072
	1.311.388	28%	1.227.361	27%	84.027
Internacional <i>International</i>					
Pasajeros <i>Passenger</i>	2.791.467	59%	2.831.098	61%	(39.631)
Carga y correo Cargo and mail	324.728	7%	308.677	7%	16.051
	3.116.195	66%	3.139.775	68%	(23.580)
Otros (1) / Other (1)	275.988	6%	242.468	5%	33.520
Total ingresos operacionales <i>Total operating revenues</i>	\$ 4.703.571	100%	\$ 4.609.604	100%	\$ 93.967

	Año terminado el 31 de diciembre de 2013 <i>Year ended December 31, 2013</i>	Porcentaje <i>Percentage</i>	Año terminado el 31 de diciembre de 2012 <i>Year ended December 31, 2012</i>	Porcentaje <i>Percentage</i>	Variación anual Year on Year Variation
Doméstico <i>Domestic</i>					
Pasajeros <i>Passenger</i>	\$ 1.031.299	23%	\$ 1.009.541	23%	\$ 21.758
Carga y correo Cargo and mail	196.062	4%	99.505	2%	96.557
	1.227.361	27%	1.109.046	25%	118.315
Internacional <i>International</i>					
Pasajeros <i>Passenger</i>	2.831.098	61%	2.541.018	60%	290.080
Carga y correo Cargo and mail	308.677	7%	384.575	9%	(75.898)
	3.139.775	68%	2.925.593	69%	214.182
Otros (1) / Other (1)	242.468	5%	235.017	6%	7.451
Total ingresos operacionales <i>Total operating revenues</i>	\$ 4.609.604	100%	\$ 4.269.656	100%	\$339.948

(1) Otros ingresos operacionales

(1) Other operating revenue

Otros ingresos operacionales para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012 se presentan a continuación:

Other operating revenue for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012 is as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,		
	2014	2013	2012
Programa de viajero frecuente / <i>Frequent flyer program</i>	\$ 141.402	\$ 142.252	\$ 131.176
Operaciones terrestres (a) / <i>Ground operations (a)</i>	20.756	20.423	16.730
Arrendamientos / <i>Leases</i>	30.744	24.181	21.783
Mantenimiento / <i>Maintenance</i>	16.624	6.228	7.692
Interlínea / <i>Interline</i>	1.565	5.421	7.709
Otros / <i>Other</i>	64.897	43.963	49.927
	\$ 275.988	\$ 242.468	\$ 235.017

(a) La Compañía provee servicios a otras líneas aéreas en los aeropuertos principales (hubs).

(a) Company provides services to other airlines at main hub airports.

(27) Instrumentos derivados reconocidos como instrumentos de cobertura

(27) Derivatives recognized as hedging instruments

Los instrumentos financieros reconocidos como instrumentos de cobertura al valor razonable con efecto en otros resultados integrales al 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

Financial instruments recognized as hedging instruments at fair value through other comprehensive income as of December 31, 2014 and 2013 are the following:

	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de, As of December 31,	
		2014	2013
Coberturas de flujos de efectivo – Activos <i>Cash flow hedges – Assets</i>			
Coberturas de precio de combustible <i>Fuel price hedges</i>		\$ 4.204	\$ 16.552
Total / Total		\$ 4.204	\$ 16.552
Coberturas de flujos de efectivo – Pasivos <i>Cash flow hedges – Liabilities</i>			
Coberturas de precio de combustible <i>Fuel price hedges</i>	23	\$ 110.084	\$ -
Total / Total		\$ 110.084	\$ -

Los activos y pasivos financieros al valor razonable con efecto en otros resultados integrales reflejan el cambio en el valor razonable de los contratos de derivados del precio de combustible designados como coberturas de flujos de efectivo. Los ítems cubiertos son designados compras futuras consideradas transacciones proyectadas de alta probabilidad.

Financial assets and liabilities at fair value through other comprehensive income reflect the change in fair value of fuel price derivative contracts designated as cash flow hedges. Hedged items are designated future purchases deemed as highly probable forecast transactions.

Las coberturas de flujos de efectivo pasivos se registran en Otros pasivos dentro de los Estados Consolidados de Posición Financiera.

La Compañía compra combustible de manera permanente debido a que sus actividades de operación requieren un suministro continuo de este producto básico. La volatilidad creciente en los precios del combustible ha llevado a la Compañía a tomar la decisión de suscribir contratos sobre productos básicos. Se pretende que los contratos reduzcan la volatilidad de los precios del combustible para las compras de combustible proyectadas, de acuerdo con la estrategia de gestión de riesgo establecida por la Junta Directiva. Los contratos están destinados a cubrir la volatilidad de los precios del combustible por un período de entre tres y doce meses, con base en los acuerdos de compra vigentes.

La siguiente tabla indica los períodos en los que se espera que se presenten los flujos de efectivo asociados con las coberturas de flujos de efectivo, y el valor razonable de los instrumentos de cobertura relacionados.

	Valor razonable Fair Value	1-12 meses 1-12 months
Precio de combustible / Fuel price		
Activos / Assets	\$ 4.204	\$ 4.204
Pasivos / Liabilities	110.084	110.084

Se han negociado los términos de los contratos de futuro de divisas para las transacciones proyectadas de alta probabilidad a las que se ha aplicado la contabilización de cobertura. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, una ganancia (pérdida) neta relacionada con los instrumentos de cobertura por \$(113.249) y \$10.654, respectivamente fue incluida en otros resultados integrales (ver Nota 25).

(28) Instrumentos financieros derivados

Los instrumentos financieros derivados a valor razonable con cambios en resultados al 31 de diciembre de 2014 y 2013, son los siguientes:

Cash flow hedges liabilities are recognized within Other Liabilities in the Consolidated Statement of Financial Position.

The Company purchases jet fuel on an ongoing basis as its operating activities require a continuous supply of this commodity. The increased volatility in jet fuel prices has led the Company to the decision to enter into commodity contracts. These contracts are expected to reduce the volatility attributable to fluctuations in jet fuel prices for highly probable forecast jet fuel purchases, in accordance with the risk management strategy outlined by the Board of Directors. The contracts are intended to hedge the volatility of the jet fuel prices for a period between three and twelve months based on existing purchase agreements.

The following table indicates the periods in which the cash flows associated with cash flow hedges are expected to occur, and the fair values of the related hedging instruments.

The terms of the foreign currency forward contracts have been negotiated for the expected highly probable forecast transactions to which hedge accounting has been applied. As of December 31, 2014 and 2013, a net gain (loss) relating to the hedging instruments of \$(113,249) and \$ 10,654, respectively is included in other comprehensive income (see Note 25).

(28) Derivative financial instruments

Derivative financial instruments at fair value through profit or loss as of December 31, 2014 and 2013 are the following:

	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de, As of December 31,	
		2014	2013
Derivados no designados como cobertura – Activos <i>Derivatives not designated as hedges – Assets</i>			
Derivados de divisas <i>Derivative contracts of foreign currency</i>		\$ -	\$ 46
Total / Total		\$ -	\$ 46
Derivados no designados como cobertura – Pasivos <i>Derivatives not designated as hedges – Liabilities</i>			
Derivados de divisas <i>Derivative contracts of foreign currency</i>	23	\$ 578	\$ 6
Derivados de tasa de interés <i>Derivative contracts of interest rate</i>	23	5.893	13.824
Total / Total		\$ 6.471	\$ 13.830

Los instrumentos financieros a valor razonable con efecto en otros resultados integrales son instrumentos derivados no designados como instrumentos de cobertura para efectos contables, que tienen la intención de reducir los niveles de riesgo de divisas y del riesgo de tasa de interés.

Los pasivos derivados no designados como cobertura se reconocen en Otros Pasivos dentro de los Estados Consolidados de Posición Financiera.

Riesgo de moneda extranjera

Ciertos contratos a futuro de divisas se valoran al valor razonable con efecto en otros resultados integrales y no están designados como instrumentos de cobertura para efectos contables. El saldo de los contratos a futuro de divisas varía según el nivel esperado de compras y de ventas de divisas y según los cambios en las tasas de los contratos a futuro de divisas.

Riesgo de tasa de interés

La Compañía incurre en el riesgo de tasa de interés principalmente para las obligaciones financieras con bancos y arrendadores de aeronaves. Ciertos instrumentos financieros derivados son reconocidos a su valor razonable con efecto en otros resultados integrales, y no están designados como instrumentos de cobertura para efectos contables. La tasa de

Financial instruments through profit or loss are derivative contracts not designated as hedges for accounting purposes that are intended to reduce the levels of risk of foreign currency and interest rates.

Liabilities on derivatives not designated as hedges are recognized within Other Liabilities in the Consolidated Statement of Financial Position.

Foreign currency risk

Certain foreign currency forward contracts are measured at fair value through profit or loss and are not designated as hedging instruments for accounting purposes. The foreign currency forward contract balances vary with the level of expected foreign currency sales and purchases and changes in foreign currency forward rates.

Interest rate risk

The Company incurs interest rate risk primarily on financial obligations to banks and aircraft lessors. Certain financial derivative instruments are recognized at fair value through profit or loss and are not designated as hedging instruments for accounting purposes. The interest rate contracts vary according to

interés de estos contratos varía según el nivel esperado de interés por pagar y los cambios en la tasa de interés de las obligaciones financieras. El riesgo de tasa de interés se administra mediante una mezcla de tasas fijas y flotantes sobre préstamos y sobre contratos de arrendamiento, junto con opciones y swaps de tasas de interés. De conformidad con estos acuerdos, la Compañía paga una tasa fija y recibe una tasa variable.

(29) Compensación de los instrumentos financieros

La Compañía tiene instrumentos derivados que podrían cumplir con los criterios de compensación del párrafo 42 de la NIC 32, ya que la Compañía ha firmado con sus contrapartes acuerdos exigibles de compensación. Por lo tanto, cuando se firman derivados con la misma contraparte y por el mismo tipo de resultado teórico en los activos y pasivos brutos, las partidas se compensan, lo que resulta en la presentación de un derivado neto. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía no había compensado instrumentos derivados, ya que no ha tenido activos y pasivos brutos con la misma contraparte por el mismo tipo de notional.

(30) Medición al valor razonable

El valor razonable de los activos y pasivos financieros, junto con el valor en libros que se muestra en el Estado Consolidado de Posición Financiera al 31 de diciembre del 2014, son los siguientes:

the level of expected interest payable and changes in interest rate of financial obligations. Interest rate risk is managed through a mix of fixed and floating rates on loans and lease agreements, combined with interest rate swaps and options. Under these agreements, the Company pays a fixed rate and receives a variable rate.

(29) Offsetting of Financial Instruments

The Company has derivative instruments that could meet the offsetting criteria in paragraph 42 of IAS 32 given that the Company has signed with its counterparties enforceable master netting arrangements. Consequently, when derivatives signed with the same counterparty and for the same type of notional result in gross assets and liabilities, the positions are set off resulting in the presentation of a net derivative. As of December 31, 2014 and 2013, the Company has not set off derivative instruments because it has not had gross assets and liabilities with the same counterparty for the same type of notional.

(30) Fair value measurements

The fair values of financial assets and liabilities, together with the carrying amounts shown in the Consolidated Statement of Financial Position as of December 31, 2014 are as follows:

	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de 2014, December 31, 2014	
		Valor en libros Carrying amount	Valor razonable Fair value
Activos financieros / Financial assets			
Inversiones disponibles para la venta Available-for-sale securities	6	\$ 1.455	\$ 1.455
Instrumentos derivados / Derivative instruments	27	4.204	4.204
		\$ 5.659	\$ 5.659
Pasivos financieros / Financial liabilities			
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo Short term borrowings and long-term debt	17	\$ 3.170.577	\$ 3.200.729
Instrumentos derivados / Derivative instruments	23	116.555	116.555
		\$ 3.287.132	\$ 3.317.284

El valor razonable de los activos y pasivos financieros, junto con el valor en libros que se muestra en el Estado Consolidado de Posición Financiera al 31 de Diciembre de 2013 son los siguientes:

The fair values of financial assets and liabilities, together with the carrying amounts shown in the Consolidated Statement of Financial Position as of December 31, 2013 are as follows:

	Notas Notes	Al 31 de Diciembre de 2013, December 31, 2013	
		Valor en libros Carrying amount	Valor razonable Fair value
Activos financieros / Financial assets			
Inversiones disponibles para la venta <i>Available-for-sale securities</i>		\$ 14.878	\$ 14.878
Instrumentos derivados / <i>Derivative instruments</i>	27,28	16.598	16.598
		\$ 31.476	\$ 31.476
Pasivos financieros / Financial liabilities			
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo <i>Short term borrowings and long-term debt</i>	17	\$ 2.265.495	\$ 2.268.126
		\$ 2.265.495	\$ 2.268.126

El valor razonable de los activos y pasivos financieros corresponde al monto al cual el instrumento podría intercambiarse en una transacción ordenada entre partes interesadas, en circunstancias que no sean una venta forzada o una liquidación.

The fair value of the financial assets and liabilities is included at the amount at which the instrument could be exchanged in a current transaction between willing parties, other than in a forced or liquidation sale.

La Administración determinó que el efectivo y los equivalentes de efectivo, cuentas por cobrar, cuentas por pagar y otros pasivos corrientes aproximan su valor en libros en gran parte debido a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

Management assessed that cash and cash equivalents, account receivable, account payable and other current liabilities approximate their carrying amount largely due to the short-term maturities of these instruments.

Los valores razonables han sido determinados para fines de medición y/o de revelación con base en los siguientes métodos:

Fair values have been determined for measurement and/or disclosure purposes based on the following methods.

- (a) El valor razonable de los activos financieros disponibles para la venta se calcula en referencia al valor presente de los flujos de efectivo del principal e intereses, descontados a una tasa de interés de mercado en la fecha del estado financiero.
- (b) La Compañía mantiene instrumentos financieros derivados con diversas

- (a) *The fair value of available-for-sale financial assets is determined by reference to the present value of future principal and interest cash flows, discounted at a market based interest rate at the reporting date.*
- (b) *The Company enters into derivative financial instruments with various*

contrapartes, principalmente instituciones financieras con calificaciones crediticias de grado de inversión. Los derivados valorados utilizando técnicas de valoración con datos observables en el mercado incluyen principalmente los contratos de tasa de interés, los contratos a futuro de divisas y los contratos sobre materias primas. Las técnicas de valoración aplicadas con mayor frecuencia incluyen precios futuros y modelos swap, mediante cálculos del valor presente. Los modelos incorporan varios datos, incluidos la calidad crediticia de las contrapartes, los tipos de cambio spot y a futuro, las curvas de tasa de interés y las curvas de tasa a futuro de la materia prima subyacente.

counterparties, principally financial institutions with investment grade credit ratings. Derivatives valued using valuation techniques with market observable inputs are mainly interest rate contracts, foreign currency forward contracts and commodity contracts. The most frequently applied valuation techniques include forward pricing and swap models, using present value calculations. The models incorporate various inputs including the credit quality of counterparties, foreign currency spot and forward rates, interest rate curves and forward rate curves of the underlying commodity.

- (c) El valor razonable de los préstamos a corto plazo y de la deuda a largo plazo, el cual se determina para efectos de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos de efectivo futuros del principal y de los intereses, descontados a la tasa de interés de mercado a la fecha del estado financiero. Para los arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina con referencia a contratos de arrendamiento similares.
- (d) La Compañía utiliza el modelo de revaluación para medir sus terrenos y edificios que están compuestas de propiedades administrativas. La Administración determinó que esto constituye una clase de activo según la NIC 16, basado en la naturaleza, las características y los riesgos de la propiedad. Los valores razonables de las propiedades se determinaron utilizando métodos comparables de mercado. Esto significa que las valoraciones realizadas por las evaluaciones se basan en precios de mercados activos, ajustados por la diferencia en la naturaleza, localización o condición de la propiedad específica. La Compañía

- (c) The fair value of short-term borrowings and long-term debt, which is determined for disclosure purposes, is calculated based on the present value of future principal and interest cash flows, discounted at a market based interest rate at the reporting date. For finance leases, the market rate is determined by reference to similar lease agreements.*
- (d) The Company uses the revaluation model to measure its land and buildings which are composed of administrative properties. Management determined that this constitutes one class of asset under IAS 16, based on the nature, characteristics and risks of the property. The fair values of the properties were determined by using market comparable methods. This means that valuations performed by the appraisals are based on active market prices, adjusted for difference in the nature, location or condition of the specific property. The Company*

empleó avalúos independientes acreditados, para determinar el valor razonable de sus terrenos y edificios.

- (e) El pasivo de Viajero Frecuente se incluye en el Estado Consolidado de Posición Financiera dentro del ingreso diferido por transporte no devengado. La Compañía estima el valor razonable de millas otorgadas en el marco del programa LifeMiles aplicando técnicas estadísticas. Las entradas a los modelos incluyen hacer supuestos acerca de las tasas de redención esperadas, la mezcla de productos que estarán disponibles para la redención en el futuro y las preferencias de los clientes.

Jerarquía del valor razonable

La siguiente tabla analiza los instrumentos financieros registrados al valor razonable por el método de valoración. Los diferentes niveles se definen de la siguiente forma:

Nivel 1 Los datos son precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la Compañía tiene la capacidad de acceder en la fecha de medición.

Nivel 2 Datos distintos a los precios cotizados incluidos dentro del Nivel 1 que son observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente; o

Nivel 3 Los datos no son observables para el activo o pasivo.

En el caso de los activos y pasivos que se reconocen en los estados financieros de forma recurrente, la Compañía determina si se han hecho transferencias entre los Niveles de la jerarquía al reevaluar la categorización (basada en los datos de más bajo nivel que sean relevantes para la medición del valor razonable como un todo) al final de cada período de reporte.

La siguiente tabla proporciona la jerarquía de medición del valor razonable de los activos y pasivos de la Compañía al 31 de diciembre de 2014:

engaged accredited independent appraisals, to determine the fair value of its land and buildings.

- (e) *The Frequent flyer liability is included in the Consolidated Statement of Financial Position within Air traffic liability. The Company estimates the fair value of miles awarded under the LifeMiles program by applying statistical techniques. Inputs to the models include making assumptions about expected redemption rates, the mix of products that will be available for redemption in the future and customer preferences.*

Fair values hierarchy

The table below analyses financial instruments carried at fair value by valuation method. The different levels have been defined as follows:

Level 1 inputs are quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities that the Company has the ability to access at the measurement date.

Level 2 inputs other than quoted prices included within Level 1 that are observable for the asset or liability, either directly or indirectly; or

Level 3 inputs are unobservable inputs for the asset or liability.

For assets and liabilities that are recognized in the financial statements on a recurring basis, the Company determines whether transfers have occurred between Levels in the hierarchy by re-assessing categorization (based on the lowest level input that is significant to the fair value measurement as a whole) at the end of each reporting period.

The following table provides the fair value measurement hierarchy of the Company's assets and liabilities as of December 31, 2014:

Información cuantitativa a revelar sobre la jerarquía de medición del valor razonable de los activos: <i>Quantitative disclosures of fair value measurement hierarchy for assets:</i>					
Activos medidos al valor razonable <i>Assets measured at fair value</i>	Fecha de valoración <i>Date of valuation</i>	Método de medición de valor razonable <i>Fair value measurement using</i>			Total <i>Total</i>
		Precio cotizado en mercados activos (Nivel 1) <i>Quoted prices in active markets (Level 1)</i>	Datos observables significativos (Nivel 2) <i>Significant observable inputs (Level 2)</i>	Datos no observables significativos (Nivel 3) <i>Significant unobservable inputs (Level 3)</i>	
Activos financieros derivados (Notas 27 y 28) <i>Derivative financial assets (Note 27 and 28)</i>					
Coberturas de combustible de aeronaves <i>Aircraft fuel hedges</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	4.204	—	4.204
Inversiones disponibles para la venta (Nota 6) <i>Available-for-sale securities (Note 6)</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	1.455	—	1.455
Activos disponibles para la venta (Nota 12) <i>Assets held for sale (Note 12)</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	1.369	—	1.369
Revaluación de propiedades administrativas (Nota 14) <i>Revalued administrative property (Note 14)</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	78.442	—	78.442

Información cuantitativa a revelar sobre la jerarquía de medición del valor razonable de los pasivos: <i>Quantitative disclosures of fair value measurement hierarchy for liabilities:</i>					
Pasivos medidos al valor razonable <i>Liabilities measured at fair value</i>	Fecha de valoración <i>Date of valuation</i>	Método de medición de valor razonable <i>Fair value measurement using</i>			Total <i>Total</i>
		Precio cotizado en mercados activos (Nivel 1) <i>Quoted prices in active markets (Level 1)</i>	Datos observables significativos (Nivel 2) <i>Significant observable inputs (Level 2)</i>	Datos no observables significativos (Nivel 3) <i>Significant unobservable inputs (Level 3)</i>	
Pasivos financieros derivados (Notas 27 y 28) <i>Derivative financial liabilities (Note 27 and 28)</i>					
Coberturas de combustible de aeronaves <i>Aircraft fuel hedges</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	110.084	—	110.084
Derivados de divisas <i>Foreign currency derivatives</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	578	—	578
Derivados de tasa de interés <i>Interest rate derivatives</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	5.893	—	5.893
Pasivos de viajero frecuente (Nota 22) <i>Frequent flyer liability (Note 22)</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	150.760	—	150.760
Pasivos cuyo valor razonable es revelado <i>Liabilities for which fair values are disclosed</i>					
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo <i>Short-term borrowings and long-term debt</i>	31 de diciembre de 2014 <i>December 31, 2014</i>	—	3.200.729	—	3.200.729

La siguiente tabla proporciona la jerarquía de medición del valor razonable de los activos y pasivos de la Compañía al 31 de diciembre del 2013:

The following table provides the fair value measurement hierarchy of the Company's assets and liabilities as of December 31, 2013:

Información cuantitativa a revelar sobre la jerarquía de medición del valor razonable de los activos: <i>Quantitative disclosures of fair value measurement hierarchy for assets:</i>					
Activos medidos al valor razonable <i>Assets measured at fair value</i>	Fecha de valoración <i>Date of valuation</i>	Método de medición de valor razonable <i>Fair value measurement using</i>			Total <i>Total</i>
		Precio cotizado en mercados activos (Nivel 1) <i>Quoted prices in active markets (Level 1)</i>	Datos observables significativos (Nivel 2) <i>Significant observable inputs (Level 2)</i>	Datos no observables significativos (Nivel 3) <i>Significant unobservable inputs (Level 3)</i>	
Activos financieros derivados (Notas 27 y 28) <i>Derivative financial assets (Note 27 and 28)</i>					
Coberturas de combustible de aeronaves <i>Aircraft fuel hedges</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	16.552	—	16.552
Derivados de divisas <i>Foreign currency derivatives</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	46	—	46
Inversiones disponibles para la venta (Nota 6) <i>Available-for-sale securities (Note 6)</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	14.878	—	14.878
Activos disponibles para la venta (Nota 12) <i>Assets held for sale (Note 12)</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	7.448	—	7.448
Revaluación de propiedades administrativas (Nota 14) <i>Revalued administrative property (Note 14)</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	88.610	—	88.610

Información cuantitativa a revelar sobre la jerarquía de medición del valor razonable de los pasivos: <i>Quantitative disclosures of fair value measurement hierarchy for liabilities:</i>					
Pasivos medidos al valor razonable <i>Liabilities measured at fair value</i>	Fecha de valoración <i>Date of valuation</i>	Método de medición de valor razonable <i>Fair value measurement using</i>			Total <i>Total</i>
		Precio cotizado en mercados activos (Nivel 1) <i>Quoted prices in active markets (Level 1)</i>	Datos observables significativos (Nivel 2) <i>Significant observable inputs (Level 2)</i>	Datos no observables significativos (Nivel 3) <i>Significant unobservable inputs (Level 3)</i>	
Pasivos financieros derivados (Notas 27 y 28) <i>Derivative financial liabilities (Note 27 and 28)</i>					
Derivados de divisas <i>Foreign currency derivatives</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	6	—	6
Derivados de tasa de interés <i>Interest rate derivatives</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	13.824	—	13.824
Pasivos de viajero frecuente (Nota 22) <i>Frequent flyer liability (Note 22)</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	127.873	—	127.873
Pasivos cuyo valor razonable es revelado <i>Liabilities for which fair values are disclosed</i>					
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo <i>Short-term borrowings and long-term debt</i>	31 de diciembre de 2013 <i>December 31, 2013</i>	—	2.268.126	—	2.268.126

(31) Gasto por impuesto sobre la renta

Los principales componentes del gasto de impuesto sobre la renta para los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012 son los siguientes:

(31) Income tax expense

The major components of income tax expense for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012 are:

Estado Consolidado de Resultados Integrales <i>Consolidated statement of comprehensive income</i>			
	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>		
	2014	2013	2012
Impuesto sobre la renta corriente: <i>Current Income tax:</i>			
Cargo por impuesto sobre la renta corriente <i>Current income tax charge</i>	\$ 33.781	\$ 40.296	\$ 49.884
Gasto por impuesto diferido: <i>Deferred tax expense:</i>			
Relacionado con el origen y con la reversión de diferencias temporales <i>Relating to origination and reversal of temporary differences</i>	16.499	6.164	14.821
Gasto por impuesto sobre la renta registrado en el Estado Consolidado de Resultados Integrales <i>Income tax expense reported in the income statement</i>	\$ 50.280	\$ 46.460	\$ 64.705

Estado Consolidado de Otros Resultados Integrales <i>Consolidated statement of other comprehensive income</i>			
Impuesto sobre la renta registrado directamente en otros resultados integrales <i>Income tax charged directly to other comprehensive income</i>	\$ 12.580	\$ (16.377)	\$ 9.975

La conciliación entre el gasto por impuestos y el producto de la utilidad contable por la tasa impositiva local por los años terminados el 31 de diciembre de 2014, 2013 y 2012, es como sigue:

A reconciliation between tax expense and the product of accounting profit multiplied by domestic tax rate for the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012 is as follows:

	Al 31 de diciembre de December 31,					
		2014		2013		2012
Utilidad contable después de impuesto de renta <i>Accounting profit after income tax</i>		\$128.494		\$248.821		\$ 38.257
Gasto total de impuesto de renta <i>Total income tax expense</i>		50.280		46.460		64.705
Utilidad antes de impuesto sobre la renta <i>Profit before income tax</i>		\$178.774		\$295.281		\$102.962
Impuesto de renta a tasa nominal de Colombia <i>Income tax at Colombian statutory rate</i>	34,0%	60.783	34,0%	100.396	33,0%	33.977
Crédito fiscal (1) / <i>Tax credit (1)</i>	(9,5%)	(17.049)	(10,8%)	(32.025)	(38,8%)	(40.006)
Deducción especial de activos fijos productivos <i>Productive fixed assets special deduction</i>	(0,6%)	(1.142)	(1,9%)	(5.711)	(2,3%)	(2.423)
Dividendos no gravables <i>Non-taxable dividends</i>	(0,2%)	(315)	(0,4%)	(1.050)	(2,4%)	(2.538)
Impuestos no deducibles <i>Non-deductible taxes</i>	1,0%	1.785	0,7%	2.174	4,0%	4.177
Efecto de exenciones y tasa fiscales en jurisdicciones extranjeras <i>Effect of tax exemptions and tax rates in foreign jurisdictions</i>	3,8%	6.852	4,6%	13.462	25,2%	26.003
Gastos de años anteriores <i>Prior year expenses</i>	0,6%	1.135	1,0%	2.965	10,8%	11.178
Diferencias permanentes en subsidiarias <i>Permanent differences in subsidiaries</i>	1,9%	3.350	1,3%	3.935	7,45%	7.672
Efecto de inversiones en dólares (US) <i>Effect of investments in US Dollars</i>	(3,9%)	(7.013)	(2,2%)	(6.541)	(6,8%)	(7.092)
Retención fiscal sobre remesas al exterior de leasing de aeronaves, motores, y seguros <i>Withholding tax on remittances abroad of aircraft leasing, engines, and insurance</i>	0,2%	446	0,3%	757	1,0%	1.040
Multas fiscales / <i>Fiscal penalties</i>	0,2%	291	0,1%	162	0,3%	336
Diferencial cambiario <i>Exchange rate differences</i>	(3,3%)	(5.924)	(5,0%)	(14.639)	25,7%	26.481
Diferencias permanentes no deducibles (2) <i>Non-deductible permanent differences (2)</i>	4,0%	7.081	(5,9%)	(17.425)	5,7%	5.900
	28,1%	\$ 50.280	15,8%	\$ 46.460	62,9%	\$ 64.705

- (1) Las compañías aéreas en Colombia tienen derecho a un crédito o descuento fiscal para efectos del impuesto sobre la renta con base en la proporción entre los ingresos por vuelos internacionales y la totalidad de ingresos de la Compañía durante el año. El propósito legislativo de esta provisión fiscal es reducir la exposición de la Compañía a la doble tributación en Colombia sobre sus ingresos mundiales, limitando así el gasto de impuestos a los ingresos generados en Colombia.
- (2) Este rubro incluye varias diferencias permanentes que son gastos no deducibles para efectos del Impuesto de Renta Corporativo en Colombia. Consecuentemente, son necesarias para la reconciliación entre las tasas nominales y efectivas de tributación. Estas otras diferencias permanentes incluyen varios rubros tales como la consolidación de entidades de propósito especial, y pérdidas de propiedad, planta y equipo.
- (1) *Airline companies in Colombia are entitled to a tax credit or discount for income tax purposes based on the proportion between the international flights income and total income of the Company during the year. The legislative purpose of this tax provision is to limit the Company's exposure to double taxation on their worldwide income in Colombia, therefore limiting the tax expense to local Colombian source income.*
- (2) *This item includes various permanent differences that are non-deductible expenses for Corporate Income Tax purposes in Colombia. Consequently, they are necessary to the reconciliation between statutory and effective tax rates. These other permanent differences include various items such as consolidation of special purpose entities, and loss on property, plant and equipment.*

A continuación se muestra un análisis de los activos y pasivos por impuesto diferido de la Compañía:

Below we show an analysis of the Company's deferred tax assets and liabilities:

Estado Consolidado de Posición Financiera <i>Consolidated Statement of Financial Position</i>					
	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>			Variación / Variation Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013	2012	2014	2013
Activo / Assets					
Cuentas por pagar / <i>Accounts payable</i>	\$ 15.970	\$ 107	\$ 2.387	\$ 15.863	\$ (2.280)
Ajustes por inflación / <i>Inflation adjustments</i>	759	839	1.015	(80)	(176)
Depósitos y otros activos <i>Deposits and other assets</i>	(3.551)	(8.340)	2.828	4.181	(11.168)
Mantenimiento de aeronaves <i>Aircraft maintenance</i>	(5.410)	1.876	2.869	(7.286)	(993)
Pasivo por pensiones / <i>Pension liabilities</i>	(20.514)	30.982	41.270	(51.496)	(10.288)
Provisiones / <i>Provisions</i>	46.834	24.038	32.520	19.750	(8.482)
Créditos por pérdidas fiscales <i>Loss carry forwards</i>	736	792	—	(56)	792
Ingresos diferidos por transporte no devengado <i>Air traffic liability</i>	—	—	1.310	—	(1.310)
Inversiones / <i>Investments</i>	—	—	(10.203)	—	10.203
Otros / <i>Other</i>	840	599	(352)	241	951
Total activos / Total Assets	35.664	50.893	73.644	(18.883)	(22.751)
Pasivo / Liabilities					
Otros / <i>Other</i>	15.760	7.940	2.528	7.820	5.412
Total pasivos / Total liabilities	15.760	7.940	2.528	7.820	5.412
Impuesto diferido activo/(pasivo), neto <i>Net deferred tax assets / (liabilities)</i>	\$ 19.904	\$42.953	\$ 71.116	\$(26.703)	\$ (28.163)

Se refleja en el Estado Consolidado de Posición Financiera como sigue:

Reflected in the statement of financial position as follows:

Impuesto diferido activo / <i>Deferred tax assets</i>	\$ 35.664	\$ 50.893
Impuesto diferido pasivo / <i>Deferred tax liabilities</i>	15.760	7.940
Impuesto diferido activo, neto <i>Deferred tax assets net</i>	\$ 19.904	\$ 42.953

Conciliación del impuesto diferido activo, neto <i>Reconciliation of deferred tax assets net</i>	Al 31 de diciembre de <i>December 31,</i>	
	2014	2013
Saldo inicial al 1 de enero <i>Opening balance as of January 1,</i>	\$ 42.953	\$ 71.116
Impuesto sobre la renta durante el período reconocido en resultados <i>Tax income during the period recognized in profit or loss</i>	(16.499)	(6.164)
Impuesto sobre la renta durante el período reconocido en otros resultados integrales <i>Tax income during the period recognized in other comprehensive income</i>	12.580	(16.377)
Impuestos diferidos adquiridos en combinaciones de negocio <i>Deferred Taxes acquired in business combinations</i>	(8.568)	—
Diferencial cambiario <i>Exchange differences</i>	(10.562)	(5.622)
Saldo final al 31 de diciembre <i>Closing balance as of December 31</i>	\$ 19.904	\$ 42.953

Impuesto sobre la renta

Al 31 de diciembre de 2014, las subsidiarias de la Compañía presentan créditos por pérdidas fiscales de aproximadamente \$189.275, los cuales permiten compensar la utilidad gravable futura en las jurisdicciones pertinentes, si corresponde, desde el año 2016. Los créditos por pérdidas fiscales en la jurisdicción de Chile por \$7.656 pueden acumularse indefinidamente.

Reforma fiscal

El 23 de diciembre de 2014 una nueva reforma tributaria, efectiva a partir del 1 de enero de 2015, fue publicada en Colombia. Las principales modificaciones son las siguientes:

Income Tax

At December 31, 2014, the Company's subsidiaries have tax loss carry forwards of approximately \$189,275, which are available to offset future taxable income in the relevant jurisdictions, if any, from 2016. The tax loss carry forwards in the tax jurisdiction of Chile amounting to \$7,656 can be carried forward indefinitely.

Tax reform

On December 23, 2014 a new tax reform, effective from January 1, 2015, was enacted in Colombia. Main amendments are as follows:

- Un nuevo impuesto al patrimonio para los contribuyentes que al 1 de enero de 2015 presenten un patrimonio neto superior a COP \$1.000 millones.
- Un impuesto sobre la renta para la equidad ("CREE"), que establece de forma permanente, una tasa del 9%, del mismo modo introduce modificaciones en su estructura anterior y en la compensación.
- Un recargo del CREE con tasas crecientes en los años 2015, 2016, 2017 y 2018.
- Nuevos mecanismos contra la evasión fiscal; se incorporaron modificaciones a las tasas impositivas aplicables a las transacciones financieras, entre otras modificaciones de impuestos a los ingresos.
- *A new net worth tax for taxpayers presenting a net equity, as of January 1, 2015, greater than COP\$1,000 million.*
- *An income tax for equality ("CREE"), establishing, permanently, a rate of 9%, while introducing modifications to its former structure and compensation.*
- *A surcharge to CREE at increasing rates for the years 2015, 2016, 2017 and 2018.*
- *New mechanisms against tax evasion; modifications to financial transactions applicable tax rates, among other income tax amendments were incorporated.*

(32) Provisión para litigios

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Compañía está involucrada en varias reclamaciones y acciones legales que surgen en el curso ordinario de los negocios. Fuera de las reclamaciones totales y acciones legales, la Administración ha estimado una pérdida probable de \$14.157 y \$14.984, respectivamente. Estas reclamaciones han sido presentadas en el Estado Consolidado de Situación Financiera dentro de "Provisión para litigios".

Ciertos procedimientos se consideran posibles obligaciones. Con base en las pretensiones de los demandantes al 31 de diciembre de 2014 y 2013, estas contingencias suman un total de \$74.567 y \$53.306 respectivamente. Ciertas pérdidas que pudieran derivarse de tales litigios serán cubiertas por las compañías de seguros o con fondos proporcionados por terceros. Los procesos no resueltos con las mencionadas formas de pago se estiman en \$35.316 al 31 de Diciembre del 2014 y \$25.877 al 31 de Diciembre del 2013.

De acuerdo con la NIC 37, los procesos que la Compañía considera que representan un riesgo remoto no se contemplan en los Estados Financieros Consolidados.

(32) Provisions for legal claims

As of December 31, 2014 and 2013, the Company is involved in various claims and legal actions arising in the ordinary course of business. Out of the total claims and legal actions Management has estimated a probable loss of \$14,157 and \$14,984, respectively. These claims have been accrued for in the Consolidated Statement of Financial Position within "Provisions for legal claims".

Certain proceedings are considered possible obligations. Based on the plaintiffs' claims, as of December 31, 2014 and 2013, these contingencies amount to a total of \$74,567 and \$53,306, respectively. Certain losses which may result from those proceedings will be covered either by insurance companies or with funds provided by third parties. The proceedings that will not be settled using the aforementioned forms of payment are estimated at \$35,316 as of December 31, 2014 and \$25,877 as of December 31, 2013.

In accordance with IAS 37, proceedings that the Company considers to represent a remote risk are not accrued in the Consolidated Financial Statements.

(33) Pagos futuros por arrendamiento de aeronaves

La Compañía cuenta con 81 aeronaves que se encuentran bajo arrendamientos operativos con un plazo de arrendamiento restante promedio de 41 meses. Los arriendos operativos pueden ser renovados, de acuerdo con el plan de negocios de la Administración. Los compromisos futuros de arrendamiento operativo son como sigue:

	Aeronave / Aircraft
Menos de 1 año / <i>Less than 1 year</i>	\$ 276.688
Entre 1 y 5 años / <i>Between 1 and 5 years</i>	649.194
Más de 5 años / <i>More than 5 years</i>	163.737
	\$ 1.089.619

La Compañía tiene siete motores de repuesto bajo arrendamientos operativos para las flotas de aeronaves E190, familia A320 y A330. Los compromisos futuros de arrendamientos operativos son:

	Motores / Engines
Menos de 1 año / <i>Less than 1 year</i>	\$ 4.198
Entre 1 y 5 años / <i>Between 1 and 5 years</i>	2.668
	\$ 6.866

La compañía tiene tres Airbus A319, cinco Fokker 100 y un A330F arrendado bajo arrendamiento operativo a OceanAir Linhas Aéreas, S.A. Los ingresos mínimos futuros de estos contratos de arrendamiento son los siguientes:

	Aeronave / Aircraft
Menos de 1 año / <i>Less than 1 year</i>	\$ 25.511
Entre 1 y 5 años / <i>Between 1 and 5 years</i>	92.180
Más de 5 años / <i>More than 5 years</i>	61.939
	\$ 179.630

(34) Adquisición de aeronaves y otros compromisos

Según los acuerdos vigentes, los compromisos futuros relacionados con la adquisición de aeronaves y de motores se presentan a continuación:

(33) Future aircraft leases payments

The Company has 81 aircraft under operating leases with an average remaining lease term of 41 months. Operating leases may be renewed in accordance with management's business plan. Future operating lease commitments are as follows:

The Company has seven spare engines under operating leases for its E190 and A320 family aircraft, and A330 fleets. Future operating lease commitments are as follows:

The Company has three Airbus A319, five Fokker 100 and one A330F under operating lease to OceanAir Linhas Aéreas, S.A. Future minimum income from these lease agreements is as follows:

(34) Acquisition of aircraft and other commitments

In accordance with the agreements in effect, future commitments related to the acquisition of aircraft and engines are as follows:

Airbus – la Compañía tiene 50 órdenes de compra para la adquisición de aeronaves de la familia A320, cuyas entregas están programadas entre el 2015 y el 2019, además de 21 opciones de compra.

De conformidad con los términos y condiciones de este contrato de compraventa de aeronaves Airbus, la Compañía debe efectuar anticipos a Airbus en las fechas determinadas.

Boeing – la Compañía tiene 11 órdenes de compra para la adquisición de aeronaves B787-8, cuyas entregas están programadas entre el 2015 y el 2019, además de 10 opciones de compra.

ATR – la Compañía tiene 1 orden de compra de aeronaves ATR 72, cuya entrega está programada para el 2015, además de 15 opciones de compra.

Embraer – la Compañía tiene 8 opciones de compra.

Otros – la Compañía tiene 8 órdenes en firme para la adquisición de motores de aeronaves, cuyas entregas están programadas entre el 2015 y el 2020.

El valor de las órdenes de compra definitivas se basa en la lista de precios de aeronaves (excluyendo los descuentos y créditos contractuales otorgados por los fabricantes) y que incluye recargos estimados. Al 31 de diciembre del 2014, los compromisos adquiridos con los fabricantes para la compra de las aeronaves y los pagos anticipados se resumen a continuación. Los anticipos se aplican posteriormente a los compromisos de adquisición de aeronaves.

Airbus – The Company has 50 firm orders for the acquisition of A320 family aircraft with deliveries scheduled between 2015 and 2019 as well as 21 purchase options.

Under the terms of this purchase agreement to acquire Airbus aircraft, the Company must make pre-delivery payments to Airbus on predetermined dates

Boeing – The Company has 11 firm orders for the acquisition of B787-8 aircraft with deliveries scheduled between 2015 and 2019 as well as 10 purchase options.

ATR – The Company has 1 firm order for the acquisition of ATR 72 with delivery scheduled in 2015 as well as 15 purchase options.

Embraer – The Company has up to 8 purchase options.

Other – The Company has 8 firm orders for the acquisition of spare engines with deliveries between 2015 and 2020.

The value of the final purchase orders is based on the aircraft price list (excluding discounts and contractual credits granted by the manufacturers) and including estimated surcharges. As of December 31, 2014, commitments acquired with manufacturers for the purchase of aircraft and advance payments are summarized below. Advance payments are subsequently applied to aircraft acquisition commitments.

	2015	2016	2017	2018	En adelante Thereafter	Total Total
Anticipos <i>Advance payments</i>	\$ 126.667	\$ 123.134	\$ 158.335	\$ 110.632	\$ 1.182	\$ 519.950
Compromisos de adquisición de aeronaves <i>Aircraft acquisition commitments</i>	\$ 1.279.754	\$ 1.214.495	\$ 1.427.295	\$ 1.168.098	\$ 1.613.714	\$ 6.703.356

El 31 de diciembre del 2014, la Compañía firmó un Memorando de Entendimiento para la compra de 100 aeronaves de la familia A320 NEO con entregas entre 2019 y 2024. Bajo los términos de este acuerdo para adquirir aviones de Airbus, una vez que el acuerdo de compra se firme, la Compañía deberá hacer pagos de pre-entrega a Airbus en fechas predeterminadas

On December 31, 2014, the Company signed a Memorandum of Understanding for the purchase of 100 A320 NEO Family aircraft with delivery dates between 2019 and 2024. Under the terms of the agreement to acquire Airbus aircraft, once the purchase agreement is signed, the Company must make pre-delivery payments to Airbus on predetermined dates as follows:

	2015	2016	2017	2018	En adelante Thereafter	Total Total
Anticipos <i>Advance payments</i>	\$ 55.801	\$ —	\$ 15.778	\$ 114.261	\$ 874.371	\$ 1.060.211
Compromisos de adquisición de aeronaves <i>Aircraft acquisition commitments</i>	\$ —	\$ —	\$ —	\$ —	\$10.673.773	\$10.673.773

El valor de las órdenes de compra se basa en la lista de precios de aeronaves (sin incluir descuentos y créditos contractuales facilitados por el fabricante), e incluye los montos estimados por recargos.

The value of the purchase orders above is based on the aircraft price list (excluding discounts and contractual credits granted by the manufacturers) and including estimated surcharges.

(35) Clasificación de cuentas

A partir de julio de 2014 la Compañía implementó su primera fase del nuevo sistema ERP (Enterprise Resource Planning). Este cambio armonizó y mejoró el plan de cuentas a lo largo de la organización, lo cual le permite a la Compañía un mejor monitoreo y asignación de sus costos operativos. Este nuevo plan de cuentas resultó en la reclasificación de ciertos conceptos dentro de los gastos operacionales y se aplicó con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2014. La información necesaria para reclasificar 2013 los gastos de operación bajo el nuevo plan de cuentas no estaba disponible.

Estas reclasificaciones no tienen impacto material en los indicadores clave del estado de resultados de la Compañía, tales como ingresos operacionales, utilidad de operación, utilidad antes de impuesto de renta o utilidad neta.

(36) Eventos subsecuentes

Régimen cambiario de Venezuela

A pesar de la incertidumbre del actual control cambiario en Venezuela, el gobierno

(35) Accounts classification

Starting July 1, 2014, the Company implemented the first phase of its new ERP System (Enterprise Resource Planning System). This change harmonized and improved the chart of accounts across the organization, which allows the Company to better monitor and allocate its operational costs. The new chart of accounts resulted in the reclassification of certain line items within operating expenses and was applied retrospectively from January 1, 2014. The necessary information to reclassify 2013 operating expenses under the new chart of accounts was not available.

These reclassifications had no material impact on the key line items in the Company's income statements such as operating revenue, operating profit, profit before tax or net profit.

(36) Subsequent events

Venezuela's foreign exchange regime

Despite the uncertainty of the current exchange control in Venezuela, the government

ha anunciado de forma extraoficial un nuevo sistema de divisas el 12 de febrero de 2015 llamado Sistema Marginal de Divisas o SIMADI, que consiste en un mecanismo a partir del cual se permite, tanto a empresas como a personas, la compra y venta de monedas extranjeras en el precio fijado por el mercado. De acuerdo con esto, el sistema conocido como SICAD II fue anulado y se combina con la antigua tasa SICAD 1, creando un nuevo tipo de cambio llamado SICAD, exclusivamente aplicable para bienes no esenciales a la que 1,00 USD equivale a 12.00 VEF. Aunque esta tasa se mantiene estática al 24 de marzo de 2015, se espera que fluctúe. El tipo de cambio oficial se mantiene sin cambios (1,00 USD = 6,30 VEF) y todavía se utiliza únicamente para bienes preferentes. A pesar de estos eventos, no ha habido cambios a la fecha de emisión de los estados financieros que tengan impacto sobre el tratamiento contable aplicado para las posiciones en VEF. Los saldos actuales de efectivo no se verán afectados por el nuevo régimen y continuarán siendo convertidos al tipo de cambio de \$6,3 y \$12,0 aprobados por el Gobierno de Venezuela.

Centro Aeronáutico

El 15 de enero de 2015, la Compañía firmó el contrato llave en mano para el diseño, construcción y puesta en marcha del Centro Aeronáutico (El Centro) en zona adjunta al Aeropuerto Internacional José María Córdova. El Centro abarca un área total de 44.300 m² contará con hangares de 8.800 m² y talleres especializados para la reparación de componentes así como infraestructura para el rodaje de aeronaves, almacenes de repuestos y aulas de capacitación. El proyecto, con un costo estimado de \$42,287, tiene como fecha máxima de finalización 31 de diciembre de 2015, salvo que se acuerde extender este plazo por las partes. El cronograma de desembolsos supone un pago anticipado del 30% del valor del proyecto, cuotas mensuales iguales y consecutivas de \$2,749, equivalentes al 65% de la inversión total y una cuota final por el restante 5% del valor del proyecto.

has unofficially announced a new currency system on February 12, 2015 called Marginal Currency System or SIMADI, consisting of a mechanism from which both businesses and individuals are allowed to purchase and sell foreign currency at the price set by the market. According to this, the system known as SICAD II was annulled and combined with the former rate SICAD 1, creating a new exchange rate named SICAD exclusively applicable for non-essential goods at which 1.00 USD is exchange at 12.00 VEF. Although this rate remains static as of March 24, 2015, it is expected to fluctuate. The official exchange rate remains unchanged (1.00 USD = 6.30 VEF) and it is still used for preferential goods only. Despite these events, no changes have occurred as of the date of issuance of the financial statements with relevant impact on the accounting treatment applied for balances denominated in VEF. The current cash balances will not be affected by the new regime and will continue to be converted at the exchange rate of \$6.3 and \$12.0 as approved by the Venezuelan Government.

Aviation Center

On January 15, 2015 the Company signed a turnkey contract for the design, construction and implementation of the Aviation Center (The Center) in adjacent areas to the José María Córdova International Airport. The Center covering a total area of 44,300 m² will have 8,800 m² in hangars and aircraft component repair facilities as well as premises for aircraft taxi, parts and replacements warehouses, and training classrooms. The project, of an estimated cost of \$42,287, due date for completion is set for December 31, 2015, except an extension of the term is agreed by the contracting parties. The disbursement schedule consists of a 30% upfront payment, monthly consecutive installments of \$2,749 equal to 65% of the total investment and a final payment for the remaining 5% of project value.



Edición y Producción

Dirección de Comunicaciones y Asuntos Corporativos

Verificación de Contenidos

General Counsel / Ernst & Young Audit S.A.S.

Diseño, Diagramación, Prerensa e Impresión

Carvajal Soluciones de Comunicación S.A.S.