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

(Deudor en posesión)

Estados Financieros Consolidados Condensados Interinos No Auditados

Al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020 y
por los periodos de tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en Posesión)

Índice

Informe del auditor independiente sobre la revisión de la información financiera intermedia…..…	3
Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera No Auditados……..	5
Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales No Auditados……..	7
Estados Consolidados Condensados Interinos de Cambios en el Patrimonio No Auditados..…….	9
Estados Consolidados Condensados Interinos de Flujos de Efectivo No Auditados…..……..	11
Notas a los Estados Financieros Consolidados Condensados Interinos No Auditados.....	13

KPMG S.A.S.
Calle 90 No. 19C - 74
Bogotá D.C. - Colombia

Teléfono 57 (1) 6188000
57 (1) 6188100

home.kpmg/co

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE SOBRE LA REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA INTERMEDIA

Señores Accionistas
Avianca Holdings S.A. (Deudor en Posesión):

Introducción

Hemos revisado la información financiera intermedia consolidada condensada que se adjunta, al 31 de marzo de 2021 de Avianca Holdings S.A. y Subsidiarias (Deudor en Posesión) (el Grupo), la cual comprende:

- el estado consolidado condensado de posición financiera al 31 de marzo de 2021;
- el estado consolidado condensado de resultados integrales por el período de tres meses que terminó el 31 de marzo de 2021;
- el estado consolidado condensado de cambios en el patrimonio por el período de tres meses que terminó el 31 de marzo de 2021;
- el estado consolidado condensado de flujos de efectivo por el período de tres meses que terminó el 31 de marzo de 2021; y
- las notas a la información financiera intermedia.

La administración es responsable por la preparación y presentación de esta información financiera intermedia consolidada condensada de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad 34 (NIC 34) – Información Financiera Intermedia. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una conclusión sobre esta información financiera intermedia consolidada condensada, basados en nuestra revisión.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410 "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión de información financiera intermedia consiste en hacer indagaciones, principalmente con las personas responsables de los asuntos financieros y contables, y la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. El alcance de una revisión es sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría y, por consiguiente, no nos permite obtener seguridad de haber conocido todos los asuntos significativos que hubiéramos podido identificar en una auditoría. Por lo tanto, no expresamos una opinión de auditoría.

© 2021 KPMG S.A.S., sociedad colombiana por acciones simplificada y firma miembro de la red de firmas miembro independientes de KPMG afiliadas a KPMG International Limited, una entidad inglesa privada limitada por garantía. Todos los derechos reservados.

Conclusión

Basándonos en nuestra revisión, nada ha llamado nuestra atención que nos haga suponer que la información financiera intermedia consolidada condensada al 31 de marzo de 2021 que se adjunta no ha sido preparada, en todos los aspectos de importancia material, de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad 34 (NIC 34) – Información Financiera Intermedia.

Incertidumbre material relacionada con el negocio en marcha

Llamamos la atención sobre la nota 2(f) a la información financiera intermedia consolidada condensada, la cual indica que el Grupo está inmerso en un proceso legal de insolvencia y al y por el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 incurrió en una pérdida neta de US$312 millones, tiene un déficit patrimonial por US$1.571 millones y deficiencias de capital de trabajo por US$5.123 millones. Estas condiciones indican la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la habilidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Nuestra conclusión no es modificada en relación con este asunto.

KPMG S.A.S.

KPMG S.A.S.
José Sanabria
Socio
14 de mayo de 2021
Bogotá, Colombia

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Al 31 de marzo de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Activo			
Activos corrientes:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	8	$ 855.637	$ 911.139
Efectivo restringido	8	24.313	24.299
Inversiones de corto plazo	11	42.092	42.919
Deudores comerciales y otras partidas por cobrar, neto de pérdidas esperadas	9	193.675	229.917
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	10	141	157
Impuestos corrientes activos	21	120.626	111.785
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia		82.128	81.433
Pagos anticipados		38.467	36.247
Depósitos y otros activos	11	35.930	37.544
		1.393.009	1.475.440
Activos mantenidos para la venta		848	884
Total activos corrientes		1.393.857	1.476.324
Activos no corrientes:			
Depósitos y otros activos	11	53.436	55.547
Deudores comerciales y otras partidas por cobrar, neto de pérdidas esperadas	9	2.997	2.918
Activos intangibles y crédito mercantil, neto	13	483.656	488.925
Impuesto diferido activo		22.616	25.236
Propiedades y equipo, neto	12	4.675.147	4.811.544
Total activos no corrientes		5.237.852	5.384.170
Total activos		**$ 6.631.709**	**$ 6.860.494**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Al 31 de marzo de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Pasivos y patrimonio			
Pasivos corrientes:			
Deuda y porción corriente de deuda a largo plazo	14	$ 5.298.945	$ 5.011.094
Cuentas por pagar		451.988	489.031
Cuentas por pagar con partes relacionadas	10	1.868	2.782
Gastos acumulados		14.685	16.448
Pasivos por impuestos corrientes	21	53.575	54.738
Provisión para litigios	22	24.406	23.314
Provisión para condiciones de retorno		22.289	22.277
Beneficios de empleados	7	124.018	135.056
Ingresos diferidos por transporte no devengado		353.451	399.184
Ingresos diferidos por programa viajero frecuente		163.337	162.013
Otros pasivos		7.872	4.144
Total pasivos corrientes		6.516.434	6.320.081
Pasivos no corrientes:			
Deuda a largo plazo	14	1.183.653	1.270.162
Cuentas por pagar		17.214	17.225
Provisión para condiciones de retorno		139.273	138.562
Beneficios de empleados	7	43.432	103.540
Pasivo por impuesto diferido		11.714	13.922
Ingresos diferidos por programa viajero frecuente		286.371	290.802
Otros pasivos no corrientes		4.339	7.972
Total pasivos no corrientes		1.685.996	1.842.185
Total pasivos		**$ 8.202.430**	**$ 8.162.266**
Patrimonio (Déficit):			
Acciones comunes		82.600	82.600
Acciones preferentes		42.023	42.023
Capital adicional pagado en acciones comunes		234.567	234.567
Capital adicional pagado en acciones preferentes		469.273	469.273
Pérdidas acumuladas		(2.336.628)	(2.025.557)
Otro resultado integral	16	(48.010)	(91.511)
Total de patrimonio (Déficit) atribuible a los propietarios de la compañía		**(1.556.175)**	**(1.288.605)**
Participación no controladora		(14.546)	(13.167)
Total patrimonio (Déficit)		**(1.570.721)**	**(1.301.772)**
Total pasivos y patrimonio (Déficit)		**$ 6.631.709**	**$ 6.860.494**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

Richard Galindo Sanchez
Representante Legal

Edwin Novoa Duarte
Contador

Jose Hilario Sanabria
Auditor Independiente, TP No 34266-T
Miembro de KPMG S.A.S.
(Véase mi informe del 14 de mayo de 2021)

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	2020
Ingresos operacionales:			
Pasajeros		$ 199.174	$ 778.097
Carga y otros		172.259	165.823
Total ingresos operacionales	4,26	**371.433**	**943.920**
Gastos operacionales:			
Operaciones de vuelo		16.198	17.724
Combustible de aeronaves		82.914	228.056
Operaciones terrestres		59.215	103.306
Rentas		2.235	4.731
Servicios a pasajeros		6.020	33.299
Mantenimiento y reparaciones		29.654	39.837
Tráfico aéreo		24.185	49.662
Gastos de ventas		37.361	110.173
Salarios, sueldos y beneficios		105.054	156.864
Honorarios y otros gastos		95.126	57.066
Depreciación y amortización	12, 13	122.463	139.421
Total gastos operacionales		**580.425**	**940.139**
(Pérdida) utilidad de operación		**(208.992)**	**3.781**
Gastos por intereses		(121.706)	(113.691)
Ingresos por intereses		—	1.975
Instrumentos financieros derivados		—	(312)
Diferencial cambiario, neto	6	28.061	850
Método de participación		238	—
Pérdida antes del impuesto sobre la renta		**(302.399)**	**(107.397)**
Gasto de impuesto sobre la renta - corriente	21	(11.722)	(6.695)
Ingreso (Gasto) de impuesto sobre la renta – diferido	21	2.441	(7.103)
Total gasto por impuesto sobre la renta		(9.281)	(13.798)
Pérdida neta del periodo		**$ (311.680)**	**$ (121.195)**
Pérdida básica por acción *Expresado en dólares.*	15		
Acciones comunes		$ (0,31)	$ (0,13)
Acciones preferentes		$ (0,31)	$ (0,13)

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	2020
Pérdida neta del periodo		**$ (311.680)**	**$ (121.195)**
Otros resultados integrales (pérdida) ganancia:			
Rubros que no serán reclasificados a resultados en periodos futuros:	16		
Revalorización de propiedad administrativa		181	—
Remediciones de pasivos (activos) por beneficios definidos		45.004	(14.354)
Impuesto sobre la renta		(2.610)	3.037
		42.575	**(11.317)**
Rubros que serán reclasificados a resultados en periodos futuros:	16		
Porción efectiva de cambios neto en el valor razonable de instrumentos de cobertura		532	(5.158)
Cambio neto en el valor razonable de activos financieros con cambios en el ORI		(376)	(212)
		156	(5.370)
Otros resultados integrales ganancia (pérdida), neto de impuesto sobre la renta		**42.731**	**(16.687)**
Total resultados integrales pérdida, neto de impuesto sobre la renta		**$ (268.949)**	**$ (137.882)**
(Pérdida) ganancia atribuible a:			
Tenedores de acciones de la matriz		$ (311.071)	$ (126.164)
Participación no controladora		(609)	4.969
Pérdida neta del periodo		**$ (311.680)**	**$ (121.195)**
Total resultados integrales (pérdida) ganancia atribuibles a:			
Tenedores de acciones de la matriz		$ (267.570)	$ (141.496)
Participación no controladora		(1.379)	3.614
Total resultados integrales pérdida del periodo		**$ (268.949)**	**$ (137.882)**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

Richard Galindo Sanchez
Representante Legal

Edwin Novoa Duarte
Contador

José Hilario Sanabria
Auditor Independiente-TP No 34266-T
Miembro de KPMG S.A.S.
(Véase mi informe del 14 de mayo del 2021)

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Cambios en el Patrimonio No Auditados
(En miles de USD)

		Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021									
				Capital adicional pagado		Otro Resultado Integral					
	Notas	Acciones comunes	Acciones preferentes	Acciones comunes	Acciones preferentes	Reservas del ORI	Revaluación	Pérdidas acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la compañía	Participación no controladora	Total (déficit patrimonial) patrimonio
Saldos al 31 de diciembre de 2020		**$ 82.600**	**$ 42.023**	**$ 234.567**	**$ 469.273**	**$ (133.280)**	**$ 41.769**	**$(2.025.557)**	**$ (1.288.605)**	**$ (13.167)**	**$(1.301.772)**
Resultado del periodo		—	—	—	—	—	—	(311.071)	(311.071)	(609)	(311.680)
Otros resultados integrales	16	—	—	—	—	43.501	—	—	43.501	(770)	42.731
Saldos al 31 de marzo de 2021		**$ 82.600**	**$ 42.023**	**$ 234.567**	**$ 469.273**	**$ (89.779)**	**$ 41.769**	**$ (2.336.628)**	**$ (1.556.175)**	**$ (14.546)**	**$ (1.570.721)**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

Richard Galindo Sanchez
Representante Legal

Edwin Novoa Duarte
Contador

José Hilario Samabria
Auditor Independiente-TP No 34266-T
Miembro de KPMG S.A.S.
(Véase mi informe del 14 de mayo de 2021)

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Cambios en el Patrimonio No Auditados
(En miles de USD)

		Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2020									
				Capital adicional pagado		Otro Resultado Integral					
	Notas	Acciones comunes	Acciones preferentes	Acciones comunes	Acciones preferentes	Reservas del ORI	Revaluación	Pérdidas acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la compañía	Participación no controladora	Total (déficit patrimonial) patrimonio
Saldos al 31 de diciembre de 2019		**$ 82.600**	**$ 42.023**	**$ 234.567**	**$ 469.273**	**$ (118.815)**	**$ 40.695**	**$ (543.010)**	**$ 207.333**	**$ (202.166)**	**$ 5.167**
Resultado del periodo		—	—	—	—	—	—	(126.164)	(126.164)	4.969	(121.195)
Otros resultados integrales	16	—	—	—	—	(15.332)	—	—	(15.332)	(1.355)	(16.687)
Saldos al 31 de marzo de 2020		**$ 82.600**	**$ 42.023**	**$ 234.567**	**$ 469.273**	**$ (134.147)**	**$ 40.695**	**$ (669.174)**	**$ 65.837**	**$ (198.552)**	**$ (132.715)**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

Richard Galindo Sanchez
Representante Legal

Edwin Novoa Duarte
Contador

José Hilario Sanabria
Auditor Independiente-TP No 34266-T
Miembro de KPMG S.A.S.
(Véase mi informe del 14 de mayo de 2021)

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Flujos de Efectivo No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	2020
Flujos de efectivo por actividades de operación:			
Pérdida neta del periodo		**$ (311.680)**	**$ (121.195)**
Ajustes por:			
Provisiones (recuperaciones) por pérdidas crediticias esperadas	9	1.676	(612)
Provisiones (recuperaciones) por obsolescencia de repuestos no reparables y suministros		(334)	(323)
Provisiones (recuperaciones) para condiciones de retorno, neto		723	(3.375)
Provisiones (recuperaciones) por litigios, neto	22	2.909	(2.099)
Depreciación y amortización		122.463	139.421
Amortización transacciones de venta y arrendamiento posterior		—	(6.749)
Pérdida (ganancia) en disposición de activos		34.462	(3.684)
Valuación de los instrumentos financieros		—	312
Ingresos por intereses		—	(1.975)
Gasto por intereses		121.706	113.691
Impuesto diferido	21	(2.441)	7.103
Impuesto corriente	21	11.722	6.695
Diferencia en cambio no realizada		(25.080)	5.392
Cambios en:			
Deudores comerciales y otras partidas por cobrar		31.436	16.140
Repuestos no reparables y suministros		(361)	(78)
Pagos anticipados		(2.440)	1.325
Impuesto corriente neto		(19.550)	2.594
Depósitos y otros activos		3.355	(13.696)
Cuentas por pagar y gastos acumulados		(35.709)	(65.409)
Ingresos diferidos por transporte no devengados		(45.733)	(21.807)
Ingresos diferidos por programa viajero frecuente		(3.107)	(20.504)
Provisión para condiciones de retorno		—	(886)
Beneficios de empleados		(11.318)	(21.830)
Impuesto sobre la renta pagado		(3.218)	(6.142)
Efectivo neto (usado en) provisto por actividades de operación		**$ (130.519)**	**$ 2.309**

AVIANCA HOLDINGS S.A. Y SUBSIDIARIAS
(República de Panamá)
(Deudor en posesión)
Estados Consolidados Condensados Interinos de Flujos de Efectivo No Auditados
(En miles de USD)

	Notas	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	2020
Flujos de efectivo por actividades de inversión:			
Efectivo restringido		(80)	—
Intereses recibidos		—	2.164
Devolución de anticipos de aeronaves		—	50.000
Adquisición de propiedades y equipo	12	(8.477)	(26.303)
Procedente de la venta de propiedades y equipo		—	329.587
Redención en certificados de depósitos bancarios		827	5.750
Adquisición de activos intangibles		(3.969)	(13.732)
Efectivo neto (usado) en provisto por actividades de inversión		**$ (11.699)**	**$ 347.466**
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Procedente de nuevos préstamos	14	180.769	77.917
Pago de préstamos	14	(65.496)	(279.294)
Intereses pagados	14	(24.092)	(55.972)
Efectivo neto provisto por (usado) en actividades de financiamiento		**$ 91.181**	**$ (257.349)**
(Diminución) Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo		(51.037)	92.426
Efecto tipo de cambio sobre el efectivo		(4.465)	(10.981)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo		911.139	342.472
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo		**$ 855.637**	**$ 423.917**

Véanse las notas adjuntas a los estados financieros consolidados condensados interinos no auditados

Richard Galindo Sanchez
Representante Legal

Edwin Noyoa Duarte
Contador

José Hilario Sanabria
Auditor Independiente-TP No 34266-T
Miembro de KPMG S.A.S.
(Véase mi informe del 14 mayo de 2021)

(1) Entidad informante

Avianca Holdings S.A. (el "Grupo" 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, fue 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, la Compañía ha cambiado su razón social así: el 10 de marzo de 2010 a AviancaTaca Limited y el 28 de enero de 2011 a AviancaTaca Holding S.A.; el 3 de marzo de 2011 cambió su domicilio legal a Panamá. En 2011, AviancaTaca cotizó sus acciones en la Bolsa de Valores de Colombia ("BVC") donde aparecía listada 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, el Grupo cotizó sus acciones en la Bolsa de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange - NYSE), y donde está listada como AVH.

Actualmente Synergy Aerospace Corp tiene la mayoría accionaria del Grupo por medio de BRW Aviation LLC, que es la controladora directa. Desde el 24 de mayo de 2019, Kingsland Holdings Limited, haciendo uso de su propiedad sobre acciones ordinarias de Avianca Holdings y la autoridad de voto que le fue conferida sobre las acciones ordinarias de Avianca Holdings S.A. propiedad de BRW Aviation LLC, tiene el control efectivo de la Compañía.

Deudor en posesión

Avianca Holdings S.A. y algunas de sus compañías subsidiarias presentaron, el 10 de mayo de 2020 y el 21 de septiembre del 2020 peticiones voluntarias ante el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York para obtener protección bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, cuyos casos se administran conjuntamente bajo el Caso No. 20-11133 (MG). LifeMiles ™, el programa de fidelización de Avianca es administrado por una compañía separada y no forma parte de la presentación del Capítulo 11. Ciertas reclamaciones contra el deudor que existían antes de la presentación de las peticiones se suspenden mientras el Deudor continúa sus operaciones comerciales como Deudor en posesión.

La Compañía actualmente opera como Deudor en Posesión bajo la jurisdicción del tribunal de bancarrotas y las disposiciones del código de bancarrotas de los Estados Unidos. En general, como Deudor en Posesión, la Compañía está autorizada para continuar operando como un negocio en marcha, pero no puede comprometerse en transacciones por fuera del curso ordinario de su operación sin la aprobación previa del tribunal. El tribunal de bancarrota garantiza algunos alivios, entre otros, obligaciones a (i) empleados, (ii) autoridades de impuestos, (iii) compañías de seguros, (iv) contratistas independientes para proyectos de mejoras, (v) proveedores extranjeros, (vi) otras aerolíneas en virtud de ciertos acuerdos, y (vii) ciertos proveedores considerados críticos para la operación de la Compañía.

Las siguientes son las subsidiarias significativas en la Compañía incluidas dentro de estos estados financieros consolidados condensados interinos:

Nombre de la subsidiaria	País de incorporación	Interés del Propietario %	
		2021	2020
Avianca Ecuador S.A.	Ecuador	99,62%	99,62%
Aerovias del Continente Americano S.A. (Avianca)	Colombia	99,98%	99,98%
Avianca, Inc.	EE.UU.	100%	100%
Avianca Leasing, LLC.	EE.UU.	100%	100%
Grupo Taca Holdings Limited.	Bahamas	100%	100%
Latin Airways Corp.	Panamá	100%	100%
LifeMiles Ltd.	Bermuda	89,90%	89,90%
Avianca Costa Rica S.A.	Costa Rica	92,42%	92,42%
Taca International Airlines, S.A.	El Salvador	96,83%	96,83%
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%
Regional Express Américas S.A.S.	Colombia	100%	100%
Vu–Marsat S.A.	Costa Rica	100%	100%

El Grupo, a través de sus subsidiarias, provee servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga a nivel doméstico e internacional, tanto en los mercados nacionales de Colombia, Ecuador, Costa Rica y Nicaragua como en rutas internacionales que sirven los mercados de Norte, Centro y Suramérica, Europa y el Caribe. El Grupo tiene varios acuerdos de código compartido con otras aerolíneas (donde los asientos en vuelos de una aerolínea pueden comercializarse bajo la marca y el código comercial de la otra), ofreciéndoles a los clientes más opciones de viaje a múltiples destinos a nivel mundial. Este tipo de alianzas incluyen: participación conjunta del programa de viajero frecuente; Coordinación de reservas, emisión de tiquetes, registro de pasajeros y manejo de equipaje; Transferencia de pasajeros y equipaje en cualquier punto de conexión, entre otros. Los acuerdos de código compartido vigentes en la actualidad incluyen Air Canada, Aeromexico, United Airlines, Copa Airlines, Silver Airways, Iberia, Lufthansa, All Nippon Airways, Singapore Airlines, Eva Airways, Air China, Etihad Airways, Turkish Airlines, Air India, Azul Linhas Aéreas Brasileiras y GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Avianca, Taca International (así como los afiliados de Taca) y Avianca Ecuador son miembros de Star Alliance, permitiendo a los clientes acceder a todos los destinos y servicios ofrecidos por las aerolíneas miembro de la red de Star Alliance. Sus miembros incluyen a varias de las aerolíneas con mayor reconocimiento a nivel mundial, como Lufthansa, United Airlines, Thai Airways, Air Canada, TAP, Singapore Airlines, entre otras, así como aerolíneas regionales de menor tamaño. Todas ellas están comprometidas a cumplir con los más altos estándares en materia de seguridad y servicio al cliente.

Las operaciones cargueras se llevan a cabo por las subsidiarias y afiliadas del Grupo, incluyendo Tampa Cargo S.A.S. y Aerotransporte de Carga Unión S.A. de C.V. El Grupo también lleva a cabo operaciones de carga mediante la disponibilidad de espacio en vuelos de pasajeros y aeronaves de carga. En algunos aeropuertos principales, además el Grupo realiza operaciones en tierra para aerolíneas de terceros. Adicionalmente, una importante parte del negocio de carga es llevado por las compañías operadoras de transporte aéreo de pasajeros.

El Grupo posee y opera un programa conjunto de lealtad llamado LifeMiles (el "programa"), que también es el programa de viajero frecuente para las aerolíneas subsidiarias de AVH. LifeMiles vende millas de fidelización ("millas") a sus socios comerciales y miembros del programa, incluso a Avianca y otras aerolíneas asociadas de la red Star Alliance, y cobra incentivos, tarifas de socios y miembros del programa para ciertas transacciones. Estos socios, a su vez, utilizan millas para recompensar a sus clientes, aumentando la lealtad hacia sus marcas. Por ejemplo, las aerolíneas asociadas recompensan a los pasajeros con millas cada vez que vuelan, los socios financieros recompensan a los titulares de tarjetas con millas cuando gastan con sus tarjetas de crédito y los socios minoritas recompensan a los clientes con millas cuando compran mercancías u otros bienes y servicios. Las millas ganadas pueden ser canjeadas por vuelos con Avianca, miembros de las aerolíneas de Star Alliance y otros socios aéreos, así como por productos y servicios de otros socios comerciales, como noches de hotel, alquiler de automóviles y mercadería minorista, entre otras recompensas.

Al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020, Avianca Holdings S.A. contaba con una flota total, consistente en:

	31 de marzo de 2021			**31 de diciembre de 2020**		
Aeronave	**Propios / Arrendamiento financiero**	**Arrendamiento Operativo (1)**	**Total**	**Propios / Arrendamiento financiero**	**Arrendamiento Operativo (1)**	**Total**
Airbus A-319	23	—	**23**	23	2	**25**
Airbus A-320	22	33	**55**	22	33	**55**
Airbus A-320 NEO	3	7	**10**	3	7	**10**
Airbus A-321	5	6	**11**	5	6	**11**
Airbus A-321 NEO	—	2	**2**	—	2	**2**
Airbus A-330	1	6	**7**	1	6	**7**
Airbus A-330F	6	—	**6**	6	—	**6**
Airbus A-300F	3	—	**3**	3	—	**3**
Boeing 787-8	8	5	**13**	8	5	**13**
Boeing 787-9	—	1	**1**	—	1	**1**
ATR-72	11	—	**11**	11	—	**11**
Boeing 767F	2	—	**2**	2	—	**2**
	84	**60**	**144**	**84**	**62**	**146**

(1) Desde el 1 de enero de 2019, como resultado de la adopción de la NIIF 16, los arrendamientos que son legalmente denominados como operativos son reconocidos en el estado consolidado de posición financiera como parte de las propiedades y equipo de vuelo, así como el reconocimiento de los pasivos financieros relacionados que representa el valor presente de los pagos mínimos del contrato de arrendamiento.

(2) Bases de presentación de los Estados Financieros Consolidados

Normas Contables Profesionales Aplicadas

(a) Declaración de cumplimiento

Los estados financieros consolidados condensados interinos al y por el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 y 2020 han sido preparados de acuerdo con NIC 34 Información Financiera Intermedia, emitido por el "IASB" (International Accounting Standards Board) por sus siglas en inglés.

Los estados financieros consolidados condensados interinos no incluyen toda la información y revelaciones requeridas en los estados financieros anuales finalizados el 31 de diciembre de 2020. Sin embargo, se incluyen notas explicativas seleccionadas para explicar eventos y transacciones que son importantes para la comprensión del cambio en la posición financiera y el desempeño del Grupo desde los últimos estados financieros anuales.

Los Estados Financieros Consolidados Condensados Interinos del Grupo al y por el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 fueron preparados y presentados por la Administración y autorizados para su emisión por el Comité de Auditoria (delegados por la Junta Directiva) el 12 de mayo de 2021.

(b) Bases de medición

Los estados financieros consolidados condensados interinos han sido preparados sobre la base del costo histórico, a excepción de terrenos y edificios (clasificados como propiedad administrativa), activos mantenidos para la venta, instrumentos financieros derivados, y los activos del plan de beneficios definidos que se han medido a valor razonable. Los valores en libros de los activos y pasivos reconocidos que se designan como partidas cubiertas en coberturas de valor razonable que de otro modo se contabilizarían al costo amortizado se ajustan para reconocer los cambios en los valores razonables atribuibles a los riesgos que se están cubriendo en relaciones de cobertura efectivas.

(c) Moneda funcional y de presentación

Estos estados financieros consolidados condensados interinos se presentan en dólares estadounidenses, que también es la moneda funcional de la matriz. Para cada entidad, el

Grupo determina la moneda funcional y las partidas incluidas en los estados financieros de cada entidad se miden utilizando esa moneda funcional. El Grupo utiliza el método directo de consolidación y, al disponer de una operación en el extranjero, la ganancia o pérdida que se reclasifica a utilidad o pérdida refleja la cantidad que surge de usar este método.

(d) Utilización de estimaciones y juicios contables

La preparación de los estados financieros consolidados condensados interinos 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. La evolución del COVID-19 y el proceso de Capítulo 11 generan incertidumbre que podría afectar negativamente nuestros supuestos, por esto 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 periodo en que se revisan y en cualquier otro periodo que pudiera verse afectado en el futuro.

Al preparar estos estados financieros consolidados condensados interinos, los juicios significativos realizados por la Administración al aplicar las políticas contables del Grupo y las fuentes clave de incertidumbre de estimación fueron los mismos que los aplicados a los estados financieros consolidados al año terminado el 31 de diciembre de 2020. Sin embargo, el entorno actual genera una incertidumbre y complejidad en el cálculo de las estimaciones.

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 condensados interinos:

- Nuestra situación de Capítulo 11 genera incertidumbres materiales que pueden generar dudas significativas sobre nuestra capacidad para continuar como un negocio en marcha. Ver nota 2 (e).
- El Grupo 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 75 aeronaves de las familias A319, A320, A321, A330, A330F, ATR72, y B787.
- El Grupo ha determinado, con base en los términos y condiciones de los arreglos contractuales, que el Grupo ejerce el control de estas entidades de propósito específico y por lo tanto, esas entidades han sido consolidadas por el Grupo 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 condensados interinos el próximo año financiero:

- El Grupo reconoce ingresos por tiquetes que se espera que caduquen sin haber sido utilizados con base en datos históricos y experiencia, así mismo, se tuvo en cuenta el impacto del COVID-19 en el comportamiento futuro del uso de tiquetes por parte de los pasajeros. Para definir la caducidad esperada, con apoyo de un tercero especialista independiente, la administración debe hacer estimaciones sobre la experiencia histórica, la cual es una indicación del comportamiento futuro de los clientes, analizada por tipo de tarifa. Como lo señalan los datos acumulados, la administración evalúa los datos históricos una vez al año o con más frecuencia de acuerdo con la experiencia y realiza los ajustes necesarios.
- El Grupo considera que las posiciones fiscales tomadas son razonables. Sin embargo, las autoridades fiscales mediante procedimientos de auditoría pueden impugnar las posiciones tomadas, lo que se traduce en pasivos adicionales por impuestos e intereses que pueden pagarse en años futuros. Las posiciones fiscales implican un juicio cuidadoso por parte de la administración, se revisan y ajustan para tener en cuenta los cambios en las circunstancias, como la caducidad de los estatutos de limitaciones aplicables, las conclusiones de las auditorías fiscales, las exposiciones adicionales derivadas de nuevas cuestiones legales o las decisiones judiciales sobre un impuesto particular. El Grupo establece disposiciones, basándose en su estimación de la viabilidad de una decisión negativa derivada de un procedimiento de auditoría por las autoridades fiscales de los respectivos países en los que opera. El monto de dichas disposiciones se basa en diversos factores, como la experiencia de auditorías fiscales anteriores y diferentes interpretaciones de las regulaciones fiscales por parte de la entidad tributable y la autoridad tributaria responsable. Los resultados reales podrían diferir de las estimaciones.
- Se reconocen impuestos diferidos sobre las pérdidas fiscales no utilizadas y sobre las diferencias temporarios imponibles en la medida en que sea probable que en el futuro haya un ingreso imponible que pueda compensarse contra el impuesto diferido. 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 del Grupo.
- El Grupo mide los terrenos y edificios administrativos principalmente en Bogotá, Medellín, San José y San Salvador a montos revaluados y los cambios en el valor razonable se reconocen en otros resultados integrales (ver la Nota 12 y 16). El Grupo contrató especialistas valuadores independientes para asistir a la Dirección en la determinación del valor razonable al 31 de diciembre de 2020. Las técnicas de valoración empleadas por los especialistas se apoyan en estimaciones sobre las condiciones de mercado al momento de preparar el informe.

- El Grupo estima las vidas útiles y los valores residuales de la propiedad y equipo, incluyendo los activos de flota basándose en los planes de red y el valor recuperable. Las vidas útiles y los valores residuales se vuelven a valorar anualmente teniendo en cuenta los últimos planes de flota e información del plan de negocio. En la nota 12 se ofrece más información sobre el valor neto contable de la propiedad y equipo y sus respectivos cargos por depreciación.
- El Grupo evalúa el valor en libros de los activos de larga duración sujetos a amortización o depreciación cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que puede existir un deterioro. Para los fines de esta prueba, se realiza por las unidades generadoras de efectivo de transporte y lealtad. Un cargo por deterioro se reconoce cuando el valor en libros del activo excede sus flujos de efectivo futuros netos no descontados y su valor razonable. El monto del cargo es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor razonable.

  El crédito mercantil y los activos intangibles de vida indefinida no se amortizan, pero se revisan por deterioro anualmente o con mayor frecuencia si los eventos o circunstancias indican que el activo puede estar deteriorado.

- 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 realizadas por un tercero especialista independiente actuarial. 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 periodo sobre el que se informa.

  Para determinar la tasa de descuento de los planes de pensiones en Colombia, la Administración toma como referencia la tasa de los bonos que emite el Gobierno Colombiano.

  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.

- El Grupo estimó los ingresos anticipados por caducidad de millas, con el apoyo de un tercero especialista independiente en valoración para ayudar a la administración en este proceso. El Grupo considera el comportamiento de los miembros en función de una segmentación en grupos de miembros estadísticamente homogéneos para poder proyectar comportamientos futuros y, por lo tanto, se considera que es más sólido para

predecir las tasas de reembolso por segmento y estimaciones de caducidad de millas del programa.

- El Grupo estimó una provisión por pérdidas crediticias esperadas basada en información razonable y fundamentada sobre hechos pasados, las condiciones presentes y previsiones razonables y justificables respecto de las condiciones económicas futuras, teniendo en cuenta el riesgo de crédito, la categorización de la cartera y la morosidad.
- El Grupo reconoce una provisión en el balance cuando tiene una obligación legal o implícita existente con un tercero como resultado de un evento pasado y es probable que se requiera una salida de beneficios económicos para liquidar la obligación. En relación con las provisiones para litigios, la principal fuente de incertidumbre es el momento de desenlace del proceso.

- 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, el Grupo 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, el Grupo tiene derecho a recibir una indemnización del arrendador. El Grupo 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 reconocen en el resultado del periodo.

(e) Proceso de reorganización voluntaria, disolución de Avianca Perú y negocio en marcha

Antecedentes

Como resultado de los efectos adversos del COVID-19, que han resultado en una disminución del 90% en el tráfico mundial de pasajeros y se espera que reduzca los ingresos de la industria en todo el mundo en $314 mil millones, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, las operaciones programadas de pasajeros de Avianca se han visto afectadas desde mediados de marzo de 2020, reduciendo sus ingresos consolidados en más del 60% y ejerciendo una presión significativa sobre sus reservas de efectivo. Con el fin de preservar y reorganizar

nuestros negocios, Avianca Holdings S.A. y algunas de sus compañías subsidiarias presentaron, el 10 de mayo de 2020 y 21 de septiembre de 2020, peticiones voluntarias ante el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York para obtener protección bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, cuyos casos se administran conjuntamente bajo el Caso No. 20-11133 (MG). LifeMiles ™, el programa de fidelización de Avianca es administrado por una compañía separada y no forma parte de la presentación del Capítulo 11.

Proceso de Capítulo 11

El proceso del Capítulo 11 es un proceso legal bien establecido en los Estados Unidos de América que es reconocido por otros países del mundo. El proceso es temporal y, según la ley de los EE. UU., le permite a una compañía reorganizar y completar una reestructuración financiera y operativa bajo la supervisión del sistema judicial de los EE. UU., mientras continúa sus operaciones bajo la supervisión de su junta directiva y equipo de administración. Muchas compañías, incluidas aerolíneas, han utilizado el proceso del Capítulo 11 para reorganizar sus obligaciones financieras y emerger como organizaciones más fuertes. Avianca se sometió a un proceso del Capítulo 11 en 2003 que le permitió posicionarse para la expansión en América Latina.

A través del proceso de reorganización del Capítulo 11, Avianca tiene la intención de:

- Proteger y preservar las operaciones, para continuar sirviendo a los clientes con viajes aéreos seguros y confiables, bajo los más estrictos protocolos de bioseguridad, a medida que se levanten gradualmente las restricciones de viaje relacionadas con el COVID-19;
- Asegurar la conectividad e impulsar la inversión y el turismo al continuar como la aerolínea insignia de Colombia, atendiendo a más del 50% del mercado nacional en Colombia y brindando un servicio esencial sin escalas en los mercados de América del Sur, América del Norte y Europa, así como las continuas operaciones de carga, jugando un papel clave en la recuperación de la economía colombiana y otros mercados centrales de la Compañía luego de la pandemia de COVID-19;
- Preservar empleos en Colombia y otros mercados donde opera la Compañía, con Avianca directamente responsable de más de 14,500 empleos en toda América Latina, incluidos más de 10,000 en Colombia, y trabajando con más de 3,000 proveedores; y
- Reestructurar el balance y las obligaciones de la Compañía para mitigar los efectos de la pandemia COVID-19, que llevarán a una reducción de la demanda en los próximos años, requiriendo una reducción de la capacidad existente, así como la gestión de manera integral de los pasivos, arrendamientos, pedidos de aeronaves y otros compromisos.

Como consecuencia de nuestra presentación de peticiones del Capítulo 11, nuestras operaciones y nuestra capacidad para desarrollar y ejecutar nuestro plan de negocios, así como nuestra

continuación como negocio en marcha, estarán sujetas a los riesgos e incertidumbres asociados con la reorganización.

Estos riesgos incluyen nuestra capacidad para:

- Mantener efectivo suficiente disponible a lo largo del Capítulo 11,
- Generar flujo de efectivo de las operaciones, que depende en gran medida de factores que escapan de nuestro control en relación con los desarrollos derivados de la propagación de COVID-19,
- Confirmar y consumar un plan de reorganización con respecto a nuestros procedimientos del Capítulo 11,
- Mantener nuestras relaciones con nuestros acreedores, proveedores, proveedores de servicios, clientes, directores, funcionarios y empleados,
- Mantener contratos que son críticos para nuestras operaciones en términos y condiciones razonablemente aceptables,
- Los altos costos de los procedimientos de reorganización y las tarifas relacionadas,

Además, estos riesgos incluyen:

- La capacidad de terceros para buscar y obtener la aprobación del tribunal para (i) rescindir contratos y otros acuerdos con nosotros,
- Terceros que están fuera de la jurisdicción del Tribunal de Bancarrota de los Estados Unidos para hacer cumplir sus reclamos contra los deudores, ya sea durante los casos del Capítulo 11 o después de su finalización.
- El Tribunal de Bancarrota de los Estados Unidos puede (i) acortar el periodo de exclusividad para que propongamos y confirmemos un plan del Capítulo 11 o para nombrar un administrador del Capítulo 11, (ii) designar un fideicomisario del Capítulo 11 (iii) convertir los procedimientos del Capítulo 11 en procedimientos de liquidación del Capítulo 7, (iv) disolver los casos del Capítulo 11; y
- Las acciones y decisiones de nuestros acreedores y otros terceros que tienen intereses en nuestros procedimientos del Capítulo 11 que pueden ser inconsistentes con nuestros planes.

Cualquier retraso en nuestros procedimientos del Capítulo 11 aumenta los riesgos sobre nuestra incapacidad para reorganizar nuestro negocio y salir de la bancarrota y puede aumentar nuestros costos asociados con el proceso de reorganización.

En relación con los procedimientos de reorganización de la Compañía de conformidad con el Capítulo 11, el Fideicomisario de los Estados Unidos para la Región, nombró a los siguientes siete acreedores no garantizados como miembros del Comité de Acreedores no garantizados

de la Compañía (en adelante, el "Comité"): (i) La Caja de Auxilios y de Prestaciones de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (Fondo de pensiones de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles o CAXDAC); (ii) The Boeing Company; (iii) Puma Energy; (iv) SMBC Aviation Capital, Ltd. (v) KGAL Investment Management GmbH & Co KG; (vi) Delaware Trust Company; y (vii) la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (Asociación Colombiana de Aviadores Civiles o "ACDAC").

Para posicionar mejor a Avianca y completar con éxito el proceso del Capítulo 11, la Junta Directiva de la Compañía ha contratado asesores de clase mundial, incluidos Seabury Securities LLC y FTI Consulting, que sirven como asesores financieros de Avianca, así como Milbank LLP, Smith, Gambrell & Russell, LLP, Gómez-Pinzón Abogados y Urdaneta, Vélez, Pearl & Abdallah Abogados, que se desempeñan como asesores legales. La Junta Directiva de la Compañía también ha sido asesorada por Willis Towers Watson, un consultor de compensación independiente, con respecto a los programas de compensación de la Compañía.

Al 31 de marzo de 2021, la compañía continúa avanzando en su reestructuración bajo el Capítulo 11, la cual incluye el desarrollo de su plan de reorganización el cual se debe presentar a la corte hasta 2 de septiembre del 2021, así como el de su anexo de información detallada (en inglés disclosure statement). En relación con ese proceso, la compañía ha identificado más de 300 iniciativas individuales las cuales espera que, en total, resulten en ahorros anuales por más de US$500 millones que, a su vez, se espera reduzcan el CASK de pasajeros de la aerolínea (definido como gastos operativos divididos por kilómetros de asientos disponibles ("ASK") correspondiendo el ASK, a su vez, a la capacidad de asientos de una aeronave multiplicado por el número de kilómetros que vuela la aeronave), excluyendo el combustible, en más del 38% anual en comparación con la estadística del año 2019 (previo a la pandemia). La mayoría de estas iniciativas se han implementado o están en proceso de implementación, y se proyecta implementar las restantes durante el periodo 2021-2022.

Eventos del proceso de Capítulo 11

Petición de proceso de protección

Avianca Holdings S.A. y algunas de sus compañías subsidiarias presentaron, el 10 de mayo y el 21 de septiembre de 2020, peticiones voluntarias ante el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York para obtener protección bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos.

Los pasivos pre-petición de las 39 compañías bajo Capítulo 11 al 31 de marzo de 2021, y al 31 de diciembre de 2020, es como se detalla:

	Al 31 de marzo de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Deuda	$ 4.182.301	$ 4.200.663
Cuentas por pagar	229.274	261.126
Gastos acumulados	14	22
Provisión para litigios	18.107	18.107
Provisión para condiciones de retorno	155.143	160.839
Otros pasivos	81	330
	$ 4.584.920	**$ 4.641.087**

Las dos compañías incluidas bajo Capítulo 11 el 21 de septiembre de 2020 no presentan pasivos.

Como resultado de la presentación de peticiones voluntarias el 10 de mayo de 2020, bajo el Capítulo 11 Título 11 de los Estados Unidos en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, la Bolsa de Nueva York ("NYSE") anunció el 11 de mayo de 2020 que, como es su práctica habitual, la NYSE ha suspendido la negociación de las Acciones de Depósito Americanas de la Compañía (las "ADS"), cada una de las cuales representa ocho acciones preferentes de la Compañía. El 27 de mayo de 2020, la Bolsa de Nueva York ("NYSE") presentó a la Comisión de Bolsa y Valores la intención de retirar los ADS de Avianca Holdings de cotizar y registrarse en la Bolsa en la apertura de operaciones el 8 de junio de 2020, de conformidad con las disposiciones de la Regla 12d2-2 (b) porque, según la opinión de la Bolsa se considera que las ADS no son adecuadas para continuar listadas y cotizando en la Bolsa. El 1 de junio de 2020 la Comisión de Bolsa y Valores confirmó que los ADS de la Compañía fueron dados de baja bajo Sección 12 (b) de la Ley de Bolsa de Valores de 1934.

El 22 de mayo de 2020, la Bolsa de Valores de Colombia ("BVC") notificó a Avianca que (i) las acciones preferentes de la Compañía continúan cotizando en la BVC, (ii) las acciones preferentes de la Compañía siguen sin ser elegibles para transacciones repo y son inadmisibles como garantía para llamadas de margen en otros tipos de transacciones, y (iii) a partir del 11 de mayo de 2020, no se pueden celebrar contratos de futuros u opciones con respecto a las acciones preferidas de Avianca.

Las mociones presentadas el 10 de mayo de 2020 han sido aprobadas progresivamente por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York en las audiencias del 12 de mayo de 2020, 11 de junio de 2020 y 14 de julio de 2020. Colectivamente, las órdenes otorgadas por el Tribunal en la audiencia ayudarán a garantizar que Avianca continúe con las operaciones comerciales normales durante todo el proceso de reorganización.

Petición de pagos

El Tribunal otorgó un alivio inicial para realizar pagos por $300 millones. Lo anterior le permitió a Avianca proteger a los empleados y proveedores y al mismo tiempo continuar sirviendo a los clientes. Avianca recibió autorización para:

- Pagar salarios de empleados, compensación y obligaciones de beneficios adeudadas antes de la fecha de presentación, así como continuar pagando salarios y honrando los programas de beneficios para empleados en el curso normal de los negocios durante los casos del Capítulo 11;
- Mantener la red de programas para clientes durante todo este proceso. Los clientes pueden continuar organizando viajes y volar con Avianca de la misma manera que siempre lo han hecho. Además, los clientes de Avianca continuarán acumulando millas cuando vuelen con Avianca, y pueden continuar canjeando millas ganadas a través de LifeMiles ™ para comprar boletos con Avianca durante este proceso; y,
- Respetar las diversas obligaciones que se deben a algunos de sus socios de agencias de viajes, interlinea, socios de código compartido vendedores y proveedores antes de la fecha de presentación. La Compañía también continuará pagando a socios y proveedores, así como a agencias de viajes asociadas, en el curso ordinario por bienes y servicios proporcionados a partir del 10 de mayo de 2020.
- Pagar los impuestos y tarifas de pre-petición acumulados y en curso, así como las obligaciones de seguro y fianza, según venzan en el curso normal de los negocios.

Rechazo de contratos

Como deudor en los casos del Capítulo 11, Avianca tiene la capacidad de rechazar contratos onerosos pendientes de ejecución y arrendamientos no vencidos. Al inicio de los casos del Capítulo 11, Avianca buscó rechazar los arrendamientos de 12 aeronaves, la cual fue aprobada en la audiencia del 11 de junio de 2020. Las aeronaves rechazadas corresponden a 2 A330, 2 A319, 2 A320, 2 A321 y 4 ATR-72. Al 31 de diciembre de 2020, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también Avianca perdió el control sobre los activos relacionados, lo que originó la baja de los activos asociados a estos aviones. Adicionalmente, al 31 de marzo de 2021, se rechazaron 2 aeronaves A319 reconocidas como derechos de uso que correspondían a compañías bajo la protección de Capítulo 11 (Ver nota 12).

Financiación DIP

El 5 de octubre de 2020, el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el financiamiento Debtor-In-Possession (“DIP”) de Avianca Holdings S.A. para acceder a un monto de US$ 1,992,191 que incluye la deuda pendiente que fue reembolsada, refinanciada y

reemplazada (sin pago en efectivo), honorarios y descuentos. El financiamiento DIP consiste en préstamos y pagarés del Tramo A por un monto de capital total de hasta US$ 1,269,500 (correspondientes a US$ 881,000 de recursos frescos y los US$ 388,500 restantes de refinanciación de deuda preexistente con respecto a los nuevos bonos) y pagarés del Tramo B en un monto total del principal de hasta US$ 722,918 (correspondientes a US$ 335,920 de recursos frescos y los US$ 388,500 restantes de refinanciación de deuda preexistente con respecto al préstamo convertible garantizado celebrado con United Airlines Inc., Kingsland International Group SA y algunos otros inversores y el contrato de compra de valores convertibles celebrado con Citadel en diciembre de 2019 y enero de 2020). Además, el Tramo A está compuesto por un subtramo A-2, que consiste en un compromiso de respaldo proporcionado por ciertos prestamistas en un monto total del principal de $ 240,000 para permitir la participación eventual de uno o más gobiernos en el financiamiento del DIP.

Cada una de las subsidiarias de Avianca Holdings S.A. que actualmente se encuentran bajo el Capítulo 11, garantizan de manera conjunta y solidaria todas las obligaciones de Avianca Holdings S.A. El 13 de octubre de 2020 entraron en vigencia los convenios de financiamiento del DIP y se llevaron a cabo los desembolsos iniciales correspondientes, revelados en la nota 14 a los estados financieros consolidados condensados interinos. Al 30 de abril de 2021, el Grupo recibió el último desembolso de la financiación DIP.

Según lo establecido en la Orden DIP y los acuerdos aplicables, los acuerdos de financiamiento DIP están garantizados por todos los activos y propiedades (tangibles, intangibles, reales, personales o mixtos) de Avianca Holdings SA y los garantes (incluidas las prendas sobre Avianca Holdings SA en LifeMiles y sus subsidiarias más representativas, como las que realizan operaciones de carga, prendas sobre ciertos contratos de propiedad intelectual y control de los deudores con respecto a ciertas cuentas bancarias de Avianca Holdings SA y sus subsidiarias).

La Compañía espera que el financiamiento DIP proporcione los fondos necesarios para respaldar sus operaciones a través del proceso del Capítulo 11.

La compañía espera emerger del proceso de Capítulo 11 durante el 2021. Como parte de este proceso, la compañía planea obtener financiación de salida (exit financing en inglés) por US$1.800 millones (correspondientes a deuda y capital) para refinanciar US$1.400 millones de obligaciones relacionadas con el Tramo A de la financiación DIP, además de proporcionar US$400 millones en liquidez incremental para cumplir con su objetivo de contar con US$1.000 millones de liquidez al momento de salida de Capítulo 11. Previo al inicio de un proceso competitivo para determinar la disponibilidad de capital más atractivo. La compañía está trabajando en negociar los términos y condiciones finales relacionados con su opción de convertir a capital las obligaciones de la financiación DIP del Tramo B, por un monto de US$902 millones.

Presentación de evidencias de reclamación

El 16 de noviembre de 2020, el Tribunal de Bancarrotas de los Estados Unidos por el Distrito Sur de Nueva York otorgó la moción de Fecha de Reclamaciones (Bar Date) estableciendo el 20 de enero de 2021 ("La fecha límite general") como el plazo general para que cada entidad (incluyendo personas físicas, sociedades, acuerdo de riesgo compartido (joint ventures), fideicomisos y unidades gubernamentales) presente una evidencia de reclamación contra Avianca Holding S.A. y algunas de sus afiliadas deudoras y deudoras que conservan la administración de sus bienes (En conjunto "Las deudoras"). Las unidades gubernamentales tenían hasta el 5 de febrero de 2021 (la "Fecha Límite para Unidades Gubernamentales"), para presentar evidencias de reclamación.

Las entidades que tengan una reclamación contra alguna de las Deudoras que surja del rechazo de contratos de ejecución sucesiva y arrendamientos vigentes, deben presentar una evidencia de reclamación a más tardar (i) en la Fecha Límite General, o (ii) la última de la fecha que sea (a) treinta días después de la fecha de entrada de una orden del Tribunal de Bancarrotas que autoriza el rechazo de dicho contrato o arrendamiento, o (b) la fecha de rechazo aplicable (la "Fecha Límite para Reclamaciones de Rechazo").

De conformidad con la Orden de Fecha Límite, si alguna de las Deudoras modificara o complementara sus Anexos, el reclamante afectado deberá presentar su evidencia de reclamación o rectificar su evidencia de reclamación ya presentada con respecto de tal modificación de su Reclamación Previa a la Solicitud en el Anexo, a más tardar (a) en la Fecha Límite General, o (b) en los treinta días siguientes a la fecha en que el reclamante afectado sea notificado sobre la modificación del Anexo, lo que suceda más tarde "Fecha Límite para Anexos Modificados").

El 10 de mayo de 2020, Avianca Holdings SA ("La Compañía" o "Avianca") y algunas de sus subsidiarias y afiliadas ingresaron peticiones voluntarias de alivio bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrotas de los Estados Únicos (el "Código de Bancarrotas"), en la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (la "Corte de Bancarrotas").

No hay certeza en relación al valor que puede ser asignado a las deudas pre petición de los Deudores.
Bajo la Sección 365 y otras secciones relevantes del Código de Bancarrotas, los Deudores pueden asumir, asumir y asignar, o rechazar contratos de tracto sucesivo y contratos de arrendamiento, incluyendo sin limitación, acuerdos relacionados con aviones y motores de aviones (colectivamente, Propiedades de Aeronave) y arrendamientos de inmuebles, sujeto a

la aprobación de la Corte de Bancarrotas y al cumplimiento de algunas condiciones particulares.

Generalmente, el rechazo de un contrato de tracto sucesivo o un arrendamiento es tratado como un incumplimiento pre petición de dicho contrato o arrendamiento y, bajo ciertas condiciones, exime a los Deudores del cumplimiento de las obligaciones futuras bajo ese contrato o arrendamiento. La contraparte contractual o arrendador, por su parte, puede realizar una reclamación general sin garantía por los danos causados por dicho incumplimiento. La decisión de continuar un contrato de tracto sucesivo o un arrendamiento requiere por parte del Deudor el pago de todas las deudas pendientes bajo dicho contrato de tracto sucesivo o arrendamiento.

Al 31 de diciembre de 2020, los deudores habían rechazado doce contratos de arrendamiento de aeronaves relacionadas con cuatro ATR42, cuatro Airbus A320, dos Airbus A321 y dos Airbus A330, los cuales fueron retornados a su correspondiente arrendador. Los Deudores esperan en el futuro el surgimiento de deudas sujetas a compromiso y resolución bajo Capítulo 11 como resultado de reclamaciones por danos causadas por el rechazo de varios contratos de tracto sucesivo y arrendamientos por parte de los Deudores. Debido a la naturaleza incierta del potencial de muchas de estas reclamaciones, la magnitud de las mismas no es razonablemente estimable de momento. Estas reclamaciones pueden llegar a ser materiales. Al 31 de marzo de 2021, se reconoce el rechazo de dos aeronaves A319 relacionados con el proceso de reorganización bajo Capítulo 11. El Grupo ha registrado en los estados financieros los montos por reclamaciones para los cuales existía información suficiente y razonable para estimar dicha reclamación.

(f) Negocio en marcha

Derivado de los efectos que ha tenido la pandemia de COVID-19 y efectos relacionados en la economía y el tráfico aéreo, el Grupo ha reconocido una pérdida neta después de impuestos de $311.680 al 31 de marzo de 2021 ($1.094.135 al 31 de diciembre de 2020), que originan un déficit patrimonial de $1.570.721; y el estado consolidado de posición financiera reflejaba un exceso de pasivos corrientes sobre activos corrientes al 31 de marzo de 2021 de $5.122.577 ($4.843.757 al 31 de diciembre de 2020); excluyendo ingresos diferidos por transporte no devengado e ingresos diferidos por programa viajero frecuente el exceso de pasivos corrientes sobre activos corrientes es de $4.605.789 ($4.282.560 al 31 de diciembre de 2020).

Los planes de la administración, bajo la situación del Capítulo 11, incluyen las siguientes acciones:

- Ahorro de costos y preservación de liquidez, incluyendo el aplazamiento temporal de gastos no esenciales y gastos de capital.

- Asesoría jurídica y financiera para el desarrollo e implementación del plan de reorganización bajo las leyes del Capítulo 11 y la toma de decisiones apropiadas bajo las condiciones actuales, lo que incluye rechazo de contratos y flexibilización de contratos de arrendamiento para limitar el consumo de caja en el periodo de restructuración del Grupo.
- Renegociación de contratos con proveedores y arrendadores.
- Simplificación de la flota, bajo la protección de la Ley del Capítulo 11.
- Estrategias comerciales enfocadas en la reactivación de la demanda para servicio de transporte aéreo.

La reactivación gradual de nuestra operación de pasajeros, en conjunto con los desembolsos recibidos del financiamiento DIP han permitido al Grupo continuar con la implementación de su plan de reestructuración enfocado en emerger exitosamente del Capítulo 11 como una entidad viable. Sin embargo, nuestra operación y habilidad para desarrollar y ejecutar nuestro plan de negocios, renegociar nuestros pasivos a niveles sostenibles, así como continuar como una compañía de negocio en marcha, estarán sujetos a los riesgos e incertidumbres asociados con el proceso de reorganización bajo el Capítulo 11. Estos riesgos indican que existe una duda significativa sobre la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha y, por tanto, el Grupo puede no ser capaz de realizar sus activos y liquidar los pasivos en el curso normal del negocio.

Estos estados financieros consolidados condensados interinos han sido preparados sobre la base de negocio en marcha y no incluyen ningún ajuste a los valores en libros ni en la clasificación de activos, pasivos y gastos reportados que de otro modo podrían ser necesarios si la base de negocio en marcha no fuera apropiada.

(3) Nuevas normas, interpretaciones y enmiendas adoptadas por el Grupo

3.1 Modificaciones a las NIIF que son obligatorias para el año en curso

Una serie de nuevos estándares y enmiendas a los estándares son efectivos para períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2021 y se permiten aplicaciones anteriores. El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna de las próximas normas nuevas o modificadas en la preparación de estos estados financieros consolidados condensados interinos.

3.2 Normas emitidas que no se encuentran en vigencia

El Grupo no ha aplicado la siguiente NIIF emitida y revisada que aún no han entrado en vigencia:

NIIF 17 Contratos de seguros

La NIIF 17 es efectiva para los periodos de presentación que comienzan a partir del 1 de enero de 2023, con cifras comparativas. Se permite la aplicación anticipada, siempre y cuando la entidad también aplique la NIIF 9 y la NIIF 15 durante o antes de la fecha en que se aplica por primera vez la NIIF 17. Esta norma no es aplicable al Grupo.

Las siguientes modificaciones son efectivas para el periodo que comienza el 1 de enero de 2022 y 2023:

Clasificaciones de Pasivos como Corrientes o No Corrientes (modificaciones a la NIC 1)

- Modifica el requerimiento para clasificar un pasivo como corriente, al establecer que un pasivo se clasifica como corriente cuando "no tiene el derecho al final del periodo sobre el que se informa de aplazar la liquidación del pasivo durante, al menos, los doce meses siguientes a la fecha del periodo sobre el que se informa".
- Aclara en el adicionado párrafo 72A que "el derecho de una entidad a diferir la liquidación de un pasivo por al menos doce meses después del periodo sobre el que se informa debe ser sustancial y, como ilustran los párrafos 73 a 75, debe existir al final del periodo sobre el que se informa".

  Esta enmienda entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2023

Referencia al Marco Conceptual (modificaciones a la NIIF 3)

- Se realizan modificaciones a las referencias para alinearlas con el marco conceptual emitido por IASB en 2018 e incorporados a nuestra legislación, en tal sentido los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos en una combinación de negocios, en la fecha de transacción, corresponderán con aquellos que cumplan la definición de activos y pasivos descrita en el marco conceptual.
- Se incorporan los párrafos 21A, 21B y 21C respecto de las excepciones al principio de reconocimiento para pasivos y pasivos contingentes dentro del alcance de la NIC 37 y la CINIIF 21.
- Se incorpora el párrafo 23A para definir un activo contingente, y aclarar que la adquiriente en una combinación de negocios no reconocerá un activo contingente en la fecha de adquisición.

  Esta enmienda entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2022.

Propiedades, Planta y Equipo: Productos Obtenidos antes del Uso Previsto (modificaciones a la NIC 16)

- La modificación trata sobre los costos atribuibles directamente a la adquisición del activo (que hacen parte del elemento de propiedad planta y equipo) y se refieren a "los costos de comprobación de que el activo funciona adecuadamente (es decir, si el desempeño técnico y físico del activo es tal que puede usarse en la producción o el suministro de bienes o servicios, para arrendar a terceros o para propósitos administrativos)".
- El párrafo 20A expresa que la producción de inventarios, mientras el elemento de propiedad planta y equipo se encuentra en las condiciones previstas por la gerencia, al momento de venderse, afectará el resultado del periodo, junto con su costo correspondiente.
- Cualquier efecto sobre su aplicación se realizará de forma retroactiva, pero solo a los elementos de Propiedad planta y equipo que son llevados al lugar y condiciones necesarias para que puedan operar de la forma prevista por la gerencia a partir del comienzo del primer periodo presentado en los estados financieros en los que la entidad aplique por primera vez las modificaciones. Se reconocerá el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al saldo de apertura de las ganancias acumuladas (u otro componente de patrimonio según proceda) al comienzo del primer periodo presentado.

  Esta enmienda entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2022.

Contratos Onerosos—Costo del Cumplimiento de un Contrato (modificaciones a la NIC 37)

- Se aclara que el costo del cumplimiento de un contrato comprende los costos directamente relacionados con el contrato (los costos de mano de obra directa y materiales, y la asignación de costos relacionados directamente con el contrato).
- El efecto de la aplicación de la enmienda no re-expresará la información comparativa. En su lugar, se reconocerá el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al saldo de apertura de las ganancias acumuladas u otro componente del patrimonio, según proceda, en la fecha de aplicación inicial.

  Esta enmienda entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2022.

Mejoras Anuales a las Normas NIIF 2018–2020

- Modificación a la NIIF 1. Subsidiaria que adopta por primera vez las NIIF. Se adiciona el párrafo D13A de la NIIF 1, incorporando una exención sobre las

subsidiarias que adopten la NIIF por primera vez y tome como saldos en el estado de situación financiera de apertura los importes en libros incluidos en los estados financieros de la controladora (literal a del párrafo D16 de NIIF 1) para que pueda medir las diferencias en cambio por conversión acumuladas por el importe en libros de dicha partida en los estados financieros consolidados de la controladora (también aplica a asociadas y negocios conjuntos).

- Modificación a la NIIF 9. Comisiones en la "prueba del 10%" respecto de la baja en cuenta de pasivos financieros. Se adiciona un texto al párrafo B3.3.6 y se adiciona el B3.3.6A, es especial para aclarar el reconocimiento de las comisiones pagadas (al resultado si se trata de una cancelación del pasivo, o como menor valor del pasivo si no se trata como una cancelación).
- Modificación a la NIC 41. Los impuestos en las mediciones a valor razonable. Se elimina la frase "ni flujos por impuestos" del párrafo 22 de NIC 41, la razón de lo anterior se debe a que "antes de Mejoras Anuales a las Normas NIIF 2018-2020, la NIC 41 había requerido que una entidad utilizase los flujos de efectivo antes de impuestos al medir el valor razonable, pero no requería el uso de una tasa de descuento antes de impuestos para descontar esos flujos de efectivo". De esta forma se alinean los requerimientos de la NIC 41 con los de la NIIF 13.
- Ampliación de la Exención Temporal de la Aplicación de NIIF 9 Se modifican los párrafos 20A, 20J y 20O de la NIIF 4, para permitir la exención temporal que permite, pero no requiere, que la aseguradora aplique la NIC 39.
- Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición en lugar de la NIIF 9 para los periodos anuales que comiencen antes del 1 de enero de 2023 (debido a que a partir de dicha fecha existe un nuevo requerimiento internacional contenido en la NIIF 17).

(4) Información por segmentos

El Grupo reporta la información por segmentos según lo establecido en la NIIF 8 "Segmentos de Operación". Para propósitos administrativos, el Grupo tiene dos segmentos operativos reportables, como sigue:

- Transporte aéreo: Corresponde a los ingresos operacionales de pasajeros y carga en vuelos regulares y transporte de carga, respectivamente.

- Lealtad: Corresponde al programa de viajero frecuente para las subsidiarias de Avianca Holdings S.A.

La Junta Directiva es la máxima autoridad en la toma de decisiones (CODM por sus siglas en ingles) y supervisa los resultados operativos de sus unidades de negocios por separado con el fin de tomar decisiones sobre la asignación de recursos y la evaluación del desempeño. El desempeño del segmento se evalúa en función de la utilidad o pérdida y se mide de manera consistente con la ganancia o pérdida en los estados financieros consolidados.

La información operativa del Grupo por segmento de negocios reportables para los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 es la siguiente:

	Por el periodo de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021			
	Transporte Aéreo	**Lealtad (1)**	**Eliminaciones**	**Consolidado**
Ingresos operacionales (2)				
Clientes externos	$ 336.566	$ 34.867	$ —	$ 371.433
Inter – segmentos	(80.816)	605	80.211	—
Total ingresos	**$ 255.750**	**$ 35.472**	**$ 80.211**	**$ 371.433**
Gastos operacionales	351.394	26.357	80.211	457.962
Depreciación y amortización	125.305	2.961	(5.803)	122.463
(Pérdida) utilidad operacional	**(220.949)**	**6.154**	**5.803**	**(208.992)**
Gastos por intereses	(114.987)	(6.719)	—	(121.706)
Instrumentos financieros derivados	(1)	1	—	—
Diferencial cambiario, neto	28.073	(12)	—	28.061
Método de participación	238	—	—	238
Gasto por impuesto sobre la renta	(9.269)	(12)	—	(9.281)
(Pérdida) utilidad neta del periodo	**$ (316.895)**	**$ (588)**	**$ 5.803**	**$ (311.680)**
Activos totales – 31 de marzo de 2021	**$ 6.536.144**	**$ 217.115**	**$ (121.550)**	**$ 6.631.709**
Pasivos totales – 31 de marzo de 2021	**$ 7.349.922**	**$ 878.976**	**$ (26.468)**	**$ 8.202.430**

La información operativa del Grupo por segmento de negocios reportables para los tres meses finalizados finalizado el 31 de marzo de 2020 es la siguiente:

	Por el periodo de tres meses finalizados el 31 de marzo de 2020			
	Transporte Aéreo	**Lealtad (1)**	**Eliminaciones**	**Consolidado**
Ingresos operacionales (2)				
Clientes externos	$ 879.576	$ 64.344	$ —	$ 943.920
Inter – segmentos	27.079	290	(27.369)	—
Total ingresos	**$ 906.655**	**$ 64.634**	**$ (27.369)**	**$ 943.920**
Gastos operacionales	794.186	33.901	(27.369)	800.718
Depreciación y amortización	138.867	3.058	(2.504)	139.421
(Pérdida) utilidad operacional	**(26.398)**	**27.675**	**2.504**	**3.781**
Gastos por intereses	(105.511)	(8.180)	—	(113.691)
Ingresos por intereses	1.500	475	—	1.975
Instrumentos financieros derivados	(311)	(1)	—	(312)
Diferencial cambiario, neto	984	(134)	—	850
Gasto por impuesto sobre la renta	(13.844)	46	—	(13.798)
(Pérdida) utilidad neta del periodo	**$ (143.580)**	**$ 19.881**	**$ 2.504**	**$ (121.195)**

Activos totales – 31 de marzo de 2020	**$ 6.922.763**	**$ 271.566**	**$ (189.202)**	**$ 7.005.127**
Pasivos totales – 31 de marzo de 2020	**$ 6.386.146**	**$ 888.614**	**$ (136.918)**	**$ 7.137.842**

(1) Los ingresos de lealtad por millas redimidas se encuentran en el ingreso de pasajeros.
(2) Los resultados, activos y pasivos asignados al segmento reportable de lealtad corresponden a los atribuidos directamente a la subsidiaria LifeMiles Ltd., y excluye activos, pasivos, ingresos, y gastos del programa de lealtad reconocidos en las subsidiarias de Avianca Holdings.

Los ingresos entre segmentos fueron eliminados en el proceso de consolidación y se reflejan en la columna de "Eliminaciones".

Los ingresos del Grupo por área geográfica para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020 son los siguientes:

	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
América del Norte	$ 67.884	$ 136.913
Centroamérica y el Caribe	55.743	135.161
Colombia	181.742	419.649
América del Sur (sin incluir Colombia)	61.363	159.039
Otros	4.701	93.158
Total ingresos operacionales	**$ 371.433**	**$ 943.920**

El Grupo asigna los ingresos por área geográfica en función del punto de origen del vuelo. Los activos no corrientes se componen principalmente de aeronaves y equipos aeronáuticos, que se utilizan en diferentes países y, por lo tanto, no se pueden asignar a ningún área geográfica en particular. Dentro de las agregaciones no hay países significativos de forma individual.

(5) Estacionalidad

Como consecuencia de la pandemia del COVID-19 los gobiernos de Colombia y de otros países en los que operamos, han suspendido temporalmente las operaciones internacionales y algunas rutas nacionales de pasajeros, como resultado de estas medidas se disminuyó el ingreso de pasajeros con respecto a periodos anteriores.

Normalmente los resultados de las operaciones para cualquier periodo no necesariamente reflejan aquellos del año completo, ya que el negocio está sujeto a fluctuaciones de estacionalidad. Estas fluctuaciones son el resultado de la alta demanda vacacional que ocurre

durante el verano en el hemisferio norte, en el tercer trimestre (principalmente en los meses de julio y agosto) y nuevamente en el cuarto trimestre (principalmente en diciembre). Sin embargo, las fluctuaciones de la alta demanda vacacional ahora estarán afectadas por la recuperación paulatina de la confianza de los pasajeros a raíz de la pandemia.

(6) Diferencia en cambio

Para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, el Grupo reconoció una ganancia neta de $28.061, principalmente como resultado de la devaluación del peso colombiano frente al dólar estadounidense del 8,9%, en comparación con la tasa de cambio al 31 de diciembre 2020. Para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020, el Grupo reconoció una ganancia neta de $850, principalmente como resultado de la devaluación del peso colombiano frente al dólar estadounidense del 24%, en comparación con la tasa de cambio al 31 de diciembre 2019.

(7) Beneficios de empleados

El Grupo patrocina planes de pensiones de beneficios definidos, que requieren contribuciones a los fondos administrados por separado. El Grupo también ha acordado proporcionar ciertos beneficios adicionales posteriores al retiro del empleado. Estos beneficios no están financiados al 31 de marzo de 2021. El costo de proporcionar beneficios conforme a los planes de beneficios definidos se determina por separado para cada plan utilizando el método de costo de crédito unitario proyectado. Las ganancias y pérdidas actuariales para los planes de beneficios definidos se reconocen en su totalidad en el periodo en que ocurren en otros ingresos integrales.

El pasivo por planes pensionales comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos (utilizando una tasa de descuento basada en bonos del gobierno del país donde se establece cada plan de beneficios), menos el valor razonable de los activos del plan a partir del cual se deben liquidar las obligaciones. Los activos del plan son activos que son mantenidos por CAXDAC. Los activos del plan no están disponibles para los acreedores del Grupo, ni pueden pagarse directamente al Grupo. El valor razonable se basa en la información de precios de mercado y en el caso de valores cotizados en el precio de oferta publicado. El valor de cualquier activo de beneficio definido reconocido se restringe a la suma de los costos de servicios pasados y al valor presente de cualquier beneficio económico disponible en forma de reembolsos del plan o reducciones en las contribuciones futuras al plan.

La tasa de descuento indexada con los bonos del gobierno colombiano fue de 7,7% y 6,00% al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre 2020, respectivamente. Al 31 de marzo de 2021 se presentó una disminución en la valoración actuarial de los planes de pasivos pensionales por efecto del incremento presentado en la tasa de descuento que pasa del 6% en el año 2020 al 7,7% en el año 2021.

(8) Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

El efectivo, equivalentes de efectivo y el efectivo restringido al 31 de marzo de 2021, 31 de diciembre de 2020 y 31 de marzo de 2020, son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020	31 de marzo de 2020
Efectivo en caja y depósitos bancarios	$ 817.993	$ 881.617	$ 422.143
Depósitos a la vista y a plazo (1)	37.644	29.522	1.774
Efectivo y equivalentes de efectivo	**855.637**	**911.139**	**423.917**
Efectivo restringido (2)	24.313	24.299	1
Efectivo, equivalentes y efectivo restringido	**$ 879.950**	**$ 935.438**	**$ 423.918**

(1) Al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020, dentro de los equivalentes de efectivo, existen depósitos a la vista a plazo que ascendieron a $ 37.644 y $29.522, respectivamente. El uso de depósitos a plazo depende de los requerimientos de efectivo del Grupo. Al 31 de marzo de 2021, los depósitos a plazo acumulan tasas de interés anuales entre (3,29)% y 1,28% en pesos colombianos y entre 0,05% y 4,28% en dólares. Al 31 de diciembre de 2020, los depósitos a plazo acumulan tasas de interés anuales entre 0,62% y 3,91% en pesos colombianos y entre 3,54% y 5,38% en dólares.

(2) Al 31 de marzo de 2021, el total del efectivo restringido cubrirá eventos o siniestros relacionados con el Grupo. Estos recursos no tienen riesgo de cambio de valor durante el tiempo y no están disponibles para uso general dentro del Grupo.

(9) Deudores comerciales y otras partidas por cobrar, neto de pérdidas esperadas

Los deudores comerciales y otras partidas por cobrar al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 son las siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Comerciales	$ 108.136	$ 130.009
Adelantos a empleados	851	3.835
Otros (1)	135.555	145.315
	$ 244.542	**$ 279.159**
Menos provisión para pérdidas crediticias esperadas	(47.870)	(46.324)
Total	**$ 196.672**	**$ 232.835**
Neto corriente	$ 193.675	$ 229.917
Neto no corriente	2.997	2.918
Total	**$ 196.672**	**$ 232.835**

Las cuentas por cobrar comerciales no generan intereses.

(1) Al 31 de marzo de 2021, corresponde principalmente a cuenta por cobrar a USA V Flow por $77.712, cuenta por cobrar a Chelsea Securities, S.A. por $34.980, Rolls Royce por $11.423 y otras cuentas por cobrar a terceros como Luis Montes de OCA por $2.770 y Airbus $1.397.

Al 31 de diciembre de 2020, corresponde principalmente a cuenta por cobrar a Chelsea Securities, S.A por $34.980, contrato de fiducia de USAV Flow por $59.295, fiducia de recaudo de venta de millas por $15.405, la cuenta por cobrar con Rolls Royce por $11.423, la cuenta por cobrar con Luis Montes de Oca por $2.770 y la cuenta por cobrar con Airbus por $1.397.

Los cambios durante el año en la provisión por pérdida esperada son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Saldo al inicio del año	$ 46.324	$ 42.001
Gasto por provisión de cartera	1.676	12.069
Castigo contra provisión deterioro	(130)	(7.746)
Total	**$ 47.870**	**$ 46.324**

(10) Saldos y transacciones con partes relacionadas

El siguiente es un resumen de las transacciones y saldos de partes relacionadas por los periodos terminados al 31 de marzo de 2021, 31 de diciembre de 2020 y 31 de marzo de 2020, según corresponda:

		31 de marzo de 2021				31 de diciembre de 2020		31 de marzo de 2020	
Compañía	**País**	**Cuentas por cobrar**	**Cuentas por pagar**	**Ingresos**	**Gastos**	**Cuentas por cobrar**	**Cuentas por pagar**	**Ingresos**	**Gastos**
OceanAir Linhas Aéreas. S.A.	Brasil	$ —	$ 1.494	$ —	$ —	—	$ 1.994	$ 124	$ 127
Empresariales S.A.S.	Colombia	—	157	—	367	—	279	—	626
Global Operadora Hotelera S.A.S	Colombia	1	3	1	—	3	4	2	278
Opera Transporte y Logística Integral S.A.S.	Colombia	3	176	—	953	—	443	—	949
Otras		137	38	—	—	$ 154	62	—	5
Subtotal		**$ 141**	**$ 1.868**	**$ 1**	**$ 1.320**	**$ 157**	**$ 2.782**	**$ 126**	**$ 1.985**

	Cuentas por cobrar	**Cuentas por pagar**	**Cuentas por cobrar**	**Cuentas por pagar**
Corto plazo	$ 141	$ 1.868	$ 157	$ 2.782

La siguiente es una descripción de la naturaleza de los servicios prestados por las partes relacionadas y para ellas. Estas transacciones incluyen:

Parte relacionada	Naturaleza de los servicios
Hotelería Internacional S.A. Global Operadora Hotelera S.A.S Corporación Hotelera Internacional, S.A.	Servicios de alojamiento para tripulaciones y empleados de las Compañías.
Empresariales S.A.S.	Servicios de transporte para los empleados de Avianca, S.A.
OceanAir Linhas Aéreas, S.A.	El 14 de julio de 2020, Oceanair fue declarado en quiebra. Todos los contratos a la fecha no están vigentes dada la situación actual de Oceanair y no se están ejecutando, por lo cual, Avianca envió a Oceanair una notificación de terminación de los contratos, por lo que no hay más relaciones comerciales entre las compañías.
Opera Transporte y logística Integral S.A.S. (Antes Transportadora del Meta S.A.S.)	Le proporciona a Avianca, S.A. servicios de transporte terrestre para los envíos de carga/courier.

Gasto por compensación del personal clave de gerencia

Durante los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 y 2020, los beneficios a corto plazo para empleados del personal de administración clave son $5.552 y $3.677, respectivamente. El Grupo no tiene ningún beneficio a largo plazo, incluidos los beneficios posteriores al empleo, el plan de contribución definida, los beneficios por terminación u otros beneficios a largo plazo para el personal clave de administración.

Siguiendo los detalles para la compensación a corto plazo:

	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2020
Salarios	$ 3.239	$ 2.374
Bonos	800	644
Beneficios sociales	1.434	659
Indemnizaciones	79	—
Total	**$ 5.552**	**$ 3.677**

(11) Inversiones de corto plazo, depósitos y otros activos

Las inversiones de corto plazo, los depósitos y otros activos al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Inversiones a corto plazo (1)	$ 42.092	$ 42.919
Total	**$ 42.092**	**$ 42.919**
Depósitos y otros activos - corto plazo:		
Depósitos con arrendadores (2)	$ 21.789	$ 19.944
Depósitos en garantía (3)	6.589	6.509
Otros (4)	7.552	11.091
Subtotal	**35.930**	**37.544**
Depósitos y otros activos - largo Plazo:		
Depósitos con arrendadores (2)	$ 38.949	$ 41.098
Inversiones a largo plazo	1.577	1.339
Depósitos en garantía (3)	12.074	12.262
Otros (4)	836	848
Subtotal	**53.436**	**55.547**
Total	**$ 89.366**	**$ 93.091**

(1) La clasificación de corto plazo corresponde a fondos invertidos por plazos menores a un año; los excesos de efectivo en tesorería son invertidos de acuerdo con la política de inversiones del Grupo. En caso contrario, se clasifican como largo plazo.

(2) Corresponden principalmente a depósitos de mantenimiento, que se consideran recuperables, 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.

(3) Corresponden principalmente a los importes pagados a los proveedores en relación con el arrendamiento de las instalaciones aeroportuarias, entre otros acuerdos de servicio.

(4) Corresponde principalmente a otros depósitos en garantía, títulos de devolución de impuestos nacionales y cargos diferidos.

(12) Propiedades y equipo, neto

Las principales adiciones y bajas corresponden a:

- Equipo aéreo: Durante los tres meses finalizados al 31 de marzo de 2020, el Grupo realizó una operación de compra con arrendamiento posterior de nueve aeronaves Airbus A320 por $197.707 (reconocidos como derechos de uso) con Avalon Aerospace Leasing Limited y $7.581 por adiciones de proyectos de conectividad y densificación.

  Al 31 de marzo de 2021, se reconocen dos bajas correspondientes al rechazo de contratos de arrendamiento de aeronaves de flota A319, por $16.837 ($8.204 neto de depreciación), relacionados con el proceso de reorganización bajo Capítulo 11, para las aeronaves MSN 3467 y MSN 3518, adicionalmente $3.726 correspondiente a un menor valor de la aeronave MSN 43983.

- Mantenimiento capitalizado: Las adiciones reportadas por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 corresponden principalmente a mantenimiento, reparación y operación por $2.307 y reparaciones mayores por $3.345. Las adiciones reportadas a 31 de marzo de 2020 corresponden a reparaciones mayores de fuselaje por $2.402 y reparaciones mayores de motores por $14.266.

  Las bajas reportadas al periodo de tres meses terminados al 31 de marzo de 2021 corresponden a: componentes de motores o LLP (componentes limitados por vida) por $2.210 y unidades de potencia auxiliar (APU) por $1.894. Se reconocen dos bajas relacionadas con el proceso de reorganización bajo Capítulo 11, correspondientes al rechazo de contratos de arrendamiento de aeronaves de flota A319 por $28.705 ($19.224 neto de depreciación).

- Repuestos rotables: Las adiciones reportadas durante tres meses terminados el 31 de marzo 2021 y 2020 corresponden a partes rotables mayores a $500 conforme a la política contable por $2.475 y $4.026 respectivamente.

  Las Bajas reportadas durante tres meses terminados el 31 de marzo 2021 y 2020 corresponden a partes rotables mayores a $500 conforme a la política contable por $2.434 y $5.613 respectivamente.

- Anticipos de Aeronaves: Durante los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2020, el Grupo realizó una renegociación de los contratos de compra de aeronaves con Boeing por valor de $58.548 de los cuales $50.000 se recibieron en efectivo y $8.548 fueron retenidos para ordenes futuras por el fabricante. Durante los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 no se han presentado anticipos de aeronaves.

El movimiento del equipo de vuelo, la propiedad y otros equipos al 31 de marzo de 2021 es el siguiente:

	Equipo aéreo	Mantenimiento capitalizado	Repuestos rotables	Anticipos de aeronaves	Propiedad Administrativa	Otros	Total
Saldos brutos:							
31 de diciembre de 2020	**$ 5.252.110**	**$ 546.787**	**$ 157.689**	**$ 111.982**	**$ 142.654**	**$ 288.394**	**$ 6.499.616**
Adiciones	131	5.652	2.475	—	—	1.295	9.553
Retiros	(23.431)	(33.096)	(2.434)	—	—	(2.995)	(61.956)
Transferencias	542	1.077	—	—	—	(1.619)	—
Revaluación	—	—	—	—	181	—	181
31 de marzo de 2021	**$ 5.229.352**	**$ 520.420**	**$ 157.730**	**$ 111.982**	**$ 142.835**	**$ 285.075**	**$ 6.447.394**
Depreciación acumulada:							
31 de diciembre de 2020	**$ 1.263.644**	**$ 202.352**	**$ 47.113**	**$ —**	**$ 31.723**	**$ 143.240**	**$ 1.688.072**
Adiciones	83.835	21.000	1.638	—	434	6.318	113.225
Retiros	(10.012)	(13.871)	(453)	—	—	(4.714)	(29.050)
31 de marzo de 2021	**$ 1.337.467**	**$ 209.481**	**$ 48.298**	**$ —**	**$ 32.157**	**$ 144.844**	**$ 1.772.247**
Saldos netos:							
31 de diciembre de 2020	**$ 3.988.466**	**$ 344.435**	**$ 110.576**	**$ 111.982**	**$ 110.931**	**$ 145.154**	**$ 4.811.544**
31 de marzo de 2021	**$ 3.891.885**	**$ 310.939**	**$ 109.432**	**$ 111.982**	**$ 110.678**	**$ 140.231**	**$ 4.675.147**

El movimiento del equipo de vuelo, la propiedad y otros equipos al 31 de marzo de 2020 es el siguiente:

	Equipo aéreo	Mantenimiento capitalizado	Repuestos rotables	Anticipos de aeronaves	Propiedad Administrativa	Otros	Total
Saldos brutos:							
31 de diciembre de 2019	**$ 4.933.056**	**$ 593.794**	**$ 173.318**	**$ 181.327**	**$ 138.599**	**$ 319.138**	**$ 6.339.232**
Adiciones	203.041	16.668	4.026	10.118	—	210	234.063
Retiros	(11.835)	(2.212)	(5.613)	(58.548)	—	(6.425)	(84.633)
Transferencias	4.226	(1.264)	(2.962)	—	—	—	—
Reclasificación de mantenidos para la venta	352.867	—	—	—	—	—	352.867
31 de marzo de 2020	**$ 5.481.355**	**$ 606.986**	**$ 168.769**	**$ 132.897**	**$ 138.599**	**$ 312.923**	**$ 6.841.529**
Depreciación acumulada:							
31 de diciembre de 2019	**$ 945.220**	**$ 225.973**	**$ 47.277**	**$ —**	**$ 27.487**	**$ 139.958**	**$ 1.385.915**
Adiciones	90.650	27.203	2.456	—	384	6.605	127.298
Retiros	(4.666)	(1.038)	(5.607)	—	—	(3.186)	(14.497)
Transferencias	1.849	(1.264)	(585)	—	—	—	—
31 de marzo de 2020	**$ 1.033.053**	**$ 250.874**	**$ 43.541**	**$ —**	**$ 27.871**	**$ 143.377**	**$ 1.498.716**
Saldos netos:							
31 de diciembre de 2019	**$ 3.987.836**	**$ 367.821**	**$ 126.041**	**$ 181.327**	**$ 111.112**	**$ 179.180**	**$ 4.953.317**
31 de marzo de 2020	**$ 4.448.302**	**$ 356.112**	**$ 125.228**	**$ 132.897**	**$ 110.728**	**$ 169.546**	**$ 5.342.813**

(13) Activos intangibles y crédito mercantil, neto

Los activos intangibles y crédito mercantil, neto de amortización al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020, son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Rutas	$ 29.156	$ 29.707
Marcas	3.938	3.938
Software y páginas web	142.529	147.247
Subtotal	175.623	180.892
Crédito mercantil	308.033	308.033
Total activos intangibles	**$ 483.656**	**$ 488.925**

El siguiente es un detalle de los activos intangibles al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020:

	Crédito mercantil	Rutas	Marcas comerciales	Software y páginas web	Otros	Total
Costo:						
Saldos al 31 de diciembre de 2020	**$ 311.180**	**$ 52.481**	**$ 3.938**	**$ 315.719**	**$ 27.521**	**$ 710.839**
Adiciones (1)	—	—	—	3.969	—	3.969
Saldos al 31 de marzo de 2021	**$ 311.180**	**$ 52.481**	**$ 3.938**	**$ 319.688**	**$ 27.521**	**$ 714.808**
Amortización acumulada:						
Saldos al 31 de diciembre de 2020	**$ 3.147**	**$ 22.774**	**$ —**	**$ 168.472**	**$ 27.521**	**$ 221.914**
Amortización del periodo	—	551	—	8.687	—	9.238
Saldos al 31 de marzo de 2021	**$ 3.147**	**$ 23.325**	**$ —**	**$ 177.159**	**$ 27.521**	**$ 231.152**
Valor en libros:						
Al 31 de diciembre de 2020	**$ 308.033**	**$ 29.707**	**$ 3.938**	**$ 147.247**	**$ —**	**$ 488.925**
Al 31 de marzo de 2021	**$ 308.033**	**$ 29.156**	**$ 3.938**	**$ 142.529**	**$ —**	**$ 483.656**

(1) Corresponde principalmente a licencias de Software.

El siguiente es un detalle de los activos intangibles al 31 de marzo de 2020 y 31 de diciembre de 2019:

	Crédito mercantil	Rutas	Marcas comerciales	Software y páginas web	Otros	Total
Costo:						
Saldos al 31 de diciembre de 2019	**$ 311.180**	**$ 52.481**	**$ 3.938**	**$ 282.126**	**$ 27.521**	**$ 677.246**
Adiciones (1)	—	—	—	21.124	—	21.124
Saldos al 31 de marzo de 2020	**$ 311.180**	**$ 52.481**	**$ 3.938**	**$ 303.250**	**$ 27.521**	**$ 698.370**
Amortización acumulada:						
Saldos al 31 de diciembre de 2019	**$ 3.147**	**$ 20.570**	**$ —**	**$ 123.436**	**$ 24.586**	**$ 171.739**
Amortización del periodo	—	551	—	8.637	2.935	12.123
Saldos al 31 de marzo de 2020	**$ 3.147**	**$ 21.121**	**$ —**	**$ 132.073**	**$ 27.521**	**$ 183.862**
Valor en libros:						
Al 31 de diciembre de 2019	**$ 308.033**	**$ 31.911**	**$ 3.938**	**$ 158.690**	**$ 2.935**	**$ 505.507**
Al 31 de marzo de 2020	**$ 308.033**	**$ 31.360**	**$ 3.938**	**$ 171.177**	**$ —**	**$ 514.508**

(1) Las principales adquisiciones de intangibles corresponden al proyecto SAP por $16.316.

(13.1) Crédito mercantil y activos intangibles con vida útil indefinida

A efectos de comprobar el deterioro del crédito mercantil adquirido a través de combinaciones de negocios y de otros intangibles con vida útil indefinida, han sido asignados al segmento de transporte aéreo, dado que el Grupo considera que teniendo en cuenta las sinergias operativas y financieras entre las diferentes compañías del Grupo, esta es la forma más apropiada y menos arbitraria de realizar la medición del importe recuperable, en línea con el modelo operativo del Grupo.

El valor en libros de los créditos mercantiles asignados al segmento de transporte aéreo son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Crédito mercantil	$ 308.033	$ 308.033
Rutas	23.463	23.463
Marcas	3.938	3.938

El Grupo realizó su prueba de deterioro anual en el cuarto trimestre de 2020 consistentemente con años anteriores. Al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020, el Grupo no identificó un deterioro potencial del crédito mercantil, de los activos intangibles, ni en las propiedades y equipo.

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE se han medido con base a su valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados, las proyecciones de flujos de caja se basan en el plan de negocio aprobado por el Consejo de Administración para un periodo de cinco años impactado por la disminución de demanda y las restricciones impuestas por varios gobiernos de la región y el correspondiente ajuste de capacidad ofrecida.

Así el comportamiento de los flujos de caja extrapolados más allá del periodo de cinco años se proyecta con base en las tasas de crecimiento a largo plazo, las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la UGE.

El Consejo de Administración aprobó el plan de negocio base en el cuarto trimestre del año 2020 y conoce plenamente los impactos generados por la COVID-19; así mismo el plan de negocios fue aprobado en el proceso de financiación del DIP. Los flujos de caja que se han empleado en los cálculos de valor en uso de los planes de negocio reflejan el impacto negativo estimado de la COVID-19 y las restricciones a los viajes impuestas a los gobiernos con base en la información

que se conocía al momento y que está siendo llevada a la práctica por la Dirección en el marco de las condiciones existentes.

Los supuestos macroeconómicos se basan en datos de mercado extraídos de Bloomberg tanto para el precio WTI esperado como para los niveles de tasa de interés esperados, que tienen un impacto directo en nuestras proyecciones de costos. Todos los costos se ven afectados por la inflación. Las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Valor en libros del crédito mercantil, rutas y marcas con vida indefinida	$ 335.434	$ 335.434
Crecimiento de los ingresos p.a. durante el periodo de planeación	3,7% a 61,6%	2,5% a 24,8%
Ingreso operacional durante el periodo de planeación	(24,7%) a 2,7%	(5,9%) a 11,4%
Gastos de capital durante el periodo de planeación	6,11% a 16,41%	1,24% a 3,86%
Duración del periodo de planeación	5 años	5 años
Crecimiento de los ingresos p.a. después del periodo de planeación	3,7%	3,7%
Ingreso operacional después del periodo de planeación	10,5%	11,50%
Gastos de capital después el periodo de planeación	11,71%	2,43%
Valor en uso de la unidad de negocio	6.157.878	5.724.540
Tasa de descuento	13,01%	14,11%

Al 31 de marzo de 2021, el valor neto en libros de la UGE de Transporte Aéreo incluyendo los activos intangibles con vida indefinida asciende a $3.200.311.

(1) Como resultado de la distorsión originada por la contingencia de COVID-19 en las tasas de mercado, para la prueba de deterioro, al 31 de marzo de 2021, se han usado tasas de descuento que van desde 9,34% hasta un 13,01%.

(14) Deuda

Los préstamos medidos al costo amortizado, al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 se resumen a continuación:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Corrientes:		
Préstamos a corto plazo y porción corriente de deuda a largo plazo	$ 4.491.937	$ 4.235.197
Porción corriente - Bonos	368.117	352.011
Rentas de aeronaves a corto plazo - derechos de uso	429.958	414.410
Otras rentas a corto plazo – derechos de uso	8.933	9.476
	$ 5.298.945	**$ 5.011.094**
No corrientes:		
Deuda a largo plazo	$ 289.137	$ 292.503
Rentas de aeronaves a largo plazo – derechos de uso	853.316	929.789
Otras rentas a largo plazo – derechos de uso	41.200	47.870
	$ 1.183.653	**$ 1.270.162**

Al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 la deuda se clasifica así:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Garantizado	$ 3.979.633	$ 4.026.496
No Garantizado	202.668	174.167
Subtotal	**$ 4.182.301**	**$ 4.200.663**
Deuda en Capítulo 11	$ 4.182.301	$ 4.200.663
Préstamos	383.829	397.630
Deudor en Posesión (“DIP”)	1.916.468	1.682.963
Total	**$ 6.482.598**	**$ 6.281.256**

Durante el primer trimestre del año 2021 se rechazaron 2 aeronaves reconocidas como derechos de uso que correspondían a compañías bajo la protección de Capítulo 11 por $11.369. Al 31 de marzo de 2021, la deuda total de las compañías que se acogieron a la protección bajo Capítulo 11 es de $4.182.301.

Incumplimiento de la deuda

Se suspendieron pagos acumulados de rentas de aeronaves bajo arrendamiento operativo por $194 millones (al 31 de diciembre de 2020 por $157 millones). La porción de largo plazo de la deuda relacionada con estos arrendamientos no es reclasificada al corto plazo, al no ser exigible su pago por ser un incumplimiento post-petición.

Los términos y condiciones de las obligaciones pendientes del Grupo por los periodos terminados el 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020, son los siguientes:

		31 de marzo de 2021		
	Vence hasta	**Promedio ponderado de tasas de interés**	**Valor nominal**	**Valor en libros**
Préstamos a corto plazo	2022	4,99%	$ 144.156	$ 135.781
Deuda a largo plazo	2029	7,36%	4.983.725	4.645.293
Bonos	2023	8,88%	550.000	368.117
Rentas de aviones	2031	4,92%	1.193.944	1.283.274
Otros rentas	2038	7,16%	50.526	50.133
Total			**$ 6.922.351**	**$ 6.482.598**

		31 de diciembre de 2020		
	Vence hasta	**Promedio ponderado de tasas de interés**	**Valor nominal**	**Valor en libros**
Préstamos a corto plazo	2022	6,00%	$ 108.257	$ 99.857
Deuda a largo plazo	2029	6,91%	4.975.853	4.427.843
Bonos	2023	8,88%	550.000	352.011
Rentas de aviones	2031	4,92%	1.266.489	1.344.199
Otros rentas	2037	7,16%	87.405	57.346
Total			**$ 6.988.004**	**$ 6.281.256**

A continuación, presentamos el detalle del saldo de la deuda por tipo de préstamo:

	31 de marzo de 2021	**31 de diciembre de 2020**
Aeronaves	$ 1.861.079	$ 1.883.281
Corporativo	2.919.995	2.644.419
Bonos	368.117	352.011
Derechos de uso – NIIF 16	1.333.407	1.401.545
	$ 6.482.598	**$ 6.281.256**

Las principales adiciones para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y el 31 de diciembre de 2020 corresponden a:

- Durante el año 2021, el Grupo obtuvo una nueva deuda por $174.381 bajo la estructura del DIP compuesta por nuevos desembolsos e intereses devengados capitalizados y $5.000 por tarjeta de crédito para fines generales de capital de trabajo.

- Durante el año 2020, el Grupo obtuvo una nueva deuda por $1.088.371 bajo la estructura DIP compuesta por nuevos desembolsos e intereses devengados. Adicionalmente, la Compañía hizo roll-up a los préstamos de partes interesadas por $386.998 y Senior Notes 2023 por $219.600 bajo la misma estructura DIP. El grupo registro $191.819 como derechos de uso por concepto de nueve aeronaves Airbus A320.

- Préstamos para fines generales de capital de trabajo:

  - Al 31 de marzo de 2020, el Grupo obtuvo $77.917 para propósitos de capital de trabajo. La mayoría corresponde a un préstamo convertible en acciones por parte de Citadel por valor de $51.000 a través de su agente administrativo UMB Bank N.A. a una tasa del 9% por un periodo de 1 año, y un préstamo adquirido por LifeMiles $20.000 a una tasa Libor + 4,5% a un término de 2 años.

  - Al 31 de diciembre de 2020, las obligaciones que se habían contraído con United Airlines, Inc y Kingsland International Group, S.A. o sus afiliadas se incorporaron a la financiación bajo la estructura del Deudor en Posesión (“DIP”), como parte de la reestructuración de la deuda de Avianca Holdings.

Bonos senior

Como parte del programa de reperfilamiento de deuda Avianca Holdings, el 31 de diciembre de 2019 se realizó el intercambio automático y obligatorio de $484.418 del monto principal agregado de los Bonos Senior Garantizados emitidos y en circulación con cupón del 8,375% con vencimiento en 2020 por un monto de nominal equivalente Senior Garantizado, con cupón del 9,00% y vencimiento en 2023 (los "Nuevos Bonos"). Los bonos no intercambiados (“Bonos Existentes”) ascienden a un monto de $65.632 que tienen las mismas condiciones de la emisión inicial y cuyo vencimiento fue en mayo de 2020.

Al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020, los saldos de los Bonos Senior en circulación son los siguientes:

- **Emisión inicial – Bonos Existentes**

Entidades emisoras	Moneda origen	Total colocado en moneda origen	Saldo al 31 de marzo 2021	Saldo al 31 de diciembre 2020
Avianca Holdings S.A. Avianca Leasing LLC y Grupo Taca Holdings Limited	USD	550.000	$ 72.446	$ 71.073

Emisores:	Avianca Holdings S.A., Avianca Leasing, LLC, Grupo Taca Holdings, Limited.
Garantes:	Avianca Costa Rica, S.A., Avianca Perú S.A. y Taca International Airlines, S.A. garantizan total e incondicionalmente el total de los Bonos. Aerovías del Continente Americano - Avianca, S.A. garantiza incondicionalmente las obligaciones de Avianca Leasing, LLC en virtud de los Senior Notes por un monto equivalente a $ 367 millones.
Bonos Pendientes:	$65.581 monto capital agregado de 8,375% Bonos Senior pagaderos en el 2020.
Precio de emisión inicial:	98,706%
Fecha de emisión inicial:	10 de mayo de 2013
Monto de emisión inicial:	$300.000
Intereses:	Los Bonos Senior devengarán intereses a una tasa fija anual de 8,375%. La primera emisión es pagadera 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 acumulan a partir del 10 de mayo de 2013. La segunda emisión es pagadera semestralmente por anticipado el 10 de mayo y el 10 de noviembre de cada año, a partir del 10 de mayo de 2014.
Precio de segunda emisión:	104,50%
Fecha de segunda emisión:	8 de abril de 2014
Fecha de vencimiento (a) :	Los Bonos Senior vencieron el 10 de mayo de 2020.

(a) Debido a la pandemia del COVID-19 y a los efectos adversos ocasionados por esta, no fue posible el pago de los Bonos Senior que tenían como fecha de vencimiento el 10 de mayo de 2020. Por lo anterior y de acuerdo con lo indicado en la nota 2e esta medida fue tomada con el objetivo de preservar la caja del Grupo.

- **Nuevos Bonos**

Entidades emisoras	Moneda origen	Total colocado en moneda origen	Saldo al 31 de marzo 2021	Saldo al 31 de diciembre 2020
Avianca Holdings S.A.	USD	484.419	$ 295.671	$280.938

Emisores:	Avianca Holdings S.A.
Garantes:	Avianca Costa Rica, S.A., Avianca Perú S.A. y Taca International Airlines, S.A. garantizan total e incondicionalmente el total de los Bonos. Aerovías del Continente Americano - Avianca, S.A. garantiza incondicionalmente las obligaciones de Avianca Leasing, LLC en virtud de los Senior Notes por un monto equivalente a $ 367 millones.
Bonos Pendientes:	$484.419 monto capital agregado de 9,00% Bonos Senior pagaderos en el 2023.
Fecha de emisión inicial:	31 de diciembre de 2019
Monto de emisión inicial:	$484.419
Intereses:	Los nuevos Bonos Senior devengarán intereses a una tasa fija anual de 9,00%. Esta emisión es pagadera semestralmente por anticipado el 10 de mayo y el 10 de noviembre de cada año, a partir del 10 de mayo de 2020. Los intereses se acumulan a partir del 31 de diciembre de 2019.
Costos de transacción	Los costos de transacción asociados a esta nueva emisión de bonos fueron de $18.807, los cuales se presentan como menor valor del saldo inicial en libros.
Fecha de vencimiento:	Los nuevos Bonos Senior vencerán el 10 de mayo de 2023.

Pagos futuros de deuda a largo plazo

Los siguientes pagos futuros incluyen intereses sobre deuda a largo plazo para los periodos terminados el 31 de marzo de 2021 y el 31 de diciembre de 2020.

Los montos son brutos y no descontados e incluyen pagos de intereses contractuales y excluyen el impacto de los acuerdos de compensación.

Aeronaves y deuda corporativa

	Años					
	Uno	**Dos**	**Tres**	**Cuatro**	**Cinco y posteriores**	**Total**
Al 31 de marzo de 2021	$ 4.584.983	$ 296.554	$ —	$ —	$ —	$ 4.881.537
Al 31 de diciembre de 2020	$ 4.304.761	$ 305.443	$ —	$ —	$ —	$ 4.610.204

Bonos

	Años					
	Uno	**Dos**	**Tres**	**Cuatro**	**Cinco y posteriores**	**Total**
Al 31 de marzo de 2021	$ 368.117	$ —	$ —	$ —	$ —	$ 368.117
Al 31 de diciembre de 2020	$ 352.011	$ —	$ —	$ —	$ —	$ 352.011

Aeronaves derechos de uso

	Años					
	Uno	**Dos**	**Tres**	**Cuatro**	**Cinco y posteriores**	**Total**
Al 31 de marzo de 2021	$ 500.899	$ 269.123	$ 253.725	$ 254.680	$ 376.872	$ 1.655.299
Al 31 de diciembre de 2020	$ 471.635	$ 319.849	$ 258.452	$ 229.118	$ 262.097	$ 1.541.151

Otros derechos de uso

	Años					
	Uno	**Dos**	**Tres**	**Cuatro**	**Cinco y posteriores**	**Total**
Al 31 de marzo de 2021	$ 13.408	$ 6.306	$ 4.819	$ 4.568	$ 71.590	$ 100.691
Al 31 de diciembre de 2020	$ 14.350	$ 6.825	$ 5.205	$ 4.946	$ 74.110	$ 105.436

Cambios en pasivos derivados de obligaciones financieras a 31 de marzo de 2021

	1 de enero 2021	Nuevas adquisiciones (1)	Costo Financiero	Pagos	Pagos de Intereses	Rechazos de Contratos/ Otros (2)	31 de marzo de 2021
Préstamos a corto plazo (excepto los que se enumeran a continuación)	$ 99.857	$ 5.266	$ 72	$ (8.182)	$ (72)	$ 39.138	$ 136.079
Porción corriente de créditos a largo plazo (excluyendo los artículos listados a continuación)	4.135.340	175.503	69.354	(17.477)	(6.862)	—	4.355.858
Bonos corrientes	352.011	—	16.106	—	—	—	368.117
Porción no corriente deuda a largo plazo	292.503	—	18.010	(18.132)	(5.763)	2.519	289.137
Rentas de aeronaves – derechos de uso	1.344.199	—	13.598	(17.235)	(8.873)	(48.415)	1.283.274
Otras rentas – derechos de uso	57.346	—	9	(4.470)	(2.522)	(230)	50.133
Total pasivos por actividades de financiación	**$ 6.281.256**	**$ 180.769**	**$ 117.149**	**$ (65.496)**	**$ (24.092)**	**$ (6.988)**	**$ 6.482.598**

(1) Corresponde al desembolso de la financiación DIP.

(2) Corresponde a cartas de crédito ejecutadas y al rechazo de los contratos de dos aeronaves como parte del plan de reorganización bajo Capítulo 11.

Cambios en pasivos derivados de obligaciones financieras a 31 de marzo de 2020

	1 de enero 2020	Nuevas adquisiciones	Nuevos arrendamientos (1)	Costo Financiero	Pagos	Pagos de Intereses	Diferencia en Cambio/otros	Reclasificaciones (2)	31 de marzo de 2020
Préstamos a corto plazo (excepto los que se enumeran a continuación)	$ 118.137	$ 51.223	$ —	$ 2.865	$ (1.452)	$ (873)	$ (3.465)	$ —	$ 166.435
Porción corriente de créditos a largo plazo (excluyendo los artículos listados a continuación)	451.155	13.786	—	43.898	(224.424)	(52.223)	6.030	2.709.493	2.947.715
Bonos corrientes	65.632	—	—	12.314	59	—	—	—	78.005
Bonos no corrientes	465.612	—	—	1.189	—	—	—	—	466.801
Porción no corriente deuda a largo plazo	2.557.257	12.908	—	—	—	—	1.237	(2.219.035)	352.367
Rentas de aeronaves – derechos de uso	1.128.525	—	191.819	2.257	(50.669)	(2.257)	—	—	1.269.675
Otras rentas – derechos de uso	70.005	—	15	619	(2.808)	(619)	8.671	—	75.883
Total pasivos por actividades de financiación	**$ 4.856.323**	**$ 77.917**	**$ 191.834**	**$ 63.142**	**$ (279.294)**	**$ (55.972)**	**$ 12.473**	**$ 490.458**	**$ 5.356.881**

(1) Bienes y equipos adquiridos durante el periodo bajo arrendamiento financiero y operativo; estos movimientos no tienen efecto en el estado consolidado de flujos de efectivo.

(2) Se reclasificaron $490.458 que a diciembre 31 de 2019 se encontraban clasificados como deuda de activos mantenidos para la venta. Así mismo, se ha realizado una reclasificación de deuda de largo plazo a corto plazo de $2.455.934 por efectos del incumplimiento en algunos términos y condiciones de nuestras deudas.

(15) Pérdidas por acción

El cálculo de la pérdida básica por acción al 31 de marzo de 2021 y 2020 es el siguiente:

	31 de marzo de 2021	31 de marzo de 2020
Pérdida neta atribuible a Avianca Holdings S.A.	$ (311.680)	$ (126.164)
Promedio ponderado de acciones		
(en miles de acciones)		
Acciones comunes	660.800	660.800
Acciones preferentes	336.187	336.187
Pérdida básica y diluida por acción (1)		
Acciones comunes	$ (0,31)	$ (0,13)
Acciones preferentes	$ (0,31)	$ (0,13)

(1) Expresado en dólares.

No hay intereses en acciones preferentes convertibles.

(16) Reservas de Otros Resultados Integrales ("ORI")

El movimiento de otros resultados integrales desde el 31 de diciembre de 2020 hasta el 31 de marzo de 2021 es el siguiente:

	Reservas de Coberturas (1)	Reservas de valor razonable (2)	Reservas relacionadas con ganancias o pérdidas actuariales (3)	Reservas de impuesto sobre la renta relacionadas (4)		Revaluación y otras reservas (5)	Total	NCI	Total ORI
				Reservas de Valor razonable	Reserva relacionada con ganancias y pérdidas actuariales				
Al 31 de diciembre de 2020	**$ (2.603)**	**$ 960**	**$ (131.297)**	**$ 3**	**$ (328)**	**$ 41.754**	**$ (91.511)**	**$ 603**	**$ (90.908)**
Otros resultados integrales (pérdida)	542	(376)	45.811	—	(2.657)	181	43.501	(770)	42.731
Al 31 de marzo de 2021	**$ (2.061)**	**$ 584**	**$ (85.486)**	**$ 3**	**$ (2.985)**	**$ 41.935**	**$ (48.010)**	**$ (167)**	**$ (48.177)**

El movimiento de otros resultados integrales desde el 31 de diciembre de 2019 hasta el 31 de marzo de 2020 es el siguiente:

	Reservas de Coberturas (1)	Reservas de valor razonable (2)	Reservas relacionadas con ganancias o pérdidas actuariales (3)	Reservas de impuesto sobre la renta relacionadas (4)		Revaluación y otras reservas (5)	Total	NCI	Total ORI
				Reservas de Valor razonable	Reserva relacionada con ganancias y pérdidas actuariales				
Al 31 de diciembre de 2019	**$ (3.098)**	**$ 457**	**$ (116.704)**	**$ 3**	**$ 527**	**$ 40.695**	**$ (78.120)**	**$ 16**	**$ (78.104)**
Otros resultados integrales (pérdida)	(4.406)	(212)	(14.037)	—	3.323	—	(15.332)	(1.355)	(16.687)
Al 31 de marzo de 2020	**$ (7.504)**	**$ 245**	**$ (130.741)**	**$ 3**	**$ 3.850**	**$ 40.695**	**$ (93.452)**	**$ (1.339)**	**$ (94.791)**

(1) Reservas de cobertura
La reserva de cobertura comprende la parte efectiva de la variación neta acumulada en el valor razonable de los instrumentos de cobertura utilizados en las coberturas de flujos de efectivo en espera del reconocimiento posterior de los flujos de efectivo cubiertos (Ver nota 17).

(2) Reservas de valor razonable
La reserva de valor razonable comprende la variación neta acumulada en el valor razonable de los activos financieros disponibles para la venta hasta que los activos se dan de baja o se deterioran.

(3) Reserva de ganancias y pérdidas actuariales
Corresponde las pérdidas o ganancias actuariales en planes de prestaciones definidas y las prestaciones médicas posteriores a la jubilación, que se reconocen en la sección de otros resultados integrales.

(4) Impuesto sobre la renta en ORI
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 y otras reservas se relacionan con la revaluación de edificios administrativos y propiedades en Colombia, Costa Rica y El Salvador. La reserva por revaluación se ajusta por incrementos o disminuciones de los valores razonables de dichas propiedades.

El siguiente es un análisis de los rubros que se presentan netos en el Estado de Resultados Consolidado, y de Otros Resultados Integrales que han sido sometidos a reclasificación, sin tener en cuenta los rubros que permanecen en el ORI que no se reclasifican en resultados:

	31 de marzo de 2021	31 de marzo de 2020
Coberturas de flujo de efectivo:		
Reclasificación a resultados durante el año	$ —	$ (8.477)
Valuación efectiva del flujo de efectivo cubierto	532	3.319
	$ 532	**$ (5.158)**
Reservas de valor razonable:		
Valuaciones de activos financieros con cambios en el ORI	$ 376	$ 212
	$ 376	**$ 212**

(17) Instrumentos derivados reconocidos como instrumentos de cobertura

Los instrumentos financieros reconocidos como instrumentos de cobertura al valor razonable con efecto en otros resultados integrales al 31 de marzo de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Coberturas de flujos de efectivo – pasivos		
Tasa de interés LifeMiles Ltd.	$ 2.156	$ 2.697
Total	**$ 2.156**	**$ 2.697**

El Grupo no tiene coberturas de precios de combustibles para los periodos terminados el 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre 2020.

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.

Las coberturas de flujos de efectivo pasivos se registran en otros pasivos dentro de los estados consolidados condensados interinos de posición financiera.

El Grupo 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 el Grupo 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 periodo de entre tres y doce meses, con base en los acuerdos de compra vigentes.

La siguiente tabla indica los periodos en los cuales se espera que ocurran los flujos de efectivo asociados con las coberturas de flujos de efectivo, y los valores razonables de los instrumentos de cobertura relacionados al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre 2020:

31 de marzo de 2021	Valor razonable	1-12 meses	12-24 meses
Tasa de interés			
Pasivos	$ 2.156	$ —	$ 2.156

31 de diciembre de 2020	Valor razonable	1-12 meses	12-24 meses
Tasa de interés			
Pasivos	$ 2.697	$ —	$ 2.697

Los términos de los contratos de cobertura de flujo de efectivo se han negociado para las transacciones previstas altamente probables esperadas a las que se ha aplicado la contabilidad de cobertura. Al 31 de marzo de 2021 y 31 marzo de 2020, una pérdida neta relacionada con los instrumentos de cobertura de $376, y $212 respectivamente se incluye en el otro resultado integral.

(18) Instrumentos financieros derivados

El Grupo no cuenta con instrumentos financieros derivados a valor razonable con cambios en resultados al 31 de marzo de 2021.

Riesgo de moneda extranjera

Ciertos contratos derivados se miden al valor razonable con efecto en otros resultados integrales y no se designan como instrumentos de cobertura para efectos contables. Los saldos de los contratos de intercambio de divisas a futuro varían con el nivel esperado de ventas y compras previstas de divisas y con los cambios en las tasas de los contratos de intercambio de divisas a futuro.

Riesgo de tasa de interés

El Grupo incurre en el riesgo por tasa de interés principalmente en cuanto a obligaciones financieras con bancos de Lifemiles Ltd. Ciertos instrumentos derivados financieros se reconocen al valor razonable con efecto en otros resultados integrales, y no se designan como instrumentos de cobertura para efectos contables. Los contratos de tasas de interés varían de acuerdo al nivel del interés previsto por pagar y a los cambios en las tasas de interés de las obligaciones financieras. El riesgo por tasa de interés se maneja mediante una mezcla de tasas fijas y flotantes en préstamos y contratos de arrendamiento, en combinación con swaps de tasas de interés y opciones. De conformidad con estos acuerdos, el Grupo paga una tasa fija y recibe una tasa variable.

(19) Compensación de los instrumentos financieros

El Grupo tiene instrumentos derivados que podrían cumplir con los criterios de compensación del párrafo 42 de la NIC 32, ya que el Grupo 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 marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020, el Grupo no había compensado instrumentos derivados, ya que no ha tenido activos y pasivos brutos con la misma contraparte por el mismo tipo de resultado teórico.

(20) Medición al valor razonable

La siguiente tabla proporciona la jerarquía de medición del valor razonable de los activos y pasivos del Grupo al 31 de marzo de 2021:

Revelaciones cuantitativas de la jerarquía de medición del valor razonable para activos:

	Medición del valor razonable utilizando			
Activos medidos a valor razonable	**Precios cotizados en mercados activos. (Nivel 1)**	**Insumos observables significativos (Nivel 2)**	**Entradas importantes no observables (Nivel 3)**	**Total**
Inversiones	$ —	$ 43.669	$ —	$ 43.669
Activos del plan de beneficios	—	237.958	—	237.958
Activos disponibles para la venta (1)	—	848	—	848
Propiedad administrativa revalorizada (nota 12)	$ —	$ —	$ 110.678	$ 110.678

(1) Los activos disponibles para la venta no incluyen los costos de venta asociados.

Revelaciones cuantitativas de la jerarquía de medición del valor razonable para pasivos:

	Medición del valor razonable utilizando			
Pasivos medidos a valor razonable	**Precios cotizados en mercados activos. (Nivel 1)**	**Insumos observables significativos (Nivel 2)**	**Entradas importantes no observables (Nivel 3)**	**Total**
Derivados de tasas de interés (nota 17 y 18).	$ —	$ 2.156	$ —	$ 2.156
Pasivos por los cuales se revelan valores razonables.				
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo	$ —	$ 6.482.598	$ —	$ 6.482.598

La siguiente tabla proporciona la jerarquía de medición del valor razonable de los activos y pasivos del Grupo al 31 de diciembre de 2020:

	Medición del valor razonable utilizando			
Activos medidos a valor razonable	**Precios cotizados en mercados activos. (Nivel 1)**	**Insumos observables significativos (Nivel 2)**	**Entradas importantes no observables (Nivel 3)**	**Total**
Inversiones	$ —	$ 42.919	$ —	$ 42.919
Activos del plan de beneficios	$ —	$ 216.548	$ —	$ 216.548
Activos disponibles para la venta (1)	$ —	$ 884	$ —	$ 884
Propiedad administrativa revalorizada (nota 12)	$ —	$ —	$ 110.931	$ 110.931

(1) Los activos disponibles para la venta no incluyen los costos de venta asociados.

Revelaciones cuantitativas de la jerarquía de medición del valor razonable para pasivos:

	Medición del valor razonable utilizando			
Pasivos medidos a valor razonable	**Precios cotizados en mercados activos. (Nivel 1)**	**Insumos observables significativos (Nivel 2)**	**Entradas importantes no observables (Nivel 3)**	**Total**
Derivados de tasas de interés (nota 17 y 18).	$ —	$ 2.697	$ —	$ 2.697
Pasivos por los cuales se revelan valores razonables.				
Préstamos a corto plazo y deuda a largo plazo	$ —	$ 6.275.788	$ —	$ 6.275.788

Jerarquía del valor razonable

Todos los instrumentos financieros al valor razonable se clasifican por el método de valoración. Los diferentes niveles se definen de la siguiente forma:

Nivel 1 Insumos observables como precios cotizados en mercados activos.

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, el Grupo 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 periodo de reporte.

Los valores razonables se han determinado para fines de medición y / o divulgación según los siguientes métodos.

(a) El valor razonable de los activos financieros que cambian en ORI se determina por referencia al valor presente de los flujos de efectivo futuros de capital e intereses, descontados a una tasa de interés basada en el mercado en la fecha de reporte.

(b) El Grupo suscribe instrumentos financieros derivados con diversas contrapartes, principalmente instituciones financieras con calificaciones crediticias de grado de inversión. Los derivados valorados que utilizan técnicas de valoración con insumos observables en el mercado son principalmente contratos de tasas de interés, contratos a término de moneda extranjera y contratos de productos básicos. Las técnicas de valoración aplicadas con mayor frecuencia incluyen precios a plazo y modelos de

swap, utilizando cálculos de valor presente. Los modelos incorporan diversos insumos, incluida la calidad crediticia de las contrapartes, las tasas de interés al contado y a plazo de moneda extranjera, las curvas de tasa de interés y las curvas de tasa a plazo del producto básico subyacente.

(c) El Grupo utiliza el modelo de revaluación para medir sus terrenos y edificios que están compuestos por propiedades administrativas. La administración determinó que esto constituye una clase de activo según la NIC 16, según la naturaleza, las características y los riesgos de la propiedad. Los valores razonables de las propiedades se determinaron utilizando métodos comparables en el mercado. Esto significa que las valoraciones realizadas por las tasaciones se basan en precios de mercado activos, ajustados por la diferencia en la naturaleza, ubicación o condición de la propiedad específica. El Grupo contrató evaluaciones independientes acreditadas para determinar el valor razonable de sus terrenos y edificios.

(21) Gasto por impuesto sobre la renta y otros impuestos

Los activos y pasivos por impuestos al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Impuesto sobre la renta corriente – activos	$ 60.573	$ 44.681
Otros impuestos corrientes:		
IVA corriente – activos	29.655	36.403
Otros impuestos corrientes	30.398	30.701
Total otros impuestos corrientes	60.053	67.104
Total impuestos corrientes – activos	**$ 120.626**	**$ 111.785**
Impuesto a la renta corriente – pasivo	**$ (53.575)**	**$ (54.738)**

Los principales componentes del gasto de impuesto sobre la renta para los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 y 2020 son los siguientes:

Estado consolidado de resultados integrales

	Por los tres meses finalizados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
Impuesto sobre la renta corriente:		
Impuesto sobre la renta corriente	$ (11.722)	$ (6.695)
Gasto por impuesto diferido:		
Relativo a la original y reversión de diferencias temporales	2.441	(7.103)
Gastos por impuesto a las ganancias reportados en el estado de resultados	**$ (9.281)**	**$ (13.798)**

Estado consolidado de otros resultados integrales

	Por los tres meses finalizados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
Reservas relativas a pérdidas y ganancias actuariales	$ (2.610)	$ 3.037
Gastos por impuesto a las ganancias cargados directamente a otros resultados integrales	**$ (2.610)**	**$ 3.037**

El Grupo presenta declaraciones de impuestos en varias jurisdicciones localizadas a nivel mundial. Las declaraciones de impuestos están sujetas a diferentes interpretaciones de las leyes y regulaciones en materia de impuestos, lo que puede dar lugar a consultas y litigios con las autoridades fiscales. La resolución de estas consultas y litigios puede llevar varios años, pero el Grupo actualmente no espera que dicha resolución tenga ninguna repercusión significativa sobre la situación financiera o los resultados de operaciones del Grupo. El grado en que haya consultas y litigios abiertos dependerá de la jurisdicción y de la cuestión.

El gasto por impuesto a la renta se reconoce con base a la estimación de la administración respecto a la tasa de impuesto a la renta efectiva anual promedio ponderada esperada para el año fiscal completo de cada componente. Al 31 de marzo de 2021 y de 2020 no hay tasa efectiva de tributación, teniendo en cuenta que, aunque algunas de las subsidiarias tributan con base en su utilidad individual, se presenta una pérdida en los estados de resultados integrales consolidados interinos.

a) Reconciliación de la Tasa de Impuestos de Acuerdo con las Disposiciones Tributarias y la Tasa Efectiva:

Las pérdidas antes de impuestos consolidadas del Grupo ascienden a $302.399 en marzo de 2021 y $107.397 en marzo de 2020 y el gasto de impuestos de marzo de 2021 a $9.281 y marzo de 2020 a $13.798. La tasa impositiva efectiva consolidada del grupo con respecto a las operaciones continuadas por los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 fue el 3% (tres meses terminados el 31 de marzo de 2020: 12%). El cambio en la tasa impositiva efectiva se debió principalmente a que en el año 2021 se incrementaron las pérdidas de las aerolíneas, sin embargo, el impuesto diferido de esas pérdidas no fue reconocido debido a que no hay expectativas de recuperación en el futuro previsible.

Estándares en otros países

Las compañías subsidiarias en Ecuador deben pagar un impuesto a las ganancias de capital a una tasa del 28%. Para las subsidiarias en Costa Rica, México y Salvador, la tasa es del 30%, en Guatemala la tasa es del 25%.

(22) Provisión para litigios

Al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020, el Grupo está involucrado en diferentes demandas y acciones legales que surgen en el desarrollo de las actividades comerciales.

Los cambios en las provisiones por litigios al 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020 son las siguientes:

	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
Saldos al inicio del periodo	$ 23.314	$ 20.244
Provisiones constituidas	11.032	11.215
Provisiones reversadas	(8.123)	(3.660)
Provisiones usadas	(1.817)	(453)
Saldo Liquidación Av. Perú	—	(4.032)
Saldo al final del periodo	**$ 24.406**	**$ 23.314**

Entre las disposiciones para litigios se encuentran las relacionadas con procesos laborales (marzo 31 de 2021: $12.689, diciembre 31 de 2020: $13.329), procesos de protección al consumidor (marzo 31 de 2021: $2.586, diciembre 31 de 2020: $2.620) y procesos civiles (marzo 31 de 2021: $674, diciembre 31 de 2020: $771).

Ciertos procesos son considerados obligaciones posibles. Sobre la base de las pretensiones de los demandantes, al 31 de marzo del 2021 y al 31 de diciembre de 2020 estas contingencias suman un

total de $134.400 y $138.357, respectivamente. Ciertas pérdidas que pudieran derivarse de tales litigios serán cubiertas por las compañías de seguros o con fondos proporcionados por terceros. Los procesos judiciales resueltos con las mencionadas formas de pago se estiman en $21.715 al 31 de marzo de 2021 y $21.242 al 31 de diciembre de 2020.

De acuerdo con la NIC 37, los procesos que el Grupo considera que representan un riesgo remoto no se contemplan en los estados financieros consolidados condensados interinos.

Investigaciones internas para determinar si hemos violado la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de Estados Unidos y otras leyes

En agosto de 2019, el Grupo reveló que había descubierto una práctica comercial en el Grupo por la cual los empleados del Grupo, incluidos los miembros de la alta dirección, así como ciertos miembros de la junta directiva, proporcionaron "cosas de valor", que en función de su actual la comprensión se ha limitado a tiquetes de avión gratuitos, con descuento y ascensos a clase ejecutiva, a empleados del Gobierno en ciertos países. El Grupo comenzó una investigación interna, supervisada por el Comité de Auditoría, y contrató a un abogado externo acreditado y una firma de investigación forense especializada para determinar si esta práctica pudo haber violado la FCPA u otras leyes anticorrupción potencialmente aplicables de EE. UU. Y de otros países. En 2018, el grupo implementó ciertas revisiones a sus políticas diseñadas para evitar que se produzca dicha práctica, incluida la limitación del número de personas en el Grupo que están autorizadas a emitir tiquetes gratuitos con descuento, y ascensos a clase ejecutiva y que requieren aprobaciones internas adicionales. El 13 de agosto de 2019, el Grupo reveló voluntariamente esta investigación tanto al Departamento de Justicia de EE. UU como a la SEC, y, posteriormente, a la Superintendencia Financiera de Colombia.

Además, en febrero de 2020, la Fiscalía General de la Nación entregó a Avianca una orden de allanamiento de sus oficinas con el objetivo de recopilar información relacionada con esta investigación. Como ha sido su práctica, Avianca, en el marco de sus derechos y obligaciones legales, ha cooperado y continuará cooperando con todas las autoridades competentes. Avianca ha sido autorizada a participar directamente en todos los procedimientos jurisdiccionales que se han dispuesto por la Fiscalía General en Colombia.

Las investigaciones del gobierno de los EE. UU. y Colombia descritas anteriormente, consultas y desarrollos relacionados en otros países, y las investigaciones internas del Grupo continúan. Cualquier acción en estas o consultas relacionadas, procedimientos u otros desarrollos, o cualquier acuerdo que el Grupo celebre para resolver el mismo, puede resultar en multas sustanciales, daños a la reputación y otras sanciones y consecuencias adversas. Basado en la opinión de su asesor externo, el Grupo cree que no hay una base adecuada en este momento para estimar las acumulaciones o cuantificar cualquier contingencia con respecto a estos asuntos. A la fecha de este informe, la investigación continúa en curso.

Investigación interna sobre posibles impactos en el grupo debido a prácticas comerciales corruptas en Airbus

En enero de 2020, nuestro principal proveedor de aviones, Airbus, llegó a un acuerdo con las autoridades de Francia, el Reino Unido y los Estados Unidos con respecto a las prácticas comerciales corruptas. El acuerdo de Airbus con las autoridades francesas hace referencia a una posible solicitud de un "alto ejecutivo" de Avianca en 2014 para un pago de comisión irregular, que finalmente no se realizó. Como resultado de este desarrollo, hemos iniciado voluntariamente una investigación interna para analizar nuestra relación comercial con Airbus y determinar si hemos sido víctimas de actos indebidos o ilegales. Hemos divulgado esta investigación interna al Departamento de Justicia de los EE. UU. Y a la SEC, así como a la Superintendencia de Industria y Comercio y la Oficina del Fiscal General de Colombia. Estamos cooperando con todas las agencias. Nuestras investigaciones internas no están completas y no podemos predecir el resultado de estas investigaciones internas o qué acciones potenciales pueden tomar el Departamento de Justicia de los EE. UU., La SEC o los reguladores o funcionarios locales. Si se determina que estas prácticas comerciales violaron la FCPA u otras leyes similares aplicables a nosotros, o si en algún momento no cumplimos con otras leyes que rigen la conducta de nuestro negocio, podríamos estar sujetos a recursos penales y civiles, incluidos sanciones, sanciones monetarias y acciones regulatorias, que podrían afectarnos material y adversamente. La Fiscalía General de la Nación en Colombia nos ha autorizado a actuar como víctimas potenciales de estos hechos, y en tal condición venimos participando. A la fecha de este informe, la investigación continúa en curso.

Revisión de posibles violaciones involuntarias de las Regulaciones de Control de Activos de Cuba en los Estados Unidos

En septiembre de 2019, el Grupo reveló que se encontraba sujeto a la jurisdicción de los EE. UU., a los efectos de ciertas leyes y reglamentos de sanciones de los EE. UU. administrados por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de los EE. UU. Este nexo jurisdiccional se estableció como resultado de la transferencia, el 9 de noviembre de 2018, por la empresa matriz del Grupo, Synergy Aerospace Corp. (Synergy), del 78% de las acciones ordinarias con derecho a voto del Grupo (Transferencia de acciones) empresa con sede en Panamá a una sociedad de responsabilidad limitada de Delaware de propiedad total de Synergy (BRW). Synergy formó BRW y realizó la transferencia de acciones unilateralmente en relación con la obtención de un préstamo de United Airlines por parte de BRW. Al darse cuenta de que, como consecuencia del cambio de propiedad, el Grupo se considera una persona sujeta a la jurisdicción de los EE. UU. en virtud de algunos de los programas de sanciones de la OFAC, el Grupo contrató a un asesor externo para llevar a cabo una revisión dirigida a identificar posibles violaciones de las regulaciones de sanciones de los EE. UU. Como resultado de esta revisión, el Grupo identificó que los vuelos comerciales regulares de pasajeros programados entre ciudades de América Central y del Sur y La Habana, Cuba y operaciones relacionadas con Cuba que históricamente ha llevado a cabo pueden haber constituido violaciones involuntarias del Reglamento de Control de Activos de Cuba (CACR) durante el periodo posterior a la Transferencia de Acciones. Durante el periodo que comienza en la fecha de la Transferencia de Acciones y

terminando el 30 de septiembre, 2019, dichos vuelos desde y hacia La Habana Cuba comprendían un monto insignificante de los ingresos brutos del Grupo. El 25 de septiembre de 2019, el Grupo presentó a la OFAC una auto-divulgación voluntaria preliminar que aborda esas posibles violaciones inadvertidas, seguida de una auto-divulgación voluntaria narrativa completa más detallada presentada el 4 de octubre de 2019 y el 25 de noviembre de 2019. OFAC está revisando actualmente estas auto-revelaciones voluntarias. En conjunto con estas revelaciones voluntarias, el Grupo comenzó la terminación de todas sus actividades relacionadas con Cuba. A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados condensados interinos, el Grupo ya no opera vuelos a Cuba, ni vende tiquetes de pasajeros o carga que involucren a Cuba (incluso a través de su código compartido y socios interlínea). El Grupo ya no mantiene una presencia física en Cuba y ha emitido avisos de rescisión de todos sus contratos y empleados heredados relacionados con Cuba (por ejemplo, servicios terrestres, venta de tiquetes y otros servicios en Cuba que respaldaron al pasajero de Cuba ahora rescindido por la Compañía). El Grupo ha mantenido a la OFAC informada de estas acciones y se mantiene en comunicación con la OFAC en relación con las autorrevelaciones voluntarias del Grupo y la finalización de las actividades de la Compañía relacionadas con Cuba. Con base en lo anterior, el Grupo cree que no hay una base adecuada en este momento para estimar las acumulaciones o cuantificar cualquier contingencia con respecto a estos asuntos.

A la luz de lo anterior, el Grupo se ha embarcado en un esfuerzo integral para mejorar y expandir su programa de cumplimiento en todo el mundo, incluidas las mejoras en los procesos de detección de sanciones existentes del Grupo, la implementación de un programa integral de cumplimiento de sanciones y la capacitación en sanciones para los empleados clave del Grupo. A la fecha de este informe, la investigación continúa en curso.

(23) Pagos futuros por arrendamiento de aeronaves

El Grupo cuenta con 75 aeronaves que se encuentran bajo arrendamiento financiero. El siguiente es el resumen de los compromisos futuros de arrendamientos financieros:

	Aeronaves
Menos de un año (1)	$1.864.939
	$1.864.939

(1) Corresponde a leasing financieros que se encontraban en default antes del Capítulo 11 y por lo tanto toda la deuda se encuentra a corto plazo.

Los pagos de arrendamiento de aeronaves futuros están basados en los contratos originales, a la fecha, el Grupo basa sus pagos en horas de vuelo.

El Grupo cuenta con 60 aeronaves que se encuentran bajo arrendamientos operativos con un plazo de arrendamiento restante promedio de 58 meses. Los arriendos operativos pueden ser renovados, de acuerdo con el plan de negocios de la administración. El siguiente es el resumen

de los compromisos futuros de arrendamientos operativos firmados por un periodo mayor a un año:

	Aeronave
Menos de un año	$ 267.999
Entre uno y cinco años	785.132
Más de cinco años	251.803
	$ 1.304.934

En el primer trimestre de 2021, el Grupo dio por terminado los contratos de arrendamiento operativo de dos (2) A319.

Los compromisos futuros de arrendamientos operativos se calculan bajo el supuesto de que las aeronaves estarán operando continuamente. Sin embargo, los montos pueden variar según el plan de operación de la aeronave durante el proceso de reorganización del Capítulo 11, en el que el Grupo acordó con los arrendadores de las aeronaves una estructura de compensación variable de "Power-by-the-Hour" basada en horas de vuelo.

Avianca Holdings S.A tiene nueve (9) motores spares bajo contrato de arrendamiento operativo para su flota de aeronaves de familias A320 y A330. El siguiente es el resumen de los compromisos futuros de arrendamientos operativos firmados por un periodo mayor a un año:

	Aeronave
Menos de un año	$4.789
Entre uno y cinco años	17.247
Más de cinco años	113
	$ 22.149

En el primer trimestre de 2021 se incorporaron tres (3) motores spares CFM56-5B4/P de la flota A320 y dos (2) motores TRENT700 de la Flota A330. También se oficializa la devolución dos (2) motores V2500 de la flota A320 y un (1) motor CF34 de la Flota E190.

Los compromisos futuros de arrendamientos operativos se calculan bajo el supuesto de que los motores estarán operando continuamente. Sin embargo, los montos pueden variar según el plan de operación del motor durante el proceso de reorganización del Capítulo 11, en el que el Grupo acordó con los arrendadores de los motores una estructura de compensación variable de "Power-by-the-Hour" basada en horas de vuelo.

El valor de pagos reconocidos como gastos en el periodo es:

	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
Pagos mínimos de arrendamiento	$ 2.235	$ 4.731

(24) Adquisición de aeronaves

De conformidad con los acuerdos vigentes, los compromisos a futuro relacionados con la adquisición de aeronaves y de motores a 31 de marzo de 2021, son los siguientes:

	Menos de 1 año	**1-3 años**	**3-5 años**	**Más de 5 años**	**Total**
Compromisos de adquisición de aeronaves	$ 28.350	$ 236.852	$ 1.513.192	$ 3.920.549	$ 5.698.943

Los valores revelados reflejan ciertos descuentos negociados con los proveedores a la fecha del balance general, los cuales se calculan sobre bases altamente técnicas y están sujetos a múltiples condiciones y variaciones constantes. Entre los factores que pueden afectar los descuentos están los cambios en nuestros acuerdos de compra, incluidos los volúmenes de ordenes de aeronaves.

El Grupo tiene previsto financiar la adquisición de los compromisos adquiridos con los recursos que genera el grupo y las operaciones financieras que puedan formalizarse con entidades financieras y compañías leasing de aeronaves.

(25) Dividendos

El Grupo no decretó dividendos durante los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 sobre la base de las pérdidas retenidas al 31 de diciembre de 2020 y no decretó dividendos durante los tres meses finalizados al 31 de marzo de 2020, sobre la base de las utilidades retenidas al 31 de diciembre de 2019.

Dividendos pagados a la participación minoritaria
Durante los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2021 y 2020, las subsidiarias con intereses minoritarios no declararon dividendos.

(26) Ingresos operacionales

Los ingresos operacionales para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020 se presentan a continuación:

	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
Ingresos de pasajeros	199.174	778.097
Ingresos de carga	154.270	129.907
Otros ingresos	17.989	35.916
Total Ingresos Operacionales	**371.433**	**943.920**

Otros Ingresos Operacionales

Otros ingresos operacionales para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020 se presentan a continuación:

	Por los tres meses terminados el 31 de marzo de	
	2021	**2020**
Programa de viajero frecuente	11.931	11.714
Ganancia en disposición de activos	—	13.209
Operaciones terrestres (a)	2.476	3.042
Arrendamientos	264	160
Mantenimiento	2.402	2.208
Interlinea	1	584
Otros (b)	915	4.999
	17.989	**35.916**

(a) El Grupo provee servicios a otras líneas aéreas en los aeropuertos principales (hubs).

(b) Corresponde principalmente a ingresos por penalidades, accesos a salas VIP y servicios adicionales.

(27) Eventos subsecuentes

Durante abril de 2021 y la fecha de estos estados financieros intermedios condensados consolidados, el grupo recibió el último desembolso del préstamo DIP por $174,303. Adicionalmente la compañía continúa avanzando en su reestructuración bajo el Capítulo 11, la cual incluye el desarrollo de su plan de reorganización el cual se debe presentar a la corte hasta 2 de septiembre del 2021.

****