Índice

1. Responsáveis Pelo Formulário

1.0 - Identificação dos responsáveis 1

1.1 – Declaração do Diretor Presidente 2

1.2 - Declaração do Diretor de Relações Com Investidores 3

2. Auditores Independentes

2.1/2.2 - Identificação E Remuneração Dos Auditores 4

2.3 - Outras Informações Relevantes 5

3. Informações Financ. Selecionadas

3.1 - Informações Financeiras 6

3.2 - Medições Não Contábeis 7

3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras 10

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados 11

3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido 14

3.6 - Declaração de Dividendos À Conta de Lucros Retidos ou Reservas 15

3.7 - Nível de Endividamento 16

3.8 - Obrigações 17

3.9 - Outras Informações Relevantes 18

4. Fatores de Risco

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco 19

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado 37

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes 45

4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos Cujas Partes Contrárias Sejam Administradores, Ex-administradores, Controladores, Ex-controladores ou Investidores 69

4.5 - Processos Sigilosos Relevantes 70

4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto 71

4.7 - Outras Contingências Relevantes 73

4.8 - Regras do País de Origem e do País em Que os Valores Mobiliários Estão Custodiados 74

Índice

5. Gerenciamento de Riscos E Controles Internos

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos 75

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado 77

5.3 - Descrição Dos Controles Internos 80

5.4 - Programa de Integridade 82

5.5 - Alterações significativas 84

5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos 85

6. Histórico do Emissor

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do Emissor, Prazo de Duração E Data de Registro na Cvm 87

6.3 - Breve Histórico 88

6.5 - Informações de Pedido de Falência Fundado em Valor Relevante ou de Recuperação Judicial ou Extrajudicial 89

6.6 - Outras Informações Relevantes 90

7. Atividades do Emissor

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas 91

7.1.a - Informações específicas de sociedades de economia mista 100

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais 101

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais 102

7.4 - Clientes Responsáveis Por Mais de 10% da Receita Líquida Total 131

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades 132

7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior 143

7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades 144

7.8 - Políticas Socioambientais 145

7.9 - Outras Informações Relevantes 146

8. Negócios Extraordinários

8.1 - Negócios Extraordinários 148

8.2 - Alterações Significativas na Forma de Condução Dos Negócios do Emissor 149

8.3 - Contratos Relevantes Celebrados Pelo Emissor E Suas Controladas Não Diretamente Relacionados Com Suas Atividades Operacionais 150

Índice

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord. 151

9. Ativos Relevantes

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros 152

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.a - Ativos Imobilizados 153

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis 154

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades 156

9.2 - Outras Informações Relevantes 160

10. Comentários Dos Diretores

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais 161

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro 202

10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras 206

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor 207

10.5 - Políticas Contábeis Críticas 208

10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras 214

10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras 215

10.8 - Plano de Negócios 216

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante 218

11. Projeções

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas 219

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas 221

12. Assembléia E Administração

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa 223

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais 230

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração 234

12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem 236

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal 237

12.7/8 - Composição Dos Comitês 243

Índice

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores 246

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros 247

12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores 261

12.12 - Outras informações relevantes 262

13. Remuneração Dos Administradores

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária 263

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal 267

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal 271

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária 273

13.5 - Remuneração Baseada em Ações 282

13.6 - Opções em Aberto 286

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues 288

13.8 - Precificação Das Ações/opções 290

13.9 - Participações Detidas Por Órgão 293

13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários 294

13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal 295

13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria 296

13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores 297

13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam 298

13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor 299

13.16 - Outras Informações Relevantes 300

14. Recursos Humanos

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos 302

14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos 303

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados 304

Índice

14.4 - Descrição Das Relações Entre O Emissor E Sindicatos 306

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos 307

15. Controle E Grupo Econômico

15.1 / 15.2 - Posição Acionária 308

15.3 - Distribuição de Capital 312

15.4 - Organograma Dos Acionistas E do Grupo Econômico 313

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte 314

15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor 318

15.7 - Principais Operações Societárias 319

15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico 324

16. Transações Partes Relacionadas

16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas 325

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas 326

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado 340

16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas 341

17. Capital Social

17.1 - Informações Sobre O Capital Social 342

17.2 - Aumentos do Capital Social 343

17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações 355

17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social 356

17.5 - Outras Informações Relevantes 357

18. Valores Mobiliários

18.1 - Direitos Das Ações 361

18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública 364

18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto 365

Índice

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados 366

18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil 367

18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários 368

18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação 369

18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros 370

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior 371

18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição 372

18.10 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas 373

18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição 374

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários 375

19. Planos de Recompra/tesouraria

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor 387

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria 388

19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria 389

20. Política de Negociação

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários 390

20.2 - Outras Informações Relevantes 391

21. Política de Divulgação

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações 393

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas 395

21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações 397

21.4 - Outras Informações Relevantes 398

1.0 - Identificação dos responsáveis

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	**John Peter Rodgerson**
Cargo do responsável	Diretor Presidente

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	**Alexandre Wagner Malfitani**
Cargo do responsável	Diretor de Relações com Investidores

1.1 – Declaração do Diretor Presidente

DECLARAÇÃO

John Peter Rodgerson, norte-americano, casado, administrador, portador da cédula de identidade RNE nº V55884-M (CGPI/DIREX/DPF), inscrito no CPF/MF sob o nº 233.337.188-98, com endereço comercial na Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Ed. Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na qualidade de Diretor Presidente da Azul S.A., DECLARA que:

a. reviu o formulário de referência;

b. todas as informações contidas no formulário atendem ao disposto na Instrução CVM nº 480, em especial aos artigos 14 a 19; e

c. o conjunto de informações nele contido é um retrato verdadeiro, preciso e completo da situação econômico-financeira do emissor e dos riscos inerentes às suas atividades e dos valores mobiliários por ele emitidos.

Barueri, 30 de maio de 2019

John Peter Rodgerson
Diretor Presidente

1.2 - Declaração do Diretor de Relações Com Investidores

DECLARAÇÃO

Alexandre Wagner Malfitani, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº 15.128.472 (SSP/SP), inscrito no CPF/MF sob o nº 131.854.718-06, com endereço comercial na Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, 8º andar, Ed. Jatobá, Condomínio Castelo Branco Office Park, Tamboré, CEP 06460-040, na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na qualidade de Diretor de Relações com Investidores da Azul S.A., DECLARA que:

a. reviu o formulário de referência;

b. todas as informações contidas no formulário atendem ao disposto na Instrução CVM nº 480, em especial aos artigos 14 a 19; e

c. o conjunto de informações nele contido é um retrato verdadeiro, preciso e completo da situação econômico-financeira do emissor e dos riscos inerentes às suas atividades e dos valores mobiliários por ele emitidos.

Barueri, 30 de maio de 2019

Alexandre Wagner Malfitani
Diretor de Relações com Investidores

2.1/2.2 - Identificação E Remuneração Dos Auditores

Possui auditor?	SIM
Código CVM	471-5
Tipo auditor	Nacional
Nome/Razão social	Ernst & Young Auditores Independentes S.S.
CPF/CNPJ	61.366.936/0001-25
Data Início	01/01/2013
Descrição do serviço contratado	Foram realizados os seguintes serviços: (i) Serviços de auditoria das demonstrações financeiras individuais e consolidadas relativas ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, com a emissão de relatório sobre as referidas demonstrações, preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de contabilidade International Finacial Reportings Standards (“IFRS”), emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”). (ii) Revisão das informações trimestrais (“ITR”) relativas aos períodos findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2018, com emissão de relatório de revisão sobre tais informações trimestrais. (iii) Outros serviços referente à emissão de carta conforto para a realização da oferta secundária de emissão de ações. Não foram prestados outros serviços que não tivessem relação com os serviços de auditoria independente.
Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço	A remuneração total dos auditores independentes relativa ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, para os trabalhos de auditoria e revisão das demonstrações financeiras foi de R$3.900 mil, para o trabalho relacionado com a segunda emissão de ações foi de R$1.166 mil. A remuneração total dos auditores independentes relativas aos serviços prestados até 31 de dezembro de 2018 foi de R$5.066 mil.
Justificativa da substituição	Não aplicável.
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor	Não aplicável.

Nome responsável técnico	DATA_INICIO_ATUACAO	CPF	Endereço
Anderson Pascoal Constantino	17/07/2018	190.900.228-30	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: anderson.p.constantino@br.ey.com
Elton Flávio Ribeiro	06/11/2017	215.243.688-14	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: elton.ribeiro@br.ey.com
Julio Braga Pinto	01/01/2013	801.324.806-20	Avenida Presidente Juscelino Kubitscheck, 1909, Vila Nova Conceição, São Paulo, SP, Brasil, CEP 04543-907, Telefone (11) 25733000, Fax (11) 25735780, e-mail: julio.b.pinto@br.ey.com

2.3 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 2 do Formulário de Referência

3.1 - Informações Financeiras - Consolidado

(Reais)	Exercício social (31/12/2018)	Exercício social (31/12/2017)	Exercício social (31/12/2016)
Patrimônio Líquido	3.163.700.000,00	2.833.610.000,00	1.001.987.000,00
Ativo Total	11.793.206.000,00	10.316.616.000,00	8.400.409.000,00
Rec. Liq./Rec. Intermed. Fin./Prem. Seg. Ganhos	5.595.238.000,00	7.789.497.000,00	6.669.891.000,00
Resultado Bruto	1.597.243.000,00	1.806.115.000,00	1.218.769.000,00
Resultado Líquido	225.382.000,00	529.039.000,00	-126.314.000,00
Número de Ações, Ex-Tesouraria (Unidades)	1.255.596.248	1.250.718.778	1.183.536.324
Valor Patrimonial da Ação (Reais Unidade)	2,250000	2,270000	0,850000
Resultado Básico por Ação	0,180000	0,420000	-0,110000
Resultado Diluído por Ação	0,18	0,42	-0,11

3.2 - Medições Não Contábeis

a. Informar o valor das medições não contábeis

O EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*), sigla em inglês para denominar o "LAJIDA" (Lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização), é uma medida não contábil elaborada pela Companhia em consonância com a Instrução da CVM n° 527, de 4 de outubro de 2012 ("Instrução CVM 527"), conciliada com nossas demonstrações financeiras e corresponde ao lucro ou prejuízo líquido do exercício, ajustado pelas despesas com juros sobre empréstimos e antecipação de recebíveis e cartão de crédito, pelas receitas de juros sobre aplicações financeiras, pelas despesas com imposto de renda e contribuição social, e pelos custos e despesas de depreciação e amortização.

O EBITDA Ajustado é igual ao EBITDA ajustado para excluir despesas relacionadas às variações monetárias e cambiais líquidas, instrumentos financeiros derivativos, líquidos, outras despesas e receitas financeiras e resultado de transações com partes relacionadas.

Apresentamos para fins limitados o EBITDAR Ajustado, somente como uma métrica de valorização. O EBITDAR Ajustado é igual ao EBITDA Ajustado, ajustado para excluir os custos e despesas de arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis. Esta medida está incluída como uma divulgação suplementar porque (i) acreditamos que o EBITDAR é tradicionalmente usado por analistas do setor de aviação e investidores para determinar o valor patrimonial (*equity value*) de linhas aéreas e (ii) EBITDAR Ajustado é um dos índices usados nos nossos acordos de financiamento materiais para fins de divulgação de informações financeiras. Nós acreditamos que EBITDAR Ajustado é útil para fins de valorização patrimonial porque (i) seu cálculo isola os efeitos de financiamento de aeronaves de uma forma geral, bem como os impactos contábeis de aquisições de bens de capital (principalmente de aeronaves) que podem ser adquiridos diretamente através de dívida (empréstimos ou arrendamento mercantil financeiro) ou através de contratos de arrendamento mercantil operacional, que são apresentados de forma diferente para fins contábeis e (ii) o uso de um múltiplo de EBITDAR Ajustado para calcular o valor da empresa (*enterprise value*) permite um ajuste no balanço patrimonial para reconhecer o passivo estimado oriundo de passivos com contratos de arrendamento mercantil operacional que não são contabilizados.

A margem EBITDAR Ajustado é calculada pelo EBITDAR ajustado dividido pela receita líquida.

O EBITDA, o EBITDA Ajustado, e as métricas de valorização EBITDAR Ajustado e a margem EBITDAR Ajustado não são medidas reconhecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil nem pelas Normas Internacionais de Relatório Financeiro – International Financial Reporting Standards (IFRS), emitidas pelo International Accounting Standard Board (IASB) e, portanto, não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o lucro (prejuízo) líquido, como indicadores do desempenho operacional ou como substitutos do fluxo de caixa como indicadores de liquidez da Companhia ou base para distribuição de dividendos, pois excluem os custos e despesas de arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis. Não possuem um significado padrão e podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias.

As medições não contábeis EBITDA, EBITDA Ajustado e as métricas de valorização EBITDAR Ajustado e margem EBITDAR Ajustado tem limitações como ferramentas de análise. Alguns dessas limitações são: (i) o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado não refletem nossas saídas de caixa, ou requerimento futuros de aquisições de bens de capital ou compromissos contratuais; (ii) o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado não refletem as mudanças nos, ou necessidade de caixa para, nossos requerimentos de capital de giro; (iii) o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado não refletem nossa despesa significativa com juros, ou as necessidades de caixa para o pagamento de juros e amortização de nossas dívidas; (iv) as despesas de depreciação e amortização são excluídas, e o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado não refletem os requerimentos de caixa para futuros reposições de ativos que são depreciados ou amortizados; e (v) o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado são suscetíveis a cálculos diferentes por outras empresas na nossa indústria, que limita sua utilidade como uma medida comparável. Por causa dessas limitações, o EBITDA, EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado não devem ser considerados de forma isolada ou como substitutos a medidas financeiras calculadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as IFRS.

3.2 - Medições Não Contábeis

Seguem abaixo os valores do EBITDA, EBITDA Ajustado, EBITDAR Ajustado e da margem EBITDAR Ajustado da Companhia para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016:

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
	(R$)	(R$)	(R$)
	(em milhares, exceto margem EBITDAR Ajustado)		
EBITDA	1.123.574	1.162.061	778.833
EBITDA Ajustado	1.133.644	1.164.814	645.487
EBITDAR Ajustado	2.643.591	2.346.545	1.806.399
Margem EBITDAR Ajustado(%)	28,9%	30,1%	27,1%

b. fazer as conciliações entre os valores divulgados e os valores das demonstrações financeiras auditadas

	Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
	(R$)	(R$)	(R$)
	(em milhares, exceto margem EBITDAR Ajustado)		
Reconciliação:			
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	420.277	529.039	(126.314)
Despesa de Juros[1]	228.514	315.028	497.557
Juros sobre aplicações financeiras[2]	(31.947)	(50.604)	(37.591)
Imposto de renda e contribuição social corrente	11.224	(2.875)	(8.731)
Imposto de renda e contribuição social diferido	170.604	71.680	152.711
Depreciação e amortização	324.902	299.793	301.201
EBITDA[3]	**1.123.574**	**1.162.061**	**778.833**
Variações monetárias e cambiais líquida[4]	194.706	(57.871)	(179.668)
Instrumentos financeiros derivativos[5]	(298.094)	90.171	(10.800)
Outras despesas financeiras[6]	181.693	209.005	233.643
Outras receitas financeiras	(9.446)	(44.201)	(13.476)
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido[7]	(342.083)	(194.351)	(163.045)
Efeitos não-recorrentes	283.294		
EBITDA Ajustado[3][8]	**1.133.644**	**1.164.814**	**645.487**
Arrendamento mercantil de aeronaves e outros[9]	1.509.947	1.181.731	1.160.912
EBITDAR Ajustado[10]	**2.643.591**	**2.346.545**	**1.806.399**
Margem EBITDAR Ajustado[11] (%)	**28,9%**	**30,1%**	**27,1%**

(1) Despesa de juros representa a soma das despesas de juros sobre empréstimos com os juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito, sendo um componente das despesas financeiras. Veja a Nota Explicativa 25 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(2) Juros sobre aplicações financeiras representa os juros oriundos de investimentos de curto-prazo, um componente das receitas financeiras. Veja a Nota Explicativa 25 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(3) O EBITDA e o EBITDA Ajustado, como calculado por nós, podem não ser comparáveis a medidas com títulos semelhantes fornecidos por outras companhias. O EBITDA e o EBITDA Ajustado não são medidas reconhecidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e IFRS. Eles não representam o fluxo de caixa para os períodos apresentados e não devem ser considerados como substitutos para o prejuízo líquido, ou como indicadores do desempenho operacional, fluxo de caixa ou liquidez da Companhia, e eles não devem ser considerados para cálculo de distribuição de dividendos, pois exclui os custos e despesas de arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis.

(4) Representa a variação cambial de ativos e passivos denominados em dólares americanos e euros. Veja a Nota Explicativa 25 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(5) Representa contratos futuros de câmbio utilizados para proteger nossa exposição face ao dólar americano. Veja a Nota Explicativa 25 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(6) Outras despesas financeiras são um componente das nossas despesas financeiras (juros e multas sobre outras operações e outros). Veja a Nota Explicativa 25 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(7) Representa o ganho ou perda líquido de transações realizadas entre nós e uma parte relacionada. Veja as Demonstrações dos resultados do exercício findo em 31/12/2018 e a Nota Explicativa 12 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(8) Ajustes excluem os efeitos dos seguintes itens: (i) a variação cambial relacionada a ativos e passivos denominados em dólares norte-americanos e euros; (ii) ganhos ou perdas com relação aos nossos instrumentos derivativos usados para nos proteger contra variações de dólares norte-americanos em comparação ao real; (iii) outras despesas financeiras (que não incluem despesas com juros sobre empréstimos e juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito e recebíveis de agências de viagens), que é componente das despesas financeiras; (iv) outras receitas financeiras e ajustes de valor justo de outros passivos financeiros (que não incluem receitas sobre aplicações financeiras), que são componentes de receitas financeiras; e (v) resultados de transações com partes relacionadas, líquido. Acreditamos que esses ajustes são úteis para indicar o nosso desempenho operacional.

(9) Representa custos e despesas com arrendamento mercantil de aeronaves e outros. Veja a Nota Explicativa 24 das nossas Demonstrações Financeiras com data-base em 31/12/2018.

(10) O EBITDAR Ajustado é apresentado somente como uma métrica de valorização e é igual ao EBITDA Ajustado, ajustado para excluir os custos e as despesas relacionadas a arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis. O EBITDAR Ajustado é apresentado como uma informação complementar, pois acreditamos que ele é útil na avaliação de nosso desempenho operacional em comparação ao de nossos concorrentes, pois seu cálculo, isola, assim, os efeitos dos financiamentos em geral e de gastos e aquisições de capital (principalmente aeronaves) que possam ser adquiridos diretamente, sujeitos à dívida para aquisição (empréstimos e arrendamentos) ou por meio de arrendamentos operacionais, cada um dos quais é apresentado de modo diferente para fins contábeis. Portanto, acreditamos que o EBITDAR Ajustado é uma métrica importante para avaliar o nosso desempenho operacional, pois ele exclui os custos de aeronaves arrendadas, depreciação de aeronaves detidas e peças e componentes relacionados, bem como determinados custos de manutenção diferidos e reconhecidos como depreciação, pois esses itens variam significativamente entre períodos e para diferentes companhias aéreas. O EBITDAR Ajustado não é uma medida de desempenho financeiro em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil ou IFRS e não deve ser considerado separadamente ou como uma alternativa ao resultado líquido, ou como uma alternativa para fluxos de caixa operacionais, ou como uma medida de liquidez ou como base para distribuição de dividendo, pois exclui os custos e despesas de arrendamento mercantil de aeronaves e outras despesas de aluguéis. Outras empresas podem calcular o EBITDAR Ajustado de modo diferente do que nós. Considerando que o EBITDAR Ajustado não inclui determinados custos relacionados ao nosso negócio, ele tem limitações significativas que afetam seu uso como indicador de lucratividade.

(11) Representa o EBITDAR Ajustado dividido pelas receitas líquidas.

3.2 - Medições Não Contábeis

c. explicar o motivo pelo qual entende que tal medição é mais apropriada para a correta compreensão da sua condição financeira e do resultado de suas operações

Utilizamos o EBITDA, o EBITDA Ajustado, o EBITDAR Ajustado e a Margem EBITDAR Ajustado como indicadores gerenciais (não contábeis), pois acreditamos serem medidas práticas para medir nosso desempenho operacional, facilitando a comparabilidade da nossa estrutura atual ao longo dos anos. Correspondem a indicadores financeiros utilizados para avaliar o resultado de uma companhia sem a influência de sua estrutura de capital, de efeitos tributários, flutuações de taxas de juros e outros impactos sem reflexo direto no nosso fluxo de caixa. Consequentemente, acreditamos que o EBITDA, o EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado permitem uma melhor compreensão não só do nosso desempenho financeiro, como também da nossa capacidade de cumprir com nossas obrigações passivas e obter recursos para nossas atividades.

Adicionalmente, utilizamos o EBITDA, o EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado como parâmetro para cálculo do nosso índice de endividamento tanto em contratos com instituições financeiras, como em relatórios emitidos aos nossos acionistas para aferir níveis de endividamento. Acreditamos que o EBITDA é informação adicional às nossas demonstrações financeiras, mas não é medida contábil de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e IFRS e não deve ser utilizado como base de distribuição de dividendos ou como substituto para o lucro líquido e fluxo de caixa operacional, como indicador de desempenho operacional, nem tampouco como indicador de liquidez. Importante ressaltar que o EBITDA, o EBITDA Ajustado e o EBITDAR Ajustado apresentam limitações que prejudicam a sua utilização como medida de nossa lucratividade, em razão de não considerar determinados custos decorrentes de negócios, que poderiam afetar de maneira significativa os nossos lucros, tais como despesas financeiras, tributos, depreciação, despesas de capital e outros encargos relacionados.

3.3 - Eventos Subsequentes às Últimas Demonstrações Financeiras

Eventos subsequentes às demonstrações financeiras anuais referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018:

Em 11 de março de 2019, a Companhia assinou uma proposta não-vinculante no valor de US$105 milhões para a aquisição de certos ativos da Avianca Brasil através de uma Unidade Produtiva Isolada (UPI) de acordo com a Lei de Falências e Recuperação Judicial. A UPI incluirá ativos selecionados pela Companhia como o certificado de operador aéreo da Avianca Brasil, 70 pares de slots e aproximadamente 30 aeronaves Airbus A320. O acordo é não-vinculante e o processo de aquisição da UPI está sujeito à uma série de condições como a conclusão de um processo de diligência, a aprovação de órgãos reguladores e credores, assim como a conclusão do processo de Recuperação Judicial. A expectativa é que esse processo dure até três meses.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

	2018	2017	2016
a. Regras sobre retenção de lucros	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências. Não houve retenção de lucro neste exercício social.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências. Não houve retenção de lucro neste exercício social.	De acordo com a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, ou Lei das Sociedades por Ações, os acionistas reunidos em Assembleia Geral poderão, por proposta dos órgãos da administração, deliberar reter parcela do lucro líquido do exercício prevista em orçamento de capital previamente aprovado por Assembleia Geral. Ademais, a Lei das Sociedades por Ações, bem como o nosso Estatuto Social, estabelecem que parte do nosso lucro será revertido para constituição das seguintes reservas: (i) reserva legal, mediante a alocação de 5% do lucro líquido ajustado do respectivo exercício, desde que não exceda 20% do capital social; e (ii) reservas de contingências. Não houve retenção de lucro neste exercício social.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

	2018	2017	2016
b. Regras sobre distribuição de dividendos	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. A Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 26 de abril de 2019, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, tendo em vista que, embora a Companhia tenha apurado lucro líquido no valor de R$420.282.579,06 (quatrocentos e vinte milhões, duzentos e oitenta e dois mil, quinhentos e setenta e nove reais e seis centavos), o mesmo foi destinado à absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. A Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 27 de abril de 2018, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2017, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2017, tendo em vista que, embora a Companhia tenha apurado lucro líquido no valor de R$ 529.038.291,74 (quinhentos e vinte e nove milhões, trinta e oito mil, duzentos e noventa e um reais e setenta e quatro centavos), o mesmo foi destinado à absorção de prejuízos acumulados nos exercícios anteriores.	O dividendo mínimo obrigatório estabelecido no Estatuto Social da Companhia é de 0,1% do saldo do lucro líquido do exercício social, ajustado nos termos da Lei das Sociedades por Ações. Adicionalmente, depois de atendidas as disposições legais, o saldo remanescente do lucro líquido será distribuído entre os acionistas, salvo deliberação em contrário da Assembleia Geral. A Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 23 de fevereiro de 2017, que aprovou as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2016, não considerou aplicável a necessidade de deliberar sobre a destinação de lucro líquido e distribuição de dividendos com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2016, tendo em vista a apuração de prejuízo no exercício em questão.

3.4 - Política de Destinação Dos Resultados

	2018	2017	2016
c. Periodicidade das distribuições de dividendos	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.	A distribuição dos nossos dividendos ocorre anualmente, quando apurado lucro ou houver reserva de lucro. De acordo com o nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração poderá solicitar que a Diretoria prepare balanços, observadas as previsões legais aplicáveis, e aprovar a distribuição de dividendos intercalares com base nos lucros verificados. A qualquer tempo, o Conselho de Administração poderá também decidir sobre a distribuição de dividendos intermediários, a conta de lucros acumulados ou reservas de lucros. Quando distribuídos, estes dividendos poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório.
d. Eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.	Não possuímos restrições à distribuição de nossos dividendos, assim como não existem restrições impostas por contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais.

3.5 - Distribuição de Dividendos E Retenção de Lucro Líquido

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Nós não distribuímos dividendos ou retivemos lucro líquido nos últimos três exercícios sociais.

3.6 - Declaração de Dividendos À Conta de Lucros Retidos ou Reservas

Nós não distribuímos dividendos ou retivemos lucro líquido nos últimos três exercícios sociais.

3.7 - Nível de Endividamento

Exercício Social	Soma do Passivo Circulante e Não Circulante	Tipo de índice	Índice de endividamento	Descrição e motivo da utilização de outro índice
31/12/2018	8.629.506.000,00	Índice de Endividamento	2,72766255	

3.8 - Obrigações

Exercício social (31/12/2018)							
Tipo de Obrigação	Tipo de Garantia	Outras garantias ou privilégios	Inferior a um ano	Um a três anos	Três a cinco anos	Superior a cinco anos	Total
Títulos de dívida	Garantia Real		39.137.000,00	593.115.000,00	98.267.000,00	0,00	730.519.000,00
Empréstimo	Garantia Real		40.628.000,00	143.505.000,00	0,00	0,00	184.133.000,00
Financiamento	Garantia Real		243.746.000,00	452.336.000,00	361.654.000,00	185.058.000,00	1.242.794.000,00
Títulos de dívida	Quirografárias		11.540.000,00	0,00	0,00	1.537.036.000,00	1.548.576.000,00
Total			335.051.000,00	1.188.956.000,00	459.921.000,00	1.722.094.000,00	3.706.022.000,00

Observação

Estão classificadas como Garantia Real os empréstimos e financiamentos cuja garantia é o ativo objeto da transação. Os empréstimos e financiamentos cuja garantia é carta fiança são classificados como Quirografárias. Estão classificados como títulos de dívida as debêntures.

Não obstante a recomendação constante do Ofício-Circular/CVM/SEP/nº 01/2017, o item "Soma do passivo circulante e do passivo não circulante" do quadro 3.7 e o item "Total das obrigações" deste item 3.8 não coincidem tendo em vista que o item 3.7 considera outros passivos que não relacionados à empréstimos e financiamentos (circulante e não circulante) da Companhia, conforme as informações constantes de suas Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro 2018.

3.9 - Outras Informações Relevantes

Valor patrimonial por ação

	Em 31 de dezembro de		
	2018	2017	2016
	(em reais, exceto número de ações)		
Numerador			
Patrimônio Líquido	**3.163.700.000**	**2.833.610.000**	**1.001.987.000**
Denominador			
Número de ações ordinárias	**928.965.058**	**928.965.058**	**928.965.058**
Número de ações preferenciais	**326.631.190**	**321.753.720**	**254.571.266**
Valor patrimonial por ação ordinária(*)	**0,124**	**0,113**	**0,050**
Valor patrimonial por ação preferencial(**)	**9,332**	**8,480**	**3,753**

(*) Refere-se à participação no valor do patrimônio líquido total da Companhia, calculado como se o número de ações preferenciais tivesse sido convertido em ações ordinárias na relação de conversão é de 75 ações ordinárias para cada 1 ação preferencial.

(**) Refere-se à participação no valor do patrimônio líquido total da Companhia, calculado como se todas as ações ordinárias tivessem sido convertidas em ações preferenciais na relação de conversão de 75 ações ordinárias para cada uma ação preferencial.

Lucro (Prejuízo) por ação

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2018	2017	2016
	(em reais, exceto número de ações)		
Numerador			
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	**420.227.000**	**529.039.000**	**(126.314.000)**
Denominador			
Média ponderada de ações ordinárias	**928.965.058**	**928.965.058**	**928.965.058**
Conversão das ações ordinárias em ações preferenciais(*)	**12.386.201**	**12.386.201**	**12.386.201**
Média ponderada de ações preferenciais	**325.310.485**	**303.200.642**	**216.630.470**
Média ponderada do número de ações preferenciais equivalentes(*)	**337.696.686**	**315.586.843**	**229.016.671**
Média ponderada do número de ações ordinárias equivalentes(***)	**25.327.251.414**	**23.669.013.208**	**17.176.250.308**
Lucro (prejuízo) básico por ação ordinária	**0,02**	**0,02**	**(0,01)**
Lucro (prejuízo) diluído por ação ordinária	**0,02**	**0,02**	**(0,01)**
Lucro (prejuízo) básico por ação preferencial(*)	**1,24**	**1,68**	**(0,55)**
Lucro (prejuízo) diluído por ação preferencial(*)	**1,23**	**1,64**	**(0,55)**

(*) Refere-se à participação no valor do patrimônio líquido total da Companhia, calculado como se todas as 928.965.058 ações ordinárias tivessem sido convertidas em 12.386.201 ações preferenciais na relação de conversão de 75 ações ordinárias para cada uma ação preferencial.

(***) Refere-se à participação no valor do patrimônio líquido total da Companhia, calculado como se a média ponderada das ações preferenciais tivessem sido convertidas em ações ordinárias na relação de conversão é de 75 ações ordinárias para cada 1 ação preferencial.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O investimento nos valores mobiliários de nossa emissão envolve a exposição a determinados riscos. Antes de tomar qualquer decisão de investimento referente a qualquer valor mobiliário de nossa emissão, os potenciais investidores devem analisar cuidadosamente todas as informações contidas neste Formulário de Referência, os riscos mencionados abaixo e as nossas demonstrações financeiras e respectivas notas explicativas. Nossas atividades, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros poderão ser afetados de maneira adversa por qualquer dos fatores de risco descritos a seguir. O preço de mercado dos valores mobiliários de nossa emissão poderá diminuir em razão de qualquer desses e/ou de outros fatores de risco, hipóteses em que os potenciais investidores poderão perder parte ou a totalidade de seu investimento nos valores mobiliários de nossa emissão. Os riscos descritos abaixo são, na data deste Formulário de Referência, aqueles que nós conhecemos e que acreditamos que podem nos afetar adversamente. Além disso, riscos adicionais não conhecidos por nós atualmente ou que consideramos irrelevantes na data deste Formulário de Referência, também poderão nos afetar adversamente.

Para fins desta seção “4. Fatores de Risco”, exceto se expressamente indicado de maneira diversa ou se o contexto assim o exigir, a menção ao fato de que um risco, incerteza ou problema poderá causar ou ter, ou causará ou terá “efeito adverso” ou “efeito negativo” para nós, ou expressões similares, significam que tal risco, incerteza ou problema poderá ou poderia causar efeito adverso relevante nas nossas atividades, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa, liquidez e/ou negócios futuros, bem como no preço de mercado dos valores mobiliários de nossa emissão. Expressões similares incluídas nesta seção “4. Fatores de Risco” devem ser compreendidas nesse contexto.

Ademais, não obstante a subdivisão desta seção “4. Fatores de Risco”, determinados fatores de risco que estejam em outro item deste Formulário de Referência podem também se aplicar a outros itens desta seção “4. Fatores de Risco”.

PRINCIPAIS FATORES DE RISCO

Titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, podem não receber quaisquer dividendos ou juros sobre capital próprio.

De acordo com o nosso estatuto social, somos obrigados a pagar aos nossos acionistas no mínimo 0,1% do nosso lucro líquido anual ajustado de acordo com a Lei das Sociedades por Ações como dividendos ou juros sobre capital próprio. Podemos declarar dividendos ou juros sobre capital próprio intermediários, os quais poderão ser imputados ao dividendo mínimo obrigatório. Nosso lucro líquido anual ajustado pode ser capitalizado, utilizado para absorver prejuízos ou de outra forma retido, conforme permitido pela Lei das Sociedades por Ações, e pode não estar disponível para pagamento de dividendos ou juros sobre capital próprio.

Adicionalmente, a Lei das Sociedades por Ações permite que companhias, como a nossa, suspendam a distribuição do dividendo obrigatório em qualquer exercício social em que o nosso conselho de administração informe aos nossos acionistas ser ele incompatível com a nossa situação financeira. Nesse caso, os titulares de ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, podem não receber dividendos ou juros sobre capital próprio.

Nossas ações preferenciais terão direito de voto limitado, mesmo se os dividendos não forem pagos.

Exceto em determinadas situações, as ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, não conferem aos seus titulares direto de voto. Nossos principais acionistas, que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões de natureza societária sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs. Consequentemente, titulares de ações preferenciais de nossa emissão não terão em geral controle sobre qualquer matéria, incluindo a aprovação de questões de natureza societária, tais quais indicação de membros para o nosso conselho de administração, aprovação de operações relevantes ou alterações na nossa estrutura de capital.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, ações preferenciais sem direito a voto ou com voto restrito de companhias que o estatuto social atribua o direito ao recebimento de dividendos prioritários fixos ou mínimos adquirem o direito de voto se a respectiva companhia deixar de pagar os dividendos fixos ou mínimos a que fizerem jus por três exercícios consecutivos. De acordo com o nosso estatuto social, as ações preferenciais de nossa emissão não fazem jus a dividendos prioritários fixos ou mínimos. Consequentemente, as ações preferenciais de nossa emissão não adquirirão o direito de voto, mesmo se deixarmos de pagar dividendos por três exercícios consecutivos.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nosso acionista controlador tem o direito de receber substancialmente menos dividendos que os titulares de ações preferenciais o que pode motivá-lo a tomar decisão acerca de distribuição de dividendos conflitante com o interesse dos demais acionistas.

O direito a receber dividendos dos titulares de ações ordinárias de nossa emissão é 75 vezes inferior ao dividendo distribuído aos titulares de ações preferencias de nossa emissão. O fato de nosso acionista controlador receber parcela proporcionalmente inferior aos dividendos que distribuímos, em relação aos dividendos aos quais nossos acionistas titulares de ações preferenciais têm direito, pode influenciar suas decisões relativas à distribuição de dividendos ou proventos, que eventualmente, podem ser divergentes do interesse dos acionistas titulares de ações preferenciais. Para mais informações ver item 3.4 do presente Formulário de Referência.

Nosso acionista controlador exerce controle sobre nós, e seus interesses podem ser conflitantes com os interesses dos demais.

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações e com nosso Estatuto Social, nosso acionista controlador tem poder significativo sobre nós, incluindo o poder de eleger a maioria dos membros do nosso Conselho de Administração e determinar o resultado de substancialmente qualquer deliberação dos nossos acionistas. Esse poder inclui a decisão com relação a operações com partes relacionadas, reorganizações societárias, alienações, parcerias, venda de todos ou substancialmente todos os ativos, ou a saída das nossas ações do Nível 2, assim como a determinação do momento de pagamento de quaisquer dividendos futuros. Nosso acionista controlador poderá ter interesse em realizar aquisições, alienações, parcerias, financiamentos ou empréstimos ou outras operações similares que podem ser conflitantes com os interesses dos demais acionistas e que podem afetar negativamente nossos resultados operacionais.

Nosso acionista controlador detém, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 50,3% de nosso capital total. Em termos econômicos, nosso acionista controlador detém o equivalente a 5,3% da Companhia. Em especial, por ocasião da nossa estrutura de capital desde nossa constituição, e dos aportes de capital realizados até o momento, os titulares de ações ordinárias de nossa emissão efetuaram investimentos consideravelmente inferiores àqueles realizados pelos titulares de ações preferenciais de nossa emissão. Nesse sentido, nosso acionista controlador exerce o nosso controle com aporte financeiro substancialmente inferior àquele realizado pelos acionistas titulares de ações preferenciais, o que implica ter exposição econômica consideravelmente menor do que a dos titulares de ações preferenciais a eventuais resultados negativos de nossas atividades. Isso pode intensificar a divergência de interesses entre o acionista controlador e os titulares de ações preferenciais.

Investidores em nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, podem enfrentar uma diluição no valor contábil no futuro.

Estabelecemos opções de compra de ações e planos de ações restritas para os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas. Em 31 de dezembro de 2018, estimamos que 2.572.640 novas ações preferenciais seriam emitidas se todas as nossas opções concedidas e vestidas fossem exercidas por seus titulares a um preço médio ponderado de R$ 11,60.

O evento acima pode resultar em diluição substancial do valor contábil aos investidores se o preço da oferta pública de nossas ações preferenciais (incluindo na forma de ADSs) for maior do que o valor contábil dessas ações no futuro mediante o exercício das opções de compra de ações. Ademais, caso precisemos obter capital para nossas operações por meio da emissão de novas ações no futuro, qualquer referida emissão poderá ser feita por valor inferior ao valor contábil de nossas ações preferenciais na data pertinente. Nesse caso, os titulares de nossas ADSs e ações preferenciais no referido momento enfrentariam uma diluição imediata e significante de seu investimento.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para as nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, pode não se manter, e, potencialmente, poderá afetar adversamente o valor de mercado de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Um mercado de negociação pública ativo e líquido para nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, pode não ser mantido. Mercados de negociação de ativos líquidos geralmente resultam em menor volatilidade de preços e em negociações mais eficientes. Se um mercado de negociação ativo não se mantém, a liquidez e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem ser seriamente prejudicados.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

O investimento em títulos e valores mobiliários negociados em países emergentes, tal como o Brasil, geralmente apresentam os níveis mais elevados de risco em comparação com os investimentos em países cuja política e situação econômica são mais estáveis e, em geral, tais investimentos são considerados especulativos por natureza. O mercado de valores mobiliários brasileiro é substancialmente menor, menos líquido, mais volátil e mais concentrado do que os principais mercados internacionais. Em 31 de dezembro de 2018, as empresas listadas na B3, apresentavam uma capitalização de mercado de R$3,6 trilhões e um volume médio diário negociado de R$ 12,3 bilhões. Essas características de mercado poderão limitar substancialmente a capacidade dos investidores de vender as ações de nossa emissão pelo preço e na ocasião desejada, o que poderá ter um efeito adverso no preço das ações preferenciais.

Ademais, o preço mundial das ações das empresas aéreas é relativamente volátil, e a percepção dos investidores quanto ao valor de mercado dessas ações, incluindo nossas ações preferenciais sob a forma de ADSs, também pode ser negativamente impactada pela volatilidade adicional e diminuições no preço de nossas ADSs e ações preferenciais.

Nós somos uma empresa controladora, e não temos quaisquer ativos substanciais que não as ações de nossas subsidiárias.

Somos uma empresa controladora, que conduz suas operações por meio de diversas subsidiárias operacionais. Nós damos suporte a essas subsidiárias operacionais por meio de serviços técnicos e administrativos em nossas diversas outras subsidiárias. Todos os ativos que usamos para prestar serviços técnicos e administrativos e para operar as concessões e autorizações são mantidos pela subsidiária. Em razão disso, não temos nenhum ativo substancial que não as ações de nossas subsidiárias. Dividendos ou pagamentos que podemos ser obrigados a fazer estarão sujeitos à disponibilidade de caixa fornecido por nossas subsidiárias. Transferências de caixa de nossas subsidiárias para nós podem ser limitadas por exigências societárias e legais, ou pelos termos dos contratos que regem nossas dívidas. Se um acionista pretendesse fazer valer uma reclamação contra nós, tal execução se limitaria aos nossos ativos disponíveis, ao invés da junção dos nossos ativos e os de nossas subsidiárias.

Nossos contratos de financiamento contêm obrigações e restrições que limitam a nossa capacidade de celebrar transações prevendo alterações de controle, de terminar nosso relacionamento com determinados fornecedores e/ou incorrer em determinados níveis de endividamento.

Nossos contratos de financiamento contêm obrigações, cláusulas e restrições que limitam nossa capacidade e de nossas subsidiárias de celebrar transações prevendo alteração de controle, de rescindir ou não renovar os contratos de concessão relacionados com tais contratos de financiamento. Ademais, nós e nossas subsidiárias somos obrigados, em razão de alguns contratos de financiamento, a atender certas obrigações financeiras (“covenants”) calculadas em 31 de dezembro de cada ano que, entre outras restrições, limitam nossos índices de endividamento de dívida pelo EBITDAR Ajustado e dívida por caixa livremente conversível em dólar. Nossa capacidade de cumprir com os covenants contidos nos nossos contratos de financiamento pode ser afetada por condições econômicas, financeiras e setoriais, que estão além do nosso controle.

Em 31 de dezembro de 2018 estávamos em conformidade com todas os covenants de nossos instrumentos de financiamento. Uma eventual inadimplência nos termos desses contratos poderá resultar em um efeito adverso relevante nos nossos negócios e resultados operacionais, na medida em que pode acarretar a declaração do vencimento antecipado de um ou mais contratos. O vencimento antecipado de um ou mais contratos pode nos obrigar a pagar, de imediato, todos os valores em aberto.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

FATORES DE RISCOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS:

a. ao emissor

Operamos em uma indústria extremamente competitiva e ações dos nossos concorrentes podem nos afetar negativamente.

Enfrentamos intensa concorrência de outras companhias de transporte aéreo de passageiros de voos regulares e voos fretados no mercado em que atuamos, assim como em relação ao nosso programa de fidelidade TudoAzul. A concorrência de outras companhias de transporte aéreo de passageiros tem um impacto relativamente expressivo para nós no que tange a rotas e mercados em que as nossas rotas se justapõem com as rotas de nossas principais concorrentes. Em 31 de dezembro de 2018, 29% e 19% das nossas rotas domésticas se sobrepunham com as rotas da Gol e da Latam, respectivamente. Empresas aéreas aumentam ou diminuem suas atividades no mercado com base em sua rentabilidade. Decisões de nossos concorrentes que aumentem a capacidade global da indústria, ou a capacidade de uma região, mercado ou rota específica, bem como quaisquer outras decisões de gestão que aumentem a participação de mercado de um concorrente potencial, podem ter um impacto negativo relevante sobre nossas atividades. Nosso eventual crescimento e sucesso do nosso modelo de negócio podem estimular a concorrência por parte de nossos concorrentes nos mercados em que atuamos, inclusive por meio de estratégias semelhantes às nossas. Se tais concorrentes adotarem e executarem com sucesso modelos de negócio, nossas atividades e condições financeiras podem sofrer um impacto adverso relevante.

A cada ano, podemos vir a concorrer com novos participantes, bem como com aqueles já existentes. O setor de transporte aéreo é altamente sensível ao nível de tarifas e às políticas de preços agressivas. Outros fatores, como frequência de voos, disponibilidade de horários, reconhecimento de marca e qualidade dos serviços oferecidos (como programas de fidelidade, conforto da aeronave, entretenimento a bordo, salas VIP em aeroportos e outros serviços) também têm um impacto significativo na competitividade do mercado. Além disso, as barreiras de entrada no mercado doméstico são relativamente baixas. Não podemos garantir que novos concorrentes, ou aqueles já existentes em nossos mercados, não oferecerão preços mais baixos ou serviços mais atrativos, nem aumentarão suas rotas em um esforço para obter maior participação de mercado. Também enfrentamos concorrência de companhia aéreas internacionais, em razão da introdução e expansão de seus voos no Brasil. Além da concorrência entre companhias aéreas de voo regular e operadoras de voo fretado, a aviação civil brasileira enfrenta concorrência de alternativas de transporte terrestre, tais como companhias de transporte rodoviário interestadual e automóveis. Também podemos enfrentar concorrência de companhias aéreas internacionais à medida que essas empresas introduzem e expandem voos no Brasil. Além disso, o governo brasileiro e órgãos reguladores podem dar preferência a novos participantes ao distribuírem *slots* nos aeroportos brasileiros, por exemplo, conforme ocorreu no passado com os slots no aeroporto de Congonhas.

Em 10 de dezembro de 2018, a Avianca Brasil protocolou um pedido de recuperação judicial na 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais de São Paulo. Em 05 de Abril de 2019, os credores da Avianca Brasil aprovaram o plano de recuperação judicial apresentado, o qual estabelece a criação de unidades produtivas isoladas às quais a Avianca Brasil irá contribuir certos ativos e direitos. A venda das unidades produtivas isoladas será realizada por meio de um leilão público, nos termos da Lei de Falências e Recuperação Judicial, o qual se encontra suspenso até o momento, sendo que os potenciais recursos oriundos da venda serão utilizados para pagamento dos credores. A recuperação judicial da Avianca Brasil deverá afetar a indústria de aviação brasileira e nós não podemos prever como essa situação irá se desenvolver.

Além disso, certos avanços tecnológicos podem limitar a procura por viagens aéreas. Por exemplo, teleconferências e outros métodos de comunicação eletrônica podem reduzir a necessidade de comunicação presencial e adicionar uma nova modalidade de concorrência, conforme os viajantes procurem substitutos de baixo custo para viagens aéreas.

Ainda, novos concorrentes podem captar os parceiros de negócios e os membros do programa de fidelidade TudoAzul, assim como podem entrar na indústria de programas de fidelidade. Não podemos garantir que um aumento na concorrência enfrentada pelo programa de fidelidade TudoAzul não terá um efeito adverso no crescimento do nosso negócio no tocante ao programa de fidelidade TudoAzul ou à Azul, de modo geral. Se não formos capazes de nos ajustarmos rapidamente à natureza mutável da competição em nosso mercado, ou se a indústria brasileira de programas de fidelidade não crescer o suficiente para acomodar novos participantes, pode ter um efeito adverso para nosso negócio e resultado financeiro.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nossas despesas com seguro podem aumentar significativamente em razão de ataques terroristas, guerras, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos semelhantes, prejudicando nossa situação financeira e resultados operacionais.

As companhias seguradoras podem aumentar significativamente os prêmios de seguros para empresas aéreas e reduzir valores de cobertura de seguro de responsabilidade civil em relação a danos resultantes de atos de guerra, terrorismo, guerra, acidentes com aeronaves, apreensões ou eventos similares, como ocorreu após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos.

Em resposta a aumentos substanciais dos prêmios de seguros para cobrir riscos relacionados a ataques terroristas precedentes aos eventos de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o governo brasileiro promulgou a Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003, a qual autoriza o governo brasileiro a assumir responsabilidade civil em nome de terceiros por quaisquer danos a bens ou pessoas, sejam estes passageiros ou não, causados por ataques terroristas ou atos de guerra contra a aviação civil do Brasil, operados por companhias aéreas brasileiras, no Brasil ou no exterior. De acordo com a lei supracitada, o governo brasileiro pode, a seu exclusivo critério, suspender ou cancelar esta assunção de responsabilidade, caso em que as companhias aéreas brasileiras serão requeridas a arcar com o ônus de contratar apólices de seguro para cobrir esses riscos.

Seguradoras de empresas aéreas podem reduzir sua cobertura ou aumentar seus prêmios no caso de novos ataques terroristas, guerra, acidente com aeronaves, apreensões e suspensão da assunção de responsabilidade pelo governo brasileiro ou outros eventos que afetem a aviação civil no Brasil ou no exterior. No caso de reduções significativas na cobertura de seguro, nossa responsabilidade aumentaria substancialmente. Havendo aumentos significativos nos prêmios de seguros, nossas despesas operacionais aumentariam, afetando negativamente os resultados das nossas operações.

Conforme a prática da indústria global, alguns riscos de negócios são mantidos sem cobertura de seguro, incluindo interrupções nos negócios ou lucros cessantes, e consequentes perdas decorrentes de problemas mecânicos. Na eventual materialização de riscos não segurados, podemos ser adversamente afetados. Além disso, não há garantia de que, nos casos em que exista um seguro contratado, a cobertura abrangerá todos os potenciais riscos envolvidos. Caso as perdas efetivas incorridas por nós excedam o montante segurado, podemos ser obrigados a arcar com prejuízos substanciais, que terão um impacto adverso em nossas operações e situação financeira.

O insucesso na execução de nossa estratégia de crescimento pode prejudicar nossos resultados operacionais.

A estratégia de crescimento e consolidação de nossa posição, em termos de mercados atendidos, inclui, entre outros objetivos, o aumento do número de mercados atendidos e o aumento da frequência de voos disponibilizados. O cumprimento desses objetivos dependem da obtenção de autorizações por parte de órgãos reguladores nacionais para operarmos novas rotas e para obtermos acesso adequado aos aeroportos necessários. Certos aeroportos em que operamos atualmente ou que venhamos a operar no futuro estão sujeitos a limites de capacidade e restrições de horários durante certos períodos do dia, como é o caso do aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e do aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. Não podemos garantir que seremos capazes de manter nossos horários atuais e de obter quantidade suficiente de horários, portões e outras instalações aeroportuárias para expandir nossos serviços na forma pretendida. É possível também que aeroportos atualmente não sujeitos a limitações de capacidade passem a ter essa limitação. Além disso, devemos fazer uso de nossos horários regularmente e de forma pontual. Se não formos capazes de observar isso, podemos ter nossos horários realocados para outras empresas aéreas. Nos casos em que horários ou outros recursos aeroportuários não estejam disponíveis ou tenham sua disponibilidade limitada, podemos ser obrigados a modificar nossos horários, alterar rotas ou reduzir a utilização de aeronaves.

Alguns dos aeroportos em que operamos impõem certas restrições, incluindo limitações aos níveis de ruído das aeronaves e ao número médio de decolagens diárias, bem como restrição de horários em relação ao uso da pista. Nada pode garantir que tais restrições não se tornem ainda mais onerosas no futuro. Além disso, os aeroportos onde essas restrições atualmente não existem podem vir a implementá-las. Todos esses fatores podem limitar nossa capacidade de continuar a atender ou de aumentar a disponibilidade de voos nesses aeroportos, o que pode nos afetar adversamente.

Não podemos garantir que teremos sucesso na implementação de nossa estratégia de crescimento e, dessa forma, qualquer fator que impeça ou atrase o nosso acesso a aeroportos ou rotas relevantes ou vitais para nossa estratégia de crescimento (incluindo nossa capacidade de manter nossos horários e *slots* atuais e de obter horários e *slots* adicionais em determinados aeroportos) pode restringir nossas operações ou a sua expansão e, consequentemente, afetar de maneira negativa o nosso resultado financeiro e nossa estratégia de crescimento.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nosso plano de negócios contempla a inclusão de novas aeronaves Airbus e Embraer de nova geração para substituir as aeronaves de geração mais antiga e atender mercados com maior densidade. Qualquer interrupção ou mudança no cronograma de entrega dos fabricantes dessas novas aeronaves pode afetar nossas operações, nossa situação financeira e nossos resultados operacionais, na medida em que podemos não ser capazes de acomodar o aumento da demanda de passageiros ou desenvolver nossas estratégias de crescimento.

Somos altamente dependentes do aeroporto de Viracopos, em Campinas, do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, e do aeroporto de Guararapes, em Recife, para grande parte dos nossos negócios. Dessa forma, uma interrupção relevante nas operações destes aeroportos pode nos afetar adversamente.

Nossos negócios são extremamente dependentes das operações em nossos três hubs nos aeroportos de Viracopos, Confins e Recife. Nossas rotas que operam por meio desses aeroportos respondem por parte significante de nossas chegadas e decolagens diárias. Como qualquer outra companhia aérea, estamos sujeitos a atrasos causados por fatores fora do nosso controle e que podem afetar especificamente os aeroportos de Viracopos, Confins ou Guararapes. Em 2018, por exemplo, um acidente com uma aeronave da Latam causou o fechamento da pista no aeroporto de Confins, um dos nossos maiores hubs, por 21 horas, o que impactou negativamente nossas operações e nos forçou a reacomodar nossos passageiros para novos voos. Devido a essa concentração de capacidade geográfica, nós não estávamos preparados para reagir rápida e eficientemente como nossos competidores por conta dos cancelamentos, interrupções e perturbações nos serviços ou no abastecimento, em um ou mais de nossos hubs, o que poderia acarretar em um impacto adverso em nós. Além disso, a ANAC nos concedeu concessões para a operação no aeroporto de Viracopos e Confins. Nós não temos controle sobre essas concessões e não podemos evitar como as atuais concessões, quaisquer futuras concessões ou a extinção de quaisquer concessões poderia afetar esses aeroportos. Por exemplo, em fevereiro de2018, a ANAC deu início a um procedimento administrativo para rescindir a concessão para o Aeroporto de Viracopos. De qualquer forma, o Aeroportos Brasil protocolou uma reclamação judicial para evitar um procedimento administrativo que extinga a concessão. Em 31 de dezembro de 2018, uma decisão judicial preliminar suspendeu o processo administrativo da ANAC, mas uma sentença transitada em julgado ainda está pendente.

Nós não temos qualquer controle sob tais concessões e não podemos prever como as atuais concessões, ou qualquer futura concessão ou, ainda, o término de uma concessão pode afetar tais aeroportos.

Qualquer expansão em nossos negócios nos fará incorrer em custos adicionais e despesas e, em última instância, podemos vir a não obter sucesso na geração de lucro oriundo de quaisquer dos novos negócios, potencialmente nos afetando de forma adversa.

Pretendemos expandir nossos negócios por meio de produtos e serviços adicionais caso venhamos a acreditar que a referida expansão aumentará nossa lucratividade e influência no âmbito de nossos mercados de atuação. Como parte de nossa estratégia de crescimento, periodicamente adquirimos aeronaves adicionais, incluindo aeronaves distintas das que atualmente utilizamos ou que tenhamos utilizado no passado, bem como assumimos compromissos para fins de obtenção de aeronaves adicionais, pautados em nossas expectativas sobre o aumento de tráfego decorrente dos expressivos prazos necessários à encomenda e ao respectivo recebimento dos referidos ativos. Nós não podemos assegurar que seremos capazes de operar as novas aeronaves e obter um desempenho operacional positivo.

À medida que os mercados internacionais e domésticos se desenvolvem e expandem no Brasil, a nossa expansão também poderá incluir aquisições adicionais de negócios existentes relacionados ao serviço, hangar de aeronaves e outros ativos complementares à nossa atividade principal e adequados à nossa percepção de necessidade para competir com os demais concorrentes. Não há garantia de que nossos planos para expandir nossos negócios serão bem sucedidos em vista de inúmeros fatores, incluindo a eventual necessidade de aprovações regulatórias, instalações ou direitos adicionais, funcionários e seguros.

As novas atividades poderão nos levar a incorrer em custos substanciais e despesas, incluindo despesas de capital, aumento do quadro de funcionários, treinamento, publicidade, custos de manutenção e de combustíveis, bem como custos relativos à supervisão da gestão de quaisquer das novas ou expandidas atividades. Nós também poderemos incorrer em significativos custos adicionais relativos à integração desses ativos e atividades aos nossos negócios já existentes, bem como em gastos acessórios para fins de integração e expansão de sistemas, modelagem financeira e desenvolvimento de preços, monitoramento de tráfego e outras ferramentas de gestão desenvolvidas para auxiliar na obtenção de lucratividade oriunda desses novos ativos e atividades.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Qualquer expansão em nossos negócios, mudanças na supervisão da gestão e demais custos relacionados poderão afetar negativamente nossos resultados e condição financeira até que nos tornemos capazes de gerar lucro dos novos negócios. Tendo em vista o cenário competitivo atual e esperado da indústria aeronáutica, em geral e no Brasil, incluindo outros fatores e condições de mercado, é possível que decorra um significativo período de tempo até a geração de lucros oriundos de nossas novas ou existentes atividades e de nossos negócios em geral e, em algumas circunstâncias, é possível que não venhamos a gerar lucro algum, o que afetará nossos negócios e resultados financeiros de forma adversa em cada caso.

Podemos não ser capazes de aumentar nossas operações nos Estados Unidos e na Europa, e podemos ser afetados de forma adversa se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se deixarmos de cumprir com as normas regulatórias de aviação civil dos Estados Unidos e da Europa.

Não podemos garantir que leis e regulamentos das jurisdições para as quais voamos (incluindo, entre outros, regulamentos de imigração e segurança que afetam diretamente os passageiros) não serão alterados ou que novas leis que nos afetem adversamente não serão promulgadas, de modo que quaisquer dos referidos eventos podem nos afetar de forma adversa e afetar nossa capacidade de manter e expandir nossas operações internacionalmente.

Neste sentido, a *Federal Aviation Administration* audita regularmente as autoridades regulatórias de aviação de outros países. Como resultado de suas investigações, cada país recebe uma classificação na Avaliação de Segurança de Aviação Internacional, ou IASA. A classificação IASA do Brasil é atualmente "Categoria 1", o que significa que o Brasil cumpre com as exigências de segurança da *International Civil Aviation Organization*. Isso nos permite continuar a prestação de serviços de nossas instalações no Brasil para os Estados Unidos normalmente e participar de acordos de *codeshare* (compartilhamento de voos) recíprocos com as transportadoras norte-americanas. No entanto, não podemos garantir que o Brasil continuará a atender aos padrões de segurança internacionais, e nós não temos controle direto sobre a sua conformidade com as instruções da IASA.

Se o Brasil não mantiver uma avaliação de segurança favorável ou se deixarmos de cumprir com as normas regulatórias de aviação civil dos Estados Unidos e da Europa, nossa capacidade de continuar ou aumentar serviços para ou nos Estados Unidos e na Europa pode ser limitada, o que pode afetar de forma adversa nossas atividades e nosso resultado financeiro.

Nós utilizamos e dependemos de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus, e podemos ser adversamente afetados em caso de intempestividades nas entregas das aeronaves, se as aeronaves fabricadas por tais companhias não estiverem disponíveis ou se estiverem sujeitas à manutenção constante ou, ainda, se a opinião pública for negativa a respeito de tais aeronaves.

À medida que aumentamos nossa frota, nossa dependência da Embraer, ATR e da Airbus também cresce. Em 31 de dezembro de 2018, nossa frota operacional contava com 63 Embraer E- Jets, 33 aeronaves ATR, 7 Airbus A330s e 20 aeronaves de nova geração A320neo.

Riscos relativos à Embraer, ATR e Airbus incluem: (i) incapacidade de obter aeronaves Embraer, ATR ou Airbus, peças de aeronaves de reposição suficientes e serviços de suporte relacionado de forma tempestiva, devido à alta demanda ou outros fatores; (ii) a emissão pelos órgãos reguladores de aviação de normas restringindo ou proibindo a utilização de aeronaves fabricadas pela Embraer, ATR e Airbus; (iii) opinião pública negativa a respeito de uma dessas empresas, em razão de um acidente aéreo ou de outra publicidade negativa; ou (iv) atraso entre o momento em que percebemos a necessidade de aquisição de novas aeronaves e o tempo que levamos para conseguir novas aeronaves Embraer, ATR e Airbus ou de um outro fornecedor.

Nossa capacidade de receber essas novas aeronaves da Embraer, ATR e Airbus pode ser afetada por vários fatores, incluindo (i) a possibilidade de recusa no cumprimento ou limitação financeira operacional ou de outra espécie que impacte a capacidade da Embraer, ATR ou Airbus de cumprir as obrigações assumidas no âmbito dos contratos de fornecimento de aeronaves, (ii) a ocorrência de incêndio, greve ou outro evento que afete a capacidade da Embraer, ATR ou Airbus de cumprirem suas obrigações contratuais de forma completa e pontual; e (iii) a nossa incapacidade de obter financiamento para a compra de aeronaves ou qualquer recusa da Embraer, ATR ou Airbus para nos fornecer apoio financeiro. Também podemos ser afetados por qualquer falha ou incapacidade da Embraer, ATR, Airbus (ou outros fornecedores) de nos fornecer peças de reposição suficientes em tempo hábil, o que pode causar a suspensão de operações de determinadas aeronaves em razão de manutenção não programada ou não planejada. Qualquer suspensão dessas operações reduziria a receita de passageiros e afetaria negativamente nossa estratégia de crescimento.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

A ocorrência de qualquer um desses fatores ou qualquer suspensão de operações poderia restringir nossa capacidade de utilizar aeronaves para gerar lucros, responder a altas demandas, ou limitar nossas operações e nos afetar adversamente.

Nossas operações podem ser materialmente afetadas em decorrência de manutenções programadas ou não de nossas aeronaves, assim como da nossa inabilidade de obter peças em tempo hábil.

Em 31 de dezembro de 2018, a idade média da nossa frota de aeronaves era de 5,9 anos. Nossa frota exigirá maior manutenção conforme seu envelhecimento e os custos de manutenção e reparo de nossas aeronaves devem aumentar em relação à nossa receita ao longo dos próximos anos, e não podemos garantir que seremos capazes de cobrir a totalidade das despesas futuras. Caso não possamos renovar nossa frota, nossas despesas com manutenção programada e não programada aumentarão em face de nossas receitas no futuro. Qualquer aumento significativo dessas despesas causaria um efeito adverso relevante sobre nós, em especial nosso resultado financeiro.

Ainda, nossas operações podem ser significativamente afetadas caso seja constatado defeito de fabricação ou problema mecânico com as aeronaves Embraer E-Jets, ATR, ou Airbus, obrigando nossas aeronaves a permanecerem em solo enquanto tal defeito, ou problema, seja corrigido, supondo que o conserto ou correção de tais defeitos sejam possíveis. Por exemplo, caso um defeito de design ou problema mecânico nas aeronaves Embraer E-Jets, ATRs ou Airbus fosse constatado, nossas aeronaves precisariam ficar estacionadas enquanto esse defeito ou problema mecânico fosse corrigido. Ainda, podemos não ter sucesso na obtenção de todas as aeronaves, peças ou mão de obra a tempo. Isso pode levar à suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves em razão de manutenções planejadas ou não planejadas, potencialmente por um prolongado período de tempo, enquanto nós tentamos obter as peças e resolver o defeito ou problema mecânico, o que pode nos afetar negativamente.

Adicionalmente, é importante ressaltar que a General Electric é a única fabricante e fornecedora das turbinas CF34 de nossos Embraer E-Jets da Embraer e das turbinas LEAP das nossas aeronaves Airbus A320neos. A Pratt & Whitney é o único fabricante e fornecedor das turbinas PW 127M de nossas aeronaves ATR 72 e a Rolls Royce é a única fabricante e fornecedora das turbinas Trent 700 de nossas aeronaves A330 de Airbus. Os custos de manutenção são pagos em dólares, estando, portanto, sujeito a variações cambiais. Também terceirizamos a manutenção de todas as turbinas da nossa frota de E-Jet da Embraer para a General Electric, da nossa frota de ATRs para a Pratt & Whitney e da nossa frota de A330 para a Rolls Royce. Caso a General Electric, a Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não sejam capazes de cumprir suas obrigações contratuais ou caso não sejamos capazes de adquirir turbinas de outros fornecedores em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios obtidos dos contratos vigentes com a General Electric, a Rolls Royce e a Pratt & Whitney, incorrer em custos substanciais na busca e na alteração de fornecedores ou sofrer com a paralisação das operações de certas aeronaves devido à necessidade de manutenção imprevista enquanto tais obrigações contratuais não forem cumpridas.

Nós podemos ser adversamente afetados se o programa de fidelidade TudoAzul perder parceiros comerciais ou se esses parceiros comerciais alterarem suas políticas com relação à concessão de benefícios a seus clientes.

O TudoAzul confia nos seus quatro maiores parceiros comerciais para a maioria significativa de seu faturamento bruto. Nós não temos controle ou influência sobre os parceiros comerciais do TudoAzul, os quais podem encerrar seu relacionamento com o TudoAzul ou alterar suas políticas comerciais a respeito de acúmulo, transferência ou resgate de pontos, assim como escolher desenvolver ou oferecer a seus clientes suas próprias plataformas para troca de pontos por prêmios, incluindo passagens aéreas emitidas por outras companhias aéreas. A perda de um parceiro comercial relevante do TudoAzul ou alterações nas políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul podem (i) deixar o TudoAzul menos atrativo ou eficiente aos clientes de nossos parceiros comerciais, e (ii) aumentar a concorrência de outros programas com o TudoAzul, reduzindo, assim, nossas vendas brutas e demanda por pontos, fatores que podem nos impactar de forma negativa. Se não considerarmos satisfatório substituir parceiros comerciais, ou não conseguirmos novos parceiros, no caso de perda de um ou mais parceiros comerciais significantes do TudoAzul, ou se não nos adaptarmos satisfatoriamente às alterações das políticas dos parceiros comerciais do TudoAzul, nossas operações e nosso resultado podem ser adversamente afetados.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Se os resgates reais por membros do TudoAzul forem maiores do que o esperado, ou se os custos relacionados ao resgate dos prêmios aumentar, nós podemos ser adversamente afetados.

A maior parte das receitas do TudoAzul é proveniente da venda de pontos do TudoAzul para parceiros comerciais. O processo de ganhos não é concluído, no entanto, no momento em que pontos são vendidos, visto que incorremos na maior parte dos nossos custos relacionados ao TudoAzul mediante o real resgate de pontos pelos membros do TudoAzul. Com base em dados históricos, o período estimado entre a emissão de um ponto do TudoAzul e seu resgate é atualmente de nove meses; no entanto, não podemos controlar o momento do resgate dos pontos ou a quantidade de pontos por fim resgatada. Como não incorremos em custos relacionados com o reembolso de pontos que não são resgatados, a nossa rentabilidade depende em parte do número de pontos TudoAzul acumulados não resgatados pelos nossos membros da TudoAzul, ou "*breakage".*Nossa estimativa de *breakage* é baseada em tendências históricas. À medida em que o TudoAzul venha a expandir sua rede de parceiros comerciais e disponibilize maior variedade de opções de resgate para os membros do TudoAzul, a tendência é que o *breakage* diminua com relação aos valores históricos. Caso não consigamos compensar o declínio antecipado de *breakage* através de uma política adequada de preços para venda de pontos, ou se os resgates reais forem maiores do que o esperado, a rentabilidade do TudoAzul e, consequentemente, nossa própria rentabilidade, podem ser adversamente afetadas. Ainda, se os resgates reais excederem nossas expectativas, nós podemos não ter caixa disponível suficiente para cobrir todos os custos de resgates reais, o que poderia nos afetar de forma substancial e adversa.

Dependemos da capacidade de nossa alta administração; a perda de qualquer membro da nossa administração, incluindo o presidente do nosso Conselho de Administração ou nossos principais executivos, pode afetar negativamente o nosso negócio. Ainda, podemos não ser capazes de manter nossa cultura e/ou contratar empregados qualificados, conforme o crescimento do nosso negócio, o que poderia causar um impacto adverso relevante para o nosso negócio.

Nosso negócio depende dos esforços e habilidades pessoais de nossa administração, incluindo o Presidente do nosso Conselho de Administração, que tem desempenhado um papel importante na formação da nossa cultura corporativa, bem como dos esforços e habilidades pessoais dos nossos demais executivos-chave. Nosso sucesso futuro depende em grande parte da continuidade dos serviços prestados pela nossa administração, cujos membros são essenciais ao desenvolvimento e execução de nossas estratégias de negócios. Qualquer membro da nossa administração pode nos deixar para trabalhar com concorrentes ou criar novas empresas concorrentes. Não há garantias de que a remuneração oferecida com a nossa administração serão suficientemente amplos ou eficazes para impedir que nossos membros renunciem a cargos para se juntarem ou criarem uma empresa concorrente. Caso o Presidente do nosso Conselho de Administração ou outros membros essenciais da nossa administração deixem de trabalhar conosco, podemos ter dificuldade para encontrar substitutos à altura, o que pode causar um efeito adverso relevante sobre nossos negócios e resultados operacionais.

Ainda, acreditamos que nosso potencial de crescimento e a manutenção dos nossos resultados e da cultura corporativa voltada ao cliente estão diretamente relacionados à nossa capacidade de atrair e reter os melhores profissionais disponíveis no setor aéreo brasileiro. Na medida em que crescemos, podemos não ser capazes de identificar, contratar ou manter o número suficiente de pessoas que preencham nossos critérios, ou podemos ter problemas para manter nossa cultura corporativa, à medida que crescemos e expandimos nossas operações. Adicionalmente, o setor aéreo passa periodicamente por escassez de mão-de-obra qualificada, especialmente de pilotos. Competimos com todas as outras empresas aéreas, tanto no Brasil quanto no exterior, por esses profissionais altamente qualificados. Podemos precisar aumentar salários e benefícios para atrair e manter pessoal qualificado; caso contrário, estaremos sujeitos a riscos consideráveis de rotatividade de funcionários. Consideramos nossa cultura corporativa como primordial ao nosso plano de negócios, e a incapacidade de mantermos essa cultura poderá ter um impacto adverso relevante sobre nós e sobre nossos resultados.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Dependemos significativamente de sistemas automatizados e qualquer falha nesses sistemas pode prejudicar nosso negócio, nossa situação financeira, nossos resultados operacionais, nosso fluxo de caixa e nossas projeções financeiras.

Dependemos de sistemas automatizados para operar nossos negócios, incluindo nosso sistema de vendas, sistema de reserva de assentos, sistema de gerenciamento de frota e malha, bem como nossos sistemas de telecomunicações e *website*. Danos significativos ou repetidos aos nossos sistemas automatizados podem impedir o acesso de nossos passageiros e agências de viagens aos nossos produtos e serviços, o que pode levá-los a desistir de comprar passagens ou comprar passagens de outras empresas aéreas, afetando adversamente nossa receita líquida. Nosso site e sistema de vendas de passagens lidam com um alto volume de tráfego e entregam informações dos nossos voos. Falhas substanciais ou repetidas no *website*, sistemas de vendas de passagem, programação ou telecomunicação podem reduzir a atratividade de nossos serviços e podem fazer com que nossos clientes comprem passagens de outras empresas aéreas. Qualquer interrupção nesses sistemas ou na sua infraestrutura subjacente pode resultar na perda de dados importantes, aumento de nossas despesas, e nos prejudicar de modo geral.

Estas interrupções podem incluir, dentre outras, a ação de hackers, vírus de computador, software corrompido ou outras atividades mal-intencionadas. Nos últimos anos, os ataques cibernéticos aumentaram, assim como o potencial alcance e dano às empresas decorrentes destas ações. Os custos associados a um grande ataque cibernético podem incluir aumento de investimentos em medidas de segurança cibernética, perda de receita por interrupção de negócios, litígios e danos à nossa reputação. Além disso, se não formos capazes de evitar o furto de informações valiosas, bem como de proteger a privacidade dos clientes e dados confidenciais de funcionários contra violações de rede ou de segurança de tecnologia da informação, a nossa reputação pode ser prejudicada, afetando negativamente a confiança dos investidores e clientes. Qualquer dessas ocorrências pode resultar em um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais, fluxo de caixa e projeções. Também podemos implementar determinadas alterações a nossos sistemas que podem resultar em interrupções, redução de vendas, má gestão de frota e malha, além de estarmos sujeitos a interrupções de telecomunicações, sendo que todos esses fatores afetariam de forma negativa a nossa atividade e nosso resultado operacional. Ademais, o comprometimento de nossos sistemas de tecnologia que resulte na perda, divulgação, apropriação indevida de, ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais poderia resultar em reivindicações ou processos judiciais, responsabilidade ou multas regulatórias de acordo com as leis de proteção de privacidade de informações pessoais ou a interrupção de nossas operações. Quaisquer dessas ocorrências podem resultar em um efeito adverso substancial para nós e afetar nossa atividade e nosso resultado operacionais.

Nós nos beneficiamos de incentivos fiscais para compras de combustível no Brasil, e esses incentivos fiscais podem ser revogados a qualquer momento, o que nos afetaria adversamente.

O preço do combustível de aviação que compramos em certos Estados é subsidiado por meio de incentivos fiscais concedidos por esses Estados. As autoridades governamentais podem revogar, suspender ou deixar de renovar esses incentivos fiscais a qualquer momento, inclusive se não formos capazes de cumprir nossas obrigações nos termos dos acordos de incentivos fiscais firmados com os estados. Além disso, para serem válidos, esses incentivos fiscais exigem a aprovação do Conselho Nacional de Política Fazendária ("CONFAZ"), que ainda não foram obtidas e, poderiam ser revogados pelo Supremo Tribunal Federal a qualquer tempo. Se qualquer um desses incentivos fiscais for cancelado, revogado, suspenso ou não renovado, os preços que pagamos por combustível de aviação tendem a aumentar, podendo causar um aumento significativo dos nossos custos e nos afetar adversamente.

Qualquer violação ou alegação de violação de leis de combate à corrupção ou combate ao suborno pode nos afetar de forma adversa, incluindo nossa marca e nossa reputação.

Não podemos garantir que nossos funcionários, agentes e empresas para as quais terceirizamos algumas de nossas operações comerciais não irão praticar atos em violação a nossas políticas de combate à corrupção e ao suborno, bem como nossas políticas de prevenção à lavagem de dinheiro, pelos quais nós podemos ser responsabilizados. Se não estivermos em conformidade com as leis de combate à corrupção, de prevenção à lavagem de dinheiro e outras leis que regem a condução de negócios com entidades governamentais, incluindo as leis dos Estados Unidos e locais, nós podemos estar sujeitos a penalidades civis e criminais, bem como a outras medidas corretivas, o que poderia prejudicar a nossa marca e reputação e resultar em um impacto adverso substancial em nossos negócios, condição financeira, resultados de operações e prospectos. Qualquer investigação de quaisquer violações alegadas dessas leis também poderia nos afetar de forma adversa, incluindo nossa marca e nossa reputação. A probabilidade de tais riscos se concretizarem pode se elevar na medida em que a Companhia não possui políticas consolidadas de identificação e monitoramento de Pessoas Politicamente Expostas ("PPE") e de *due diligence* com terceiros.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Seremos obrigados a avaliar anualmente nossos controles internos sobre relatórios financeiros e quaisquer descobertas futuras adversas dessa avaliação podem causar uma perda de confiança dos investidores em relação aos nossos relatórios financeiros, podendo resultar em despesas significativas para sanar tais deficiências e, ainda, acarretar em um efeito adverso sobre a cotação das nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Nós fizemos as divulgações da avaliação do ambiente de controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras para o ano fiscal de 31 de dezembro de 2018, para fins de atender a *Section 404* do *Sarbanes-Oxley Act* de 2002, conforme apresentado no Relatório Anual no *Form 20F*. Ressalta-se que nossos auditores independentes atestaram a eficácia de nossos controles internos de modo que não foram identificadas deficiências significativas.

As regras que devem ser observadas, a fim de que nossa administração avalie nossos controles internos acerca da elaboração das nossas demonstrações financeiras são complexas e exigem substancial documentação de suporte, testes e possíveis correções das deficiências eventualmente encontradas. Podemos encontrar problemas ou atrasos na conclusão da implantação das alterações necessárias para que possamos aprovar os nossos controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras. No âmbito do processo de certificação por nosso auditor independente, podemos encontrar dificuldades ou atrasos na conclusão da implantação de todas as alterações sugeridas. Além disso, caso não sejamos capazes de manter a adequação dos nossos controles internos, não seremos capazes de comprovar periodicamente a eficácia de nossos controles internos, conforme estabelece a *Section 404* do *Sarbanes-Oxley Act* de 2002, o que poderia causar um efeito adverso relevante nos nossos negócios e em nosso resultado operacional.

As exigências impostas às companhias registradas na SEC e na CVM podem comprometer nossos recursos, desviar a atenção de nossa administração e afetar nossa capacidade de atrair e reter membros qualificados do Conselho de Administração.

Como uma companhia aberta, incorremos em despesas relevantes, tais como àquelas referentes a honorários de advogados, contadores e outras despesas que não incorríamos quando desenvolvíamos nossas atividades como uma companhia fechada, incluindo custos associados às exigências de divulgação de informações por companhias abertas. Também incorremos e incorreremos no futuro em custos associados ao *Sarbanes-Oxley Act* de 2002 e normas emitidas pela SEC. As despesas incorridas por companhias abertas, em geral associadas à elaboração de relatórios e a questões de governança corporativa, têm aumentado. Nossa previsão é de que essas regras e regulamentos aumentem nossos custos de *compliance legal* e financeiro e resultem em medidas mais demoradas e caras, sendo que neste momento não temos capacidade de estimar esses custos com qualquer grau de certeza. Essas leis e regulamentos também podem tornar mais difícil ou onerosa a obtenção de determinados tipos de seguro, incluindo o seguro de responsabilidade civil para diretores e conselheiros, o que pode nos obrigar a aceitar apólices com limites reduzidos de cobertura ou a incorrer em custos substancialmente maiores para obter cobertura igual ou semelhante às existentes enquanto desenvolvíamos nossas atividades como uma companhia fechada. Essas leis e regulamentos podem também tornar mais difícil para a Companhia atrair e reter pessoal qualificado para atuar em seu Conselho de Administração e nos comitês do Conselho de Administração ou como diretores, podendo também desviar a atenção de nossa administração dos demais assuntos. Além disso, caso não sejamos capazes de satisfazer nossas obrigações de companhia aberta, podemos estar sujeitos ao cancelamento do registro de negociação de nossas ações, multas, sanções e outras medidas regulatórias, bem como a potenciais litígios de natureza cível, o que poderia afetar nossos negócios e nosso resultado operacional.

Se os analistas de valores mobiliários ou da indústria não publicarem uma pesquisa ou relatórios sobre nossos negócios, ou publicarem relatórios negativos sobre nossos negócios, o preço de mercado e volume de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem cair.

O mercado de negociação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, depende em parte de pesquisas e relatórios que os analistas de valores mobiliários ou da indústria publicam sobre nós ou nossos negócios. Se um ou mais analistas que verificam a nossa situação diminuírem a classificação de nossas ações ou publicarem pesquisas imprecisas ou desfavoráveis sobre nossos negócios, o preço de nossas ações provavelmente diminuirá. Se um ou mais desses analistas deixar de cobrir nossa empresa ou deixar de publicar relatórios sobre nós de forma regular, a demanda por nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs, pode diminuir, podendo causar a diminuição do preço de mercado e volume de negociação de nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Decisões desfavoráveis em processos judiciais ou administrativos poderão nos afetar de forma adversa.

Nós e nossas controladas somos partes em diversos processos nas esferas judicial e administrativa, incluindo ações indenizatórias, trabalhistas, previdenciárias, fiscais, cíveis e regulatórias. Não há como garantir que tais processos serão julgados favoravelmente a nós e/ou às nossas controladas, ou, ainda, que os valores provisionados sejam suficientes para a cobertura dos valores decorrentes de eventuais condenações. Decisões contrárias aos nossos interesses Companhia e/ou de nossas controladas que eventualmente alcancem valores substanciais de pagamento, que afetem a imagem da Companhia e/ou de suas controladas ou impeçam a realização dos seus negócios conforme inicialmente planejados poderão causar um efeito relevante adverso nos negócios da Companhia e/ou de suas controladas, na sua condição financeira e nos seus resultados operacionais.

b. a seu controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle

Riscos relacionados ao nosso controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle já foram tratados nos itens anteriores.

c. a seus acionistas

Riscos relacionados ao nosso controlador, direto ou indireto, ou grupo de controle já foram tratados nos itens anteriores.

d. a suas controladas e coligadas

Riscos relacionados às nossas controladas e coligadas já foram tratados nos itens anteriores.

e. a seus fornecedores

Oscilações substanciais nos custos de combustível ou a indisponibilidade de combustível, cuja distribuição é feita basicamente por um número limitado de fornecedores, poderiam prejudicar nosso negócio.

Historicamente, os preços de combustível internacionais e nacionais estão sujeitos a oscilações devido a questões geopolíticas, tanto na oferta quanto na demanda. Os custos de combustível, que por vezes, como em 2007 e 2008, estiveram em níveis historicamente altos, constituem parcela significativa de nossas despesas operacionais totais (composto por nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas), respondendo por 30,6% em 31 de dezembro de 2018, 26,7% em 31 de dezembro de 2017 e 24,7% em 31 de dezembro de 2016, de nossos custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas. A disponibilidade de combustível também está sujeita a períodos de escassez e de oferta excedente no mercado, sendo também afetada pela demanda de produtos derivados de petróleo, como a gasolina e outros combustíveis diversos. Eventos resultantes de prolongada instabilidade no Oriente Médio ou outras regiões produtoras de petróleo, ou a suspensão da produção por algum produtor relevante, podem resultar em aumentos substanciais dos preços e/ou tornar difícil a obtenção de suprimentos adequados, afetando adversamente nossa rentabilidade. Desastres naturais ou outros eventos inesperados que levam à falta de energia em regiões que normalmente consomem quantidades significativas de outras fontes de energia poderão causar um efeito semelhante. Os preços e a disponibilidade futura de combustível não podem ser previstos e aumentos significativos nos preços dos combustíveis podem prejudicar nossos resultados. Nossas operações de *hedge* poderão não ser suficientes para nos proteger de aumentos nos preços do combustível, e podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas de forma suficiente para nos proteger de aumentos nos preços dos combustíveis.

Nós compramos combustível de diversos distribuidores do Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, Air BP Brasil Ltda. e Raízen Combustíveis Ltda., com as quais temos contratos de exclusividade para a compra de todo o combustível necessário para nossas aeronaves em determinadas localizações. Em 31 de dezembro de 2018, 60% do nosso combustível foi fornecido pela BR Distribuidora, que tem o direito de rescindir os contratos de fornecimento celebrados conosco por diversas razões, incluindo entre elas (i) o descumprimento de qualquer obrigação contratual; (ii) o não pagamento de faturas até 60 dias após o seu vencimento; e (iii) na hipótese da nossa liquidação judicial ou extrajudicial. Além disso, pode não ser possível para a BR Distribuidora garantir o fornecimento de combustível por diversas razões, tais como dificuldades nas atividades de produção, importação, refino ou distribuição. Caso não seja possível obtermos combustível de outros fornecedores em condições similares, nosso negócio poderá ser afetado adversamente. Igualmente, caso nossos contratos sejam rescindidos, nós poderemos ser obrigados a pagar preços mais altos, o que nos afetaria adversamente.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Dependemos de contratos com terceiros para o uso de instalações e prestação de serviços essenciais ao nosso negócio. Dessa forma, a rescisão ou não cumprimento de tais contratos podem prejudicar nossos negócios e nossos resultados operacionais.

Firmamos contratos com terceiros para o fornecimento de certos recursos e serviços necessários às nossas operações, tais como: manutenção de aeronaves, serviços de apoio em solo, manuseio de bagagens e serviços de televisão e internet para todos os nossos voos. Todos estes contratos estão sujeitos à rescisão mediante aviso prévio. Caso tais contratos terminem ou sejam rescindidos e não consigamos renová-los ou negociar novos contratos com outros fornecedores em termos e condições comparáveis ou até mesmo de firmar novos contratos de forma geral, nossos negócios e resultados operacionais poderão sofrer efeitos adversos relevantes. Além disso, nossa dependência em relação a terceiros para a prestação em nosso nome de determinados serviços nos proporciona um menor controle sobre custos, eficiência, pontualidade e qualidade dos serviços. Quaisquer desses terceiros pode deixar de cumprir seus comprometimentos de prestação de serviço, pode sofrer interrupções em seus sistemas que poderiam impactar o cumprimento de suas obrigações, ou os contratos com esses terceiros podem ser rescindidos. A omissão por qualquer contratado terceiro em prestar adequadamente seus serviços, ou outras interrupções de serviços, pode nos afetar adversamente, incluindo reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas, ou nos impedir de operar nossos voos ou prestar outros serviços aos nossos clientes. Além disso, nós, e a nossa reputação, podem ser adversa e substancialmente afetados se nossos clientes acreditarem que nossos serviços ou instalações não são confiáveis ou satisfatórios.

Confiamos em companhias aéreas parceiras para codeshare e acordos de marketing de fidelidade, e a perda de um parceiro comercial significante devido à falência, incorporação ou por outro motivo poderia nos afetar de forma adversa.

Nós somos parte de acordos de *codeshare* (compartilhamento de voos) com empresas aéreas internacionais, tais como a United, TAP e a JetBlue. Esses acordos estabelecem que determinados segmentos de voos operados por nós sejam considerados como voos da United, TAP ou da JetBlue, conforme o caso, e que determinados voos da United, TAP ou da JetBlue, conforme o caso, sejam considerados como voos da Azul para finalidades de vendas. Além disso, esses acordos determinam que os membros do TudoAzul podem ganhar pontos ou resgatar pontos para voos da United ou da TAP, conforme for o caso, e vice-versa. Nós recebemos receita de voos vendidos sob acordos de *codeshare*. Ademais, acreditamos que esses acordos de viajante frequente são uma parte importante do nosso programa TudoAzul. A perda de um parceiro comercial significativo devido à falência, incorporação ou outro motivo poderia nos afetar de forma adversa. Nós também podemos ser adversamente afetados pelos atos de um de nossos parceiros comerciais relevantes, como, por exemplo, no caso de não cumprimento das obrigações substanciais de um parceiro ou a má conduta desse parceiro, o que poderia potencialmente resultar em responsabilidades, ou prestação de serviços de forma insatisfatória por um de nossos parceiros, o que poderia danificar a nossa marca e nos afetar de forma adversa.

f. a seus clientes

Riscos relacionados aos nossos clientes já foram tratados nos itens anteriores.

g. aos setores da economia nos quais o emissor atue

O setor aeronáutico é particularmente sensível a mudanças nas condições econômicas e, caso estas sejam negativas, tanto nossos resultados operacionais quanto capacidade de obter financiamentos provavelmente sofrerão impactos negativos.

Nossas operações e o setor aeronáutico em geral são particularmente sensíveis a mudanças nas condições econômicas. Condições econômicas gerais desfavoráveis, tais como: altas taxas de desemprego, mercado de crédito restrito, redução da renda da população e aumento dos custos operacionais podem reduzir os gastos com viagens tanto de lazer quanto de negócios. As condições econômicas desfavoráveis também podem impactar nossa capacidade de aumentar tarifas para agir frente aos aumentos no combustível, despesas com funcionários e outras despesas. Especificamente, a recente recessão na economia brasileira e a instabilidade política afetaram adversamente as indústrias, com queda significativa dos gastos com viagens, incluindo pelo governo, e indústrias de petróleo e gás, mineração e construção. Além das reduções nos fatores de carga, a redução dos gastos com viagens de negócios também afeta a qualidade da demanda, o que resulta na nossa incapacidade de vender diversas passagens com alto rendimento.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Um ambiente econômico desfavorável nos afetaria de forma negativa. Além disso, a instabilidade dos mercados financeiro, de crédito e de capitais pode aumentar nossos custos de financiamento, impactando negativamente os nossos resultados operacionais e a nossa situação financeira, com efeitos em nosso crescimento e planos de investimento. Nós geralmente financiamos nossas aeronaves por meio de arrendamentos operacionais e financeiros e dívida. É possível que não consigamos mais obter financiamentos com termos atrativos para nós ou de qualquer modo. Na medida em que nós não consigamos obter esses financiamentos com termos aceitáveis, nós podemos ser obrigados a modificar nossos planos de aquisição de aeronave ou a incorrer em custos de financiamento mais altos do que os previstos, o que nos afetaria de forma adversa e afetaria nossa estratégia de crescimento. Tais fatores podem afetar negativamente nossa capacidade de obter financiamentos em temos aceitáveis, bem como nossa liquidez de modo geral.

Em razão de a indústria aérea caracterizar-se por ter custos fixos significativos e receitas relativamente elásticas, companhias aéreas não conseguem reduzir suas despesas para responder a deficiências nas receitas esperadas, e o que pode prejudicar nossa capacidade de atingir nossas metas estratégicas.

A indústria aérea caracteriza-se por margens brutas de lucro baixas; temos custos fixos significativos, relacionados principalmente à propriedade de aeronaves, manutenção de sede e pessoal, custos de licenças de sistemas de tecnologia da informação, treinamento e despesas com seguros, além de receitas que geralmente apresentam, de forma substancial, maiores variações do que os custos. Os custos operacionais de cada voo não variam significativamente devido à quantidade de passageiros para o voo e, portanto, uma alteração relativamente pequena na quantidade de passageiros, preço da tarifa ou tráfego pode ter um efeito significativo nos resultados operacionais e financeiros.

Esperamos incorrer em despesas adicionais fixas e maior endividamento contratual à medida que arrendarmos ou adquirirmos novas aeronaves e outros equipamentos para implementar nossa estratégia de crescimento ou outras finalidades.

Em função de nossas despesas fixas, podemos: (i) ter uma capacidade limitada de obter financiamento adicional; (ii) ser obrigados a destinar uma parte significativa do nosso fluxo de caixa para o custeio de despesas fixas decorrentes de contratos de arrendamentos e para o pagamento antecipado para aquisição de aeronaves; (iii) incorrer em maiores juros ou despesas de arrendamentos no caso de aumento das taxas de juros; e/ou (iv) ter menos margem de manobra para planejar ou reagir a mudanças em nossos negócios, no setor da aviação civil em geral e nas condições macroeconômicas globais. Além disso, a volatilidade nos mercados financeiros globais pode dificultar a obtenção de financiamento para nossas despesas fixas em termos favoráveis ou a obtenção de qualquer tipo de financiamento.

Como resultado do acima exposto, nós podemos não conseguir ajustar rapidamente nossos custos fixos como resposta a alterações em nossas receitas. Um déficit com relação aos níveis de receita esperados pode ter um efeito adverso substancial para nós.

Consolidação adicional na estrutura do setor aéreo brasileiro e global poderá nos afetar adversamente.

Em razão da competitividade existente no setor, é possível que haja uma consolidação adicional no setor aéreo brasileiro e mundial, seja por meio de aquisições, "*joint ventures*", parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos da consolidação no setor. Nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e solidez financeira, garantindo-lhes vantagens competitivas sobre nós, o que afetaria adversamente nosso negócio e nossos resultados operacionais. Consolidações no setor aéreo e mudanças em alianças internacionais podem afetar o cenário concorrencial do setor e resultar na formação de empresas aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, malhas aéreas globais mais extensas e estrutura de custos mais reduzida.

Regularmente analisamos e discutimos nossa posição estratégia, incluindo o aprimoramento de nossas alianças, contratos *codeshare*, investimentos, aquisições, acordos *interline* e programas de fidelidade, e podemos ter discussões com outras companhias aéreas sobre disposições similares futuramente. Na medida em que agirmos como compradores, nós podemos não ser capazes de integrar com êxito os negócios e as operações das companhias adquiridas, aprovações governamentais podem sofrer atrasos, custos de integração e renovação de frota podem ser maiores do que os previstos, sinergias podem não atender nossas expectativas, nossos custos podem aumentar e nossa eficiência operacional pode ser reduzida, sendo que todos esses fatores nos afetariam de forma adversa. Caso não atuemos ativamente nesses processos de consolidação, nossos concorrentes podem aumentar sua escala, diversidade e solidez financeira, garantindo-lhes uma vantagem competitiva em relação a nós, o que afetaria adversamente nosso negócio e resultados operacionais, incluindo nossa capacidade de realizar benefícios esperados pelas nossas próprias parcerias estratégicas.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Nossa reputação, nossos resultados financeiros e a cotação das nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs, podem ser prejudicados por eventos fora de nosso controle.

Acidentes ou incidentes envolvendo nossas aeronaves podem acarretar reivindicações significativas por parte das pessoas prejudicadas, passageiros ou terceiros, além de custos relevantes de reparo ou substituição de aeronaves danificadas, perdas com a paralisação temporária ou permanente das operações e com a queda do fluxo de passageiros após estes eventos. Somos obrigados pela ANAC e pelos arrendadores, nos termos dos nossos contratos de arrendamento, a contratar seguros de responsabilidade civil. O valor de tal cobertura pode não ser adequado e podemos ser obrigados a arcar com prejuízos substanciais caso ocorra algum acidente. Reivindicações substanciais resultantes de acidentes em valores superiores aos das coberturas de nossos seguros prejudicariam nossos negócios e resultados financeiros. Além disso, qualquer acidente ou incidente com nossas aeronaves, mesmo que totalmente coberto por seguro, ou aeronaves de qualquer outra grande empresa aérea, podem causar impressões negativas ao público sobre nós ou sobre o sistema de transporte aéreo como um todo, o que prejudicaria nossos negócios e resultados operacionais, bem como a cotação de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Podemos também ser afetados por outros eventos que influenciem o comportamento de viagens, tais como epidemias ou atos de terrorismo. Esses eventos fogem do nosso controle e podem nos afetar mesmo ocorrendo em mercados que não operamos e/ou em relação a outras empresas aéreas. Quaisquer ataques ou ameaças de ataques terroristas futuros, que envolvam ou não uma aeronave comercial, qualquer aumento nas hostilidades a respeito de represálias a organizações terroristas, incluindo uma ordem de envolvimento militar no Oriente Médio, ou de outro modo, e qualquer impacto econômico relacionado, poderia resultar na redução do tráfego de passageiros e nos afetar de forma substancial e adversa.

Surtos ou potenciais surtos de doenças, tais como a Zika, Ebola, gripe aviária, febre aftosa, gripe suína, Síndrome Respiratória do Oriente Médio, ou MERS, e Síndrome Respiratória Aguda Severa, ou SARS, podem ter um impacto adverso sobre viagens aéreas globais. Qualquer surto de uma doença que afete o comportamento relacionado a viagens pode ter um impacto adverso substancial sobre nós, inclusive sobre nossas ações preferenciais, incluindo sob a forma de ADSs. Surtos de doenças também podem resultar em quarentenas de nossos empregados ou na incapacidade de acesso a instalações ou aeronaves, o que prejudicaria a nós, nossa reputação e o preço de nossas ações preferenciais, inclusive sob a forma de ADSs.

Catástrofes naturais, condições climáticas extremas e outros eventos fora do nosso controle podem afetar e interromper nossas operações. Em 2011, por exemplo, uma erupção vulcânica no Chile teve um efeito adverso prolongado sobre o transporte aéreo, prejudicando voos na Argentina, Chile, Uruguai e na região sul do Brasil durante vários dias. Consequentemente, nossas operações com origem e destino nessas regiões foram temporariamente interrompidas, e algumas aeronaves inclusive permaneceram em solo nas áreas afetadas. Condições climáticas extremas podem acarretar o cancelamento de voos ou atrasos significativos que podem resultar no aumento de custos e diminuição de receita. Em 2012, por exemplo, um incidente envolvendo uma aeronave de uma empresa aérea de carga provocou o fechamento da pista do aeroporto de Viracopos durante 45 horas, impactando negativamente nossas operações e nos obrigando a reacomodar os passageiros em novos voos. Em 2018, por exemplo, uma greve de caminhoneiros prejudicou a distribuição de combustíveis pelo Brasil, afetando os voos assim como a mobilidade dos passageiros para chegar e sair dos aeroportos por um período de aproximadamente 10 dias. Aproximadamente 37 aeroportos onde a Azul opera ficaram sem combustível, sendo que alguns aeroportos permaneceram fechados por 3 dias. O impacto operacional total da greve dos caminhoneiros em nossos resultados foi de R$ 57 milhões em 2018.

Qualquer catástrofe natural, ou evento fora de nosso controle, que interfira no transporte aéreo nas regiões em que atuamos pode afetar adversamente nossos negócios, nossa reputação e resultados operacionais.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Problemas técnicos e operacionais na infraestrutura da aviação civil brasileira, incluindo nos sistemas de controle de tráfego aéreo, espaço aéreo e infraestrutura aeroportuária, podem causar um efeito adverso relevante em nossa estratégia e, consequentemente, em nosso negócio e nossos resultados operacionais.

Somos dependentes do controle do espaço aéreo brasileiro e da infraestrutura aeroportuária que, em razão do grande crescimento da aviação civil no Brasil nos últimos anos, demandaram melhorias e investimentos substanciais por parte do governo. Problemas técnicos e operacionais nos sistemas brasileiros de controle aéreo no passado levaram a repetidos atrasos e cancelamentos de voos acima do normal e ao aumento no congestionamento dos aeroportos. O governo brasileiro e as autoridades de controle de tráfego aéreo tomaram medidas para aperfeiçoar os sistemas brasileiros de controle de tráfego aéreo mas, caso não sejam implementadas mudanças eficazes visando à solução de tais problemas, essas dificuldades associadas ao controle de tráfego aéreo podem reaparecer ou piorar, o que pode causar um efeito adverso relevante sobre nosso negócio, resultados operacionais e estratégia de crescimento.

O aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, de grande importância para nossas operações, tem certas restrições de horários. Outros aeroportos brasileiros, como o de Brasília, Campinas, Salvador, Belo Horizonte (Confins), São Paulo (Guarulhos) e Rio de Janeiro (Galeão), limitaram o número de operações por dia devido às limitações de infraestrutura presentes nesses aeroportos. Qualquer fator que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais à nossa estratégia, ou nos incapacite de manter nossos horários atuais ou de obter horários adicionais, poderá afetar adversamente nossas operações. Novas restrições técnicas e operacionais impostas pelas autoridades brasileiras nos aeroportos em que operamos ou naqueles em que pretendemos operar também podem afetar negativamente nossas operações. Adicionalmente, não podemos garantir que serão feitos investimentos pelo governo brasileiro na infraestrutura da aviação brasileira para permitir aumento de capacidade em aeroportos congestionados e a consequente concessão de novos horários às empresas aéreas.

Além disso, não podemos assegurar que quaisquer investimentos serão feitos pelos detentores de concessões para os operadores dos aeroportos que servem nossas rotas. Por exemplo, como resultado da transferência das nossas operações para o novo terminal de passageiros do aeroporto de Viracopos, nós assinamos um “Contrato de Incentivo para Transferência de Terminal” com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos conferiu determinados direitos de impor penalidades de retenção de tarifas de pouso no aeroporto no caso de não cumprimento deste cronograma. Tendo em vista que a Aeroportos Brasil não cumpriu com certas obrigações contratuais, nós retivemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde fevereiro de 2017. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil promoveu uma ação de cobrança contra nós, a qual foi extinta, em maio de 2018, em virtude da celebração de um acordo entre nós e a Aeroportos Brasil. Em razão do mencionado acordo, nós concordamos em executar as obras de construção de determinadas partes do novo terminal no Aeroporto de Viracopos utilizando as tarifas de pouso retidas da Aeroportos Brasil.

Aumento nos benefícios trabalhistas, disputas sindicais, greves e outros fatores relacionados à mão de obra podem afetar negativamente nossas operações e situação financeira, ou afetar nossa capacidade de conduzir nossas operações comerciais regulares.

Nosso negócio requer significativa mão-de-obra. Nossas despesas relacionadas à folha de pagamento representaram 16,4% 18,7%, 17,3%, 16,2% e 18,3% dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais e administrativas totais nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017, 2016, 2015 e 2014, respectivamente. Empregados de empresas aéreas brasileiras, incluindo os nossos, são representados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários e outros sindicatos de aeroviários regionais. As negociações relacionadas ao aumento do custo de vida e a reajustes salariais são conduzidas anualmente entre esses sindicatos e um sindicato que representa todas as empresas aéreas brasileiras, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (“SNEA”). Já as condições de trabalho e a jornada máxima de trabalho são reguladas pela legislação federal e pela convenção de cada categoria. Adicionalmente, os termos e condições de futuras convenções coletivas podem nos gerar maiores custos, caso resultem de greves ou demandem negociações adicionais entre os sindicatos e o SNEA. Ademais, determinados grupos de funcionários, como pilotos, mecânicos e outro pessoal de aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas e não podem ser facilmente substituídos. Além disso, nossos custos trabalhistas podem aumentar caso o tamanho dos nossos negócios aumente. Quaisquer processos trabalhistas ou outras disputas trabalhistas envolvendo nossos tripulantes podem afetar adversamente nossas operações e situação financeira, ou interferir em nossa capacidade de conduzir as operações comerciais regulares.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Além disso, ainda estamos sujeitos a investigações periódicas e regulares por parte do Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério Público do Trabalho visando ao cumprimento das normas trabalhistas, incluindo as relativas à saúde e segurança no trabalho. Essas investigações podem resultar em multas e processos que podem afetar de forma adversa os nossos negócios, resultados e as condições financeiras. Por exemplo, o Ministério Público do Trabalho recentemente ajuizou ação em nosso desfavor, alegando que havíamos supostamente violado certas leis trabalhistas, incluindo limitações no horário de trabalho diário e períodos de descanso. A ação trabalhista é no valor de aproximadamente R$66 milhões em danos morais coletivos. O Ministério Público do Trabalho também solicitou que fosse concedida liminar limitando hora-extra e tornando obrigatórios os intervalos previstos na legislação, sob pena de R$5.000,00 por infração. Acreditamos que a probabilidade de perda é possível e caso venha a se concretizar pode impactar adversamente nossos negócios, resultados financeiros e operacionais.

A implementação bem sucedida da nossa estratégia depende, em parte, da manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, tornando-nos mais vulneráveis a atrasos.

A alta utilização de aeronaves é necessária para maximizar a quantidade de receita que geramos de cada aeronave e os custos fixos diluídos. Assim, para implementar com sucesso nossa estratégia operacional, é necessário que a taxa de utilização diária das aeronaves seja alta. Atingir alta utilização de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita que geramos de cada aeronave e os custos fixos diluídos. Esses altos índices são obtidos, em parte, pela redução dos tempos de permanência das aeronaves em solo e desenvolvimento de cronogramas que nos permitam voar em média mais horas por dia. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser adversamente afetada por uma série de fatores que não podemos controlar, tais como: tráfego aéreo, congestionamento em aeroportos, interrupções no serviço prestado por controladores de tráfego aéreo, condições meteorológicas adversas e atrasos por parte de fornecedores de serviços, como, por exemplo, o de abastecimento de combustível e assistência em terra. Esses atrasos podem afetar nosso desempenho operacional, levando à insatisfação dos clientes e imposição de regras pela ANAC devido aos atrasos ou conexões perdidas, o que poderá afetar negativamente os nossos resultados e nossas condições financeiras.

h. à regulação dos setores em que o emissor atue

A indústria aérea de transporte aéreo de passageiros está sujeita a normas ambientais cada vez mais rigorosas e a não-conformidade com tais normas pode nos afetar adversamente.

O setor de aviação civil está sujeito a leis, regulamentos e portarias nacionais e internacionais (inclusive leis norte-americanas e europeias) cada vez mais rigorosas no que se refere à proteção ao meio ambiente, incluindo as normas relativas a emissões atmosféricas, níveis de ruído, descargas em águas superficiais e subterrâneas, qualidade da água potável, manejo de substâncias perigosas, óleos lubrificantes e resíduos. Essas leis e regulamentos são aplicados e fiscalizados por diversas autoridades governamentais. A inobservância dessas leis e regulamentos pode sujeitar a parte infratora a sanções administrativas e criminais, além da obrigação de reparar ou indenizar danos causados ao meio ambiente e a terceiros. Nesse caso, tais eventuais sanções poderão afetar negativamente os nossos resultados e nossas condições financeiras.

No que diz respeito à responsabilidade civil, as leis ambientais brasileiras adotam o regime de responsabilidade objetiva e solidária. Desta forma, podemos ser responsabilizados, por exemplo, por danos ambientais causados por terceiros contratados para realizar o descarte dos resíduos sólidos gerados nas operações.

Preocupações com mudanças climáticas e impactos das emissões dos gases do efeito estufa podem resultar em regulamentação adicional ou tributação das emissões de aeronaves no Brasil, nos Estados Unidos ou na Europa. Nossos resultados financeiros e operacionais podem ser afetados no futuro em razão da adoção de tais normas no Brasil, nos Estados Unidos e/ou na Europa.

A União Europeia propôs uma diretiva de acordo com a qual o regime de negociação das emissões existentes, ou ETS, em cada Estado-Membro da União Europeia, deveria ser estendido a todas as empresas aéreas. Essa diretiva nos obrigaria a obter permissões de emissão anual para operar rotas para e a partir de Estados-Membro da União Europeia. Essa proposta afetaria apenas os voos dentro da Europa, mas há a possibilidade de extensão da diretiva para todos os voos no futuro. Atualmente, nós operamos voo partindo e saindo da Europa, e atendemos destinos adicionais na Europa por meio de acordos de *codeshare* com a TAP, em decorrência da qual, muito provavelmente, seremos obrigados a participar de alguma forma de um programa internacional de emissões de aeronaves no futuro, o que pode envolver custos significativos.

4.1 - Descrição Dos Fatores de Risco

Alterações na estrutura da regulamentação da aviação civil brasileira poderão afetar de forma adversa nosso negócio e resultados operacionais, incluindo nossa competitividade e estrutura de custos.

As autoridades brasileiras do setor de aviação civil monitoram e influenciam os acontecimentos do mercado de aviação civil no Brasil. Por exemplo, em julho de 2014, a ANAC estabeleceu critérios rigorosos a serem observados pelas empresas de transporte aéreo para a criação de novas rotas ou frequências adicionais de voos. As políticas da ANAC e das outras autoridades brasileiras que fiscalizam o setor da aviação podem afetar negativamente nossas operações.

Alterações às normas regulatórias de aviação civil brasileiras, incluindo as políticas da ANAC e da INFRAERO, assim como de outras autoridades de supervisão do setor de aviação civil, podem aumentar nossos custos e alterar as dinâmicas de concorrência do nosso setor, além de poder nos afetar de forma adversa. Além disso, não podemos garantir que quaisquer das concessões operacionais que detemos serão renovadas ou que obteremos novas concessões. Qualquer mudança que nos obrigue a empregar um volume significativo de recursos no cumprimento à nova regulamentação da aviação, por exemplo, pode resultar em despesas adicionais e, consequentemente, podem afetar adversamente nossas operações e resultados.

i. aos países estrangeiros onde o emissor atue

Os riscos relativos aos países estrangeiros onde o emissor atue já foram tratados nos itens anteriores.

j. a questões socioambientais

Os riscos relativos a questões socioambientais já foram tratados nos itens anteriores.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Informações qualitativas e quantitativas sobre risco de mercado

Geral

Risco de mercado é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nos preços de mercado. Quaisquer dessas mudanças podem afetar adversamente o valor de nossos ativos e passivos financeiros ou de nossos futuros fluxos de caixa e lucros.

Os instrumentos derivativos financeiros em aberto nos expõem à perda de crédito na eventualidade de não-cumprimento dos contratos pelas outras partes.

O risco de mercado inclui três tipos de risco: risco de taxa de juros, cambial e de preço de mercadorias. As análises de sensibilidade apresentadas abaixo não consideram os efeitos que essas mudanças adversas podem ter sobre a atividade econômica global, nem considera ações adicionais que podemos tomar para reduzir nossa exposição a essas mudanças.

Risco de taxa de juros

O risco de taxa de juros é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de juros do mercado. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de juros do mercado se refere principalmente às obrigações de longo prazo (incluindo arrendamentos operacionais e financeiros e demais financiamentos) sujeitas a taxas de juros variáveis. Para administrar esse risco, usamos swaps de taxa de juros, por meio do qual aceitamos trocar, em intervalos especificados, a diferença entre os valores das taxas de juros fixas e variáveis calculadas com base no valor principal nocional pactuado entre as partes.

Risco cambial

O risco cambial é o risco de que o valor de mercado de futuros fluxos de caixa de um instrumento financeiro flutue devido a mudanças nas taxas de câmbio. Nossa exposição ao risco de mudanças nas taxas de câmbio se refere principalmente a empréstimos (incluindo arrendamentos financeiros) indexados ao dólar norte-americano (líquido de investimentos em dólares norte-americanos) e nossos títulos da TAP expressos em euros. Além disso, um pouco mais da metade de nossas despesas operacionais podem ser pagas em dólares norte-americanos ou ser afetadas por ele, tais como o combustível de aviação, pagamentos de arrendamento operacional de aeronaves e determinados pagamentos contratuais de manutenção por horas de voo.

Risco de preço de mercadorias

A volatilidade dos preços do combustível para aviação é um dos mais significativos riscos financeiros para as companhias aéreas. Para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, o combustível para aviação representou respectivamente 30,6%, 26,7% e 24,7% dos nossos custos de serviços prestados e despesas operacionais. Os preços internacionais do petróleo, os quais são determinados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com nenhum grau de certeza, já que estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. Por exemplo, os preços do petróleo passaram por variações substanciais com início em 2009 até dezembro de 2018.

Risco de crédito

O risco de crédito é inerente a nossas atividades operacionais e financeiras, e esse risco é representado principalmente em nossas contas a receber e disponibilidades, incluindo depósitos bancários. O risco de crédito associado com nossas contas a receber inclui valores a pagar pelas principais empresas de cartão de crédito, que também têm um risco de crédito igual ou melhor do que nosso risco de crédito, e os das agências de viagens, vendas parceladas e governo, e pessoas físicas e demais entidades.

Risco de liquidez

O risco de liquidez é o risco de não ter recursos líquidos suficientes para atender a nossos compromissos financeiros como resultado de um desencontro no prazo ou no volume entre as receitas e as despesas esperadas.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Análise de sensibilidade

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto do risco de taxa de juros, variações cambiais e risco de preço de mercadorias sobre o resultado financeiro, considerando dois diferentes cenários: (i) o cenário adverso, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 25% e (ii) o cenário remoto, que pressupõe que a respectiva taxa de juros, taxa de câmbio ou preço da mercadoria piorará em 50%.

			Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018		Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2017	
Fator de Risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
			(em milhares de R$)			
Financiamento.....	Taxa de juros	Aumento das taxas CDI, LIBOR ou TJLP	(48.359)	(96.717)	(55.098)	(110.197)
Exposição ao Euro (posição ativa)	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do euro	(321.945)	(643.890)	(208.990)	(417.980)
Exposição ao dólar norte-americano (posição passiva)...	Taxa de câmbio	Diminuição da taxa de câmbio do dólar norte-americano	(300.987)	(601.974)	(18.355)	(36.709)
Combustível das aeronaves.....	Custo por litro	Diminuição do preço de combustível de aviação WTI ou Costa do Golfo	(286.938)	(450.690)	(491)	(5.451)

Riscos Relacionados a Fatores Macroeconômicos

O Governo Federal já exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Esse envolvimento, assim como as condições políticas e econômicas do Brasil, poderia nos prejudicar e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O Governo Federal frequentemente exerce significativa influência sobre a economia brasileira e altera significativamente, em certas ocasiões, suas políticas e regulamentos. As medidas do Governo Federal para controlar a inflação e suas demais políticas e regulamentos já envolveram, entre outras medidas, aumentos das taxas de juros, alterações das políticas tributárias, controles de preços, controles de taxas cambiais, desvalorizações da moeda, controles de capital e restrições às importações. Não temos controle algum sobre e não podemos prever as medidas ou políticas que o governo brasileiro possa tomar no futuro. Nós e o preço de mercado de nossos valores mobiliários podem ser adversamente afetados pelas mudanças em políticas do governo brasileiro, bem como por fatores econômicos em geral, incluindo, entre outros:

- crescimento ou recessão da economia brasileira;
- taxas de juros e políticas monetárias;
- taxas de câmbio e flutuações de moeda;
- inflação;
- liquidez do capital interno e dos mercados de crédito;
- controles de importação e exportação;
- controles cambiais e restrições sobre remessas para o exterior;

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

- mudanças a leis e regulamentos de acordo com interesses políticos, sociais e econômicos;
- política fiscal e mudanças a leis fiscais;
- instabilidade social, política e econômica;
- regulamentações trabalhistas e de previdência social;
- racionamento e escassez de energia e água;
- a intervenção, modificação ou rescisão de concessões existentes pelo governo brasileiro;
- controle do governo brasileiro de, ou influência sobre o controle de, determinadas empresas produtoras de petróleo e refinarias; e
- outros acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil, ou que o afetem.

Além disso, o Brasil atravessou uma recessão de 2014 a 2016 e apesar das condições da macroeconomia, teve progressos em 2017 e 2018. O governo federal brasileiro está enfrentando crescentes pressões para implementar as reformas econômicas. Não podemos prever quais medidas serão tomadas pelo governo brasileiro em face de pressões macroeconômicas crescentes ou de outro modo.

Os desdobramentos no cenário político brasileiro, tal como as eleições presidenciais ocorridas em outubro de 2018, podem também nos impactar. Existe ainda incerteza relacionada ao fato de o governo federal brasileiro implementar ou não mudanças em políticas ou regulamentações que afetem esses ou outros fatores no futuro, que poderiam afetar o desempenho econômico e contribuir para a incerteza econômica no Brasil, o que pode nos afetar de forma adversa, bem como as nossas ações preferencias, incluindo na forma de ADSs. Recentes instabilidades econômicas e políticas levaram à uma percepção negativa da economia brasileira e uma maior volatilidade no mercado de capitais brasileiro, o que também pode nos afetar de forma adversa, bem como as nossas ações preferencias, inclusive sob a forma de ADSs.

A contínua incerteza econômica e instabilidade política no Brasil pode afetar adversamente a nós e ao preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O ambiente político no Brasil tem influenciado historicamente, e continua a influenciar, o desempenho da economia do país. Crises políticas têm afetado e continuam a afetar a confiança dos investidores e do público em geral, o que tem resultado historicamente na desaceleração econômica e na volatilidade crescente nos valores mobiliários emitidos por empresas brasileiras.

A recente instabilidade econômica no Brasil tem contribuído para um declínio na confiança do mercado na economia brasileiro, bem como para uma deterioração do ambiente político. Além disso, as várias investigações sendo conduzidas pelo Ministério Público sobre alegação de lavagem de dinheiro e corrupção, incluindo a maior dessas investigações, conhecida como Lava Jato, tiveram um impacto negativo na economia brasileira e em seu ambiente político. Membros do governo brasileiro, bem como diretores sêniores de grandes empresas estatais, foram denunciados por corrupção e lavagem de dinheiro como resultado dessas investigações. Essas pessoas supostamente aceitaram suborno por meio de propina em contratos concedidos pelo governo para diversas empresas de infraestrutura, petróleo e gás e de construção. Os lucros dessas propinas supostamente financiaram campanhas políticas de partidos políticos, formando a coligação anterior do governo, liderada pela ex-Presidente Dilma Rousseff, cujos fundos não teriam sido contabilizados ou divulgados publicamente. Esses fundos também foram supostamente destinados a enriquecimento pessoal de determinadas pessoas. Vários políticos sêniores, incluindo membros do Congresso, e diretores executivos de alto escalão de grandes empresas e de empresas estatais no Brasil foram presos, condenados a pagar encargos relacionados à corrupção, celebraram acordos com promotores públicos e/ou renunciaram a seus cargos ou foram destituídos deles. O resultado em potencial da Lava Jato, bem como de outras investigações relacionadas à corrupção, ainda é incerto, mas essas investigações já tiveram um impacto adverso na imagem e na reputação das empresas envolvidas, bem como na percepção geral do mercado sobre a economia, ambiente político e mercado de capitais brasileiro. Não temos controle sobre e não podemos prever se tais investigações e alegações levarão a mais instabilidade política e econômica ou se novas alegações contra representantes do governo surgirão no futuro.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Em 12 de maio de 2016, o Senado votou pela abertura do processo de impeachment contra a então Presidente Dilma Rousseff, cuja decisão final foi proferida, em 31 de agosto de 2016, determinando a destituição da Sra. Dilma Rousseff do cargo de Presidente da República Federativa do Brasil por infringir leis orçamentárias. A Presidente Dilma Rousseff foi substituída pelo vice-presidente Michel Temer, cujo exercício do cargo presidencial duraria pelo restante do período do mandato até 31 de dezembro de 2018. Em junho de 2017, o Tribunal Superior Eleitoral brasileiro cancelou a aliança eleitoral formada por Dilma Rousseff e Michel Temer, acusando-os de violar as leis de financiamento de campanha nas eleições de 2014. Apesar disso, o Sr. Temer continua sendo objeto de investigações pela Polícia Federal do Brasil e pela Promotoria Pública Federal relacionadas a denúncias de corrupção. Não podemos prever como as investigações e processos em curso nos afetarão ou o preço de nossas ações preferenciais, inclusive na forma de ADRs.

Em outubro de 2018, Jair Bolsonaro foi eleito o presidente do Brasil, iniciando o seu mandato em 01 de janeiro de 2019. Embora Sr. Bolsonaro tenha prometido em sua campanha implementar reformas econômicas, nós não podemos prever quais políticas o novo Presidente poderá adotar ou alterar durante o seu mandato ou, o efeito que quaisquer destas políticas teriam em nossos negócios e na economia brasileira. Além disso, a incerteza sobre se o governo brasileiro atuante, sob a nova administração, implementará mudanças na política ou regulamentação no futuro pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para aumentar a volatilidade dos títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras.

Além disso, as manifestações políticas no Brasil nos últimos anos afetaram o desenvolvimento da economia brasileira e as percepções dos investidores sobre o Brasil. Por exemplo, protestos em ruas, que começaram no meio de 2013 e continuaram até 2016, demonstraram a insatisfação do público com o agravamento da condição econômica brasileira (incluindo o aumento da inflação e os preços dos combustíveis, bem como o aumento do desemprego), a percepção de corrupção generalizada, bem como o racionamento de água e após uma diminuição dos níveis de precipitação e reservatórios de água em todo o Brasil no início de 2016.

Quaisquer dos fatores acima podem gerar maior incerteza política, o que pode ter um efeito adverso substancial na economia brasileira e, consequentemente, em nós e no preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

A instabilidade da taxa de câmbio pode ter efeitos adversos na economia brasileira, em nós e no preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

A moeda brasileira é historicamente volátil e desvalorizou frequentemente ao longo das últimas três décadas. Durante este período, o governo brasileiro implementou vários planos econômicos e adotou várias políticas de taxa de câmbio, incluindo desvalorizações repentinas, minidesvalorizações periódicas (durante a qual a frequência de ajustes variou de diariamente para mensalmente), controles de câmbio, mercados de taxas de câmbio duplos e um sistema de taxa de câmbio flutuante. Embora a desvalorização do real no longo prazo seja geralmente relacionada à taxa de inflação no Brasil, a desvalorização do real em menores períodos de tempo resultou em alterações significativas na taxa de câmbio em relação ao real, ao dólar norte-americano e a outras moedas. Na comparação entre 30 de dezembro de 2017 e 30 de dezembro de 2017, o real apresentou uma desvalorização de 1,80%. A taxa de câmbio real/dólar norte-americano reportada pelo Banco Central era de R$3,3080 por dólar norte-americano em 30 de dezembro de 2017 e R$3,8748 por dólar norte-americano em 30 de dezembro de 2018, o que reflete uma desvalorização de 17,13% do real frente ao dólar norte-americano. Não existe garantia de que o real não depreciará contra o dólar norte-americano ou outras moedas no futuro.

Uma desvalorização do real em relação ao dólar americano poderia criar pressões inflacionárias no Brasil e fazer com que o governo brasileiro, entre outras medidas, aumentasse as taxas de juros. Qualquer depreciação do real pode geralmente restringir o acesso aos mercados de capitais internacionais. Também reduziria o valor em dólares dos nossos resultados. Políticas macroeconômicas restritivas poderiam reduzir a estabilidade da economia brasileira e afetar adversamente nossos resultados operacionais e nossa rentabilidade. Além disso, reações domésticas e internacionais às políticas econômicas restritivas poderiam ter um impacto negativo na economia brasileira. Estas políticas e quaisquer dessas reações podem nos afetar negativamente ao restringir o acesso a mercados financeiros estrangeiros e solicitar mais uma intervenção do governo. Uma desvalorização do real em relação ao dólar americano também pode, como no contexto da atual desaceleração econômica, diminuir os gastos do consumidor, aumentar as pressões deflacionárias e reduzir o crescimento econômico.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Por outro lado, uma valorização do real em relação ao dólar norte-americano e outras moedas estrangeiras pode deteriorar a conversão cambial nas contas correntes brasileiras. Nós e alguns dos nossos fornecedores compramos bens e serviços de outros países, e assim as alterações no valor do dólar americano comparados com outras moedas podem afetar os custos de bens e serviços das nossas aquisições. Dependendo das circunstâncias, quer a desvalorização ou valorização do real em relação ao dólar americano e outras moedas estrangeiras poderia restringir o crescimento da economia brasileira, bem como nossos negócios, resultados operacionais e rentabilidade.

Grande parte de nossas receitas são denominadas em reais, e uma parte significativa de nossas despesas operacionais, como combustível, determinados contratos de arrendamento operacional de aeronave, determinados contratos de manutenção de horas de voo e seguro de aeronave são denominados em ou atrelados a moeda estrangeira. Além disso, nós temos e podemos incorrer em valores substanciais de arrendamento operacional ou obrigações financeiras denominadas em dólares norte-americanos, custos com combustível atrelados ao dólar norte-americano e dívidas denominadas em dólar norte-americano no futuro ou exposições semelhantes a outras moedas estrangeiras. Em 31 de dezembro de 2016, 2017 e 2018, 53,4%, 52,7% e 55,3% de nossos custos dos serviços prestados, despesas comercias e administrativas, respectivamente, eram denominados em ou atreladas à moeda estrangeira.

Nós não estamos completamente assegurados contra as flutuações do real. Em vista do acima exposto, não temos garantia de que seremos capazes de nos proteger dos efeitos das flutuações do real. A desvalorização do real pode criar pressões de inflação no Brasil e causar aumentos nas taxas de juros, o que poderia afetar negativamente o crescimento da economia brasileira como um todo, nos prejudicar, reduzir o acesso aos mercados financeiros e intervenção governamental imediata, incluindo políticas governamentais de recessão. A desvalorização do real também pode, no contexto da atual economia global, gerar uma diminuição no gasto do consumidor e reduzir o crescimento da economia como um todo.

Qualquer desvalorização do real frente ao dólar norte-americano pode ter um efeito adverso em nós, incluindo por meio de uma diminuição nas nossas margens de lucro ou perdas operacionais causadas por aumentos nos custos denominados em dólares norte-americanos (incluindo custos de combustível), aumentos nas despesas com juros ou perdas cambiais e dívida denominada em moeda estrangeira.

A inflação e determinadas medidas praticadas pelo governo brasileiro para desacelerar a inflação historicamente afetaram a economia brasileira e o mercado de capitais brasileiro de forma adversa, e os altos níveis de inflação no futuro nos afetariam adversamente e também afetariam os preços de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

No passado, o Brasil enfrentou taxas extremamente altas de inflação. A inflação e algumas das medidas praticadas pelo governo brasileiro como uma tentativa de desacelerar a inflação tiverem efeitos negativos significativos na economia brasileira de modo geral. A inflação, as políticas adotadas para desacelerar as pressões de inflação e as incertezas a respeito de possível intervenção governamental futura contribuíram para a incerteza econômica e aumentaram a volatilidade no mercado de capitais brasileiro.

De acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou IPCA, as taxas de inflação no Brasil eram de 3,8%, 2,9% e 6,3% para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente. O Brasil pode enfrentar altos níveis de inflação no futuro, e pressões de inflação podem levar a uma intervenção governamental na economia e a uma introdução de políticas que podem nos afetar adversamente e afetar o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs. No passado, as intervenções governamentais brasileiras incluíam a manutenção de uma política monetária restritiva, com altas taxas de juros, que restringiu a disponibilidade de crédito e reduziu o crescimento da economia, o que causou volatilidade nas taxas de juros. Por exemplo, a taxa de juros oficial do Brasil oscilou de 10,0% no começo de 2014 para 14,25% em 2016, seguido por uma série de reduções em 2017 e 2018, o que reduziu a taxa SELIC para 6,50% em 31 de dezembro de 2018., conforme estabelecido pelo Comitê de Política Monetária do Banco Central do Brasil – COPOM. Por outro lado, políticas mais flexíveis do Governo Federal e do Banco Central e reduções das taxas de juros causaram e poderão continuar a causar aumentos na inflação e, consequentemente, crescimento de volatilidade e necessidade de aumentos repentinos e significativos das taxas de juros, o que poderá nos afetar negativamente e aumentar nossa dívida.

Caso o Brasil enfrente alta inflação no futuro, nós podemos não ser capazes de ajustar os preços que cobramos de nossos passageiros para compensar os impactos potenciais da inflação em nossas despesas, incluindo salários. Isso geraria uma diminuição na receita líquida, o que nos afetaria adversamente. Pressões de inflação também podem afetar adversamente nossa capacidade de acessar mercados financeiros estrangeiros, o que nos afetaria adversamente.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Os desenvolvimentos e percepções de riscos em outros países, incluindo outros mercados emergentes, nos Estados Unidos e na Europa, poderão afetar adversamente a economia brasileira e o preço dos valores mobiliários brasileiros, incluindo o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

O mercado de valores mobiliários emitidos por sociedades brasileiras é influenciado pelas condições econômicas e de mercado no Brasil e, em diferentes graus, pelas condições de mercado em outros países da América Latina e mercados emergentes, assim como nos Estados Unidos, na Europa e em outros países. Na medida em que as condições de mercados globais ou da economia deteriorarem, os negócios das sociedades brasileiras podem ser adversamente afetados. A fraqueza na economia global foi marcada por, entre outros fatores adversos, níveis mais baixos de consumo e confiança corporativa, diminuição de investimento e de gastos pelos consumidores, aumento do desemprego, diminuição da receita e de valores de ativos em muitas áreas, redução da taxa de crescimento da China, volatilidade da moeda e disponibilidade de crédito e acesso ao capital limitados. Os desenvolvimentos ou as condições econômicas em outros países de mercado emergente afetaram significativamente em determinados momentos a disponibilidade de crédito para sociedades brasileiras e resultaram em retiradas de fundos consideráveis do Brasil, diminuindo, assim, o valor de investimentos estrangeiros no Brasil.

A crise e a instabilidade política em outros países de mercado emergente, nos Estados Unidos, na Europa ou em outros países poderia diminuir a demanda dos investidores por valores mobiliários brasileiros, tais como nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs. Em junho de 2016, o Reino Unido realizou um referendo, no qual a maioria optou por sair da União Europeia. Nós não temos controle sobre e não podemos prever os efeitos da saída do Reino Unido da União Europeia, nem sobre se quaisquer outros Estados-Membro decidirão ou não por sair da União Europeia no futuro. Em 20 de janeiro de 2017, Donald Trump tornou-se o Presidente dos Estados Unidos. Nós não temos nenhum controle sobre e não podemos prever o efeito da administração ou das políticas de Donald Trump. Isso, assim como outras crises e formas de instabilidade política, pode nos afetar adversamente e o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

Qualquer outro rebaixamento da classificação de crédito do Brasil pode afetar adversamente o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

Nós podemos ser adversamente afetados pelas percepções dos investidores quanto aos riscos relacionados à classificação de crédito da dívida soberana do Brasil. As agências de classificação regularmente avaliam o Brasil e suas classificações soberanas, que estão baseadas em diversos fatores, incluindo as tendências da macroeconomia, as condições fiscais e orçamentárias, as métricas do endividamento e a perspectiva de mudanças em quaisquer desses fatores.

O Brasil perdeu seu grau de investimento na classificação de crédito da dívida soberana de acordo com as três principais agências de classificação de crédito dos Estados Unidos, a Standard & Poor's, a Moody's e a Fitch. A Standard & Poor's rebaixou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil de BBB-minus para BB-plus em setembro de 2015 e, subsequentemente, rebaixou para BB em fevereiro de 2016 e manteve sua perspectiva negativa na classificação, citando as dificuldades fiscais e recessão econômica do Brasil como sinais de piora da situação do crédito. Em dezembro de 2015, a Moody's realizou a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil como Baa3 e, na revisão, rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil em fevereiro de 2016 para Ba2 com uma perspectiva negativa, citando a possibilidade de maior deterioração dos números da dívida brasileira e uma recessão e situação política desafiadora. A Fitch rebaixou a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-plus com uma perspectiva negativa em dezembro de 2015, citando o déficit orçamentário que aumenta rapidamente no país e a recessão pior do que a esperada, e rebaixou novamente a classificação de crédito da dívida soberana do Brasil em maio de 2016 para BB com uma perspectiva negativa. Em 11 de janeiro de 2018, a Standard & Poor's rebaixou o rating de crédito soberano do Brasil devido a preocupações com um grande déficit, a reforma previdenciária paralisada e as eleições presidenciais. Em 23 de fevereiro de 2018, a Fitch rebaixou ainda mais a classificação de crédito soberano do Brasil para BB-menos, com perspectiva estável. Em 9 de abril de 2018, a Moody's reafirmou o rating Ba2, mas elevou a perspectiva de negativa para estável, alegando que o vencedor das eleições presidenciais de outubro de 2018 aprovará reformas fiscais.

A classificação de crédito soberano do Brasil está atualmente abaixo do grau de investimento, de acordo com a opinião das três principais agências de classificação de crédito. Consequentemente, os preços dos valores mobiliários emitidos por sociedades brasileiras foram negativamente afetados. O prolongamento ou piora da atual recessão brasileira e a continuação da incerteza política, entre outros fatores, podem gerar outros rebaixamentos nas classificações de crédito. Qualquer outro rebaixamento nas classificações de crédito soberano do Brasil poderia aumentar a percepção de risco dos investidores e, como resultado, afetar adversamente o preço de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

Alterações nas taxas de juros podem ter efeitos adversos para nós.

Estamos expostos ao risco de alterações nas taxas de juros, principalmente a Taxa de Depósito Interbancário, ou a Taxa CDI, e a respeito de arrendamentos operacionais e financeiros, além de aeronaves com a dívida financiada, denominados em dólares norte-americanos, a Taxa de Oferta Interbancária de Londres, ou LIBOR.

Se a Taxa CDI ou a LIBOR aumentarem, nossas amortizações dos empréstimos, arrendamentos operacionais e financeiros também aumentariam, e nós podemos não ser capazes de ajustar nossas tarifas para compensar este aumento. Por exemplo, nossas amortizações nos termos de diversos arrendamentos operacionais e financeiros e aeronave com dívida financiada estão atreladas à LIBOR. O saldo dos nossos empréstimos e financiamentos devido de acordo com nossos contratos de arrendamento financeiro de aeronaves com dívida financiada atrelados à LIBOR totalizaram R$1.769,5 milhões em 31 de dezembro de 2016, R$1.232,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 e R$1.049,9 milhões em 31 de dezembro de 2018.

Aumentos significativos no consumo, inflação ou outras pressões macroeconômicas podem gerar um aumento nessas taxas. Alterações na Taxa CDI ou na LIBOR podem ter um efeito adverso sobre nós. Um aumento de 50 pontos (0,50%) na Taxa CDI representaria despesas adicionais com juros de R$13,0 milhões ao ano. Já um aumento de mesma magnitude (50 pontos) na LIBOR aumentaria nossas despesas com juros em R$4,6 milhões.

Além disso, várias taxas de juros e outros índices que são considerados “benchmarks” (incluindo LIBOR e Euro Interbank Offered Rate, ou EURIBOR) são objeto de recentes orientações normativas nacionais e internacionais e outras propostas de reforma. Algumas destas reformas já são eficazes, enquanto outras ainda serão implementadas, incluindo a maioria das previsões do Regulamento de Referência da UE (Regulamento (UE) 2016/1011) ou o Regulamento Benchmarks (*Benchmarks Regulations*).

Em particular, em 2017, o Chefe do Executivo da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido, ou FCA, anunciou que a FCA não irá mais persuadir ou obrigar os bancos a apresentar taxas para o cálculo da LIBOR após 2021. Este anúncio indica que a continuidade da LIBOR na base atual não pode e não será garantida após 2021, e parece provável que a LIBOR será descontinuada ou modificada até 2021. Esta e outras reformas podem fazer com que os benchmarks desempenhem de forma diferente do passado, ou para desaparecer totalmente, ou ter outras consequências, que não podem ser totalmente antecipadas, que introduzem uma série de riscos para nós, incluindo riscos jurídicos decorrentes de possíveis mudanças exigidas na documentação de transações novas e existentes, riscos financeiros decorrentes de quaisquer alterações na avaliação de instrumentos financeiros conexos com a taxa referencial, riscos de preços decorrentes de como nas mudanças nos índices de referência poderiam impactar nos mecanismos de preços em alguns instrumentos, riscos operacionais decorrentes da potencial necessidade de adaptar sistemas de tecnologia da informação, infraestrutura de relatórios comerciais e processos operacionais, e conduzir riscos decorrentes do impacto potencial de comunicação com contrapartes e envolvimento durante o período de transição. Os marcos de referência de substituição, o calendário e os mecanismos de implementação ainda não foram confirmados pelos bancos centrais. Consequentemente, não é atualmente possível determinar se, ou em que medida, tais alterações nos afetam. No entanto, a implementação de taxas de referência alternativas pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, resultados operacionais, condição financeira e perspectivas.

Deficiências na infraestrutura brasileira, particularmente em aeroportos e portos, podem ter efeitos adversos para nós.

Oferecemos produtos e serviços que dependem do desempenho e confiabilidade da infraestrutura no Brasil e no exterior. Historicamente, investimentos públicos na construção e no desenvolvimento de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias foram relativamente baixos, o que afetou a demanda por turismo interno e também poderia afetar nossa capacidade de conduzir nossas operações ou limitar nossos planos de expansão, bem como causar atrasos e aumento dos custos de operação. Por exemplo, em 2007, o Brasil passou por uma relevante crise em seus sistemas de controle de tráfego aéreo, o que impactou negativamente as viagens aéreas e a indústria do turismo como um todo. Investimentos públicos e/ou privados insuficientes na expansão da infraestrutura brasileira, particularmente nos aeroportos, portos e outros meios de transporte, poderiam gerar uma queda maior do que o esperado nos lucros e nas taxas de crescimento, o que pode afetar negativamente a nós e às projeções de crescimento. Em especial, a falta ou a insuficiência de investimentos na manutenção do nosso principal hub no aeroporto de Viracopos pode impactar na atividade e operação do aeroporto em geral, e, em consequência, nos afetar negativamente. Por exemplo, a Aeroportos Brasil, que detém uma concessão para operar no aeroporto de Viracopos da ANAC, não cumpriu com as suas obrigações contratuais com relação à construção de um novo terminal e anunciou sua intenção de devolver a concessão para a ANAC.

4.2 - Descrição Dos Principais Riscos de Mercado

O governo brasileiro pode impor controles cambiais e restrições significantes quanto a remessas de reais para o exterior, o que afetaria de forma adversa a capacidade de investidores de converter e remeter dividendos ou outras distribuições ou os proventos da venda de nossas ações preferenciais, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições a investidores não brasileiros e reduziria o preço de mercado de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs, e nossa capacidade de cumprir com as obrigações de pagamento em moeda estrangeira.

Em caso de sérios desequilíbrios, o governo brasileiro pode restringir a remessa de proventos de investimentos no Brasil para o exterior e a conversão do real em moedas estrangeiras. A última imposição do governo brasileiro com relação a essas restrições de remessa ocorreu por um curto período de tempo em 1989 e início de 1990. Não podemos garantir que o governo brasileiro não praticará medidas semelhantes no futuro. O retorno de quaisquer referidas restrições dificultaria ou impediria a conversão de dividendos ou outras distribuições ou os proventos de qualquer venda de nossas ações preferenciais em dólares norte-americanos e a remessa de dólares norte-americanos para o exterior, nossa capacidade de fazer pagamentos de dividendos ou outras distribuições para investidores não brasileiros, e nossa capacidade de cumprir com as obrigações de pagamento em moeda estrangeira. A imposição de quaisquer referidas restrições teria um efeito adverso substancial sobre o preço de mercado de nossas ações preferenciais, incluindo na forma de ADSs, e na nossa capacidade de acessar mercados de capitais estrangeiros.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Somos parte em diversos processos administrativos e judiciais no desenvolvimento normal de nossas atividades. Tais processos dizem respeito principalmente a demandas de natureza cível, tributária e trabalhista. Nossas provisões são registradas conforme os regramentos contábeis, sendo constituídas provisões para processos avaliados por seus consultores jurídicos como processo com chance de perda provável.

O critério de relevância adotado para o detalhamento individualizado de processos judiciais e administrativos neste Formulário de Referência foi a existência: (i) de processos judiciais e/ou administrativos com valor envolvido superior a R$5.000.000,00; (ii) processos judiciais e/ou administrativos que têm potencial de atingir ou superar, no curto prazo, o valor de R$5.000.000,00 em discussão, em virtude de qualquer atualização; (iii) de processos judiciais e/ou administrativos que, mesmo sem valor de causa, poderiam causar impacto patrimonial negativo relevante para a Companhia; e/ou (iv) processos que, independentemente do impacto financeiro, possam vir a impactar adversamente a nossa imagem, nossas estratégias ou de maneira relevante, as nossas atividades.

(i) Contingências Trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia configurava-se como parte em 2.898 Reclamações Trabalhistas, as quais totalizavam o valor total da causa de, aproximadamente, R$325,3 milhões.

De acordo com a análise de nossos advogados internos, (i) 1.932 destas ações foram classificadas com prognóstico de perda remota, com valor total da causa de, aproximadamente, R$134,2 milhões; (ii) 410 ações foram classificadas com prognóstico de perda possível, com valor total da causa de, aproximadamente, R$135,3 milhões; e (iii) 556 ações foram classificadas com prognóstico de perda provável, com valor total da causa de, aproximadamente, R$55,8 milhões, e com valor provisionado de R$34,1 milhões.

Destacamos os seguintes processos relevantes em razão do objeto/valores envolvidos:

	PROCESSO Nº. 0011273-60.2015.5.03.0092
Juízo	01ª Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/ MG - Justiça do Trabalho da 03ª Região-MG
Instância	1ª
Data de instauração	03/07/2015
Partes no processo	SAM (Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Pagamento do adicional de periculosidade para Blue Caps – Valor da Causa: R$261.360,00.
Principais fatos	Sentença publicada condenando ao pagamento de adicional de periculosidade aos tripulantes Blue Caps. Apresentamos Recurso Ordinário que está aguardando julgamento.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento do adicional de periculosidade para Blue Caps. Impacto financeiro – 30% sobre o salário base e reflexos – pagamento retroativo de 5 anos. Valor provisão: R$650.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0011274-45.2015.5.03.0092
Juízo	01ª Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/ MG - Justiça do Trabalho da 03ª Região-MG
Instância	1ª
Data de instauração	03/07/2015
Partes no processo	SAM (Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Pagamento do adicional de periculosidade para agentes de aeroporto. Valor da Causa: 261.260,00 – não há valor provisionado, pois a chance de perda é remota. Há matéria para defesa da tese de que não é devido o referido adicional para os agentes de aeroporto em virtude do local de prestação de serviços.
Principais fatos	Sentença publicada condenando ao pagamento de adicional de periculosidade aos tripulantes exercentes do cargo de agente de aeroporto. Apresentamos Recurso Ordinário que foi julgado e reformou a sentença revertendo-a para improcedente. O Sindicato apresentou recurso de revista, o qual está pendente de julgamento.
Chance de perda	Remota
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento do adicional de periculosidade para agentes de aeroporto. Impacto financeiro – 30% sobre o salário base e reflexos – pagamento retroativo de 5 anos.

	PROCESSO Nº. 0011352-09.2015.5.03.0005
Juízo	05ª Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/ MG - Justiça do Trabalho da 03ª Região-MG
Instância	1ª
Data de instauração	27/11/2015
Partes no processo	SAM (Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Pagamento do adicional de periculosidade para mecânicos de manutenção do hangar. Valor da causa: R$32.000,00 – não há valor provisionado, pois a chance de perda é remota.
Principais fatos	Perícia técnica entendeu pela periculosidade. Sentença condenou apenas ao pagamento de periculosidade para os pintores de aeronave. Apresentamos Recurso Ordinário que foi julgado e reverteu a sentença para improcedência total. O Sindicato apresentou recurso, o qual está pedente de julgamento.
Chance de perda	Remota
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento do adicional de periculosidade para mecânicos de manutenção do hangar. Impacto financeiro – 30% sobre o salário base e reflexos – pagamento retroativo de 5 anos.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº 0000204-96.2017.5.10.0017 (AÇÃO CIVIL PÚBLICA)
Juízo	17ª Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/ MG - Justiça do Trabalho da 10ª Região-MG
Instância	1ª
Data de instauração	22/02/2017
Partes no processo	Ministério Público do Trabalho, 10ª Região (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) contra a AZUL, requerendo, em síntese, que a Companhia: (a) seja proibida de exigir mais de duas horas extras por dia de trabalho; (b) conceda intervalo de 11 horas entre dois expedientes de trabalho; (c) conceda um descanso semanal remunerado de 24 horas; (d) conceda folgas aos domingos uma vez a cada três semanas para os homens e uma vez a cada 15 dias para as mulheres; (e) conceda intervalo de 15 minutas para as mulheres, antes de elas iniciarem uma sobrejornada além da contratual (horas extras); (f) conceda intervalo para refeição e descanso; e (g) registre os horários de entrada, saída e intervalos. O MPT requer que as obrigações acima sejam impostas sob pena de multa de R$5.000,00 por irregularidade (ainda que mais de uma irregularidade seja verificada em relação a uma mesma pessoa). O MPT requer, ainda, que tais obrigações sejam deferidas em caráter liminar, para que as obrigações sejam impostas antes de uma decisão definitiva no processo, bem como que seja a empresa condenada a efetuar pagamento a título de indenização por danos morais coletivos, que, segundo noticiado na imprensa, atingiria o valor de R$65,8 milhões.
Principais fatos	A liminar requerida pelo MPT não foi concedida, ação encontra-se suspensa e a Companhia está em processo de negociação com o Ministério Público do Trabalho para firmar um Termo de Ajuste de Conduta (“TAC”). A Companhia classifica a probabilidade de perda como possível e espera que o desembolso relacionado à ação seja significativamente inferior ao valor reivindicado. Estamos em tratativa com os Sindicatos representativos e MPT para possível acordo.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Uma decisão desfavorável pode restringir a possibilidade de a Companhia estender a jornada de trabalho ou o número de horas extras trabalhadas pelos seus colaboradores para atender demandas dos seus negócios, bem como, em caso de deferimento dos demais pedidos e da própria indenização por danos morais coletivos e/ou aplicações de multas por descumprimento, há possibilidade de pagamento de quantia considerável pela Companhia para a quitação integral do processo.

(ii) <u>Contingências Tributárias</u>

Em 31 de dezembro de 2018, figurávamos como parte em 47 processos judiciais de natureza tributária que objetivam que seja determinado o prosseguimento do desembaraço aduaneiro das aeronaves independente do pagamento do adicional de 1% da COFINS na importação de aeronaves, simuladores de voos, partes e peças, os quais totalizavam o valor aproximado de R$18,8milhões. Deste valor contingente, conforme avaliado por nossos advogados internos e externos, temos chances de perda possível, motivo pelo qual não efetuamos uma provisão contábil.

Em 31 de dezembro de 2018, figurávamos como parte em um total de 139 processos judiciais e administrativos de natureza tributária, os quais totalizavam o valor total aproximado de R$187 milhões.

De acordo com a análise de nossos advogados internos, (i) 14 destas ações foram classificadas com prognóstico de perda remota, com valor total da causa de, aproximadamente, R$60,3 milhões; (ii) 124 ações foram classificadas com prognóstico de perda possível, com valor total da causa de, aproximadamente, R$125,7 milhões; (iii) 1 ação foi classificada com prognóstico de perda provável, com valor provisionado de R$1,9 milhão. Em relação aos processos relativos à cobrança do 1% da COFINS, vide item 4.6 deste Formulário de Referência.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

Ainda quanto a outras demandas tributárias, destacamos os seguintes processos:

	PROCESSO Nº. 0001659-23.2012.4.03.6105
Juízo	2ª Vara Cível de Campinas
Instância	1ª Instância
Data de instauração	14 de fevereiro de 2012
Partes no processo	Parte Ativa Principal: Trip Linhas Aéreas S.A. Parte Passiva Principal: Delegado da Receita Federal do Brasil de Campinas-SP Parte Passiva Principal: União Federal
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$4.525.208,80
Principais fatos	Mandado de Segurança impetrado para fins de reconhecer o direito ao creditamento de PIS e COFINS sobre despesas incorridas com as administradoras de cartões de crédito e débito (no caso das receitas sujeitas ao regime não- cumulativo) exclusão de referidas despesas da base de cálculo das contribuições no caso das receitas sujeitas ao regime cumulativo.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Nenhum, pois somente haverá o creditamento do PIS e COFINS após o trânsito em julgado da ação.

	PROCESSO Nº. 10611.720384/2017-01
Juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil RFB
Instância	1ª Instância
Data de instauração	04/04/2017
Partes no processo	AUTOR: Secretaria da Receita Federal do Brasil RÉU: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$10.191.126,47
Principais fatos	Trata-se de auto de infração que objetiva prevenir a decadência do adicional de 1% da COFINS-Importação na importação de Aeronave objeto das DIs nº 1512195814, 1512347673, 1512797997, 1512938094, 1513105371, 1513572220, 1519791340, 1519792850 e 1522163354.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Trata-se de autuação com o objetivo de prevenir a decadência dos valores do adicional de 1% da COFINS-Importação que deixaram de ser recolhidos na importação de aeronaves e motores de aeronaves, em razão da existência de liminar favorável a nós. Assim, esses valores correspondem aos valores dos Mandados de Segurança que discutem a incidência adicional nas importações das DIs objeto da autuação. Em caso de perda do processo, o impacto é financeiro, resultando na exigência do pagamento do valor da causa.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

PROCESSO Nº. 10611.720392/2017-49

Juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil RFB
Instância	1ª Instância
Data de instauração	07/04/2017
Partes no processo	AUTOR: Secretaria da Receita Federal do Brasil RÉU: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 5.557.343,34
Principais fatos	Trata-se de auto de infração que exige a cobrança do adicional do 1% da COFINS-Importação na importação de 7 Aeronaves, objeto das DI no 120660569-5, 112250413-8, 120373444-3, 120099854-7, 112055243-7, 100080031-0 e 100080037-9.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Trata-se de autuação com o objetivo de prevenir a decadência dos valores do adicional de 1% da COFINS-Importação que deixaram de ser recolhidos na importação de aeronaves e motores de aeronaves, em razão da existência de liminar favorável a nós. Assim, esses valores correspondem aos valores dos Mandados de Segurança que discutem a incidência adicional nas importações das DIs objeto da autuação. Em caso de perda do processo, o impacto é financeiro, resultando na exigência do pagamento do valor da causa.

PROCESSO Nº. 10611.720358/2017-74

Juízo	Secretaria da Receita Federal do Brasil RFB
Instância	1ª Instância
Data de instauração	28/03/2017
Partes no processo	AUTOR: Secretaria da Receita Federal do Brasil RÉU: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	R$ 23.723.675,36
Principais fatos	Trata-se de auto de infração que objetiva prevenir a decadência da cobrança do adicional de 1% da COFINS-Importação da aeronave e do motor para aeronaves objeto das DI's nº 1421073503, 1421597979, 1422666869, 1422878610, 1423536071, 1423796561, 1423808373, 1424405680, 1502328951, 1424448478, 1503883720, 1505064980, 1505451924, 1507247496, 1509005040, 1510704215, 1513203110, 1513205210, 1515772049, 1516904160, 1519791072, 1520773430, 1521037592, 1522153430, 1616552567, 16180622303, 1618271077
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	Trata-se de autuação com o objetivo de prevenir a decadência dos valores do adicional de 1% da COFINS-Importação que deixaram de ser recolhidos na importação de aeronaves e motores de aeronaves, em razão da existência de liminar favorável a nós. Assim, esses valores correspondem aos valores dos Mandados de Segurança que discutem a incidência adicional nas importações das DIs objeto da autuação. Em caso de perda do processo, o impacto é financeiro, resultando na exigência do pagamento do valor da causa.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

(iii) Contingências Cíveis

Em 31 de dezembro de 2018, nós e nossas controladas figurávamos como parte em 9.717 reclamações de natureza cível e administrativa, classificadas como "ativas" (esse número não considera ações nas quais tenham sido celebrados acordos e/ou que estejam em fase de encerramento), as quais totalizavam o valor original total de causa/multa de R$322,5 milhões e o valor da provisão contábil de R$45,0 milhões, dos quais:

(a) 9.208 são referentes a processos na Justiça Estadual ou Federal Cível/Juizado Especial Cível, os quais totalizam o valor original de R$299,5 milhões. Deste valor, conforme avaliado por nossos advogados internos, temos, (i) duas destas ações classificadas com prognóstico de perda remota, com valor original total da causa de R$10,7 milhões; (ii) 6.792 ações classificadas com prognóstico de perda possível, com valor original total da causa de R$172 milhões; e (iii) 2.413 ações classificadas com prognóstico de perda provável, com valor original total de causa de R$ 114 milhões e provisão de R$17,4 milhões; e (iv) uma ação de natureza cível do Banco Santos S.A. que totaliza o valor original de causa de R$1,6 milhão, para o qual efetuamos provisão contábil de R$18,1 milhões.

(b) 379 são referentes a procedimentos administrativos perante órgãos reguladores do setor, para os quais efetuamos provisão contábil de R$6,8 milhões; e

(c) 130 são referentes a procedimentos administrativos perante órgãos de defesa do consumidor, para os quais efetuamos provisão contábil de R$2,7 milhões.

Ressaltamos que possuímos uma política de contingências com critérios fixos e pré-estabelecidos para provisionamento em relação a processos em trâmite perante os Juizados Especiais Cíveis e, em relação a processos perante a Justiça Comum, a classificação dos valores envolvidos e provisionamento tem por base o valor atribuído à causa pelo autor, limitados a R$30 mil para danos materiais e R$5 mil para danos morais. Os valores poderão ser reajustados a qualquer momento, a critério do advogado interno, mas especialmente após sentença ou acórdão – conforme o valor determinado pelo Juízo. Nessas circunstâncias, a despeito da possibilidade de revisão posterior durante o curso dos processos mediante orientação de nossos advogados internos a classificação dos valores ou valores provisionados pode não corresponder ao efetivo valor da disputa.

Dentre as ações de natureza cível acima descritas, que representavam contingências relevantes para nós em 31 de dezembro de 2018, destacam-se em razão do valor envolvido ou objeto:

	PROCESSO Nº. 0001885-86.2016.4.01.3310
Juízo	Vara Única Eunápolis/BA
Instância	Vara Única
Data de instauração	09/09/2016
Partes no processo	Ministério Público Federal (autor); Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A e ANAC
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada em face da Azul Linhas Aéreas e ANAC que tem a finalidade de apurar a cobrança abusiva das passagens aéreas no trecho Porto Seguro – Salvador e vice-versa, após mudança de itinerário da GOL no ano de 2015, quando deixou de ofertar o voo direto naqueles trechos. Pleiteia o Ministério Público Federal a condenação da Ré Azul Linhas Aéreas (i) ao pagamento de indenização por "danos sociais e morais" coletivos, (ii) a garantir o ressarcimento dos danos aos consumidores que comprovarem ter adquirido passagens com valores excedentes ao normalmente praticado, bem como (iii) a condenação da ANAC ao pagamento de indenização pelos danos morais coletivos.
Principais fatos	Foi apresentada contestação pela Azul Linhas Aéreas alegando, em síntese, inépcia da inicial, uma vez que o Autor não especificou os danos aos consumidores, apenas fazendo alegações genéricas. Também alegamos questões de Liberdade tarifária e liberdade de voar. Em agosto de 2018 foi proferida sentença julgando improcentes os pedidos do Ministério Público, à qual foram opostos embargos de declaração. Da decisão de 06/02/2019, o Ministério Público interpôs recurso, que está pendente de julgamento
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0001631-34.2017.401.3907
Juízo	Vara Federal Única de Tucuruí/PA
Instância	1ª
Data de instauração	19/05/2017
Partes no processo	Ministério Público Federal e Estadual do Pará (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPF e MPE em face da União, ANAC, Municipalidade de Tucuruí, Azul Linhas Aéreas e da empresa Eletronorte, requerendo, em síntese, a antecipação dos efeitos da tutela para: (i) suspender o convênio que transferiu a administração do aeroporto municipal de Tucuruí da União à Prefeitura local; (ii) compelir a empresa Eletronorte para regularizar as instalações de infraestrutura do aeroporto; (iii) que seja realizada nova vistoria da ANAC, após a conclusão das obras; (iv) que a Azul Linhas Aéreas volte a operar na localidade com voos semanais.
Principais fatos	Em 26/06/2017 foi proferida decisão interlocutória deferindo parcialmente a tutela de urgência para determinar a suspensão do convênio celebrado entre a União e a municipalidade de Tucuruí; a realização das obras de infraestrutura no aeroporto pela Eletronorte e, o dever de colaboração da ANAC com todo o processo de regularização do aeroporto. A tutela foi indeferida, por ora, com relação à Azul Linhas Aéreas. A companhia Eletronorte agravou da decisão e foi concedido, em sede de tutela de urgência recursal, efeito suspensivo ao recurso. Contestação apresentada e audiência de conciliação realizada, a qual restou infrutífera quanto ao pedido em face à Azul Linhas Aéreas de voltar a operar no aeroporto, ficando avençado pela Prefeitura local e a Eletronorte que, após regularizar as pendências relacionadas aos outros pedidos do Ministério Público, irão procurar a Azul Linhas Aéreas para prospectar o interesse desta de voltar a operar no aeroporto. Houve o julgamento antecipado da lide para declarar a ilegitimidade passiva da AZUL.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$30.000,00

	PROCESSO Nº. 0421934-19.2015.8.19.0001
Juízo	14ª Vara Cível da Comarca do Rio de Janeiro/RJ
Instância	1ª
Data de instauração	15/10/2015
Partes no processo	André Leite Assessoria & Consultoria Gemológica ME (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação ordinária visando a responsabilização civil da Azul Linhas Aéreas, na qualidade de incorporadora da Trip Linhas Aéreas S.A., pela perda de um contrato de prestação de serviços de análise *in loco* de gemas preciosas a ser prestado pela empresa Autora, vez que, em razão do cancelamento do voo da TRIP para a cidade de Alta Floresta/MT naquela data, não foi possível chegar à localidade para prestar o serviço e o tomador de serviços rescindiu unilateralmente o contrato cujo valor global era de US$ 860.000,00.
Principais fatos	A contestação da Azul Linhas Aéreas foi protocolizada em 18/07/2016. Em 16/11/2016, sobreveio sentença condenando a Azul Linhas Aéreas a indenizar a empresa Autora no valor total do contrato, acrescido de danos morais. A Azul Linhas Aéreas interpôs recurso de apelação em 09/08/2017. Em setembro de 2017 foi proferido acórdão que deu provimento ao Recurso de Apelação da Azul Linhas Aéreas para cassar a sentença e iniciar a fase probatória. A empresa autora interpôs recurso especial que teve seu trânsito inadmitido pelo TJRJ em 29/03/2019.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$100.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 4798-98.2013.4.01.4101
Juízo	2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Ji-Paraná/RO
Instância	2ª
Data de instauração	19/12/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo MPF em face da Azul Linhas Aéreas e da ANAC, requerendo, em síntese, a antecipação dos efeitos da tutela para que a companhia aérea seja obrigada a vender suas passagens aéreas, nos meses considerados como sendo de alta demanda (dentre eles, dezembro de 2013 e janeiro de 2014), pelo valor equivalente a no máximo 50% (cinquenta por cento) dos valores cobrados em fevereiro de 2014, nas rotas com saída ou destino a Ji-Paraná e Cacoal.
Principais fatos	Em 27/07/2014 foi proferida sentença julgando PROCEDENTE a ação, condenando a Azul Linhas Aéreas a cobrar nos meses de alta demanda, dentre eles dezembro e janeiro, o máximo de 50% do valor cobrado no mês de fevereiro subsequente, e a ressarcir todos aqueles consumidores que comprovarem que adquiriram passagens, no período de alta temporada, com valores excedentes ao limite imposto. Foi interposto recurso de apelação pela Azul Linhas Aéreas em 05/08/2014 requerendo: (i) a nulidade da sentença recorrida por ausência de fundamentação; (ii) a reforma da sentença a fim de que seja reconhecida a falta de interesse de agir do MPF, extinguindo-se a demanda sem julgamento de mérito, com fundamento no art. 276, VI do Código de Processo Civil; (iii) provimento integral do presente recurso, a fim de que a sentença recorrida seja reformada in totum, para que a ação seja julgada improcedente, nos termos do artigo 269, inciso I do Código de Processo Civil. Aguarda-se julgamento em 2ª instância.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$34.000,00.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 659.01.2011.007006-0 (0007006-41.2011.8.26.0659)
Juízo	1ª Vara Cível de Vinhedo/SP
Instância	1ª
Data de instauração	30/09/2011
Partes no processo	Silvania Lima de Souza (autor); Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outra
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Indenizatória, na qual sustentam as autoras que no dia 01/01/2010, o Sr. Gilson Sousa, então marido da primeira autora e pai da segunda autora trafegava com moto quando foi atingido pelo ônibus da Leads, transportando passageiros da Azul Linhas Aéreas. Alegam que a vítima proporcionava todo o sustento das Autoras com seu trabalho e, diante do exposto, pleiteiam a condenação das Rés de forma solidária ou subsidiária pelo evento supostamente danoso ao pagamento de indenização pelos danos materiais a título de lucros cessantes, no importe de R$503.677,46, ao pagamento de indenização a título de danos materiais pelo funeral da vítima, no valor de R$1.395,96; ao pagamento de indenização a título de danos morais no montante de R$545.000,00 sendo R$272.500,00 para cada autora.
Principais fatos	Em 11/10/2016 foi proferida sentença julgando PROCEDENTE EM PARTE o pedido na inicial, para: a) condenar os réus, solidariamente, ao pagamento de indenização dos danos morais sofridos pelas autoras no valor de R$120.000,00, que devem ser suportados solidariamente pelas corres, corrigido monetariamente pela Tabela Pratica do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e com incidência de juros de mora de 1% ao mês desde a citação a partir da publicação da sentença; b) condenar os réus, solidariamente, ao pagamento de indenização do dano material no valor de R$1.346,40 correspondente a despesa de funeral, corrigido monetariamente pela Tabela Pratica do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, a partir do ingresso da ação, e juros de mora de 1% ao mês desde do acidente; e c) condenar os réus, solidariamente, ao pagamento de indenização do danos materiais consistentes em pensão em favor das autoras. Fixada a pensão devida em 1,02 salário mínimo. O valor será devido, desde a data do acidente (01.01.2010) e até a data em que a vítima completaria 73 anos de idade ou em que as autoras beneficiarias vierem a falecer, o que ocorrer primeiro. A pensão será devida a cada 30 dias (a primeira terá vencimento em 01.02.2010 e assim por diante). A Azul interpôs recurso de apelação em 11/11/2016, o qual aguarda julgamento pelo TJSP.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$70.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 1007545-39.2016.8.26.0004
Juízo	03ª Vara Cível de São Paulo / SP
Instância	1ª
Data de instauração	21/09/2016
Partes no processo	Carol Santos Sousa, representada por sua genitora Jociene Correia Santos e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Indenizatória, na qual sustenta a autora que no dia 01/01/2010, o Sr. Gilson Sousa, então pai da autora, trafegava com moto quando foi atingido pelo ônibus da Leads, transportando passageiros da Azul Linhas Aéreas. Alegam que a vítima proporcionava todo o sustento da família, e, diante do exposto, pleiteia a condenação das Rés de forma solidária ou subsidiária pelo evento supostamente danoso (i) ao pagamento de indenização pelos danos materiais consistente em pensão mensal no importe de 2/3 de 1,350 salários mínimos, a contar da data do fato (01.01.2010) até a Autora completar 25 anos de idade (04.08.2016), bem como 13º salário anual, com fulcro na Súmula 207 do STF; (ii) obrigação das Rés em constituir capital que assegure o pagamento das pensões vincendas, a fim de que a Autora fique a salvo de eventual insolvência dos devedores; (iii) ao pagamento de indenização a título de danos morais no montante de R$440.000,00 (quatrocentos e quarenta mil reais), correspondente a 500 (quinhentos) salários mínimos; (iv) que sobre as verbas indenizatórias, incida juros de mora desde a data do fato (01.01.2010), por tratar-se de responsabilidade civil extracontratual aquiliana.
Principais fatos	Sentença parcialmente procedente proferida em abril de 2019, à qual apresentamos Embargos de Declaração.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$35.000,00

	PROCESSO Nº. 0151682-86.2006.8.260100
Juízo	13ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	1ª
Data de instauração	15/05/2006
Partes no processo	Massa Falida de BANCO SANTOS S/A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Execução da Cédula de Crédito Bancário no valor de R$1.000.000,00, acrescidos de juros e correção, cujo valor na data da distribuição era R$1.643.629,29
Principais fatos	Após apresentação de Recurso Especial pela TRIP, os autos retornaram à origem para execução do julgado. Assim, em 30/04/2013, o Banco Santos requereu a execução no importe de R$6.479.411,55. Nesse sentido, a TRIP interpôs Agravo de Instrumento em 05/06/2013, o qual foi negado provimento. Em 18/12/2013 foi protocolada impugnação à execução com pedido de efeito suspensivo, considerando o excesso da execução, tendo sido depositado em juízo o valor incontroverso. Negado pedido de efeito suspensivo, autos foram remetidos à Contadoria judicial em 24/06/2016. Houve levantamento do valor incontroverso pelo Banco Santos, em que pese o Agravo de Instrumento provido interposto pela TRIP. Permanece na expectativa da realização da perícia contábil. Azul concordou com honorário periciais e peticionou juntando guia de sua cota parte de honorários. Laudo pericial juntado aos autos. Azul apresentou impugnação.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$18.124.266,29

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

PROCESSO Nº. 0006670-75.2005.8.26.0100

Juízo	33ª Vara Cível do Fórum Central da Comarca de São Paulo/SP
Instância	2ª
Data de instauração	24/01/2005
Partes no processo	Massa Falida de BANCO SANTOS S/A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Empréstimo de R$1.000.000,00 tomado no Banco Santos, condicionado a efetuar contratação de empréstimo adicional de R$3.000.000,00
Principais fatos	Tutela antecipada concedida para suspender a exigibilidade do contrato de empréstimo integrante da Cédula de Crédito Bancário de R$3.000.000,00. Realizada audiência de instrução e julgamento, em 13 de dezembro de 2006. Em 20/06/2011: Publicação: Julgo a ação procedente para declarar a inexigibilidade do empréstimo objeto da cédula de crédito nº 14413-0. Em 07/03/2013: Negaram provimento aos recursos de apelação por votação unânime. Em 21/03/2016: Inadmitidos os Recursos Especiais de SANTOS CREDIT MASTER FUNDO DE INVESTIMENTO RENDA FIXA CRÉDITO PRIVADO, MASSA FALIDA DO BANCO SANTOS S/A e PROCID PARTICIPAÇÕES E NEGÓCIOS S/A (publicado em 06/05/2016). Aguardando julgamento, pelo STJ, dos Agravos em Recurso Especial apresentados pela Santos Credit Master e pela Massa Falida do Banco Santos. Em 26/04/2019, foi protocolado Recurso Especial pela Santos Credit Master.
Chance de perda	Remota
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$3.000.000,00

PROCESSO Nº. 0221577-28.2012.8.19.0001

Juízo	4ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro/RJ
Instância	2ª
Data de instauração	05/03/2013
Partes no processo	Comissão de Defesa do Consumidor da Assembleia Legislativa do Estado do Estado do Rio de Janeiro – CODECON (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. TRIP Linhas Aéreas S.A. Outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de ação civil coletiva na qual a Comissão de Defesa do Consumidor da ALERJ sustenta que diversas empresas aéreas estariam cometendo supostas violações à legislação civil e de consumo na cobrança de penalidades em decorrência de cancelamento, remarcação de passagens aéreas e não comparecimento (*no show*) para embarque.
Principais fatos	Em 01/05/2016 foi proferida sentença julgando PROCEDENTE EM PARTE o pedido na inicial, para determinar a incidência do artigo 740 do Código Civil e seus parágrafos aos contratos de transporte aéreo de passageiros, independentemente dos tipos de tarifas praticadas, determinando que as Rés deixem de aplicar as cláusulas abusivas que oneram o consumidor acima de 5%, sob pena de multa-diária de R$2.000,00 por cada infração, limitada ao dobro do preço pago pela passagem, no que concerne às taxas debatidas. A sentença determinou ainda que as Rés excluíssem de seus contratos de transporte e dos sítios eletrônicos qualquer menção à possibilidade de penalidade acima daquela fixada na sentença. Condenou as Rés ainda ao pagamento de danos materiais e morais causados aos consumidores individualmente, na forma simples, que será apurado na fase de liquidação de sentença. A AZUL recorreu da sentença e o Tribunal determinou a incompetência da Justiça Estadual para julgar a causa, remetendo o processo à esfera Federal.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$10.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 4798-98.2013.4.01.4101
Juízo	2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Ji-Paraná/RO
Instância	2ª
Data de instauração	19/12/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outros
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo MPF em face da AZUL e da ANAC, requerendo, em síntese, a antecipação dos efeitos da tutela para que a companhia aérea seja obrigada a vender suas passagens aéreas, nos meses considerados como sendo de alta demanda (dentre eles, dezembro de 2013 e janeiro de 2014), pelo valor equivalente a no máximo 50% (cinquenta por cento) dos valores cobrados em fevereiro de 2014, nas rotas com saída ou destino a Ji-Paraná e Cacoal.
Principais fatos	Em 27/07/2014 foi proferida sentença julgando PROCEDENTE a ação, condenando a AZUL a cobrar nos meses de alta demanda, dentre eles dezembro e janeiro, o máximo de 50% do valor cobrado no mês de fevereiro subsequente, e a ressarcir todos aqueles consumidores que comprovarem que adquiriram passagens, no período de alta temporada, com valores excedentes ao limite imposto.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$34.000,00

	PROCESSO Nº. 023.12.036784-2
Juízo	1ª Vara da Fazenda Pública de Florianópolis/SC
Instância	2ª
Data de instauração	26/07/2012
Partes no processo	Instituto Liberdade (autor); Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Civil Pública proposta pelo Instituto Liberdade, que tem por objeto pedido de cessação de qualquer cobrança, a maior, sobre os assentos situados nas saídas de emergência, assento conforto, denominado por nós como “Espaço Azul”, condenar as rés a indenizar a todos os consumidores que demonstrarem terem sofrido tratamento discriminatório em voos em que ocorreu venda de assentos situados nas saídas de emergência nos últimos três anos, bem como condenar as Rés em danos morais coletivos em valor a ser arbitrado pelo juízo.
Principais fatos	A contestação foi protocolizada em 09/01/2013, sendo que em 22/09/2015 a ação foi julgada improcedente. A Autora recorreu, a AZUL apresentou contrarrazões e aguarda julgamento no Tribunal.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	O valor de perda provisionado é de R$0,00 em que pese o valor atribuído a causa ser de R$10,0 milhões, tendo em vista que o pedido já foi julgado improcedente em 1ª instancia, havendo pequena chance de reversão em 2º instância.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0516348-96.2015.8.05.0001
Juízo	5ª Vara Dos Feitos de Relações de Consumo, Cíveis e Comerciais da Comarca de Salvador/BA
Instância	1ª
Data de instauração	29/04/2015
Partes no processo	Ministério Público do Estado da Bahia (autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia, que tem por objeto a discussão de supostas práticas abusivas operadas pela AZUL, previstas no Código de Defesa do Consumidor, a saber, (i) cobrança de multas e valores exorbitantes nas hipóteses de remarcação, cancelamento ou não comparecimento justificado pelos consumidores, (ii) falta de zelo quanto às bagagens dos passageiros e aos extravios indevidos e, por fim, (iii) a não disponibilização de um eficiente Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC) por telefone, razão pela qual pleiteia a restituição em dobro os valores que os consumidores tiveram que efetivar o pagamento em razão das multas arbitrárias impostas diante de requerimentos de remarcação ou de cancelamento de passagens aéreas ou ainda em caso de não comparecimento justificado do consumidor, (iii) indenizar os consumidores em razão de danos materiais e morais sofridos diante das práticas abusivas identificadas e denunciadas na presente ação e, por fim, (iv) efetivar o pagamento de R$500.000,00 (quinhentos mil reais) em decorrência de dano moral causado difusamente à coletividade, devendo o montante ser revertido para o Fundo Estadual dos Direitos do Consumidor.
Principais fatos	Arquivado em 07/12/2018 pois através da Procuradoria Federal a ANAC informou que tem interesse em ingressar no feito, sendo declarado a incompetência absoluta daquele juízo para processar e julgar. Houve a remessa à Justiça Federal e a AZUL tomou ciência da recepção aquele juízo em 09/05/2019. Aguarda-se a citação da ANAC.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	O valor de perda provisionado é possível de R$50.000,00 em que pese o valor atribuído a causa ser de R$500.000,00, tendo em vista que possível condenação será em valor inestimável e somente será apurado na fase de liquidação de sentença.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 224.01.2010.082163-7
Juízo	9ª Vara Cível de Guarulhos/SP
Instância	2ª
Data de instauração	28.12.2010
Partes no processo	Ministério Público Estadual (autor) e Munícipio de Guarulhos (Assistente) Trip Linhas Aéreas S.A (ré)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado de São Paulo e Municipalidade de Guarulhos (Assistente) aduzindo, em síntese, que a atividade de transporte aéreo internacional, exercida pela TRIP no Aeroporto Internacional de Cumbica, em Guarulhos, ocasiona danos ambientais à população local, em especial com a emissão de gases poluentes das aeronaves. Assim, pretende que a TRIP seja compelida judicialmente a adquirir um imóvel e nele promover o plantio de árvores, em quantidade suficiente para absorver os impactos da emissão de gases poluentes na atmosfera ou, de modo subsidiário, pagar indenização pelos impactos decorrentes dessa mesma atividade. O valor envolvido é inestimável.
Principais fatos	A ação foi julgada improcedente em primeira instância, e após apelação do Ministério Público, a Azul apresentou contrarrazões. Os autos foram remetidos ao Tribunal de Justiça Estadual, onde foi determinada sua remessa, sem conhecimento do recurso, ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região, em razão da ANAC ter se manifestado alegando interesse na demanda. Foi declarada a nulidade da sentença e determinada a distribuição do feito a uma das varas federais de Guarulhos. Houve embargos opostos pela ANAC em dezembro de 2018. Após isso, os autos foram enviados para manifestação do Ministério Público Federal. Aguarda-se nova sentença pela Justiça Federal.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	O valor de perda provisionado é de R$0,00, tendo em vista que o pedido já foi julgado improcedente em 1ª instancia, havendo pequena chance de reversão em 2º instância. Caso a sentença de improcedência seja reformada em grau de recurso, a Companhia poderá ser compelida ao cumprimento de obrigação de fazer, consubstanciada na aquisição de imóvel para o plantio de árvores, em quantidade suficiente para absorver os impactos da emissão de gases poluentes na atmosfera ou, de modo subsidiário, a pagar indenização pelos impactos decorrentes de sua atividade, em valor a ser apurado por meio de perícia técnica.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0007657-61.2011.4.03.6119
Juízo	1ª Vara Federal de Guarulhos/SP
Instância	2ª
Data de instauração	28/07/2011
Partes no processo	Ministério Público Federal (autor); TRIP Linhas Aéreas S.A. Outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública promovida pelo Ministério Público Federal (MPF), em face da TRI Linhas Aéreas Brasileiras (substituída pela AZUL) e demais companhias aéreas que operam voos no Aeroporto de Guarulhos, sob o argumento de que algumas companhias aéreas estariam praticando *overbooking* de maneira indevida. O MPF busca compelir as companhias aéreas a (i) fornecer aos passageiros independente de solicitação destes, em caso de impossibilidade de embarque, uma declaração de que a impossibilidade derivou de prática de *overbooking*; e (ii) adotar todas as medidas previstas na resolução nº 141/2010 da ANAC, que são relacionadas ao fornecimento de alternativas e assistência aos passageiros em caso de preterição de embarque, sob pena de multa no valor de R$10.000,00 a ser revertida em prol de cada passageiro lesado.
Principais fatos	Em primeira instância o processo foi extinto sem análise de seu mérito, pois o juiz da causa entendeu que o Ministério Público Federal não tinha “interesse processual” para mover a ação, principalmente, sob o fundamento de que a prática de “overbooking” pelas companhias aéreas é regulada e fiscalizada por órgão regulador próprio, ANAC. O Ministério Público recorreu da decisão por meio de Recurso de Apelação. O recurso aguarda o julgamento pela 3ª Turma doTRF3.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00 considerando a extinção do processo sem resolução do mérito.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0017441-95.2015.4.01.3300
Juízo	6ª Vara Federal da Bahia/BA
Instância	1ª
Data de instauração	26/11/2015
Partes no processo	Ministério Público Federal (autor); Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A e outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada em face da AZUL e demais companhias congêneres afirmando que a presente ação resulta da constatação de uma série de irregularidades e ilegalidades praticadas contra consumidores. As práticas comerciais irregulares e abusivas consistem em: a) exigir dos passageiros valores significativamente acima do permitido em lei, no momento da rescisão do contrato de transporte e/ou da remarcação de viagem requeridos pelos passageiros, e b) o não respeito ao prazo legal de arrependimento previsto no Código de Defesa do Consumidor, quanto aos serviços contratados fora do estabelecimento comercial, especialmente via *internet*. O *parquet* requer (i) a concessão de antecipação dos efeitos da tutela para suspensão das cláusulas abusivas; adequação das condutas das demandadas no tocante à "taxa de administração"; garantir o direito de arrependimento, com direito a reembolso do valor integral do bilhete; arbitramento de prazo razoável referente ao tempo da passagem ser renegociada, sugerindo-se em até 5 (cinco) dias da data do embarque; fixação, em todos os balcões de *check-in*, de informativos aos consumidores sobre os direitos assegurados por intermédio da decisão liminar requerida, e, no mérito, (ii) a declaração de nulidade das cláusulas abusivas, por serem consideradas nulas de pleno direito, nos termos do artigo 54, CDC, (iii) a condenação das Rés na obrigação de fazer consistente na observância dos limites legais de 5% (cinco por cento) ou 10% (dez por cento) do valor da tarifa, a título de multa por cancelamento ou remarcação da passagem, (iv) a determinação de se observar o direito de arrependimento previsto no artigo 49, CDC, nas compras efetuadas por internet ou *call center*, (v) a condenação de cada demandada por danos morais coletivos, em valor a ser arbitrado pelo juízo, (vi) a imposição de obrigar as demandadas a destacar as cláusulas e critérios de remarcação/reembolso nos contratos oferecidos aos consumidores, e, por fim, (vii) a concessão de eficácia nacional às decisões judiciais requeridas nos presentes autos.
Principais fatos	Por improcedencia do pedido da Autora o Processo foi julgado extinto em 1ª Instância. Houve Interposição de Recurso de Apelação pelo MPF e apresentamos contrarrazões. Aguarda-se decisão de 2ª Instância.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0011729-23.2013.4.01.4100
Juízo	2ª Vara Federal da Seção Judiciária de Porto Velho-RO
Instância	1ª
Data de instauração	28/11/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual de Rondônia Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Outras.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de ação civil pública requerendo a limitação do aumento do preço de passagens aéreas nos meses de alta temporada, em todos os voos que ligam a cidade de Porto Velho/RO às demais capitais do país.
Principais fatos	A ação foi julgada improcedente. Interposto recurso de Apelação, do qual aguarda-se decisão.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00, em razão da improcedência da demanda.

	PROCESSO Nº. 0002040-43.2013.4.01.4103
Juízo	Vara Federal da Seção Judiciária de Vilhena-RO
Instância	1ª
Data de instauração	11/12/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ANAC.
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de ação civil pública requerendo a limitação do aumento do preço de passagens aéreas nos meses de alta temporada em no máximo de 50% do preço praticado na baixa temporada, em todos os voos que tenham destino ou partam do município de Vilhena/RO.
Principais fatos	Distribuída a ação, foi deferido o pedido de tutela antecipada requerido pelo Ministério Público para determinar à AZUL que não aumente o valor das passagens aéreas com destino ou que partam de Vilhena/RO em valores superiores à 150% daqueles praticados na baixa temporada. Assim, foi interposto pela AZUL agravo de instrumento com pedido de efeito suspensivo da decisão, porém, não foi concedido o pleiteado efeito. O processo encontra-se na primeira instância, aguardando a apresentação de alegações finais pelas partes para posterior sentença. Em dezembro de 2017, a ação foi julgada improcedente. O MPF interpôs Recurso e aguardamos o julgamento.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00, em razão da improcedência da demanda.

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 5413-12.2013.4.01.3803
Juízo	02ª Vara Federal de Uberlândia/MG
Instância	1ª
Data de instauração	09/05/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Cominatória proposta pelo Ministério Público Federal para compelir as Requeridas a: (i) se abster de utilizar equipamentos *ambulift* e cadeiras *stair track* durante o embarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, substituindo-os por aparelho de adaptação universal; (ii) comprar aparelhos universais que funcionem em todos os tipos de aeronaves no prazo de 30 (trinta) dias.
Principais fatos	Apresentada contestação em 28/08/2013. Em março de 2016 foi realizada perícia com engenheiro civil sobre as instalações de acessibilidade do aeroporto e em maio de 2017 a perícia do engenheiro mecânico na cadeira de rodas robótica. Foram apresentadas pelas partes manifestações aos laudos periciais em setembro de 2017. Em maio de 2018 a ação foi julgada extinta por perda superveniente do objeto, sem julgamento do mérito. MPF interpôs Recurso e aguardamos o julgamento.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$30.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0005429.04.2011.4.01.3813
Juízo	1ª Vara Federal de Governador Valadares/MG
Instância	1ª
Data de instauração	30/06/2011
Partes no processo	Ministério Público Federal de Minas Gerais (autor); Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Mondial Assistance ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Valores, bens ou direitos envolvidos	Visa a condenação da AZUL a (i) alterar a forma de comercialização de seguro viagem em seu site, uma vez que a modelo atual induziria os consumidores a erro e configuraria venda casada; (ii) pagar indenização correspondente ao valor total cobrado a título de seguro viagem dos consumidores que manifestassem a vontade de não ter contratado o seguro viagem; bem como (iii) pagar indenização por danos morais coletivos no valor de R$1 milhão.
Principais fatos	Em 01.09.2011 foi deferida a liminar para alteração imediata do site. Em 22.09.2011 apresentamos petição comprovando o cumprimento da liminar. Em 24.10.2011 apresentamos contestação. Em 19.09.2011 a ANAC e apresentou contestação, e em 23.09.2011 a Mondial apresentou contestação. Em 04.10.2011 foi proferida nova decisão, determinando que a TRIP realize novas alterações no site. Em 25.11.2011 comprovamos o cumprimento da nova decisão proferida. Em 17.10.2011 o MPF requereu a aplicação de multa à TRIP, por suposto descumprimento da decisão liminar. Em 09.04.2012 apresentamos impugnação a esse pedido. Em 16.05.2012 foi proferido despacho determinando a manifestação do MPF. Em 20.07.2012 foi publicada decisão que determinou nova alteração do sistema de vendas *on-line*. Em 02.08.2012 foi interposto agravo de instrumento contra essa decisão. Foi concedido efeito suspensivo ao recurso. 20.02.2013 publicado despacho determinando que as Partes especifiquem as provas que pretendem produzir. Em 21.03.2013 a ANAC requereu o julgamento antecipado da lide. Em 15.04.2013 a TRIP requereu o julgamento antecipado da lide. Em 18.04.2013 a Mondial requereu a produção de prova pericial técnica. Em 18.06.2014 foi proferida sentença julgando a ação parcialmente procedente. Em 04.07.2014 opusemos embargos de declaração. Embargos rejeitados em 22.07.2014. Em 11.09.2014 interpusemos recurso de apelação. Em 19.02.2015 foi proferida decisão intimando o Ministério Público a se manifestar. Em 02.03.2015 os autos foram remetidos ao Tribunal Regional Federal. 19.02.2015 os autos foram distribuídos ao Des. Kassio Marques. Em 19.02.2015 foi deferida vista dos autos à Procuradoria Regional da República para que se manifeste quanto ao recurso interposto. Em 11.06.2015 a Procuradoria Geral da República apresentou parecer. Em 02.06.2015 apresentamos petição requerendo a alteração do pólo passivo da demanda, a fim de que conste a AZUL no lugar da TRIP. Aguarda-se julgamento em 2ª instância.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$100.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 0006742-64.2016.8.16.0194
Juízo	22º Vara Cível de Curitiba/PR
Instância	1ª
Data de instauração	13/07/2016
Partes no processo	Ministério Público do Estado do Paraná (autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Paraná, que tem por objeto a discussão sobre a cobrança da taxa de conveniência, uma vez que considera tratar de cobrança abusiva. Diante desses fatos, o Ministério Púbico requereu, a título de tutela provisória de urgência, a imediata suspensão da taxa de conveniência e, definitivamente, a confirmação da tutela provisória e a condenação da Ré a indenizar em dobro os consumidores pelos danos materiais e a recolher ao Fundo Estadual de Defesa do Consumidor valor não inferior a R$500.000,00 (quinhentos mil reais) a título de dano moral coletivo
Principais fatos	Na citação da AZUL, em julho/2016, a Ré foi intimada sobre o deferimento da tutela antecipada determinando que a Ré deixe de condicionar a desistência de serviços e produtos contratados fora do estabelecimento comercial à adesão da taxa em questão, adeque o prazo do direito de arrependimento de seus consumidores ao lapso temporal previsto no art. 49 do CDC, no mínimo; bem como que a Ré que deixe de condicionar a isenção da "taxa de conveniência" à cadastro, como por exemplo programas de milhagens. Agravo de Instrumento interposto pela AZUL foi julgado parcialmente procedente para suspender as obrigações impostas a AZUL até o julgamento final da ação. Em 1ª instância aguarda-se julgamento da ação.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	O valor de perda provisionado é possível de R$20.000,00, apesar da liminar deferida, pois seus efeitos já foram suspensos, bem como a cobrança da taxa discutida já foi autorizada pela própria ANAC e chance de êxito é improvável

	PROCESSO Nº. 0833159-63.2015.8.12.0001
Juízo	02º Vara Cível de Campo Grande/MS
Instância	2ª
Data de instauração	13/10/2015
Partes no processo	Associação Estadual de Defesa da Cidadania e do Consumidor (autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A e outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	A Associação Autora pretende obter "para os consumidores em geral, em síntese, a aplicação de no máximo 5% de multa no contrato de transporte de pessoas quando pretenderem cancelar, desistir ou alterar a data de suas viagens, independentemente do motivo". Postula, ainda, obter indenização por danos morais coletivos "decorrente das multas compensatórias cobradas indevidamente pelas rés nos últimos 05 anos", fixados em quantia não inferior a R$500.000,00 (quinhentos mil reais) para cada Ré.
Principais fatos	O pedido inicial foi devidamente contestado por todas as Rés, tendo o M.M. Juízo a quo julgado extinto o processo sem resolução de mérito, com fundamento no art. 485, VI, do CPC, ante a inegável ilegitimidade ad causam da Associação Autora. Inconformada, a Autora interpôs recurso de Apelação insistindo que teria legitimidade para intentar a presente Ação Civil Pública, eis que, segundo seu equivocado entendimento, não haveria a necessidade de seus associados autorizarem de forma expressa a propositura desta demanda coletiva. Em 2ª instância a apelação foi acolhida para declarar a legitimidade da autora. AZUL apresentou Recurso Especial e Extraordinário e aguarda julgamento.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$30.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

PROCESSO Nº. 8081-53.2013.4.01.3803

Juízo	02ª Vara da Subseção Judiciária de Uberlândia/MG
Instância	1ª
Data de instauração	10/07/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal de Uberlândia (autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública através da qual o Ministério Público Federal se baseia no Procedimento Administrativo Cível nº 1.22.003.000078/2012-23, que foi instaurado para verificar o cumprimento de medidas de acessibilidade a pessoas com deficiência no aeroporto de Uberlândia, especialmente no tocante ao embarque e desembarque de passageiros. Em síntese, supõe-se que os cidadãos com deficiência estão sendo prejudicados nos seus direitos de consumidores e cidadania quando as empresas aéreas deixam de oferecer condições necessárias de acessibilidade, motivo pelo qual entende ser indevida a cobrança antecipada pelas empresas aéreas das tarifas de embarque e desembarque, porquanto os serviços não estão sendo oferecidos a contento. (Em dependência ao nº 5413-12.2013.4.01.3803. O Órgão Ministerial pleiteia: (i) a concessão de tutela antecipada para condenar as Rés em obrigação de não fazer, no sentido de absterem-se de realizar cobrança antecipada de tarifas de embarque e desembarque em face de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, considerando a ineficiência e insegurança inerentes aos serviços oferecidos pelas companhias aéreas para condução de passageiros com deficiência até o interior das aeronaves, ou, na hipótese de não acolhimento, requer seja cobrado valor reduzido, observado o percentual máximo de 20% do valor atualmente cobrado, bem como seja fixada multa diária no valor de R$20.000,00 (vinte mil reais) para o seu não cumprimento; (ii) a condenação das Rés em obrigação de não fazer, no sentido de absterem-se de realizar cobrança antecipada de tarifas de embarque e desembarque em face de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, ou, na hipótese de não acolhimento, requer seja cobrado valor reduzido, observado o percentual máximo de 20% do valor atualmente cobrado.
Principais fatos	A AZUL e a TRIP apresentaram contestação e petição de especificação de provas. Processo julgado extinto sem resolução do mérito por perda superveniente do objeto. Em 26/09/2018 foi interposto recurso de apelação pelo MPF, ainda pendente de julgamento.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$30.000,00

PROCESSO Nº. 8578-62.2016.4.01.3803

Juízo	02ª Vara Federal de Uberlândia/MG
Instância	1ª
Data de instauração	12/07/2016
Partes no processo	Ministério Público Federal Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e outras
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Indenizatória proposta pelo Ministério Público Federal requerendo a condenação das Rés ao pagamento de dano moral coletivo no valor de R$1.000.000,00 (um milhão de reais) por violação dos direitos de pessoas portadoras de deficiência.
Principais fatos	Apresentada contestação em 20/09/2016. Em abril de 2017 foi deferido o pedido de conexão da ação com o processo 5413-12.2013.4.01.3803. Processo julgado extinto sem resolução do mérito. Em setembro de 2018 o MPF interpôs Apelação e apresentamos as contrarrazões em outubro de 2018. O processo foi remetido ao TRF para julgamento do recurso em janeiro de 2019 e aguarda-se julgamento.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$0,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 1014691-02.2017.8.26.0068
Juízo	6ª Vara Cível de Barueri/SP
Instância	1ª
Data de instauração	16/10/2017
Partes no processo	Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (Autor) IFSB GH Serviços Auxiliares de Transportes Aéreos S.A.; (Ré) Bernardo Reis Besteiro Claro da Fonseca (Réu) José Antônio da Costa Carreira (Réu) Luciano Aparecido da Costa (Réu)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de ação de cobrança proposta pela Azul em face da empresa IFSB GH e os respectivos sócios, na qualidade de sucessores de determinados bens e direitos da empresa Vit Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda., a fim ressarcir-se dos valores relativos ao passivo trabalhista desta última e que a AZUL teve que arcar, assim como o valor do financiamento bancário realizado com a finalidade de alavancar a IFSB.
Principais fatos	Ação proposta em outubro de 2017 e distribuída na 6ª Vara Cível de Barueri/SP. Em 30/10/2017 foi determinada a citação dos Réus. Todas as citações retornaram negativas e foram solicitadas novas providências em novos endereços, das quais aguarda-se retorno.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$ 500.000,00

	PROCESSO Nº. 0807109-19.2017.4.05.8000
Juízo	1ª Vara Federal da Seção Judiciária de Maceió/AL
Instância	1ª instância
Data de instauração	10/08/2017 e Carta Precatória juntada aos autos em 18/12/2017
Partes no processo	Maria do Amparo de Andrade Pedrosa e Rita de Cássia Falcão Barbosa (Autoras) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A, INFRAERO e União (Rés)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Indenizatória movida pelas Autoras, em razão de suposto grave acidente ocorrido enquanto estavam a embarcar em aeronave de propriedade da AZUL, o que viria a modificar radicalmente suas vidas. A Sra. Maria do Amparo alegou ter caído no último degrau da aeronave, pois não havia disponibilidade de cadeira robótica para promover a sua acessibilidade à aeronave, sendo que por conta da suposta queda teria evoluído para uma síndrome compartimental. Já em relação à Autora Sra. Rita de Cássia, esta alega que a queda de sua mãe teria provocado uma mudança abrupta em seu cotidiano, a qual teve que passar a se dedicar quase que exclusivamente aos cuidados dela, o que a levou a sofrer de dores lombares e cervicais, sintomas de ansiedade e profunda angústia, além de trazer prejuízos financeiros e a sua imagem profissional. Pleiteiam indenizações por danos morais, materiais e danos estéticos.
Principais fatos	A AZUL apresentou contestação rebatendo todos os pontos, inclusive, abordando a questão do falecimento da Sra. Maria do Amparo. Juiz proferiu despacho saneador, fixando pontos controversos. Foi proferida sentença, condenando às rés ao pagamento de indenização por danos morais de R$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais), em relação a Sra. Maria do Amparo, e R$100.000,00 (cem mil reais) para a Sra. Rita de Cássia, na proporção de 50% para cada Ré, sendo a condenação, portanto, de R$ 800.000,00 (oitocentos mil reais) para cada uma das demandadas. Opusemos Embargos de Declaração contra a sentença que foi conhecida e a nova sentença concedeu parcial provimento no mérito, no sentido de modificar o erro material relativo à data do fato, para fixar a data do arbitramento como marco para a correção monetária dos danos morais. Em novembro de 2018 a Azul apresentou Apelação em desfavor a sentença exarada. A Autora já apresentou suas contrarrazões ao recurso de Apelação e o processo foi remetido ao TRF5.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$ 500.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

	PROCESSO Nº. 5107091-28.2018.8.13.0024
Juízo	1ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte/MG
Instância	1ª
Data de instauração	12/07/2018
Partes no processo	Estado de Minas Gerais (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A (Réu)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Execução Fiscal em razão de débito do PROCON MG/MPMG no valor de R$1.186.241,25, sobre infringência da lei do SAC, tempo de espera de 60 segundos.
Principais fatos	Opusemos Embargos à Execução em 06/08/2018 a qual foi deferido efeito suspensivo. Aguarda-se julgamento.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$242.246,09

	PROCESSO Nº. 1000272-52.2018.4.01.3307
Juízo	1ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Vitória da Conquista/BA
Instância	1ª
Data de instauração	12/07/2018
Partes no processo	Ministério Público Federal (Autor) Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A (Réu)
Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de ação civil pública com pedido de tutela provisória de urgência em que o Autor objetiva garantir condições mínimas de acessibilidade aos passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) que precisam de cadeira de rodas nos embarques e desembarques realizados no Aeroporto de Vitória da Conquista. Além da compensação por danos morais coletivos e da correção do comportamento apresentado, busca o Autor o reconhecimento da omissão da ANAC, da UNIÃO, do ESTADO DA BAHIA e da Agência Estadual de Regulação de Serviços públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia – "AGERBA" em fiscalizar o serviço prestado pelas demais Rés e a condenação em obrigação de fazer destinada a regularizar os atos de fiscalização e a não tolerar comportamentos que diz ser inadequados. Aponta a existência de dano moral coletivo em razão do comportamento da SOCICAM, AZUL e PASSAREDO, razão pela qual pleiteia o pagamento de indenização por danos morais na quantia de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais). Dessa forma, requer, preliminarmente, o deferimento da tutela de urgência para determinar, inaudita altera parte, que a SOCICAM, AZUL e PASSAREDO: (a) disponibilizem sistema eletromecânico de elevação que permita que a pessoa portadora de necessidades especiais (WCHS e WCHC) possa embarcar e desembarcar da aeronave de modo autônomo e seguro em até 30 dias, e (b) cessem o transporte manual de passageiro no prazo de 30 dias, assim entendido qualquer embarque ou desembarque que não ocorra por sistema eletromecânico de elevação. Ultrapassado o prazo definido acima, seja determinado o arresto (c) das receitas tarifárias e não tarifárias oriundas da exploração do aeroporto pela SOCICAM, além (d) dos recursos financeiros da SOCICAM, AZUL e PASSAREDO em montante suficiente para custear a aquisição da rampa de acesso disponibilizada pela Rucker Equipamentos Industriais (Id 6297793), caso as Demandadas não indiquem outro fornecedor;
Principais fatos	Apresentada Contestação em 17/09/2018, comprovando o cumprimento da tutela provisória, a qual aguarda decisão.
Chance de perda	Provável
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$30.000,00

4.3 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos E Relevantes

(iv) Outros

Processos de natureza concorrencial: favor reportar-se ao item 7.9 – Acordo de Investimento da TRIP.

4.3.1. Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.3.

O valor total provisionado dos processos individualmente descritos no item 4.3 em 31 de dezembro de 2017 é de R$ 17,4 milhões.

4.4 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Não Sigilosos Cujas Partes Contrárias Sejam Administradores, Ex-administradores, Controladores, Ex-controladores ou Investidores

Na data deste Formulário de Referência, não há processos judiciais, administrativos ou arbitrais, que não estejam sob sigilo, em que nós ou nossas controladas sejamos parte e cujas partes contrárias sejam nossos administradores ou ex-administradores, controladores ou ex-controladores ou investidores ou de nossas controladas.

4.4.1 Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.3.

Não aplicável, tendo em vista que na data deste Formulário de Referência, não há processos judiciais, administrativos ou arbitrais, que não estejam sob sigilo, em que nós ou nossas controladas sejamos parte e cujas partes contrárias sejam nossos administradores ou ex-administradores, controladores ou ex-controladores ou investidores ou de nossas controladas.

4.5 - Processos Sigilosos Relevantes

Não há processos sigilosos relevantes em que nós ou nossas controladas sejamos parte e que não tenham sido divulgados nos itens 4.3 e 4.4. acima.

4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto

Segue abaixo a descrição dos processos conexos que versam sobre o não recolhimento do 1% a título da COFINS no desembaraço aduaneiro das aeronaves:

Valores envolvidos	R$18,8 milhões (valor de alçada)
Valor provisionado, se houver	Considerando que na avaliação de nossos advogados externos a probabilidade de perda é possível, não há provisionamento de quaisquer valores.
Prática do emissor ou de sua controlada que causou tal contingência	Tendo em vista que a atividade desenvolvida por nós depende da importação de aeronaves e motores de aeronaves e, cientes do entendimento das autoridades fiscais federais de que tais operações estão sujeitas à incidência do adicional de 1% da COFINS-Importação previsto pelo §21º do art. 8º da Lei nº 10.865/04, com o qual não concordamos, ajuizamos diversos mandados de segurança preventivos para afastar a incidência do adicional em questão nas importações de aeronaves e motores de aeronaves. Até o momento, obtivemos liminares que nos foram favoráveis para afastar a incidência do adicional, bem como acórdãos favoráveis em relação aos mandados de segurança julgados pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região. As decisões favoráveis ainda serão objeto de recurso para que a matéria seja analisada pelo Superior Tribunal de Justiça. Importante destacar que em relação às aeronaves e motores de aeronaves que são objeto dos Mandados de Segurança, a Receita Federal lavrou autuações com o objetivo de prevenir a decadência dos valores correspondentes ao adicional de 1% da COFINS-Importação que não foram recolhidos quando da importação, tendo em vista a existência de liminar favorável para suspender a exigibilidade do valor do adicional. Nesse caso, a Receita Federal não aplica multa de ofício nas autuações. Ainda, a Receita Federal lavrou autuações com o objetivo de exigir o adicional de 1% da COFINS-Importação em relação às importações de aeronaves e motores de aeronaves que não foram precedidas da impetração de Mandados de Segurança. Nesse caso, a Receita Federal lavra as autuações exigindo o adicional de 1% da COFINS-Importação mais multa de ofício de 75%.

A AZUL possui, ainda, 8 Ações Civis Públicas (nºs 48172-11.2014.4.01.3300, 0002862-90.2014.4.02.5001, 1835-71.2014.4.01.3814, 15687-35.2013.4.01.3803, 0802358-30.2015.4.05.8300, 5042778-38.2016.4.04.7000, 372-03.2014.4.01.4200 e 0005043-93.2013.4.05.8500), a respeito do cumprimento da Lei do Passe Livre, as quais objetivam, essencialmente, condenar a AZUL a implantar o passe livre e gratuito às pessoas portadoras de deficiência e comprovadamente hipossuficientes, mediante a disponibilização de 2 (dois) assentos no transporte interestadual de passageiros. Porém, a União ajuizou o Conflito de Competência nº 136.708/SE, ocasião em que foi determinado pela Min. Marga Tessler, então relatora do referido incidente, a suspensão de todas as Ações Civis Públicas que objetivam a concessão do benefício do passe livre no transporte aéreo, para a reunião das ações propostas em separado, a fim de que sejam decididas conjuntamente pelo Juízo Federal da 3ª Vara da Seção Judiciaria do Estado de Sergipe, e não sejam proferidas decisões divergentes, em observância aos princípios da economia processual e da segurança jurídica, cujos dados seguem abaixo:

PROCESSO Nº 0005043-93.2013.4.05.8500

Juízo	3ª Vara Federal de Aracaju/SE
Instância	1ª
Data de instauração	06/12/2013
Partes no processo	Ministério Público Federal de Sergipe (Autor) AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (Réu) e Outros

4.6 - Processos Judiciais, Administrativos ou Arbitrais Repetitivos ou Conexos, Não Sigilosos E Relevantes em Conjunto

Valores, bens ou direitos envolvidos	Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MPF contra a UNIÃO FEDERAL, TAM LINHAS AÉREAS S/A, TRIP LINHAS AÉREAS S/A, AZUL LINHAS AÉREAS S/A E OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A, sustentando, em linhas gerais, sob o fundamento do princípio da isonomia material, o direito das pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, ao passe livre no sistema de transporte coletivo interestadual aéreo. Requereu a antecipação dos efeitos da tutela para que seja determinada a reserva de 02 (duas) poltronas, por aeronave, em relação a cada voo com saída ou chegada no Estado de Sergipe, às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, que apresentem carteira de identificação do Programa Passe Livre ou documento similar, além da divulgação de tal deliberação aos órgãos oficiais, como ANAC, INFRAERO e SAC, e à população por meios de comunicação televisiva e sítios eletrônicos.
Principais fatos	Foi proposta Ação requerendo a concessão de medida antecipatória dos efeitos da tutela para que a União implemente, em 30 dias, sistema de passe para as pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, bem como para que proceda à ampla divulgação do teor da decisão e para as companhias demandadas, no prazo de 05 dias, reservem e disponibilizem, gratuitamente, no mínimo, 2 poltronas, por aeronave, para as pessoas portadoras de deficiência comprovadamente carentes, bem como para que procedam à ampla divulgação da aludida decisão. Antes do deferimento da liminar as Réus foram intimadas a apresentarem manifestação em 72 horas, esta que fora apresentada em 07/02/2014. Em 02/05/2014, foi deferida a liminar pleiteada na presente ação, razão pela qual a AZUL interpôs Agravo de Instrumento em 14/05/2014. Em 03/06/2014 foi proferida decisão que deferiu o efeito suspensivo ao Agravo Interposto pela União. Em 22/03/2016 foi realizada audiência entre o Ministério Público e os Réus na qual ficou estabelecido que (i) o Ministério Público Federal agendará reunião no DF, na última semana de junho/16, com a presença dos órgãos de regulação do setor e representantes das companhias aéreas para debate do objeto da lide; (ii) as companhias aéreas se farão presentes na reunião em exame mediante representantes aptos a apresentar elementos técnicos sobre os aspectos que a regulamentação do direito tratado pode implica, devendo inclusive formular propostas e sugestões acerta de todos os itens que necessariamente deverão ser avaliados em eventual ato regulamentador a ser efetuado pela União; (iii) O MPF informará ao Juízo Federal da data da futura reunião, para que sejam as patês intimadas, bem como comunicará as companhias aéreas por correio /eletrônico. Opostos Embargos de Declaração pelas Rés em 28/11/2016. Em 19/12/2016 os aclaratórios não foram acolhidos, mas o juízo acatou o pedido para reunião presencial em Brasília/DF que, ao final, não ocorreu por ausência do promotor. Em 05/09/2017 o Ministério Público pediu o prosseguimento da ação ante a falta de consentimento entre as partes. Em 10/10/2017 apresentamos petição requerendo o julgamento antecipado da lide. Realizada audiência de conciliação em 02/10/2018, sem qualquer acordo. AZUL apresentou alegações finais em 10/12/2018. Em 19/12/2018, A Avianca apresentou pedido de suspensão de todas as ações reunidas perante o juízo da 3ª Vara Federal, em virtude da decisão proferida nos autos do processo de recuperação judicial nº 1125658-81.2018.8.26.0100. Em 15/01/2019, a Azul apresentou manifestação com objetivo de informar ao juízo da 3ª Vara Federal acerca do posicionamento do STJ sobre o mérito da demanda. Aguarda-se sentença.
Chance de perda	Possível
Análise do impacto em caso de perda do processo	R$10.000,00 (valor da causa)

4.6.1 Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.6

Não há valor provisionado, pois, os processos tem probabilidade de perda possível.

4.7 - Outras Contingências Relevantes

Não existem outras contingências relevantes que não tenham sido divulgadas.

4.8 - Regras do País de Origem e do País em Que os Valores Mobiliários Estão Custodiados

a. Restrições impostas ao exercício de direitos políticos e econômicos:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

b. Restrições a circulação e transferência dos valores mobiliários:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

c. Hipóteses de cancelamento de registro, bem como os direitos dos titulares de valores mobiliários nessa situação:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

d. Hipóteses em que os titulares de valores mobiliários terão direito de preferência na subscrição de ações, valores mobiliários lastreados em ações ou valores mobiliários conversíveis em ações, bem como das respectivas condições para o exercício desse direito, ou das hipóteses em que esse direito não é garantido, caso aplicável:

Este item não é aplicável, pois nós somos um emissor nacional, tendo sede no Brasil e nossas ações são custodiadas neste país.

e. Outras questões do interesse dos investidores:

Este item não é aplicável.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

a. se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

Não possuímos uma política formalizada única de gerenciamento dos riscos abordados no item 4.1. Para o gerenciamento desses riscos, mantemos um conjunto de programas de ação robustos, incluindo planos, políticas e procedimentos de controles preventivos e detectivos visando o gerenciamento de nossa exposição a esses riscos.

Dentre os programas de ação estabelecidos pelos nossos administradores para mitigar ou controlar riscos, podemos destacar:

- O funcionamento de Comitê de Auditoria Estatutário que, dentre as suas atribuições, supervisiona as nossas áreas de Controles Internos e Auditoria Interna, monitora a qualidade e integridade dos nossos mecanismos de controles internos, bem como avalia e monitora as nossas exposições de risco.

- O funcionamento de um Comitê de Governança, também estatutário, que dentre outras, tem por atribuições recomendar ao Conselho de Administração um conjunto de diretrizes de governança corporativa, supervisionando sua aplicação; analisar e apoiar a Diretoria na elaboração do nosso Código de Ética Conduta.

- Política para Transações com Partes Relacionadas: A Companhia possui uma política para Transações com Partes Relacionadas, elaborada pelo Departamento Jurídico e aprovada pelo Conselho de Administração, com regras a fim de assegurar que transações, envolvendo Partes relacionadas da Azul, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como, situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Azul e seus Acionistas.

- Política de Gestão da Infraestrutura Tecnológica: A Companhia possui uma política de Gestão da Infraestrutura Tecnológica elaborada pelo Departamento de Infraestrutura em Tecnologia com regras que devem ser seguidas pelos usuários dos recursos da Companhia afim de proteger as informações de sua propriedade ou sob sua custódia, assegurar o armazenamento de dados para que, se necessário, a restauração de dados para suporte à tomada de decisão e operação dos processos de negócios ocorram de forma integra, regras para monitoramento contínuo de nossos sistemas críticos afim de prevenir qualquer mal funcionamento.

- Plano de Respostas em Emergências (PRE): A Companhia possui um Plano de Respostas em Emergências coordenado pelo Departamento de Qualidade e Segurança Operacional e revisado pelo Vice-Presidente Técnico Operacional elaborado em conformidade com a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nos termos da Portaria nº 706/DGAC procedimentos a serem seguidos por nossos tripulantes em resposta a uma situação de crise decorrente de acidente/incidente aeronáutico como, por exemplo, estrutura e formação de equipes de emergências, *checklists* de ações imediatas, transição das operações normais para a emergência e retorno as atividades, gestão ambiental.

- Comitê de Integridade Operacional: O Comitê de Integridade Operacional é formado pelo Presidente, Vice-Presidente Técnico Operacional, Vice-Presidente de Clientes, Diretor Regulamentações Técnicas, Diretor Técnico, Diretora de Aeroportos, Diretor de Serviços ao Cliente e Piloto Chefe responsáveis pela análise dos indicadores de pontualidade interna e do mercado, elaboração de planos de ações por área para a melhoria dos indicadores internos e acompanhamento dos resultados das estratégias definidas nos comitês anteriores com o objetivo de garantir a nossa excelência operacional.

- Monitoramento das mudanças de trafego aéreo: A Companhia possui tripulantes que acompanham em tempo real o trafego aéreo brasileiro no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, órgão das Forças Aéreas Brasileiras responsável pelo gerenciamento da navegação aérea, a fim de antecipar possíveis contingências operacionais nos aeroportos contribuindo para que a Companhia tenha acesso a informações para uma tomada de decisão tempestiva sobre a necessidade de adequação de sua malha operacional.

5.1 - Política de Gerenciamento de Riscos

- Política de Ética e Conduta: A Companhia possui um Código de Ética e Conduta, e aprovada pelo Conselho de Administração, que objetiva reunir um conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os negócios e decisões da Companhia, consagra nossos valores e serve como um guia a ser utilizado por todos os nossos tripulantes no exercício diário de suas atribuições. O código é entregue ao tripulante no momento de sua contratação e durante o treinamento mensal para os novos admitidos cada tópico é repassado com o tripulante.

- Comitê de Ética e Conduta: o Comitê de Ética e Conduta compostos por representantes das áreas de Recursos Humanos, Jurídico e Auditoria Interna é responsável avaliar casos de violação do Código de Ética e Conduta, resolver duvidas e dilemas éticos, aprovar e acompanhar o desenvolvimento de ações para inibir condutas de nossos tripulantes e terceiros contrárias ao nosso Código.

Entendemos que as práticas e os controles internos por nós adotados para gerenciamento de riscos são eficientes e adequadas, não havendo, portanto, necessidade de uma política formalizada única que cubra todos os fatores de risco descrito no item 4.1 deste Formulário de Referência para este fim.

b. os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos, quando houver, incluindo:

Os objetivos e estratégias de cada um dos programas de ação que compõem a nossa política de gerenciamento de riscos estão expostos acima.

c. adequação da estrutura operacional e de controles internos para verificação da efetividade da política adotada

Entendemos que nossa estrutura operacional de controle interno está adequada para mitigar ou controlar riscos.

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

a. se o emissor possui uma política formalizada de gerenciamento de riscos, destacando, em caso afirmativo, o órgão que a aprovou e a data de sua aprovação, e, em caso negativo, as razões pelas quais o emissor não adotou uma política

Nós possuímos uma política de gerenciamento de riscos de mercado ("Política de Gestão de Risco"), emitida em 14 de abril de 2011. Em 12 de março de 2019 a Política de Gestão de Risco foi revisada e aprovada pelo Conselho de Administração.

b. os objetivos e estratégias da política de gerenciamento de riscos de mercado, quando houver, incluindo:

i. os riscos de mercado para os quais se busca proteção

Nossa Política de Gestão de Risco estabelece os critérios a serem seguidos na gestão ativa e contínua dos riscos financeiros, através da proteção contra cenários adversos com intuito de reduzir a exposição e volatilidade de preços, para preservar nossos resultados e patrimônio.

Estamos expostos aos riscos de mercado decorrentes de nossas operações, dentre os quais consideramos mais relevantes os seguintes riscos: (i) risco de taxa de juros (Gestão do Risco de Taxa de Juros); (ii) risco de câmbio (Gestão do Risco Cambial); e (iii) riscos relacionados a variações nos preços do combustível da aviação. (Gestão de Risco do Preço do Combustível).

ii. a estratégia de proteção patrimonial (hedge)

Utilizamos as operações de hedge unicamente como um meio de proteção contra as oscilações de preços do mercado. Na contratação de operações de derivativos, devem ser observados os seguintes parâmetros: (i) os derivativos devem estar vinculados à exposição efetiva; e (ii) essas operações não devem implicar em alavancagem, sendo o limite máximo de exposição o equivalente aos limites delimitados abaixo para a Gestão do Risco de Taxa de Juros, Gestão do Risco Cambial e Gestão de Risco do Preço de Combustível. Vale ressaltar que podemos, eventualmente, decidir ficar abaixo da porcentagem mínima definida abaixo, quando as condições de mercado não forem favoráveis para a execução de contratos de *hedge*.

Conforme exposto acima, nossa gestão de riscos envolve os seguintes procedimentos: Gestão do Risco Cambial, Gestão do Risco de Taxa de Juros e Gestão de Risco do Preço do Combustível.

Gestão de Risco Cambial

(i) envolve a celebração de contratos de derivativos contratados com bancos e/ou aplicações financeiras em moeda americana; e

(ii) exposição contratada: a proteção somada das duas operações acima deve ficar entre 50% e 100% da exposição referente ao fluxo de caixa não operacional para os próximos 12 meses. São consideradas fluxo de caixa não operacional as amortizações e pagamentos de juros das dívidas contratadas em moeda estrangeira e a porção de capital próprio para investimentos não canceláveis feitos em moedas estrangeiras. Entendemos que nossa exposição aos pagamentos em moeda estrangeira das despesas consideradas operacionais deve ser coberta pela própria receita advinda da operação da empresa.

Gestão de Risco do Preço do Combustível

(i) envolve a contratação de instrumentos derivativos oferecidos pelos bancos, ou a compra futura do volume a ser abastecido diretamente com os nossos fornecedores de combustível;

(ii) exposição contratada: nós podemos contratar hedges dentro dos limites abaixo:

a. até 40% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses

b. até 80% do consumo de combustível projetado para os próximos 12 meses caso o preço do barril de petróleo West Texas Instrument (WTI), cotado na tela da Bloomberg (ou equivalente), esteja abaixo de US$ 50,00

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Gestão de Risco de Taxa de Juros

(i) envolve a celebração de contratos de derivativos (*swaps*) contratados com bancos;

(ii) exposição contratada: a companhia poderá contratar instrumentos de proteção para oscilações nas taxas de juros conforme os limites abaixo:

a. entre 0% e 100% para a exposição a taxas de juros do mercado internacional (Libor, Euribor, etc)

b. entre 0% e 50% para taxas de juros do mercado doméstico (CDI, TJLP, etc)

Contabilidade de hedge (*hedge accounting*)

Os instrumentos financeiros derivativos designados como operações de hedge são inicialmente reconhecidos ao valor justo na data em que o derivativo é contratado, sendo reavaliados subsequentemente também ao valor justo. Derivativos são apresentados como ativos financeiros quando o valor justo do instrumento for positivo, e como passivos financeiros quando o valor justo do instrumento for negativo.

Quaisquer ganhos ou perdas resultantes de mudanças no valor justo de derivativos durante o exercício são lançados diretamente no resultado do período, com exceção da parcela eficaz dos hedges de fluxo de caixa que é reconhecida diretamente no patrimônio líquido, em outros resultados abrangentes, enquanto ainda não realizados e lançados no resultado quando da liquidação do item objeto de *hedge*.

Para fins de contabilidade de *hedge* (*hedge accounting*), utilizamos as seguintes estratégias:

Hedges de fluxo de caixa

Utilizamos contratos de *swap* designados como *hedges* de fluxo de caixa para proteção de flutuações de parte dos pagamentos de arrendamentos financeiros e de capital e empréstimos e financiamentos em moeda estrangeira. Os contratos de *swap* são usados para cobrir o risco de variação das taxas de juros vinculadas a compromissos contratuais. As cláusulas principais dos contratos de *swap* foram negociadas para ser atrelados aos termos dos empréstimos e financiamentos. Em 31 de dezembro de 2018, nossos *hedges* de fluxo de caixa incluíam *swaps* de taxa de juros com valor referencial de R$1.372,4 milhões, por meio do qual recebemos uma taxa de juro variável indexada à *LIBOR* e pagamos taxas de juros fixas.

Hedges de valor justo

Em 31 de dezembro de 2018, nossos *hedge*s de valor justo incluíam contratos de *swap* de taxa de juros com valor referencial de R$163,4 milhões, os quais estabelecem que recebemos uma taxa fixa de juros e pagamos uma taxa variável correspondente a um percentual do CDI sobre o valor referencial. No exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, o ajuste no valor justo de *swap* de taxa de juros de R$20,1 milhões foi reconhecido em receitas financeiras e foi compensada com um ajuste negativo no valor da dívida protegida.

iii. os instrumentos utilizados para proteção patrimonial (hedge)

Utilizamos contratos de *swap* para oferecer proteção contra nossa exposição ao risco de incremento nas taxas de juros relacionadas às nossas transações de arrendamento e compromissos firmes de aeronaves.

Para gerenciar o risco cambial ao qual estamos expostos, celebramos contratos de NDFs (*non-deliverable forwards*) que são contratos a termo de moeda estrangeira, e contratos de opções de compra e venda de moeda estrangeira.

A fim de nos protegermos dos riscos relacionados a variações nos preços do combustível, celebramos contratos de compra à termo de petróleo com diversos bancos.

iv. os parâmetros utilizados para o gerenciamento desses riscos

Para gerenciamento dos riscos de mercado aos quais estamos expostos, analisamos as variações históricas e projeções futuras de diversos indicadores (dólar norte-americano, juros e preço do combustível) e comparamos com os valores utilizados no orçamento anual que a Companhia elabora no decorrer do ano, visando à liquidez, eficiência e segurança.

5.2 - Política de Gerenciamento de Riscos de Mercado

Todas as atividades com derivativos para fins de gestão de risco são realizadas por especialistas. Neste sentido, utilizamos instrumentos financeiros derivativos somente para a cobertura de riscos identificados e em montantes compatíveis com os valores relacionados ao risco em questão. Para as operações contratadas, é realizado acompanhamento ativo das taxas frente às vigentes no mercado.

v. se o emissor opera instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (hedge) e quais são esses objetivos

Não operamos instrumentos financeiros com objetivos diversos de proteção patrimonial (*hedge*).

vi. a estrutura organizacional de controle de gerenciamento de riscos de mercado

Nossa Política de Gestão de Risco estabelece diretrizes, limites, prazos e alçadas para monitoramento contínuo de nossa exposição a riscos, bem como proíbe a realização de operações de natureza meramente especulativa com instrumentos derivativos.

Mensalmente, nossa tesouraria, em conjunto com nossa diretoria financeira, jurídica e vice-presidência financeira, avaliam nossas exposições a riscos e impactos de possíveis cenários adversos, bem como definem as estratégias para gestão ativa de riscos. Em nossa Política de Gestão de Risco, há as seguintes responsabilidades:

- **Vice Presidente Financeiro:** Aprova as estratégias de gestão ativa de risco e as diretrizes adotadas para *hedge*;
- **Diretor Jurídico:** Revisa e valida todos os contratos de proteção (hedge) com as contrapartes;
- **Diretor Financeiro:** Define a diversificação da exposição aos riscos, aprova as operações com derivativos e/ou qualquer outro instrumento a ser utilizado; e
- **Gerente de Tesouraria:** Identifica e mensura os riscos financeiros que nos afetam, acompanha qualitativamente os riscos, estuda a adequação dos instrumentos de mitigação dos riscos, bem como cota, executa e monitora as operações com derivativos. Além disso, também monitora as pessoas autorizadas a acessar as planilhas de trabalho, definindo os acessos permitidos e conflitantes e revisa as operações financeiras antes de sua formalização, para garantir que todas as operações estejam de acordo com nossas diretrizes.

c. adequação da estrutura operacional e controles internos para verificação da efetividade da política adotada

Os riscos são monitorados de forma contínua por nossa administração. Ajustes e eventuais adaptações aos procedimentos de controles internos são realizados por nossos administradores à medida que são considerados necessários.

Conforme descrito no item “vi” acima, nossa tesouraria, em conjunto com nossa diretoria financeira, jurídica e vice-presidência financeira, avaliam a eficácia de nossa política mensalmente.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

Mantemos controles internos visando fornecer segurança razoável em relação à confiabilidade de suas demonstrações financeiras, com o cumprimento das leis e regulamentações e otimização das operações.

a. as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las

A Administração utiliza como modelo para avaliar o ambiente de controles internos tomando como referência as boas práticas de Governança Corporativa estabelecidas pelos padrões e metodologias do "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" (COSO), nas regulamentações do "*Public Company Accounting Oversight Board*" (PCAOB) e nas normas emitidas pelo "Instituto dos Auditores Internos do Brasil" (IIA).

A Administração definiu executivos responsáveis para os principais processos da Companhia, que em conjunto com a área de Controles Internos executam procedimentos de revisão e atualização das matrizes de riscos e controles e análise do desenho dos controles. Os testes de efetividade dos controles são realizados pela área de Auditoria Interna. Todos os procedimentos são documentados e os resultados discutidos com os executivos. Em caso de identificação de fragilidades ou ineficiências, são reportadas recomendações de melhoria e a necessidade de apresentação de um plano de ação por parte da área para implementar as devidas correções. O andamento do plano de ação também é acompanhado pela área de Controles Internos, a fim de garantir efetividade na mitigação dos riscos relacionados aos processos.

Nossa política de Gestão da Infraestrutura Tecnológica contempla as regras que devem ser seguidas pelos usuários dos recursos da nossa Companhia. Essas regras objetivam proteger as informações de nossa propriedade ou sob nossa custódia e assegurar o armazenamento de dados para que, se necessário, a restauração de dados de suporte à tomada de decisão e operação dos processos de negócios ocorra de forma integra. Essas regras preveem o monitoramento contínuo de nossos sistemas críticos, a fim de prevenir qualquer mal funcionamento.

A Administração da Companhia avaliou a eficácia dos controles internos relativos à elaboração das nossas demonstrações financeiras para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2018, de acordo com a *Section* 404 da Lei Sarbanex-Oxley, e não foram identificadas deficiências significativas.

A Administração ressalta que está trabalhando no aprofundamento, revisão e melhoria contínua de seus processos, e na implementação de novas ferramentas para revisão e aprimoramento dos controles internos.

b. as estruturas organizacionais envolvidas

A Vice-Presidência Financeira é a principal estrutura responsável pelas demonstrações financeiras, com suporte direto da Controladoria na elaboração dos documentos, a fim de garantir a adoção de boas práticas de controles interno.

A área de Controles Internos é responsável pela estrutura de nossos controles internos e realiza o mapeamento/atualização dos controles junto às áreas de negócios e de tecnologia, de acordo com a avaliação dos riscos que possam impactar as demonstrações financeiras.

A área de Auditoria Interna, realiza testes específicos de controles internos de acordo com o plano de auditoria anual aprovado e acompanhado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

O resultado da avaliação dos nossos controles internos é apresentado ao Comitê de Auditoria Estatutário, que monitora as evoluções e ações adotadas junto à nossa Administração.

c. se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento

A eficiência dos controles internos sobre os nossos relatórios contábeis é supervisionada pelo VP-Financeiro, Diretoria de Regulamentações Técnicas, Comitê de Auditoria Estatutário e pelos executivos responsáveis.

São realizadas constantemente reuniões com os executivos responsáveis para atualizá-los com os resultados dos testes e acompanhamento dos planos de ação.

As equipes de Auditoria Interna e de Controles Internos apresentam trimestralmente para o Comitê de Auditoria Estatutário o cenário de funcionamento dos controles internos, detalhando os principais processos e controles com fragilidades e deficiências e o andamento dos planos de ação para correções.

5.3 - Descrição Dos Controles Internos

d. deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente

Os nossos auditores independentes conduziram a avaliação dos controles internos da Companhia, em conexão com a auditoria da demonstração financeira para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, e de acordo com o relatório emitido, as deficiências identificadas não foram consideradas significativas.

Todas as deficiências foram apresentadas pelos nossos Auditores Independentes no Comitê de Auditoria Estatutário, embora nenhuma das deficiências comprometeu a divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia.

e. comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A nossa Administração tomou ciência sobre o relatório do auditor independente sobre os controles internos da Companhia relacionados ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Embora os pontos reportados no estudo não comprometam a Divulgação das Demonstrações Financeiras da Companhia, a Diretoria apreciou detalhadamente seus pontos e endereçou todos os aspectos levantados para aprimorar seu ambiente de Controles Internos e de Tecnologia da Informação.

5.4 - Programa de Integridade

a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública:

As regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública estão descritas no nosso Código de Ética e Conduta ("Código"), bem como em normas internas voltadas para o gerenciamento de riscos e aplicação de medidas disciplinares, as quais são atualizadas conforme os riscos sejam reavaliados ou surgirem necessidade de adequação à legislação aplicável.

Nosso Código é aplicável a nós e às demais empresas coligadas, sob mesmo controle ou subsidiárias ("Afiliadas"), que reúne o conjunto de princípios éticos e normas de conduta que norteiam os nossos negócios e decisões. O Código busca promover e consagrar os valores da Azul, elaborado por um grupo multidisciplinar envolvendo diversas áreas da Companhia e teve seu conteúdo inicialmente aprovado pela Diretoria e pelo Comitê Executivo em maio de 2009, tendo sido devidamente atualizado e aprovado pelo Comitê Executivo e Conselho de Administração em novembro de 2017.

O Código tem aplicação obrigatória a todos os Tripulantes da Azul (o termo "Tripulante" inclui, sem exceção, o presidente, vice-presidentes, diretores, gerentes, aeronautas, aeroviários e demais empregados da Azul), bem como os membros do Conselho de Administração, e governa as ações, relacionamento e comportamento da Companhia (incluindo todas as suas Afiliadas) e dos Tripulantes (que deverão observá-lo, declarando sua ciência e adesão ao Código) e deve ser aplicável aos parceiros de negócios da Companhia, nos termos do artigo 42, III, do Decreto nº 8.420/2015.

É responsabilidade dos Tripulantes e membros do Conselho de Administração conhecer e aplicar integralmente o Código, fortalecendo os princípios e valores estabelecidos no Código. Novos Tripulantes são treinados durante o programa "Bem-Vindo a Bordo", ocasião em que o Código é apresentado, em conjunto com um documento de ciência cujo recebimento deve ser assinado e prontamente entregue ao nosso Departamento de Recursos Humanos.

Adicionalmente, temos um Comitê de Conduta, não permanente e não estatutário, ao qual cabe (i) gerir o Código; (ii) analisar e julgar os casos de violação de maior gravidade do Código; (iii) impor as sanções disciplinares cabíveis; e (iv) deliberar sobre o esclarecimento de quaisquer dúvidas com relação ao seu conteúdo.

O Comitê de Ética e Conduta é composto por 3 (três) membros, sendo: (i) o Diretor Vice-Presidente Financeiro da Companhia, que atuará como Coordenador do Comitê; (ii) o Diretor Jurídico; e (iii) o Diretor de Recursos Humanos. O Gerente de Auditoria Interna da Companhia participará das reuniões do Comitê e será responsável por: (i) convocar as reuniões, na forma da seção 4 deste Regimento; (ii) determinar a pauta das discussões a serem realizadas; e (iii) reportar os casos que serão discutidos pelos membros do Comitê. Seus objetivos, responsabilidades e forma de atuação são descritos e formalizados pelo Regimento do Comitê de Conduta e Ética, atualizado em novembro de 2018 e divulgado entre os membros.

Os membros do Comitê de Conduta deverão sempre (i) assegurar a compreensão das normas de conduta da Azul, (ii) garantir a investigação e o tratamento adequado para os conflitos e os desvios de conduta trazidos para análise do Comitê, (iii) divulgar amplamente as diretrizes e normas do presente Código aos Tripulantes e terceiros parceiros, e (iv) esclarecer eventuais dúvidas referentes ao Código.

Além disso, nossa área de Auditoria Interna faz a gestão operacional do tema Ética e *Compliance*, sendo responsável pelas comunicações relacionadas ao tema, análise periódica de documentos, denúncias por meio do Canal Confidencial, entre outras medidas de melhoria contínua.

Desde a nossa abertura de capital, com a listagem de nossos ADRs na Bolsa de Nova Iorque (NYSE), estamos submetidos às exigências da Lei Sarbanes-Oxley (SOX), uma lei norte-americana criada para reduzir o risco de fraudes financeiras, pela qual realizamos auditorias operacionais periódicas em nossos processos.

Em março de 2018, foi formalizado e divulgado o Procedimento Operacional Padrão de Medidas Disciplinares, que orienta a aplicação de medidas disciplinares aos Tripulantes que não cumprirem com as obrigações previstas no contrato de trabalho, diretrizes do Código e/ou com as normas e políticas da Companhia, atribuindo responsabilidades e garantindo o cumprimento de prazos legais.

Conforme a gravidade do ato praticado, o Tripulante pode sofrer Advertência verbal, escrita, suspensão ou demissão por justa causa. Ainda que a norma não descreva situações para cada uma das medidas disciplinares, ela determina que a medida seja dada de forma proporcional e sempre respeitando o tratamento equitativo entre os Tripulantes.

5.4 - Programa de Integridade

Em abril de 2018, foi realizada ainda uma Análise Geral de Riscos (AGR), quando definiu-se o Dicionário de Riscos da Companhia, que classifica e categoriza os riscos Estratégicos, Operacionais, Financeiros e Regulamentares do negócio, focando em um processo formal de Gestão de Riscos Corporativos.

Nosso Código de Ética e Conduta encontra-se disponível em nossa intranet e no nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

b. se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:

Contamos com um canal de comunicação dedicado ao relato de desvios de comportamento ético envolvendo a empresa e nossos Tripulantes.

O Canal Confidencial, como é chamado este espaço, permite que Tripulantes e também pessoas de fora da empresa possam, de forma segura e, se desejada, anônima, relatar quaisquer casos de desvio de conduta ou comportamento que estejam em desacordo com os nossos valores, conforme descrito no Código de Ética e Conduta. Ele substitui o e-mail do comitê de conduta e fraude interna, utilizado atualmente para envio desse tipo de relato.

Além de essencial para garantirmos nossa integridade, o novo canal é primordial para fomentar a confiança e a transparência nas nossas relações de trabalho nos ajuda a promover um ambiente com elevado padrão ético, preservando nossa idoneidade.

O canal é operado por uma empresa externa especializada, a ICTS Global. Essa empresa recebe todas as informações comunicadas ao Canal Confidencial e promove o encaminhamento de cada situação ao nosso Comitê de Ética, eliminando conflitos de interesses e possíveis retaliações no processo de averiguação das informações recebidas.

O acesso ao Canal Confidencial é fácil e está disponível em nossa intranet ou por meio do endereço www.canalconfidencial.com.br/azul. Ainda, se preferir, o contato pode ser feito pelo telefone 0800 377 8050.

c. se o emissor adota procedimentos em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias visando à identificação de vulnerabilidades e de risco de práticas irregulares nas pessoas jurídicas envolvidas

Em processos de fusão, aquisição e reestruturações societárias realizamos uma diligência prévia, que inclui, sem limitação, a análise de documentos legais, fiscais e contábeis, para verificar se as pessoas jurídicas envolvidas esteve ou está implicada em atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira. Quando necessário, esses processos de diligência poderão contar com o auxílio de terceiros contratados.

d. caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de fraudes e ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido

Não aplicável.

5.5 - Alterações significativas

Não houve nenhuma alteração significativa nos riscos de mercado aos quais nós estamos expostos, nem alterações na política de gerenciamento de riscos adotada.

5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos

Abaixo apresentamos informações quantitativas e qualitativas acerca dos mecanismos de redução de exposição aos riscos de mercado.

Geral

Celebramos contratos derivativos e demais instrumentos financeiros para fins de proteção contra variações nesses fatores.

Também implementamos políticas e procedimentos para avaliar os riscos e aprovar e monitorar nossas transações com derivativos e nossa política de gerenciamento de riscos foi aprovada por nosso Conselho de Administração. Temos como política não participar de nenhuma operação com derivativos para fins especulativos. Avaliamos nossos instrumentos derivativos financeiros pelo valor de mercado, determinado usando-se preços de mercado cotados, modelos padrão de avaliação de opções ou valores fornecidos pela outra parte.

As outras partes em nossas transações com derivativos são importantes instituições financeiras com fortes classificações de crédito, e não se espera que essas partes deixem de cumprir suas obrigações. Não possuímos nenhuma exposição significativa a nenhuma outra parte com relação a transações com derivativos, e acreditamos que a exposição de crédito ligada às nossas outras partes é insignificante.

Risco de taxa de juros

Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos contratos de swap de taxa de juros designados como hedges de fluxo de caixa e hedges de valor de mercado.

Utilizamos contratos de swap chamados de hedges de fluxo de caixa para proteção contra flutuações de parte dos pagamentos de arrendamentos operacionais e mercantis e de empréstimos e financiamentos em moeda estrangeira. Os contratos de swap são usados para proteção contra o risco de variação nas taxas de juros atreladas aos compromissos contratuais celebrados. Os termos essenciais dos contratos de swap foram pactuados para serem associados com os termos dos empréstimos e financiamentos e dos compromissos de arrendamento protegidos. Em 31 de dezembro de 2018, nossos hedges de fluxo de caixa incluíam contratos de swap de taxa de juros com valor de referência de R$1.372,4 milhões pelo qual recebemos uma taxa de juros variável atrelada ao LIBOR e pagamos taxas de juros fixas. Em 31 de dezembro de 2018, nossos hedges de valor de mercado incluíam contratos de swap de taxa de juros com valor de referência de R$163,4 milhões, estabelecendo que recebamos uma taxa de juros fixa e paguemos uma taxa variável correspondente a uma percentagem do CDI sobre o valor nocional. O ajuste de R$20,1 milhões no valor de mercado do swap de taxa de juros foi reconhecida nas receitas financeiras e compensada frente a um ajuste negativo similar sobre a dívida protegida. Não houve nenhuma ineficácia significativa reconhecida no período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2018.

Riscos cambiais

Celebramos contratos a termo em moeda para proteger nossos fluxos de caixa não-operacionais em moeda estrangeira, por períodos com exposição de moeda de até 12 meses para dispêndios relacionados a investimentos e despesas financeiras; ou até a data de vencimento para dívidas contratadas em moeda estrangeira. Além do mais, como parte de nossas operações internacionais, mantemos contas bancárias no exterior em dólares norte-americanos que servem como proteções naturais. Em 31 de dezembro de 2018, detínhamos uma posição de caixa em dólares norte-americanos de R$356,2 milhões, representando 74,0% de nossa exposição nos próximos doze meses às despesas financeiras indexadas em dólares norte-americanos. Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos R$ 2.186,3 milhões de valor de referência fixo em opções em moeda estrangeira a uma taxa de R$3,8748 por US$1,00. O valor de mercado desses contratos era um ganho de R$233,6 milhões para o ano findo em 31 de dezembro de 2018, registrado como instrumentos financeiros derivativos contra ativos não-circulantes.

5.6 - Outras inf. relev. - Gerenciamento de riscos e controles internos

Risco de preço de mercadorias

A volatilidade dos preços dos combustíveis de aviação é um dos riscos financeiros mais significativos para as companhias aéreas. Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, o combustível de aviação representou 30,6%, 26,7% e 24,7% , respectivamente, de nossas despesas operacionais. Os preços internacionais do petróleo, que são denominados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com qualquer grau de certeza, pois estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. Por exemplo, os preços do petróleo mudaram substancialmente começando em 2009 até dezembro de 2018. As companhias aéreas geralmente usam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo de aquecimento para proteger sua exposição aos preços do combustível de aviação. Procuramos mitigar a volatilidade do preço dos combustíveis principalmente através de instrumentos financeiros derivativos ou de um contrato de preço fixo com a BR Distribuidora. Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos protegidos aproximadamente 30% de nosso consumo de combustível projetado para os próximos doze meses.

Risco de crédito

Avaliamos o risco correspondente dos instrumentos financeiros e diversificamos nossa exposição. Também mitigamos esse risco ao manter instrumentos financeiros com partes que apresentem fortes classificações de crédito, ou que sejam empregadas em bolsas de futuros ou de mercadorias.

Risco de liquidez

A fim de administrar a liquidez de nosso caixa em moeda local e estrangeira, são estabelecidas hipóteses de futuros recebimentos e desembolsos, monitorados diariamente por nossa tesouraria. Aplicamos nossos recursos em ativos líquidos (certificados de depósito e letras de crédito do agronegócio).

6.1 / 6.2 / 6.4 - Constituição do Emissor, Prazo de Duração E Data de Registro na Cvm

Data de Constituição do Emissor	03/01/2008
Forma de Constituição do Emissor	Constituída por meio de subscrição particular de ações, sob a forma de sociedade por ações de capital fechado.
País de Constituição	Brasil
Prazo de Duração	Prazo de Duração Indeterminado
Data de Registro CVM	07/04/2017

6.3 - Breve Histórico

Fomos fundados em 3 de janeiro de 2008 pelo empreendedor David Neeleman e começamos a operar em 15 de dezembro de 2008. Apoiados pelo Sr. Neeleman e por outros acionistas estratégicos, nos beneficiamos de nossas parcerias e investimos em uma plataforma operacional robusta e expansível. Temos uma liderança executiva que combina efetivamente a experiência no mercado local com diversificada experiência internacional e conhecimento das melhores práticas dos Estados Unidos, o maior mercado de aviação do mundo.

O nosso capital inicial de R$400,7 milhões nos permitiu investir de forma pioneira em uma plataforma operacional de crescimento e em uma frota de aeronaves nova e eficiente. Em menos de seis meses de operações em maio de 2009, nos tornamos a terceira maior companhia aérea do Brasil em termos de participação no mercado doméstico, de acordo com a ANAC. Nossa frota em operação cresceu de três Embraer E-Jets em dezembro de 2008 para um total de 125 aeronaves, constituídas por 63 Embraer E-Jets, 33 aeronaves ATR, 20 aeronaves de nova geração A320neo, sete Airbus A330s e dois cargueiros 737 em 31 de dezembro de 2018.

Em agosto de 2012, adquirimos a TRIP, que era então a maior companhia aérea regional da América do Sul em número de destinos. Consolidamos os resultados operacionais da TRIP em nossas demonstrações financeiras em 30 de novembro de 2012. A similaridade de frotas entre as duas companhias aéreas nos permitiu integrar rapidamente todas as atividades da TRIP em junho de 2014. A aquisição da TRIP aumentou substancialmente a conectividade de nossa malha, nos possibilitando atender a 100 destinos quando da conclusão da aquisição, e nos tornar a empresa aérea líder em termos de decolagens em 71 cidades, em 31 de dezembro de 2018. Ademais, consolidamos, com o rápido crescimento, nossa posição como líder no mercado de aviação regional no Brasil. Em 31 de dezembro de 2018, éramos a maior companhia aérea do Brasil em termos de decolagens e de cidades atendidas, com 821 decolagens diárias compreendendo 110 destinos – uma malha sem paralelo de 222 rotas diretas. Além disso, através da aquisição da TRIP, nos tornamos a empresa aérea líder em Belo Horizonte, a terceira maior área metropolitana do Brasil de acordo com o IBGE, e conseguimos direitos de pouso valiosos no aeroporto de Guarulhos em São Paulo e no aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, complementando nosso principal centro de conexão (*hub*) no aeroporto de Viracopos, em São Paulo.

Alavancando a força da malha que construímos ao longo dos últimos anos, em dezembro de 2014, começamos a operar voos internacionais com aeronaves Airbus A330, servindo milhões de passageiros que não possuíam uma opção conveniente para viagens internacionais.

Como parte de nossos planos de expansão global, também fizemos acordos de *codeshare* com a United e com a TAP, possibilitando aos nossos passageiros fazerem conexão para mais de 150 destinos em todo o mundo, além dos 110 destinos que atendemos atualmente.

6.5 - Informações de Pedido de Falência Fundado em Valor Relevante ou de Recuperação Judicial ou Extrajudicial

Até a data deste Formulário de Referência não houve qualquer pedido requerendo a nossa falência e/ou nossa recuperação judicial ou extrajudicial.

6.6 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 6 do Formulário de Referência.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Visão Geral

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos, com 821 voos diários atendendo a 110 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 222 rotas sem escalas em 31 de dezembro de 2018. Como a única companhia aérea em 71% de nossas rotas, somos líderes em 71 cidades brasileiras em termos de decolagens e transportamos aproximadamente 23 milhões de passageiros em 2018. Além da nossa extensa malha doméstica, frota otimizada, e alto padrão de qualidade de serviço, detemos 100% do nosso programa de fidelidade, TudoAzul, um ativo estratégico e forte gerador de receita, com aproximadamente 11,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2018.

O Brasil é um país continental com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área e é, atualmente, o quarto maior mercado doméstico de aviação no mundo, de acordo com a IATA (*International Air Transport Association*). Desde 2008, o número de passageiros transportados no mercado doméstico por companhias aéreas no Brasil aumentou em mais de 87% para 94 milhões em 2018, de acordo com a ANAC. O mercado de viagens aéreas do Brasil continua a ser significativamente subservido e de acordo com a ABEAR o número de passageiros domésticos deve dobrar nos próximos dez anos.

Temos a mais extensa malha de rotas no Brasil, atendendo a 100 destinos nacionais, cerca de duas vezes o número de destinos servidos por nossos principais concorrentes Gol e Latam, que atendiam a 53 e 45 destinos respectivamente em 31 de dezembro de 2018. Somos a única operadora em 41 de nossos destinos e mantemos a liderança em oito de nossos dez maiores aeroportos nacionais em termos de decolagens. Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (*hubs*), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Em Viracopos, um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, somos responsáveis por 97% de seus 148 voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2018.

Operamos uma frota jovem e diversificada, que nos permite atender cidades com diferentes densidades demográficas, variando de grandes capitais a cidades menores, de forma mais eficiente do que nossos principais concorrentes que operam exclusivamente aeronaves maiores. Em 31 de dezembro de 2018, operávamos uma frota de 125 aeronaves com uma idade média de 5,9 anos, significativamente mais jovem do que a frota de nossos principais concorrentes. Acreditamos que nossa frota nos permite adequar de forma eficiente nossa capacidade com a demanda. Dessa forma oferecemos uma melhor conectividade, bem como voos sem escala mais convenientes e frequentes, para uma quantidade maior de aeroportos do que nossos principais concorrentes, que operam exclusivamente aeronaves maiores. Estamos num processo de transformação de nossa frota, o qual deve durar pelos próximos anos Através deste processo, estamos substituindo os E-Jets de antiga geração por aeronaves mais eficientes em termos de consumo de combustível, como os Airbus A320neos e os Embraer E2s de nova geração, que possuem, respectivamente, 56 e 18 assentos a mais do que nossos E-Jets, consequentemente gerando um menor custo por assento, contribuindo para a expansão de nossa margem ao longo dos próximos anos.

Um fator-chave de nossa lucratividade é o nosso modelo operacional disciplinado e de baixo custo. Nossa frota diversificada nos permite atingir um custo médio por voo mais baixo em comparação com nosso principal concorrente. No exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, nosso custo médio por voo foi de R$32.007, 25,2% mais baixo do que o da Gol. Com o aumento da quantidade de Airbus A320neos e Embraer E2s em nossa frota, esperamos manter nossa liderança de mercado em custo médio por voo. Adicionalmente, a nossa operação é a mais eficiente do Brasil quando considerado o número de funcionários por aeronave de 94 comparado com 126 para a Gol em 31 de dezembro de 2018. Nos últimos três anos tivemos a melhor pontualidade e fomos reconhecidos pela OAG como "*The most on-time LCC in the world"* – Companhia Aérea de Baixo Custo Mais Pontual do mundo em 2018 e "The *Most On-Time Low Cost Carrier in the Americas*" – A Companhia Aérea de Baixo Custo Mais Pontual das Américas.

Acreditamos ter construído uma marca forte, oferecendo uma experiência de viagem superior com base em uma cultura de serviço ao cliente prestado por uma equipe de tripulantes bem treinada e altamente motivada. Nossa experiência de viagem inclui assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas de entretenimento individual com televisão ao vivo (LiveTV) em todos os assentos de nossos Embraer E-Jets, extenso espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais, serviço de bordo gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos destinos que atendemos. Como resultado de nosso forte foco em serviço ao cliente, de acordo com pesquisas conduzidas por nós, 89% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar em 31 de dezembro de 2018. Em 2018, pelo oitavo ano consecutivo, conquistamos o prêmio de melhor companhia aérea regional na América do Sul, e também em 2018, conquistamos o prêmio de melhores tripulantes pelo terceiro ano consecutivo. Além disso, pelo segundo ano consecutivo, fomos eleitos entre as 10 melhores companhias aéreas do mundo e melhor companhia aérea pela TripAdvisor Traveler's Choice.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Continuamos a investir e expandir nosso programa de vantagens TudoAzul, que tinha 11,0 milhões de membros e 76 parceiros em 31 de dezembro de 2018. O TudoAzul tem sido o programa de fidelidade de maior crescimento em termos de membros no Brasil nos últimos quatro anos quando comparado com o Smiles e o Multiplus, os respectivos programas de fidelidade da Gol e da Latam. O TudoAzul foi eleito *"O Melhor Programa de Vantagens do Brasil"* pelo terceiro ano consecutivo pelos leitores do Melhores Destinos, o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil. Considerando a força de nossa malha, o crescimento esperado do transporte aéreo no Brasil, o potencial de aumento na penetração de cartão de crédito e o desenvolvimento do setor de fidelidade de clientes no Brasil, acreditamos que o TudoAzul é um ativo muito estratégico e de muito valor para nós. Diferentemente de nossas principais concorrentes, detemos 100% do nosso programa de fidelidade e nos beneficiamos de todos os seus fluxos de caixa. Desde meados de 2015, gerenciamos o TudoAzul por meio de uma equipe dedicada e estamos constantemente avaliando oportunidades para expandir o valor deste ativo estratégico.

Em 2018 registramos uma receita de R$9,2 bilhões e um lucro líquido de R$420,3 milhões, comparado com uma receita de R$7,8 bilhões e um lucro líquido de R$516,3 milhões registrados em 2017. Nosso lucro líquido de R$420,3 milhões foi parcialmente compensado pelos eventos não recorrentes no valor de R$283,3 milhões que aconteceram em 2018, relacionados com a perda decorrente da venda de aeronaves e o impacto da greve dos caminhoneiros do Brasil.

Pretendemos continuar aumentando nossas receitas auxiliares e outras receitas através de nossos produtos existentes e do lançamento de novos produtos. Receitas auxiliares incluem receitas derivadas da venda de passagens aéreas como tarifa de despacho de bagagens, *upgrades* e todas as outras taxas relacionadas a passageiros. Outras receitas são derivadas principalmente de nossa unidade de cargas, que cresceu 56,5% em 2018 em comparação com o ano anterior, e de nossa unidade de venda de pacotes de viagens, Azul Viagens.

Nossas Vantagens Competitivas

Acreditamos que as seguintes vantagens comerciais nos permitam concorrer com sucesso:

Maior malha aérea do Brasil

Temos a maior malha aérea do Brasil em termos de decolagens e cidades atendidas, com 821 partidas diárias atendendo a 110 destinos, resultando em uma malha incomparável de 222 rotas sem escala em 31 de dezembro de 2018. Acreditamos que nossa conectividade em grandes hubs nos permite consolidar tráfego, servindo tanto mercados de grande e de médio porte, bem como cidades menores que não geram demanda suficiente para serviço ponto a ponto. Acreditamos que nossa extensa e abrangente malha nos permite conectar mais passageiros do que nossas concorrentes, que atendem significativamente menos destinos do que nós. Em 31 de dezembro de 2018, atendíamos 100 destinos no Brasil, comparado com 53 da Gol e 45 da Latam. Além disso, fomos a única companhia aérea em 71% de nossas rotas e 41 dos destinos que servimos, e a líder de mercado em 71 cidades em 31 de dezembro de 2018. Por comparação, a Gol e a Latam eram as companhias aéreas líderes em apenas 16 e cinco cidades, respectivamente, em 31 de dezembro de 2018. Além disso, em 31 de dezembro de 2018, apenas 29% e 19% de nossa malha nacional se sobrepunha com a da Gol e da Latam, respectivamente, enquanto as malhas da Gol e da Latam tinham uma sobreposição de aproximadamente 88% entre elas.

Nossa frota otimizada nos possibilita atender de maneira efetiva nossos mercados

Nossa estratégia de frota se baseia na seleção da aeronave certa para mercado certo. Nossa frota diversificada de aeronaves ATR, Embraer e Airbus nos possibilita atuar em mercados que nossas principais concorrentes, que voam apenas com aeronaves maiores, não poderiam operar de forma lucrativa. Acreditamos que nossa frota atual de aeronaves nos permite equiparar capacidade com demanda, atingindo altas taxas de ocupação, com maior conveniência e frequência, e atender a rotas e mercados de baixa e média densidade no Brasil que não são atendidos por nossas principais concorrentes. De acordo com a ANAC, 52.0% dos voos no Brasil transportaram menos de 120 passageiros em 2018. Nossa frota nacional consiste em Embraer E-Jets que acomodam até 118 passageiros, ATRs que acomodam 70 passageiros, e Airbus A320neos de nova geração com baixo consumo de combustível que acomodam 174 passageiros. Por outro lado, todas as aeronaves usadas pela Gol e pela Latam em voos domésticos no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Consequentemente, o custo por voo médio para nossa frota de R$32.007 em 31 de dezembro de 2018 era 25,2% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 usados pela Gol. Também operamos Airbus A330s para atender a mercados internacionais.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Acreditamos que nosso plano de frota nos oferece uma vantagem de custo por voo em relação às nossas principais concorrentes, ao mesmo tempo que nos fornece flexibilidade para abrir e desenvolver novos mercados nacionais e internacionais. Com base em nossos pedidos atuais, entre 2019 e 2023 esperamos adicionar aproximadamente 50 novos Airbus A320neos, 46 Embraer E2s e cinco Airbus A330-900neos em nossa frota, em substituição às aeronaves mais antigas. Acreditamos que nosso plano de frota nos permitirá manter nossa vantagem em termos de custo por voo e reduzir nosso custo por assento, tanto em termos absolutos quanto relativos às nossas principais concorrentes.

Líder de Mercado em Receita Unitária

Utilizamos um sistema de gestão de receita exclusivo que maximiza resultados através de segmentação e precificação dinâmica e estímulo de demanda. Nosso público-alvo inclui passageiros de negócios, que podem contar com alta frequência e conveniência de voos, e passageiros de turismo, sensíveis a preço e que podem contar com tarifas baixas que oferecemos para estimular a demanda e incentivar compras antecipadas. Esse modelo de segmentação nos possibilitou atingir uma receita unitária (PRASK) superior à de nossos concorrentes, de 29,54 centavos de real no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, representando uma vantagem de 33,5% comparado à Gol. Acreditamos que a abrangência de nossa malha e a qualidade de nossos serviços nos permitam atrair passageiros viajando a negócios, que costumam priorizar conveniência e rapidez e tendem a ser menos sensíveis a preço. Isso é evidente na participação de receita que temos no mercado de viagens corporativas. De acordo com a ABRACORP, tínhamos uma participação de 31% na receita de agências de viagem corporativas no Brasil, em comparação com uma participação de mercado de apenas 19% em termos de tráfego (RPKs) em 31 de dezembro de 2018. No período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2018, nossa tarifa média junto a agências de viagem corporativas era 20,1% maior do que nossa principal concorrente e nossa tarifa média total era 18,6% maior, de acordo com os dados da ABRACORP e com as informações disponíveis no site de nosso principal concorrente.

Como uma ilustração de nossa capacidade de estimular demanda por transporte aéreo, a tabela a seguir destaca o aumento na média diária de passageiros em determinadas rotas desde novembro de 2008, um pouco antes de nós iniciarmos operações, até 31 de dezembro de 2018:

	Voos Diretos Disponíveis	Azul	Média de Embarques (por trecho)
Viracopos—Rio de Janeiro			
Novembro de 2008	6	–	564
Dezembro de 2018	18	16	1.410
Viracopos—Salvador			
Novembro de 2008	–	–	155[(1)]
Dezembro de 2018	4	4	466
Viracopos—Belo Horizonte			
Novembro de 2008	5	–	503
Dezembro de 2018	11	11	1.141
Belo Horizonte—Goiânia			
Novembro de 2008	1	–	82
Dezembro de 2018	3	3	280
Viracopos—Porto Alegre			
Novembro de 2008	–	–	241[(1)]
Dezembro de 2018	10	10	952

Fonte: Innovata.

(1) Itinerário disponível apenas através de voo de conexão

O aumento no número de voos em Viracopos, nosso principal aeroporto, ilustra o sucesso de nosso modelo de estímulo de demanda. Nossa operação em Viracopos oferece a mais alta conectividade para passageiros de conexão no país, com o maior número de destinos sem escala de qualquer aeroporto brasileiro em 31 de dezembro de 2018. Focando em mercados com pouco ou nenhum serviço aéreo, conseguimos, na nossa visão, estabelecer um modelo de sucesso que aumentou significativamente o tráfego no aeroporto de Viracopos durante os últimos dez anos. Em novembro de 2008, antes de iniciarmos as operações, as companhias aéreas que serviam Viracopos ofereciam apenas doze partidas diárias para oito destinos. Em 31 de dezembro de 2018, Viracopos oferecia 148 partidas domésticas diárias para 56 destinos, e detínhamos uma participação de 97,0% dessas partidas diárias.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Estrutura de custo mais eficiente no mercado brasileiro

Alavancamos a experiência de nossa liderança executiva por meio da implementação de um modelo operacional com disciplina de baixo custo para atingir eficiências operacionais.

Acreditamos que atingimos essas eficiências operacionais principalmente por meio de:

- Aeronaves otimizadas para mercados e rotas servidas;
- Baixos custos de vendas, distribuição e marketing através de vendas diretas ao consumidor, e-commerce (85% de receitas de passageiros no período de doze meses encerrados em 31 de dezembro de 2018) e uso associado de ferramentas de rede social;
- Custos mais baixos devido a configuração de cabine de classe única para nossos voos nacionais;
- Operação de uma frota mais jovem e moderna, com melhor eficiência de combustível e custos mais baixos de manutenção do que aeronaves de geração anterior;
- Acordos financeiros inovadores e favoráveis para nossas aeronaves, como resultado de sermos um dos maiores clientes de aeronaves Embraer e ATR;
- Investimento em tecnologia de check-in para aumentar eficiências operacionais; e
- Criação de uma cultura comercial para toda a companhia com foco em reduzir custos.

Dessa forma, atingimos custos por voo mais baixos do que nosso principal concorrente. No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, o nosso custo médio por voo era de R$32.007, 25,2% menor do que o da Gol. Além disso, nossa média de funcionários por aeronave de 94 era a mais baixa do Brasil, comparada com 126 para a Gol em 31 de dezembro de 2018.

Temos uma plataforma operacional robusta e flexível apoiada por tecnologia avançada tais como bilhetes eletrônicos, sistema de gestão Oracle, aplicativo de celular e totens de autoatendimento em nossos principais aeroportos atendidos. Acreditamos que nossa plataforma flexível nos fornece confiabilidade e segurança, além de gerar economias de escala conforme continuamos a expandir.

Parcerias globais estratégicas

Nós estabelecemos parcerias estratégicas de longo prazo com a United Airlines e a TAP Portugal. Em 2015, a United adquiriu ações representando uma participação econômica de aproximadamente 5% em nossa companhia por US$100 milhões. Em 2018, a United aumentou sua participação econômica na Azul para 8,0%. Nossa aliança com a United aumentou o alcance de nossas respectivas malhas e criou demanda adicional por nossos voos, em virtude de tanto nós quanto a United termos começado a vender os voos uma da outra em nossos websites por meio de um contrato de *codeshare* (compartilhamento de voos). Esse contrato de *codeshare* também fornece aos clientes que voarem em ambas as companhias aéreas um processo de reserva e emissão de passagens integrado, incluindo a geração de cartão de embarque e despacho de bagagem até o destino final. Ainda, estamos avaliando possíveis cooperações adicionais com a United.

Como parte do processo de privatização da TAP em 2016, a Atlantic Gateway, um consórcio de investidores privados (incluindo nosso principal acionista), adquiriu o controle econômico da TAP, e nós investimos €90 milhões em um título conversível em uma participação econômica de 41,25% na TAP. Em março de 2019, nós adquirimos 6,1% da participação econômica da Hainan Airlines (Hong Kong) Co. Limited na TAP por US$25 milhões. Essa participação econômica representa 20.0% e 35,6% do capital votante e da participação econômica, respectivamente, da Atlantic Gateway. Como resultado, nossa participação econômica na TAP direta e indireta totaliza atualmente 47,35%. Em 31 de dezembro de 2018, a TAP atendia a mais de 65 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil, e era a companhia aérea com maior número de assentos ofertados entre o Brasil e a Europa. Além disso, em junho de 2016, lançamos com sucesso um voo sem escala entre nossos principais aeroportos Viracopos e Lisboa e em junho de 2019, pretendemos inaugurar uma rota sem escala de Campinas para Porto. Estamos constantemente avaliando formas nas quais podemos cooperar com a TAP e em 31 de dezembro de 2018, contávamos com 15 aeronaves subarrendadas para a TAP, como parte de nosso plano de otimização de frota.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Como resultado de nossos contratos de *codeshare* existentes com empresas como a United e a TAP, nossos clientes têm acesso a mais de 150 destinos adicionais mundialmente. Além disso, acreditamos que nossas parcerias estratégicas com essas companhias aéreas forneçam aos membros do TudoAzul uma ampla variedade de opções de resgates atraentes.

Experiência de alta qualidade, por meio de um produto diferenciado e de uma cultura focada no serviço ao cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes, enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço e atendimento ao cliente.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) na maioria de nossos jatos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos aeroportos que atendemos (inclusive entre a cidade de São Paulo e o aeroporto de Viracopos) e uma frota mais nova do que a da Gol e da Latam.

Focamos em atender às necessidades de nossos clientes, e tivemos uma das pontualidades mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, com 85% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, 84% de pontualidade para 2017 e 89% para 2016, de acordo com a OAG. A OAG nos reconheceu como a companhia aérea de baixo custo mais pontual do mundo e como a companhia aérea de baixo custo mais pontual das Américas em 2018. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 98% em 2018 e 99% em 2017 e 2016, decorrente de nosso baixo índice de cancelamento de voos.

Marca bem reconhecida

Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2018, 89% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. A força de nossa marca foi reconhecida através de uma série de prêmios:

- Indicada *"Uma das Dez Melhores Companhia Aérea do Mundo"* e *"Melhor Aérea da America Latina"* em 2017 e 2018 pela TripAdvisor Traveler's Choice;
- Melhor companhia aérea do Brasil nos últimos três anos pela Melhores Destinos, o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil;
- Indicada como a *"Melhor Companhia Aérea Regional na América do Sul"* em 2018, pelo oitavo ano consecutivo pela Skytrax, uma organização de pesquisa em aviação;
- Indicada como o *"Melhor Staff na América do Sul"* em 2018 pelo terceiro ano consecutivo pela Skytrax;
- Reconhecida como "*Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual do Mundo*" pela OAG em 2018, pela segunda vez;
- Reconhecida como "Empresa Aérea de Baixo Custo mais Pontual das Américas" pela OAG em 2018;
- Indicada como o "Check-in mais rápido do Brasil" nos últimos três anos pela Secretaria de Aviação Civil;
- Indicada como a "*Melhor Empresa Aérea de Baixo Custo do Mundo*" em 2012 pela CAPA, uma organização independente de pesquisa em aviação;
- Indicada como uma das "*50 Empresas mais Inovadoras do Mundo*" e como a "Empresa mais Inovadora do Brasil" em 2011 pela Fast Company, uma revista de negócios; e
- Indicada como uma das "*50 Marcas mais Valiosas do Mundo*" em 2010 pela Ad Age, uma importante fonte de notícias de marketing.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Além disso, como resultado do forte reconhecimento de nossa marca e de nosso foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul atingiu 11,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2018, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

- Reconhecido como o *"O Melhor Programa de Vantagens do Brasil em 2016-2018"*, pelo Melhores Destinos;
- Reconhecido como o *"O Programa com as Melhores Tarifas no Brasil em 2016-2018"* pelo Melhores Destinos;
- Indicado como tendo *"O Mais Inovador Cartão de Crédito Co-Branded"* no 2015 Loyalty Awards Event apresentado pela Flight Global, um renomado site reconhecido pela comunidade de aviação global como uma fonte confiável de notícias, dados e de conhecimentos relacionados às indústrias aeronáutica e aeroespacial.

Liderança executiva experiente

Acreditamos que contamos com uma liderança executiva altamente preparada e experiente. Nossa gestão, com experiência no setor aéreo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos, inclui:

- Nosso fundador e Presidente do Conselho David Neeleman, um cidadão brasileiro e americano, que fundou quatro companhias aéreas em três países diferentes, incluindo a JetBlue Airways. O Sr. Neeleman também serve como Diretor Presidente da nossa única subsidiária operante – a Azul Linhas Aéreas Brasileiras;
- Nosso Diretor Presidente, John Peter Rodgerson, que anteriormente ocupava o cargo de Diretor Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores, responsável pela implementação de nossa estratégia financeira e estrutura de custos desde nosso começo. O Sr. Rodgerson atuou também como Diretor de Planejamento e de Análise Financeira na JetBlue Airways por cinco anos;
- Nosso Vice-Presidente de Finanças e de Relações com Investidores, Alexandre Wagner Malfitani, era anteriormente o *head* do nosso programa de fidelidade TudoAzul e nosso diretor de Finanças e de Tesouraria. Antes de entrar na Azul, o Sr. Malfitani ocupou o cargo de Diretor-Administrativo de Tesouraria da United, tendo trabalhado também no setor financeiro como gestor de fundos no Deutsche Bank e como trader no Credit Agricole Indosuez;
- Nosso Vice-Presidente de Receitas, Abhi Shah, com mais de 15 anos de experiência na indústria da aviação, que ocupou anteriormente cargos executivos na JetBlue Airways e na Boeing. Foi responsável pelo desenvolvimento de nossa gestão de receita, planejamento de malhas e estrutura tarifária;
- Nosso Vice-Presidente de Pessoas e Clientes, Jason Ward, se juntou a nós em 2008 e desempenhou um papel importante na aquisição da TRIP pela Azul em 2013. Depois disso, o Sr. Ward trabalhou como Vice-Presidente Executivo na C.R. England, Inc. e de 2016 até 2017, foi o Diretor de operações da TAP antes de retornar à Azul em agosto de 2017. Ele começou a sua carreira na Morris Air, a primeira companhia aérea fundada pelo David Neeleman. Ele também trabalhou com o Sr. Neeleman na área de marketing e vendas na Southwest Airlines e na área de serviços aos clientes na JetBlue Airways; e
- O Vice-Presidente de Operações da Azul Linhas Aéreas Brasileiras, Flávio Costa, que é parte da nossa equipe fundadora desde o começo, possui mais de 40 anos de experiência na indústria aérea, tendo servido como Diretor de Operações na Pluna S.A. e na Ocean Air, e como Diretor Técnico na Varig.

A maior parte dos membros de nossa liderança executiva trabalha junto por mais de 10 anos, e está na Azul desde a fundação. Todos os membros não-brasileiros dessa equipe residem em São Paulo com vistos de trabalho permanentes. Além do Sr. Neeleman, todos os nossos principais executivos são também acionistas de nossa empresa, e são todos participantes do nosso plano de incentivo de longo prazo baseado em ações, o que ajuda a alinhar os interesses de acionistas e da administração. Nossa liderança executiva se esforça para manter um ambiente de trabalho vencedor e uma cultura de profissionalismo e meritocracia. Acreditamos que a experiência e o compromisso de nossa liderança executiva são fatores cruciais para o nosso crescimento, bem como no contínuo aperfeiçoamento de nosso desempenho operacional e financeiro.

Para alinhar os interesses da alta administração com nossos resultados operacionais, oferecemos um plano de incentivo para a liderança com base no desempenho de metas pré-definidas da Companhia, que inclui margem operacional, satisfação do cliente, satisfação do tripulante e a pontualidade de nossa operação. Também estabelecemos um plano de opção de ações para nossa liderança, com carência de quatro anos.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Nossas Estratégias de Crescimento

Nossa meta é continuar crescendo de maneira lucrativa e sustentável e aumentar o valor para o acionista oferecendo serviços frequentes e acessíveis aos nossos clientes. Pretendemos implementar as seguintes iniciativas estratégicas para alcançar este objetivo:

Acrescentar aeronaves maiores, mais econômicas, de última geração em nossa frota

Pretendemos continuar com a adição em nossa frota de aeronaves de nova geração, que consomem menos combustível, substituindo aeronaves de gerações anteriores. Além de nos oferecerem um custo por assento significativamente menor devido à tecnologia de ponta e maior número de assentos, estas aeronaves contribuirão para geração de maior receita derivada de um aumento do fluxo de passageiros em conexão, e de nossas unidades TudoAzul, Azul Cargo Express, e Azul Viagens. Com base em nossos pedidos firmes atuais, entre 2019 e 2023 esperamos adicionar aproximadamente 50 novos Airbus A320neos, 46 Embraer E2s e cinco Airbus A330-900neo em nossa frota, substituindo aeronaves mais antigas.

Em dezembro de 2016, introduzimos aeronaves Airbus A320neos de nova geração, com 56 assentos a mais do que nossos atuais Embraer E-Jets, em voos de maior distância entre cidades-foco com perfil de lazer e durante horários de pico. Para os mercados de lazer de longa distância, acreditamos que o A320neo nos proporciona o custo por assento mais competitivo da indústria. Na época, começamos a voar entre nosso hub principal no aeroporto de Viracopos e nosso hub regional em Recife com o A320neo. Para este voo de aproximadamente três horas, os Airbus A320neos nos propiciam custos por assento 29% mais baixos do que os Embraer E-Jets, e oferecem capacidade suficiente para conectar clientes em ambos os hubs para outros destinos em nossa malha.

Esperamos adicionar os E2s para substituir os E-Jets a partir do segundo semestre de 2019. Os E2s têm 18 assentos adicionais e um custo por assento 25% menor e um custo por viagem 14% menor comparado aos E-Jets.

Acreditamos que, ao aplicar essa estratégia, continuaremos melhorando nossa rentabilidade, reduzindo nosso custo por assento e, ao mesmo tempo, expandindo a receita.

Aumentar as frequências de voos e adicionar voos diretos e novos destinos

Espera-se que a maior parte do nosso crescimento de capacidade nos próximos cinco anos venha da substituição de aeronaves menores por aeronaves maiores de nova geração. Pretendemos continuar identificando, abrindo e rapidamente alcançando a liderança em mercados novos ou pouco atendidos, que tenham grande potencial de crescimento. Também pretendemos continuar a crescer adicionando novos destinos à nossa malha, conectando as cidades que já servimos com novos voos sem escalas, aumentando a frequência nos mercados já existentes, e usando aeronaves maiores em mercados que desenvolvemos e crescemos ao longo dos anos.

Pretendemos aplicar nossa abordagem disciplinada na seleção de novos destinos que possam ser servidos por nossas aeronaves ATR ou Embraer, com um foco intenso em cidades brasileiras onde acreditamos haver mais oportunidades de crescimento rentável, e na seleção de destinos na América do Sul com alto potencial de crescimento. Nossas aeronaves ATR nos dão uma grande vantagem competitiva para entrar em novas cidades e acessar a demanda não atendida, já que essas aeronaves têm apenas 70 lugares e, portanto precisam de menos passageiros para que o voo seja lucrativo.

Acreditamos que há oportunidades consideráveis para conectar com serviço sem escalas cidades que atendemos atualmente através de conexões. Acreditamos que nossa aeronave E-Jet é o tipo de aeronave ideal para conectar essas cidades devido à combinação do número de assentos adequado com baixos custos de viagem. Por exemplo, somos a única companhia aérea voando sem escalas entre Porto Alegre e Cuiabá, duas de nossas cidades-foco. Podemos oferecer este tipo de serviço por ser a única companhia aérea com as aeronaves apropriadas para isto.

Nas rotas atuais onde acreditamos existir demanda adicional, pretendemos aumentar o número de voos diários com nossos Embraer E-Jets, a fim de alcançar ou aumentar ainda mais nossa superioridade de horários sobre nossas concorrentes. Por exemplo, aumentamos o nosso número de voos diários na rota Viracopos—Rio de Janeiro de três para 16 entre março de 2009 e dezembro de 2018, e na rota Viracopos—Belo Horizonte de quatro para 11 entre agosto de 2009 e dezembro de 2018. Ao proporcionar esta conveniência extra aos nossos clientes, buscamos continuar estimulando a demanda por nossos produtos e serviços. Também pretendemos continuar operando os A320neos principalmente em mercados de lazer de alta densidade e maior distância.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Planejamos aumentar nosso crescimento internacional conectando nossa forte presença no Brasil por meio de nossos *hubs* em Campinas, Belo Horizonte e Recife e nossos atuais destinos internacionais de Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa. Acreditamos que estamos especialmente capacitados para estimular demanda adicional por viagens internacionais de longa distância, utilizando nossos Airbus A330s e tirando proveito de nossa malha doméstica que oferece conexões por todo o Brasil. Oferecemos atualmente voos diretos para 56 destinos a partir de nosso hub principal no aeroporto de Viracopos, e continuamos a alavancar nossa posição como a maior companhia aérea deste aeroporto ao oferecer voos internacionais bem como ao conectar passageiros por todo o Brasil. Além disso, nossos novos voos *codeshare* com empresas como a United e TAP nos possibilitam conectar nosso hub principal com os destinos da United nos Estados Unidos e com os destinos da TAP na Europa.

Continuar a expandir o valor de nosso programa de fidelidade TudoAzul

Como resultado do crescimento de nossa malha, acreditamos haver uma oportunidade de continuar a expandir nosso programa de fidelidade TudoAzul, aumentando seus resultados e valor de mercado. Com 11,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2018, o TudoAzul tem sido o programa de fidelidade de maior crescimento dentre os maiores programas no Brasil nos últimos quatro anos, de acordo com o número de membros divulgados nos sites do Smiles e Multiplus. O TudoAzul vende pontos de fidelidade a parceiros comerciais bem como diretamente aos membros do programa. Nossos atuais parceiros comerciais incluem instituições financeiras como Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco), American Express e Caixa; varejistas como Apple, Walmart e Fast Shop; e parceiros de viagens incluindo Hertz, Avis e Booking.com.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito com a marca TudoAzul em parceria com o Banco Itaucard S.A. Além disso, em dezembro de 2015, lançamos o Clube TudoAzul, um produto baseado em assinaturas através do qual os associados pagam um valor fixo por mês em troca de pontos TudoAzul, acesso a promoções e demais benefícios. Também oferecemos aos associados a possibilidade de comprar pontos para completar o valor necessário para um resgate, ou de pagar uma taxa para renovar pontos expirados ou transferir pontos para outra conta do associado. Acreditamos que nossos voos internacionais e as parcerias estratégicas com outras empresas aéreas como a United e a TAP oferecem aos nossos membros TudoAzul uma ampla variedade de opções de resgates atraentes.

Membros TudoAzul podem usar seus pontos para resgatar passagens em qualquer voo da Azul, com disponibilidade de último assento. Temos uma significativa flexibilidade para precificar resgates de maneira que nossas tarifas sejam competitivas com as de outros programas de fidelidade, ajudando assim a maximizar a atratividade do TudoAzul para seus participantes. Administramos ativamente o preço de nossos resgates, oferecendo tarifas que acreditamos serem competitivas principalmente quando a disponibilidade de assentos é alta e otimizando a margem em voos de alta demanda. Desenvolvemos também um exclusivo sistema de precificação que, na nossa visão, proporciona ampla flexibilidade para determinar o preço dos resgates em um determinado voo. Isso nos permite, por exemplo, vender lugares usando diversas combinações de pontos e dinheiro. Também nos possibilita customizar tarifas através de uma série de diferentes fatores, como a categoria do membro no programa, a participação no Clube TudoAzul, a sua idade (nos permitindo oferecer preços mais baixos para bebês e crianças), etc. Estamos confiantes que este sistema exclusivo oferece mais flexibilidade do que os de nossas principais concorrentes, nos possibilitando assim criar promoções atraentes, estimular a venda cruzada de outros produtos TudoAzul, e fixar com mais precisão os resgates a fim de maximizar os lucros.

Para maximizar a criação de valor do TudoAzul, temos administrado o programa através de uma equipe exclusiva e dedicada desde meados de 2015. De modo independente, a receita bruta da TudoAzul, excluindo a receita proveniente da companhia aérea, totalizou R$980,3 milhões no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018. Acreditamos que o TudoAzul se beneficia de vários fatores, entre eles a quantidade de destinos exclusivos que operamos, a força de nossa malha, o crescimento esperado do transporte aéreo, o aumento no uso do cartão de crédito e o desenvolvimento do setor de fidelidade no Brasil. Como a TudoAzul é nossa subsidiária integral, todo o fluxo de caixa gerado por este negócio, que entendemos ser de alta qualidade e margem, flui para os nossos acionistas de forma eficiente em termos fiscais. Planejamos continuar investindo no crescimento do TudoAzul e avaliando oportunidades para expandir o valor deste ativo estratégico.

Continuar a aumentar as receitas auxiliares e outras

Pretendemos aumentar nossas receitas auxiliares e outras, tanto alavancando produtos já existentes quanto lançando novos e nos concentrar na criação de valor adicional a partir desses fluxos de receitas, que representaram R$61,0 por passageiro em 31 de dezembro de 2018 e incluíram receitas de serviços de carga, tarifas de bagagens, *upgrades*, vendas de espaço publicitário em nossos vários meios de comunicação voltados para o cliente e comissões sobre vendas de seguros de viagem. Como resultado da introdução dos Airbus A320neos de nova geração em nossa frota, esperamos ter mais disponibilidade de assentos para nosso programa de fidelidade TudoAzul e para nosso negócio de pacotes de viagens Azul Viagens, bem como capacidade extra para carga.

7.1 - Descrição Das Principais Atividades do Emissor E Suas Controladas

Aproveitamos nossa malha extensa e localização estratégica em Viracopos, o segundo maior aeroporto de cargas no Brasil, de acordo com a ANAC, para oferecer serviços de cargas. Nosso serviço frequente ponto-a-ponto, nossa pontualidade e nossa regularidade são atributos de valor significativo para nosso serviço de cargas. Nossa estratégia de utilizar o espaço disponível em nossas aeronaves de transporte de passageiro para transporte de cargas expressas, de alto valor agregado, contribui para o aumento de nossa eficiência. Nossa expansão internacional e a introdução dos A320neos em nossa frota, que possuem maior capacidade para transporte de cargas, contribuíram para um aumento na receita de cargas de 56,5% em 2018 em comparação com 2017.

Continuar a estabelecer e ampliar parcerias estratégicas

Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos acordos de *codeshare* com a United, TAP, JetBlue, Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Copa Airlines, Aigle Azur e Beijing Capital, além de 27 acordos *interlines* com uma série de companhias aéreas internacionais, nos possibilitando atender passageiros em itinerários que exijam voos em diferentes empresas. Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas com a United e com a TAP. Consideramos estes e possíveis relacionamentos com outras companhias aéreas como formas estratégicas de expandir a conectividade da nossa malha nos Estados Unidos, Europa e Ásia sem comprometer nossos próprios recursos para isso. Acreditamos que nossa base de clientes atual e futura vai demandar acesso a voos internacionais, e objetivamos oferecer esta opção a eles de maneira fácil e integrada, seja comprando em nosso site passagens de companhias aéreas parceiras ou através de voos da Azul em horários convenientes e complementares que facilitem acesso a voos fora do Brasil. Além de ampliar nossa malha global através dessas parcerias, estamos explorando uma série de acordos de cooperação, incluindo outros acordos *interline*, *codeshare*, acesso a programas de fidelidade de companhias aéreas parceiras e possível *co-branding*. Também consideramos oportunidades para alavancar estes relacionamentos para obter maiores eficiências operacionais ao utilizar o conhecimento dessas empresas parceiras em atividades como manutenção, transporte de carga e treinamento e redistribuição de pilotos e tripulantes, bem como a redistribuição de aeronaves redundantes ou excedentes. Estamos explorando joint ventures e outros acordos com nossos parceiros para determinar as formas mais eficazes e benéficas de alavancar estes relacionamentos para todas as partes.

Consideramos nossas parcerias como cruciais para nossa conectividade global, e também como uma forma de gerenciar possíveis incertezas macroeconômicas no Brasil. Ao trabalharmos com nossos parceiros, acreditamos que desenvolvemos a capacidade para nos adaptar de maneira ágil a quaisquer condições econômicas locais em áreas como frota, tripulação e despesas operacionais. Esperamos continuar avaliando oportunidades de parcerias estratégicas, inclusive investimentos e aquisições, que nos permitam aperfeiçoar nossa malha, oferecer benefícios mais atraentes aos nossos associados TudoAzul, aprimorar nossa marca e criar fidelidade e receitas.

Estrutura Societária

Nosso Acionista Controlador detêm, direta e indiretamente, 67% de nosso capital com direito a voto e 50,3% de nosso capital total, valores estes superiores a sua exposição econômica, que corresponde a 5,3%. Em especial, por ocasião da nossa estrutura de capital desde nossa constituição, e dos aportes de capital realizados até o momento, os titulares de ações ordinárias de nossa emissão efetuaram investimentos consideravelmente inferiores àqueles realizados pelos titulares de ações preferenciais de nossa emissão. Apesar de nossa estrutura de capital diferenciada, vários de nossos investidores iniciais que acreditam no potencial da Azul e na visão estratégica de nosso acionista controlador continuam sendo acionistas da empresa como o Grupo Bozano, Peterson Partners e Zweig Di Menna.

As ações preferenciais de nossa emissão, incluindo sob a forma de ADSs, conferem aos seus titulares direto de voto restrito. As matérias em que as ações preferenciais têm direito de voto estão elencadas em nosso Estatuto Social no artigo 5º, parágrafo nono, a saber: (i) as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2 e no Código CAF, entre elas a aprovação de contratos entre a Companhia e o Acionista Controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o Acionista Controlador tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em Assembleia Geral; (ii) a remuneração global dos administradores da Companhia; e (iii) alteração ou revogação dos parágrafos nono a décimo segundo do artigo 5º, dos Artigos 12 a 14, do parágrafo 2º do artigo 15 e dos artigos 29 a 32 do Estatuto Social. Os acionistas que detêm a maioria das ações ordinárias de nossa emissão, controlando-nos, possuem poderes para decidir sobre questões sem a necessidade de obter a aprovação de titulares de ações preferenciais de nossa emissão, incluindo a aprovação de questões de natureza societária, tais quais indicação de membros para o nosso conselho de administração, aprovação de operações relevantes ou alterações na nossa estrutura de capital.

7.1.a - Informações específicas de sociedades de economia mista

(a) interesse público que justificou sua criação

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

(b) atuação do emissor em atendimento às políticas públicas, incluindo metas de universalização, indicando:

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

(c) processo de formação de preços e regras aplicáveis à fixação de tarifas

Não aplicável, tendo em vista que a Companhia não é uma sociedade de economia mista.

7.2 - Informações Sobre Segmentos Operacionais

a. produtos e serviços comercializados

Oferecemos serviços de transporte aéreo no território nacional. Os principais ativos geradores das nossas receitas são nossas aeronaves. Sendo 94,7% de nossa receita líquida no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 proveniente do transporte aéreo de passageiros em conformidade com as concessões das autoridades competentes; e o restante provém de outros serviços, que incluem:

- Serviço de transporte aéreo de cargas;
- Programa de vantagens TudoAzul: comercializamos pontos de nosso programa de vantagens para vários parceiros e diretamente para nossos membros;
- Pacotes de Viagens: por meio da Azul Viagens são comercializados pacotes que oferecem, além da passagem aérea, hospedagem em hotel, traslados, passeios e aluguel de veículos;
- Seguro Viagem: nós, por meio de parceria com uma seguradora, oferecemos aos nossos clientes a possibilidade de contratação de seguro viagem no momento da venda da passagem aérea;
- Espaço Azul: são comercializados a um preço um pouco maior alguns assentos das aeronaves Embraer e Airbus, as quais apresentam maior distância das poltronas da frente; e
- Mídia a Bordo: comercializamos espaços de mídia em alguns locais dentro e fora da aeronave, como por exemplo, adesivagem da aeronave, adesivagem das bandejas das poltronas, anúncios na revista de bordo, LiveTV, folheteria, entre outros.

b. receita proveniente do segmento e sua participação na receita líquida do emissor

A nossa receita líquida operacional é resultante da prestação de serviços de transporte aéreo onde controlamos por transporte de passageiros e outros serviços, conforme tabelas a seguir:

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Receita líquida proveniente do transporte de passageiros *(em milhares de R$)*	8.670.132	6.695.340	5.786.809
Participação na receita líquida (%)	94,7	86,0	86,8

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Receita líquida proveniente de outros serviços – Outras Receitas *(em milhares de R$)*	483.225	1.094.157	883.082
Participação na receita líquida (%)	5,3	14,0	13,2

c. lucro ou prejuízo resultante do segmento e sua participação no lucro líquido do emissor

Nosso lucro líquido (prejuízo) é resultante exclusivamente de prestação de serviços de transporte aéreo.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

a. características do processo de produção

Transporte Aéreo Regular

Nossos passageiros em viagem de negócios são atraídos principalmente pela conveniência e frequência de nosso serviço para inúmeros destinos, 41 dos quais atendíamos com exclusividade em 31 de dezembro de 2018, e também pelas tarifas baixas oferecidas na compra de passagens com antecedência. Também buscamos atrair os viajantes a lazer com nossa ampla malha de rotas e nosso modelo de preços segmentados, oferecendo tarifas atrativas na compra de passagens com antecedência. Em relação a tais serviços, geramos receitas com a venda de passagens bem como outras receitas acessórias relacionadas aos passageiros, e também com transporte de cargas via nossa unidade de negócios Azul Cargo e com a venda de pacotes de viagens através da Azul Viagens.

Receita Líquida de Vendas de Passagens

Acreditamos que nossa ampla malha e nossa variedade de ofertas de rotas nos permitem atrair passageiros em viagem de negócios, os quais nos proporcionam maior rentabilidade e que acreditamos constituir o maior componente de nossas receitas por passagens e de nossos clientes. De acordo com a ABRACORP, detínhamos uma participação de 31% no mercado brasileiro de agências de viagens focadas em viajantes a negócio, sendo que nosso preço médio por passagem junto a agências de viagens corporativas era 20% mais alto do que os praticados pela nossa maior concorrente no que se refere ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Comparativamente, detínhamos uma participação no mercado proporcionalmente menor em termos de tráfego mensurado em RPKs (*Revenue Passenger Kilometers* ou passageiros pagantes transportados por quilômetros voados) a 19%, durante o mesmo período, segundo a ANAC, o que demonstra nossa força competitiva no segmento do mercado corporativo. Atribuímos isto à conectividade de nossa malha, que permite aos passageiros viajando a negócios várias opções de conexão, lhes possibilitando chegar aos seus destinos mais fácil e convenientemente, bem como ao fato de sermos a única opção em determinados mercados atraentes aos viajantes a negócios. Por outro lado, viajantes a lazer normalmente são mais sensíveis a preços elevados do que viajantes a negócios, mas tendem a terem mais flexibilidade quanto aos horários de voos.

A receita de passageiros também é composta por receitas originadas da venda de pontos TudoAzul para terceiros.

A receita de passageiros foi de R$ 8.670,1 milhões no período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2018, R$6.695,3 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017 e R$5.786,8 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2016, representando respectivamente 94,7%, 86,0% e 86,8% de nossa receita líquida. Em 1º de janeiro de 2018, adotamos o IFRS 15, que impactou na classificação e no prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares como bagagens, upgrades, antecipação de voo e outras taxas relacionadas com o transporte de passageiros. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto itens não relacionados com o transporte de passageiros, incluindo carga, pacotes de viagens e receita de subarrendamento de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

Outras Receitas

Além de gerarmos receitas com a venda de passagens, geramos receitas com serviços de transporte de carga e venda de pacotes de turismo. Geramos receitas adicionais com a cobrança de taxas por determinados serviços como taxas de cancelamento, taxas de mudança de voos, taxas de não-comparecimento, taxas de reservas pelo *call center*, taxas de reservas online e pela venda de seguros de viagem. Em 29 de abril de 2017, a ANAC aprovou uma nova resolução, autorizando companhia aéreas a cobrar por bagagens despachadas. Nós começamos a cobrar por bagagens em 1º de junho de 2017, e hoje esta é uma grande fonte complementar de receita. Também oferecemos upgrades para nossas poltronas premium em voos domésticos “Espaço Azul”, as quais possuem espaço adicional, e para nossas poltronas “Economy Xtra,” “SkySofas” e de classe executiva, disponíveis em nossos voos internacionais. Nossa cabine “Economy Xtra” tem três polegadas a mais de espaço para as pernas em uma configuração 2-4-2, e nossos “SkySofas” são inovadores, consistindo de quatro assentos da classe econômica com um apoio para os pés que pode ser erguido para criar um espaço plano, como se fosse um sofá, flexível, para que famílias durmam juntas mais confortavelmente.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Aproveitamos nossa ampla malha de rotas e nossa localização estratégica no aeroporto de Viracopos, o segundo maior aeroporto de cargas no Brasil, de acordo com ANAC, para oferecer serviços de cargas. Nosso serviço ponto a ponto e a alta confiabilidade e pontualidade de nossos voos propiciam uma proposta de valor significativa para nossos serviços de cargas. Nossa estratégia de usar o espaço disponível no compartimento de bagagem de nossas aeronaves para transportar cargas expressas e volumes menores aumentam ainda mais nossa eficiência. Como resultado de nossa expansão internacional e da introdução dos A320neos em nossa frota, que possuem capacidade maior de carga, nossa receita de cargas aumentou 56,5% em 2018 comparado com o ano anterior. Adicionalmente, com o rápido crescimento desta unidade de negócios, arrendamos dois aviões cargueiros 737-400 em 2018 para explorar rotas de alta densidade de cargas. Oferecemos serviços de transporte de cargas para mais de 3.600 localidades, e possuímos 220 agências em todo o Brasil oferecendo nossos serviços de transporte de cargas. Contratamos terceiros independentes para transportar e entregar cargas em seu destino final via transporte terrestre. Embora nos responsabilizemos perante nossos clientes pela entrega adequada das cargas, nossos contratos com esses terceiros independentes nos garantem nosso direito de regresso contra eles em caso de perdas durante o transporte terrestre.

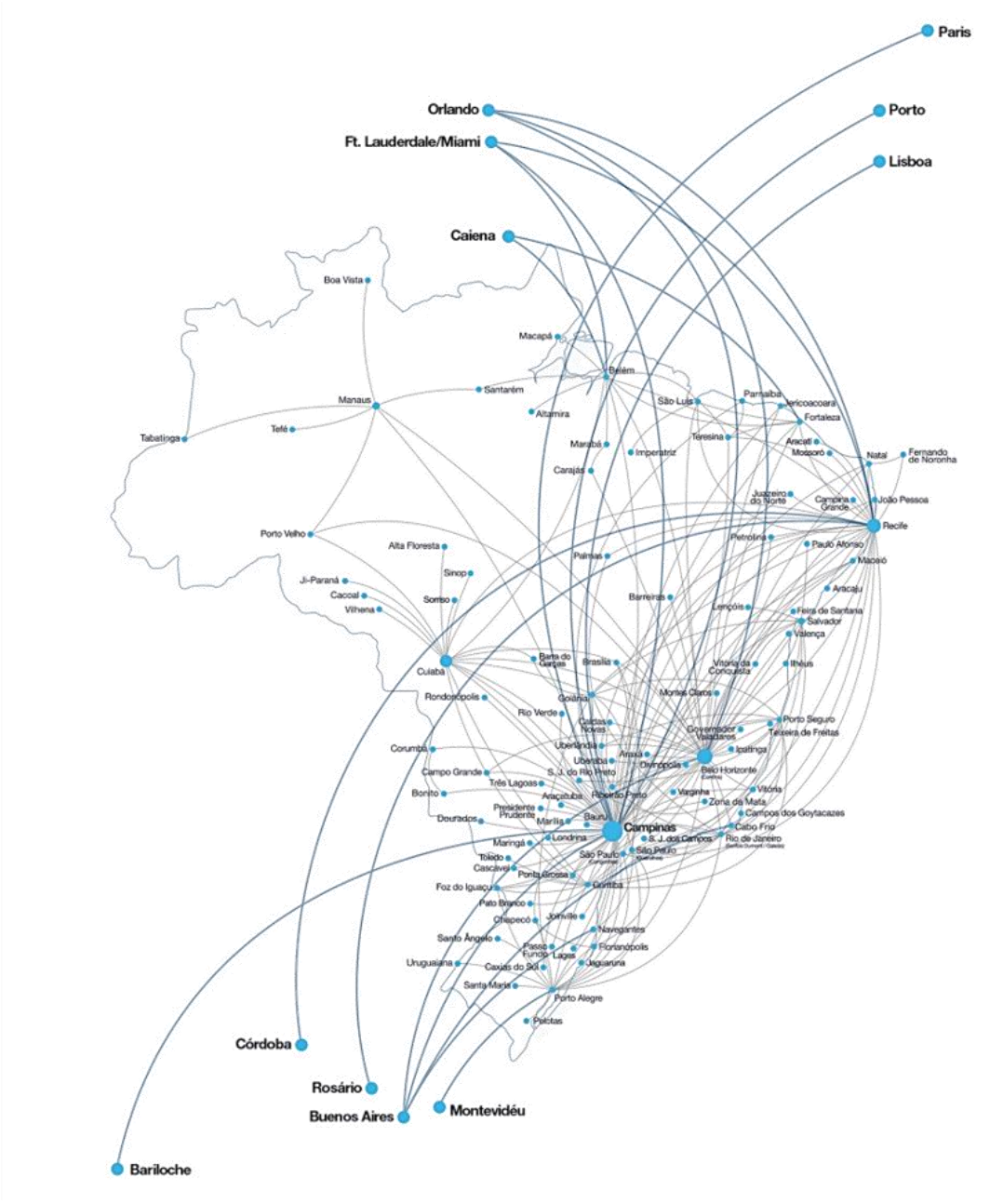
Através da Azul Viagens oferecemos serviços de viagem, que combinam passagens aéreas, transporte terrestre e opções de hospedagem. Os pacotes de viagens que oferecemos são montados previamente ou flexíveis e personalizados, e podem ser comprados em nosso site ou, a partir de 31 de dezembro de 2018, em uma das 2.100 agências de viagens oferecendo nossos produtos de viagem ou uma de nossas 43 lojas exclusivas.

Com a adoção do IFRS 15 a partir de primeiro de janeiro de 2018, a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como cobrança de bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, passaram a ser reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas. A Companhia optou por não apresentar informações comparativas retrospectivamente demostrando os resultados com a adoção do IFRS 15. Assim, as outras receitas totalizaram R$483.225 no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, R$1.094,2 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017 e R$883,1 milhões no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2016, representando respectivamente 5,3%, 14,0% e 13,2% de nossa receita líquida.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Malha Aérea

Somos a companhia aérea do Brasil com o maior número de decolagens e destinos atendidos, com 821 voos diários atendendo a 110 destinos nacionais e internacionais, resultando em uma malha de 222 rotas sem escalas em 31 de dezembro de 2018. Como a única companhia aérea em 71% de nossas rotas, somos líderes em 71 cidades brasileiras em termos de decolagens e transportamos aproximadamente 23 milhões de passageiros em 2018. O mapa abaixo mostra os destinos e as rotas que atendíamos em 31 de dezembro de 2018.



7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Temos a mais extensa malha de rotas no Brasil, atendendo a 100 destinos nacionais, cerca de duas vezes o número de destinos servidos por nossos principais concorrentes Gol e Latam, que atendiam a 53 e 45 destinos respectivamente em 31 de dezembro de 2018. Somos a única operadora em 41 de nossos destinos e mantemos a liderança em oito de nossos dez maiores aeroportos nacionais em termos de decolagens. Através da nossa extensa malha, conectamos viajantes a destinos exclusivos a partir de três centros de conexões (*hubs*), que atendem aos mercados de São Paulo, Belo Horizonte e Recife, três das maiores áreas metropolitanas no país. Nosso *hub* principal fica no aeroporto de Viracopos, localizado no Estado de São Paulo, a aproximadamente 100 quilômetros da cidade de São Paulo, sendo este um dos principais aeroportos na área de São Paulo e o maior hub na América do Sul em termos de destinos domésticos sem escalas, oferecemos atendimento direto a 51 cidades brasileiras, sendo responsáveis por 97% de seus 148 voos domésticos diários em 31 de dezembro de 2018.

Nosso segundo maior *hub* se localiza no principal aeroporto de Belo Horizonte, onde atendíamos a 41 destinos e tínhamos uma participação de 61,3% nas 139 decolagens diárias naquele aeroporto em 31 de dezembro de 2018. Essa base atende Belo Horizonte, a capital de Minas Gerais, o terceiro estado mais rico do Brasil de acordo com o IBGE.

Também construímos um *hub* regional em Recife, que atende a 25 destinos com voos diretos, incluindo um voo internacional direto para Orlando e Fort Lauderdale. Tínhamos participação de 54,6% nas 97 decolagens diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2018. Recife é uma das maiores cidades do nordeste brasileiro, e essa instalação regional nos permitirá aumentar a conectividade de voos dentro dessa região e internacionalmente, tornando-a nossa instalação mais próxima para voos diretos tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos.

Nossa malha diversificada nos permite conexão não apenas com nossas instalações principais, mas também com aeroportos estratégicos em todo do Brasil, em outras localidades como São Paulo (aeroportos de Guarulhos e de Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e do Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

Atendimento ao Cliente

Acreditamos oferecer uma experiência de viagem de alta qualidade baseada numa forte cultura de serviço ao cliente. Nossos tripulantes são treinados para oferecer ao cliente uma experiência de viagem diferenciada entre as companhias aéreas brasileiras. Treinamos intensivamente nossos tripulantes, enfatizando a importância da segurança e do atendimento ao cliente. Damos a eles as ferramentas e a responsabilidade por manter a qualidade de nosso serviço e atendimento ao cliente. De acordo com pesquisas que conduzimos, em 31 de dezembro de 2018, 89% de nossos clientes recomendariam ou recomendam a Azul a um amigo ou familiar.

Nossos serviços incluem assentos marcados, poltronas revestidas em couro, telas individuais de entretenimento com televisão gratuita ao vivo (LiveTV) na maioria de nossos jatos, amplo espaço para as pernas com espaçamento de 76 centímetros ou mais entre as poltronas, serviço de bordo generoso e gratuito, e serviço de ônibus também gratuito para vários dos aeroportos que atendemos (inclusive entre a cidade de São Paulo e o aeroporto de Viracopos) e uma frota mais nova do que a da Gol e da Latam.

Focamos em atender às necessidades de nossos clientes, e tivemos uma das pontualidades mais altas entre as maiores empresas aéreas do Brasil nos últimos quatro anos, com 85% de pontualidade para o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, 84% de pontualidade para 2017 e 89% para 2016, de acordo com a OAG. A OAG nos reconheceu como a companhia aérea de baixo custo mais pontual do mundo e como a companhia aérea de baixo custo mais pontual das Américas em 2018. Além disso nossa taxa de regularidade totalizou 98% em 2018 e 99% em 2017 e 2016, decorrente de nosso baixo índice de cancelamento de voos.

Além disso, usamos o método NPS (*Net Promoter Score*) para medir a satisfação do cliente e em 2018 nossa pontuação totalizou 61%, em linha com a pontuação das principais marcas globais como iPhone. O NPS é uma métrica para a fidelidade de clientes que utilizamos para avaliar o quão disposto está um cliente a recomendar nosso serviço.

Tripulantes

Nossos tripulantes são treinados para transmitir nossos valores em sua interação com clientes, particularmente por serem voltados para o atendimento e por tomarem iniciativas individuais, focando em oferecer aos clientes uma experiência de viagem que acreditamos seja única dentre as companhias aéreas brasileiras. Trabalhamos para imprimir em nossos tripulantes nossa abordagem de “o cliente em primeiro lugar” e de capacitação individual para solucionar problemas, o que reflete a maneira como administramos nosso negócio.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Características do Produto

Nós nos esforçamos para proporcionar aos nossos passageiros uma experiência de viagem focada na conveniência e no conforto. Para alcançarmos este objetivo, oferecemos aos nossos clientes as seguintes funcionalidades:

- uma frota de aeronaves mais jovem que as dos nossos concorrentes, Gol e Latam;
- poltronas de couro
- monitores individuais em todos os assentos e com canais de TV ao vivo em todas as poltronas na maioria de nossos jatos;
- extenso espaço de 76 ou mais centímetros entre os assentos;
- serviço personalizado gratuito de bebidas e snacks nos voos domésticos; e
- serviço grátis de ônibus para aeroportos chave.
- "SkySofas" de quatro assentos, oferecendo leitos de tamanho regular em algumas cabines da classe econômica.

Em 31 de dezembro de 2018, nosso serviço de transporte por ônibus entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos tinha 219 partidas por dia distribuídas por cinco diferentes linhas de ônibus, transportando uma média de mais de 49.000 clientes mensalmente e oferecendo serviços de check-in pré-embarque na maioria dos pontos de partidas. Nosso serviço de ônibus é gratuito, e acreditamos que o custo relacionado se justifica pela maior satisfação do cliente e pela demanda dos passageiros.

Pontualidade e Regularidade

Nosso compromisso de operar uma companhia aérea pontual, proporcionando uma experiência de alta qualidade para o nosso cliente, o que acreditamos ser único entre as companhias aéreas brasileiras, acarretou que tivéssemos a melhor pontualidade no Brasil em 2018 e a melhor pontualidade dentre as empresas aéreas de baixo custo do mundo em 2016, 2017 e 2018, de acordo com a OAG. A tabela a seguir mostra algumas medidas de atendimento ao cliente relacionadas ao desempenho para os períodos indicados:

	Para o exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Pontualidade[1]	86,5%	84,1%	88,9%
Taxa de conclusão[2]	98,5%	98,8%	98,9%
Taxas de bagagens extraviadas[3]	1,6	1,7	1,8

Fonte: Azul, OAG e ANAC
(1) Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós e que chegaram no horário (dentro de 15 minutos).
(2) Porcentagem de nossos voos regulares operados por nós, independentemente de estarem atrasados (isto é, não cancelados).
(3) Número de bagagens extraviadas por 1.000 passageiros.

Parcerias Estratégicas, Alianças e Contratos Comerciais

Como parte de nossos planos de expansão global, estabelecemos parcerias estratégicas que nos permitem aperfeiçoar nossa malha como um todo, expandir nossa conectividade internacional, oferecer mais benefícios atraentes a nossos clientes TudoAzul, fortalecer nossa marca e gerar receitas. Essas parcerias estratégicas propiciam cooperação ampliada através de acordos de cooperação comercial, de *codeshare* e *interline*, bem como iniciativas de marketing, reciprocidade em programas de fidelidade ou compartilhamento de benefícios, melhora nos níveis de serviço nos aeroportos e investimentos com capital de terceiros e próprio em nós por nossos parceiros, ou por nós em nossos parceiros.

Nossos contratos de cooperação comercial estabelecem amplas estruturas para cooperação em áreas como *codesharing*, *interlining*, marketing, atendimento e manutenção de aeronaves e de motores, dentre outras áreas. Os acordos *interline* são celebrados entre companhias aéreas individuais para trabalhar com passageiros viajando em itinerários que exijam diferentes companhias aéreas, permitindo que eles utilizem uma única passagem e despachem suas bagagens até seu destino final. Os acordos *codeshare* diferem dos acordos de *interline* à medida em que permitem que as companhias aéreas identifiquem um voo com o código de uma companhia aérea mesmo se o voo for operado por outra companhia aérea, o que intensifica o marketing e o reconhecimento do cliente.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, e 27 acordos *interline* e de *codeshare* com várias empresas aéreas internacionais, incluindo JetBlue, Etihad Airways, Air Europa, Lufthansa, Copa Airlines e Aerolíneas Argentinas. Acreditamos que esses relacionamentos estratégicos nos permitem aumentar nossa taxa de ocupação em voos partindo de aeroportos brasileiros operados por nossos parceiros e expandir nossa exposição internacional para nossos clientes com base no Brasil e para os internacionais. Nossos acordos de *codeshare* com a United, JetBlue e com a TAP nos possibilitam vender voos para praticamente todos os destinos atendidos por essas empresas aéreas, contribuindo para o crescimento de nossas operações internacionais e oferecendo aos nossos passageiros conectividade adicional para além do Brasil. Ademais, nossos relacionamentos com outras empresas aéreas nos permitem expandir nossas operações de cargas ao oferecer esses serviços para além das localidades atendidas por nossas próprias aeronaves.

Como resultado desses acordos e relacionamentos, nossos clientes têm acesso a mais de 150 outros destinos no mundo inteiro. Acreditamos que nossos relacionamentos estratégicos com companhias aéreas parceiras, particularmente com a United e TAP, propiciam aos nossos clientes TudoAzul uma ampla variedade de atraentes opções de resgate de pontos e que nos possibilitam alavancar no programa para além de nossa própria rede. Continuamos a explorar *joint ventures* e demais acordos com parceiros estratégicos a fim de determinar formas mais eficazes e benéficas de expandir nosso negócio e aumentar nossa receita através desses relacionamentos.

United

Em 26 de junho de 2015, celebramos um contrato de investimento com a Calfinco, uma subsidiária da United, a qual por meio de tal contrato adquiriu ações preferenciais da Azul representando 5% de participação econômica não-votante. As ações preferenciais Classe C foram convertidas em uma base de um para um para ações preferenciais Classe A em 3 de fevereiro de 2017, que foram simultaneamente renomeadas as “ações preferenciais” e, subsequentemente, sujeito a um desdobramento de ações de dois para um em 23 de fevereiro de 2017, fazendo com que a United detivesse 10.843.792 ações preferenciais da Azul por meio de uma subsidiária. De acordo com o referido contrato, a United terá o direito de eleger um membro de nosso conselho de administração contanto que retenha pelo menos 50% das ações preferenciais que adquiriu na data de seu investimento. A United indicou um representante em nosso conselho desde 26 de junho de 2015. A United é uma parte de nosso Acordo de Acionistas Pós-IPO, que dá à United o direito de eleger um conselheiro, contanto que detenha pelo menos 50% das ações preferenciais da classe C que recebeu na data de seu investimento ou ações preferenciais resultantes de sua conversão. Em 27 de abril de 2018, a United fechou uma transação de ações preferenciais com a Hainan para adquirir 16.151.524 ações preferenciais de nossa companhia aumentando sua participação em ações para 26.995.316 ações preferenciais, representando 8,0% de nossa participação econômica. Ainda, celebramos com a United um contrato de cooperação em 26 de junho de 2015, o qual rege a cooperação expandida entre as duas empresas a respeito de determinadas questões, incluindo (i) *codesharing*, (ii) programas de fidelidade, (iii) termos especiais ligados a passageiros e a cargas, (iv) programas de marketing, (v) contas corporativas e contratos de vendas, (vi) passes de viagem para funcionários, (vii) níveis de serviço em aeroportos específicos, e (viii) a negociação de uma joint venture comercial entre nós e a United, pela qual compartilharíamos os recursos com a United e dividiríamos as receitas ligadas a questões especificadas referentes às nossas e às suas rotas, a fim de otimizar a rentabilidade tanto para nós quanto para a United. Até o momento, essa joint venture ainda não foi estabelecida, e nós e a United continuamos a discutir os objetivos, o tipo de joint venture, o compartilhamento de receitas e demais questões.

Nossa aliança com a United aumenta o alcance de nossa malha e cria mais tráfego de conexões, já que nós e a United realizamos vendas uma da outra em nossos sites. Esse sistema propicia aos clientes voando por ambas as companhias aéreas um processo único de reserva e venda de passagens, incluindo o cartão de embarque e o despacho de bagagens até seu destino final. A United é um importante membro da StarAlliance, ao contrário da Azul, que não tem planos atualmente de se unir a essa ou qualquer outra aliança.

Esperamos que nosso relacionamento global com a United, incluindo os acordos de *codesharing*, comerciais e outros já em vigor ou sendo discutidos por nós, aumentem as viagens internacionais de clientes Azul para os Estados Unidos e para outros destinos internacionais que não atendemos mas que são atendidos pela United. Também esperamos que esse relacionamento aumente o tráfego de clientes United para todo o Brasil através de nossa malha doméstica além dos aeroportos específicos atendidos pela United no Brasil.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Hainan

Em 5 de fevereiro de 2016, celebramos um contrato de investimento com a Hainan, conforme aditado em 6 de Junho de 2016. Nos termos deste contrato de investimento, a Hainan concordou em investir US$450 milhões em nós em troca de 72,672,508 ações preferenciais de nossa emissão. Em conexão com o contrato de investimento com a Hainan, celebramos um acordo de cooperação comercial com a Hainan em 11 de março de 2016, que regia a expansão da cooperação entre as duas empresas com relação a determinados assuntos, incluindo (i) *codesharing*, (ii) programas de fidelidade, (iii) contratos de venda conjuntos e programas de marketing e (iv) reconhecimento de benefícios membros elite. Em agosto de 2016, como resultado de tal investimento, a Hainan se tornou nossa maior acionista com ações preferenciais.

Nos termos de tal contrato, a Hainan tinha o direito de eleger três membros de nosso conselho de administração, todos os quais foram eleitos em outubro de 2016. A Hainan era parte do nosso Acordo de Acionistas Pós-IPO, que dava à Hainan o direito de eleger três conselheiros, contanto que a Hainan detivesse uma participação econômica de pelo menos 20% em nós e que fosse o nosso maior acionista em termos de percentil de participação econômica, considerando para este cálculo os Acionistas TRIP, como um único bloco de acionistas.

Em junho de 2018, anunciamos uma oferta pública secundária segundo a qual a Hainan vendeu 19.379.335 ADSs representando todas as ações preferenciais da Azul detidas pela Hainan. O preço da oferta foi de US$16,15 e nenhum outro acionista da Azul vendeu nessa oferta. Como resultado, a Hainan não está mais vinculada ao Acordo de Acionistas da Companhia, nem tem o direito de nomear quaisquer diretores para a diretoria da Azul. Consequentemente, os três conselheiros eleitos pela Hainan em 2016 renunciaram aos seus cargos em junho de 2018, após o fechamento da oferta. A oferta fazia parte do plano estratégico da Hainan, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados em companhias aéreas e no setor de serviços de aviação. Não houveram mudanças materiais no relacionamento comercial entre a Azul e a Hainan pós oferta. Em 15 de setembro de 2017, ALAB celebrou um contrato de garantia e indenização em relação à obrigações e responsabilidades dos contratos de arrendamento de três aeronaves operacionais A350 900 XW firmadas entre a ALAB, Hong Kong Airlines e Beijing Capital Airlines (ambas empresas do Grupo HNA) e Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited.

TAP

A TAP é uma empresa aérea detida parcialmente pelo governo português, e é uma das empresas aéreas líderes em voos entre a Europa e o Brasil. Temos um longo relacionamento com a TAP desde seu início, com coligadas da TAP no Brasil provendo manutenção pesada para nossos Embraer E-Jets (excluindo a manutenção de motores), representando aproximadamente 16,0% e 13,0% de nossos custos totais de manutenção em 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017, respectivamente.

A TAP esteve sob titularidade e operação integral do governo português até junho de 2015, quando foi privatizada. A Atlantic Gateway atualmente possui 45% das ações com direito a voto, com os funcionários conservando 5% das ações, e o governo português tem 50% ações com direito a voto. Esses acordos foram aprovados pela agência portuguesa de aviação civil. Em 14 de março de 2019, nós adquirimos 6,1% de participação econômica na TAP por US$25 milhões.

Ainda, em relação ao processo de privatização da TAP, investimos € 90 milhões em títulos com remuneração de 7,5% e vencimento em março de 2026, garantidos por participação no programa de fidelidade da TAP, conversíveis por meio de nossa opção em ações da TAP sem que façamos nenhum outro pagamento. Nos termos dos títulos da TAP, se e quando forem convertidos, as ações a serem emitidas representarão 6% do capital social total da TAP e das ações com direito de voto em uma base plenamente diluída, mas farão jus a direitos econômicos aumentados, sujeito às costumeiras disposições contra diluição, para receber 41,25% de quaisquer dividendos da TAP quando, como e se declarados, bem como quaisquer outras distribuições pela TAP, o que tornaria a Azul a maior acionista da TAP por valor econômico. Os títulos da TAP estão sujeitos a determinados direitos de resgate pela TAP.

Ademais, nosso relacionamento com a TAP também envolve (i) um acordo de *codeshare* estabelecendo voos entre Brasil e Portugal, (ii) cooperação adicional entre a TAP e a Azul na manutenção, cargas e outras áreas e (iii) subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP como parte das estratégias para otimizar nossa frota. Não temos nenhuma outra parceria estratégica formal ou outros acordos operacionais com a TAP, mas estamos explorando outros acordos com a TAP como um meio de conectar ainda mais a TAP e sua ampla operação na Europa com nossos clientes brasileiros.

Estamos em discussões sobre a possível criação de uma *joint venture* com a TAP para explorar, conjuntamente, voos entre Brasil e Portugal. Acreditamos que nossa cooperação com a TAP tem o potencial de gerar sinergias através da promoção e venda conjunta de passagens e carga nos voos de ambas empresas, como também voos da TAP entre os o Brasil e Portugal.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Gestão de Receitas

Utilizamos um sistema de gestão de receita exclusivo que maximiza resultados através de segmentação, precificação dinâmica e estímulo de demanda, e compreende a precificação e gerenciamento de *yield*, firmemente ligados ao nosso planejamento de rotas e aos nossos métodos de vendas e distribuição.

As tarifas e o número de assentos que oferecemos resultam de nossa gestão proativa da receita baseada em um processo contínuo de análise e previsão. Históricos de reservas, taxas de ocupação, sazonalidade, efeitos da concorrência e atuais tendências de reservas são usados para estimar a demanda. Tarifas atuais e a previsão de eventos futuros nos destinos que possam afetar volumes de tráfego também são incluídas em nosso modelo de previsão para chegar à alocação ideal de assentos para nossas tarifas em rotas específicas. Usamos uma combinação de abordagens, dependendo das características dos mercados atendidos, para projetarmos uma estratégia para alcançar a receita máxima equilibrando a tarifa média cobrada e o efeito correspondente em nossas taxas de ocupação.

Nosso modelo de segmentação de tarifas busca maximizar a receita por assento através do ajuste dinâmico da disponibilidade dependendo da demanda. Ao aumentar a segmentação de preços, podemos garantir que continuaremos a atrair e reter o movimento de passageiros em viagem de negócios, incluindo a disponibilidade de assentos de última hora para tais viajantes que tendem a realizar reservas com baixa antecedência, bem como viajantes a passeio que usualmente pagam tarifas mais baixas por passagens compradas antecipadamente.

Nossa estratégia de frota se baseia na seleção da aeronave certa para mercado certo. Por isso, acreditamos que podemos ingressar em novos mercados, atender localidades pouco servidas que tenham alto potencial de crescimento e oferecer maior frequência de voos que nossos concorrentes. Com esse modelo, otimizamos a receita por meio de segmentação dinâmica de tarifa, visando tanto os passageiros em viagem de negócios, que tendem a viajar mais em razão da maior conveniência, como também passageiros em viagens a lazer sensíveis ao custo da passagem aérea, que se beneficiam da nossa oferta de tarifas mais baixas para compras feitas com antecedência. Acreditamos que nosso modelo de segmentação de tarifas nos permitiu alcançar um PRASK líder de mercado de 29,54 centavos de real no período encerrado em 31 de dezembro de 2018. Adicionalmente, neste período, nosso PRASK representou um prêmio de 33,5% em comparação com a Gol. Acreditamos que nossa malha superior e a oferta de produtos nos possibilitam atrair os viajantes a negócios, de alto rendimento e frequentes.

Programa de Vantagens TudoAzul

Nosso programa de Vantagens TudoAzul, lançado em maio de 2009, objetiva intensificar a fidelidade do cliente e o reconhecimento da marca. O TudoAzul tinha 11,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2018, sendo o programa de fidelidade com o mais rápido crescimento em termos de membros em relação aos maiores programas do Brasil, nos últimos quatro anos, de acordo com informações disponibilizadas publicamente nos sites do Smiles e do Multiplus, pertencentes respectivamente à Gol e à Latam. Os membros do TudoAzul ganham de um a seis pontos a cada real gasto em passagens da Azul. Os resgates de pontos para passagens só de ida começam em 5.000 pontos e sobem para voos mais caros. O TudoAzul também oferece a opção de “pontos mais dinheiro”, na qual as passagens podem ser compradas usando uma combinação de dinheiro e de pontos TudoAzul. Periodicamente, como uma ferramenta promocional, poderemos oferecer recompensas por menos de 5.000 pontos. Acreditamos que, com um sistema que recompense ao menos o número de pontos conforme os reais gastos, os clientes percebem que também estão recebendo uma recompensa maior por suas compras. Da mesma forma, acreditamos que o valor variável dos pontos necessários para resgatar as recompensas nos dá flexibilidade para exercer o critério sobre os custos que incorremos com relação a esses resgates.

Oferecemos disponibilidade de último assento aos membros do TudoAzul, e temos uma significativa flexibilidade na fixação de preços dos resgates, de forma a alcançarmos maior competitividade em relação a outros programas de fidelidade, ajudando assim a maximizar a atratividade do TudoAzul. Nós gerenciamos constantemente o preço de nossos resgates, oferecendo tarifas muito competitivas em pontos quando a disponibilidade de assentos é alta e otimizando as margens em voos com alta demanda. Desenvolvemos também um exclusivo sistema de precificação que nos proporciona ampla flexibilidade para fixar o preço dos resgates em um determinado voo. Isso nos permite vender lugares usando diversas combinações de pontos e dinheiro. Também nos possibilita customizar tarifas ao usar uma série de diferentes fatores, como categoria no programa, participação no Clube TudoAzul, e idade (nos permitindo oferecer preços mais baixos para bebês e crianças). Estamos confiantes que esse sistema exclusivo oferece mais flexibilidade do que os de nossas principais concorrentes, nos possibilitando assim criar promoções, estimular a venda cruzada de outros produtos TudoAzul, e fixar com mais precisão os resgates, a fim de maximizar os lucros.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

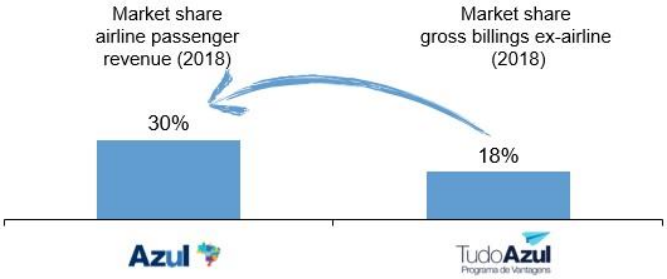
Os pontos TudoAzul expiram depois de dois anos. Os viajantes frequentes chegam à categoria "TudoAzul Topázio" ao acumularem 5.000 pontos de qualificação, à categoria *"*TudoAzul Safira*"* ao acumularem 10.000 pontos de qualificação, e ao nível "TudoAzul Diamante" ao acumularem 20.000 pontos de qualificação durante um determinado ano civil. As categorias *Topázio, Safira* ou *Diamante* são válidas durante o restante do ano de qualificação e para todo o ano seguinte, e proporcionam os seguintes benefícios, dentre outros: pontos de bonificação, privilégios no check-in nos principais aeroportos, prioridade no embarque, limites maiores para as bagagens, e serviços exclusivos de telefone e e-mail.

Desde o início do programa, os membros do TudoAzul têm geralmente se demonstrado dispostos a pagar tarifas em média mais caras do que as pagas por não-membros. Acreditamos que isso se deve em parte à alta satisfação do cliente, maior fidelidade do passageiro, e porque muitos de nossos viajantes a negócios, que frequentemente compram passagens na última hora, mais caras, geralmente são também membros do TudoAzul.

Nossos atuais parceiros comerciais, que oferecem aos membros do TudoAzul opções para acumular e resgatar pontos, incluem instituições financeiras como American Express, Itaú, Santander, Livelo (a joint venture de fidelidade do Banco do Brasil e do Bradesco) e Caixa, varejistas como PayPal, Petrobrás, Premmia e Fast Shop e parceiros em viagens incluindo Hertz, Avis e Booking.com.

Em setembro de 2014, lançamos também um cartão de crédito TudoAzul em parceria com o Banco Itaucard S.A. Além disso, em dezembro de 2015, lançamos o Clube TudoAzul, um produto inovador baseado em assinaturas nas quais os membros pagam um valor fixo por mês em troca de pontos TudoAzul, acesso a promoções específicas e outros benefícios. Também oferecemos a possibilidade de comprar pontos para completar o valor necessário para um resgate, ou de pagar uma taxa para renovar pontos expirados ou transferir pontos para uma conta de outro membro. Acreditamos que nossos voos internacionais e as parcerias do nosso programa de fidelidade com empresas aéreas internacionais, incluindo a United, TAP e Copa, oferecem aos nossos membros do TudoAzul uma ampla variedade de atraentes opções de resgate.

Para maximizar o potencial de criação de valor do TudoAzul, temos gerenciado o programa através de uma equipe exclusiva desde meados de 2015. De modo independente, a receita bruta do TudoAzul totalizou R$980,3 milhões para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.



Devido à quantidade de destinos exclusivos que operamos, à força de nossa malha, e ao crescimento esperado de passageiros através de viagens aéreas, penetração e uso do cartão de crédito e à fidelidade de membros no Brasil, acreditamos que o TudoAzul é um negócio estratégico para nós. Planejamos continuar investindo no crescimento do TudoAzul e avaliando as oportunidades para expandir o valor desse ativo estratégico.

Veja abaixo uma amostra das principais estatísticas operacionais demonstrando o crescimento do TudoAzul:

	Exercício social encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	2017	2016
Receita bruta (em milhões de reais)	980,3	758,3	554,7
Total de membros (em milhões)	11,0	9,0	7,0
Total de parceiros	76	83	57
Total de pontos vendidos	44,9	36,5	28,0

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Marketing

Nossas estratégias de marketing e propaganda estão de acordo com nosso modelo operacional de baixo custo. Acreditamos que tivemos êxito na construção de uma forte marca através de um marketing inovador e investimento de publicidade de alto retorno, com foco em ferramentas de redes sociais para estimular a divulgação boca-a-boca de nosso serviço de alta qualidade. Como resultado de nosso forte foco no atendimento ao cliente, nossas pesquisas internas indicam que, em 31 de dezembro de 2018, 89% de nossos clientes recomendam ou recomendam fortemente a Azul a um amigo ou familiar. Nossas técnicas de marketing e propaganda se concentram em ferramentas de redes social (Facebook, Twitter e YouTube), e-mail, sites, marketing móvel, inclusive através de nosso programa de fidelidade TudoAzul e de nosso serviço gratuito de ônibus envelopados com a nossa marca entre São Paulo e o aeroporto de Viracopos. Nossa estratégia de marketing e propaganda também envolve campanhas de vendas e de promoções com nossos parceiros. Além disso, aumentamos nossa visibilidade e o reconhecimento da marca ao apresentar anúncios da Azul nas telas individuais de entretenimento em todas as poltronas de nossos jatos, que exibem televisão ao vivo gratuita em voos domésticos, e ao oferecer aos nossos clientes a bordo nossa revista Azul (que também é uma fonte de receitas, principalmente com os anúncios pagos) e lanches com nosso logotipo na embalagem. Também construímos nossa marca ao oferecer aos nossos viajantes a negócios nossa sala VIP no aeroporto de Viracopos. Além disso, fazemos marketing ao manter aviões pintados seguindo nossos padrões com símbolos reconhecíveis, como a bandeira brasileira e símbolos apoiando importantes causas sociais como a conscientização do câncer de mama, uma causa social que temos apoiado através de iniciativas de responsabilidade social corporativa desde nossa fundação. Colocamos logotipos de importantes parceiros em nossos aviões para gerar receitas adicionais, como SkyTV e Coca Cola. Além disso, fazemos campanhas de marketing de guerrilha (constituídas por atividades de marketing conduzidas em locais públicos, como aeroportos e aeronaves) para intensificar o reconhecimento de nossa marca e oferecer promoções direcionadas aos nossos clientes.

Prêmios

A força de nossa marca foi reconhecida em uma série de prêmios:

- Indicada como “Uma das 10 melhores Companhia Aérea do Mundo” em 2017 e 2018 “Melhor Companhia Aérea na América Latina” pela TripAdvisor Choice Awards;
- Indicada como “Melhor Companhia Aérea Nacional”, de acordo com uma pesquisa realizada com leitores da Melhores Destinos o maior portal de promoções de tarifas aéreas e programas de fidelidade do Brasil nos últimos três anos;
- Indicada como a “Melhor Companhia Aérea Regional da América do Sul” em 2018 pelo oitavo ano consecutivo pela Skytrax, uma organização especializada em aviação;
- Indicada como “Melhor Equipe na América do Sul” em 2018 pelo terceiro ano consecutivo pela Skytrax;
- Reconhecida como “Companhia Aérea Low Cost mais Pontual do Mundo” pela OAG em 2018 pela segunda vez;
- Reconhecida como “Companhia Aérea Low Cost mais Pontual das Américas” pela OAG em 2018;
- Reconhecida como “Check-in mais rápido do Brasil” nos últimos três anos pela Secretaria de Aviação Civil;
- Indicada como a “Melhor Companhia Aérea Low Cost do Mundo” em 2012 pela CAPA, uma organização independente de pesquisas em aviação;
- Indicada como uma das “50 Empresas Mais Inovadoras do Mundo” e como a “Empresa Mais Inovadora do Brasil” em 2011 pela Fast Company, uma revista de negócios;
- Indicada como uma das “50 Marcas mais Valiosas do Mundo” em 2010 pela Ad Age, uma importante fonte de notícias sobre marketing.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Além disso, como resultado de nossa forte consciência de marca e do foco no atendimento ao cliente, nosso programa de fidelidade TudoAzul tinha 11,0 milhões de membros em 31 de dezembro de 2018, e foi reconhecido com os seguintes prêmios:

- Indicado como "*O Melhor Programa de Vantagens no Brasil'*" de acordo com os leitores da Melhores Destinos em 2016-2018.
- Indicado "O Melhor Programa de Vantagens com as Melhores Tarifas no Brazil" de acordo com os leitores da Melhores Destinos em 2016-2017; e
- Reconhecido como tendo "*O Mais Inovador Cartão de Crédito Co-Branded*" no 2015 Loyalty Awards Event apresentado pelo Flight Global, um renomado site reconhecido pela comunidade de aviação global como uma fonte confiável de notícias, dados e de conhecimentos relacionados às indústrias aeronáutica e aeroespacial.

Manutenção

Para nós, segurança vem em primeiro lugar. Manutenção, reparo e revisão de aeronaves são fundamentais para a segurança e conforto de nossos clientes, e para a otimização do uso de nossa frota. Nossas políticas e procedimentos de manutenção são regulamentados pela ANAC e baseados em exigências internacionais da ICAO (Organização Internacional de Aviação Civil) e do FAA (Agência de Aviação dos Estados Unidos da América), e nossos programas de manutenção de aeronaves também têm como base as recomendações e documentos para planejamento de manutenção do fabricante, que passam por aprovação da ANAC e são baseados nos documentos e recomendações de manutenção dos fabricantes. Utilizamos nossos próprios técnicos experientes e habilitados para a realização de serviços de manutenção ao invés de confiar em prestadores de serviços externos. Todos os técnicos são habilitados pela ANAC e cumprem exigências rígidas para essa habilitação. Nossos técnicos em manutenção passam por um longo treinamento inicial e reciclagem contínua oferecidos pela Universidade Azul e por nossos fabricantes de aeronaves e motores para assegurar a segurança e aeronavegabilidade de nossas aeronaves. Nossos programas de treinamento são todos aprovados pela ANAC.

Desenvolvemos uma estrutura organizacional de operações técnicas e um sistema de inspeção e análise contínuas, ou CASS, para atingir o mais alto nível de segurança, aeronavegabilidade, valorização do cliente, confiança, qualidade e eficiência em termos de custo de nossa frota de aeronaves. Temos um departamento de controle de qualidade que controla o cumprimento de todas as exigências de aeronavegabilidade, e oferece supervisão de todas as atividades de manutenção em conformidade com a regulamentação da ANAC e de nosso CASS. Os serviços técnicos de engenharia determinam os padrões e especificações para manutenção de nossas aeronaves e motores. Também monitoramos o desempenho dos sistemas das aeronaves, motores e componentes para realizar manutenção preventiva e analisar as possíveis causas de eventuais defeitos. Implementamos programas de monitoramento do desempenho das aeronaves e motores. A nova geração de aeronaves e motores é capaz de transmitir mais dados de desempenho para os engenheiros de companhias aéreas e fabricantes de aeronaves, contribuindo para um maior desempenho de confiabilidade e maior segurança. A nossa equipe de engenharia e de controle de qualidade é treinada, qualificada e certificada em gestão técnica e de aeronavegabilidade.

Manutenção e reparo de aeronaves consistem em trabalhos de manutenção periódica ou eventual, divididas em duas categorias: manutenção de linha e manutenção pesada.

Manutenção de linha refere-se a verificações regulares de rotina, diárias e semanais de nossas aeronaves, inclusive verificações imediatamente antes do voo, diagnósticos e reparos de rotina e qualquer item não agendado conforme necessário. Toda a nossa manutenção de linha é atualmente realizada por nossos próprios técnicos, experientes e habilitados, principalmente em Campinas e em Belo Horizonte, além de outros aeroportos que operamos.

Manutenção pesada refere-se a tarefas mais complexas que não podem ser realizadas de um dia para o outro, sendo executadas conforme uma programação de atividades para revisões de maior complexidade. Verificações de manutenção pesada exigem instalações bem equipadas, como hangares, e são realizadas conforme uma programação detalhada. O intervalo regular entre as verificações é determinado no Programa de Manutenção aprovado pela ANAC, e é baseado no número de horas de voo, de aterrissagens e/ou na vida útil das aeronaves, seus motores e componentes. As verificações durante a manutenção pesada da fuselagem (que não cobre a manutenção pesada do motor) normalmente podem levar de uma a quatro semanas, dependendo das exigências de mão de obra do pacote de trabalho, e normalmente são exigidas a cada 18 meses aproximadamente. A manutenção pesada do motor é realizada a cada três anos aproximadamente.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Nós atualmente realizamos todas as checagens básicas de manutenção de fuselagem para as nossas aeronaves ATR em nossa unidade de manutenção plenamente capacitada em Belo Horizonte e terceirizamos as checagens básicas de fuselagem de nossas aeronaves Embraer E-Jets, Airbus A320neos e Airbus A330s, com a certificação de manutenção e reparo da FAA, EASA e ANAC.

Nós detemos as concessões de três hangares em nosso centro de manutenção de ATR em Belo Horizonte, onde nós realizamos checagens pesadas de fuselagem, manutenção de linha, pintura e reforma interior de nossa aeronave ATR. Nós também possuímos um hangar tanto em Manaus quanto em Cuiabá para manutenção de linha de Embraer E-Jets e ATR. Além disso, estamos construindo um centro de manutenção plenamente capacitado para as nossas aeronaves Embraer E-Jets e Airbus no aeroporto de Viracopos, que deverá ser concluído no primeiro semestre de 2020.

A nossa estratégia atual é terceirizar todo o reparo de motores, restauração de desempenho e visitas de manutenção de revisão para terceiros qualificados. Para tanto, celebramos os seguintes contratos de longo prazo de horas de voo com as seguintes partes; contratos esses que requerem que efetuemos pagamentos mensais com base na utilização, transferindo, por sua vez, certos riscos ao terceiro prestador:

a) General Electric ou GE, a fabricante dos motores CF34 instalados em nossa frota de aeronaves E-Jet – Um contrato “power-by-the-hour” efetivo durante o período em que a Azul operar o motor e que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica da frota de motores CF34. Com base nesse contrato, a GE equipou a sua fábrica GE Celma em Petrópolis, próximo ao Rio de Janeiro para realizar a nossa manutenção de motores, desde setembro 2012, resultando em uma redução significativa do tempo de rotação e no estoque de peças de reposição de motores, evitando o custo de enviar motores para manutenção nos Estados Unidos.

b) Rolls-Royce, a fabricante dos motores Trent 700 e Trent 7000 instalados em nossa frota de aeronaves de fuselagem larga A330 e A330neo, respectivamente – Contratos separados “power-by-the-hour” (*Total Care*), cada um efetivo até que cada motor não seja mais operado pela Azul que prevê o reparo de motores, restauração de desempenho, revisão, monitoramento de condição do motor e gestão diagnóstica do Trent 700 e Trent 7000.

c) CFM International, uma joint venture entre a GE e a Safran Aircraft Engines, fabricante dos motores Leap 1A instalados em nossa frota de aeronaves Airbus A320neo de ponta – Um contrato “power-by-the-hour” de doze anos que prevê o reparo, a restauração do desempenho, a revisão geral, o monitoramento do condicionamento do motor e o gerenciamento de diagnósticos de cada frota de motores Leap 1A. Sob este acordo, a GE tem a obrigação de desenvolver sua base GE Celma em Petrópolis, perto do Rio de Janeiro, para realizar nossa manutenção de motores com capacidade total até 2020, o que resultará em uma redução significativa no tempo de retorno e no estoque de peças sobressalentes do motor que evitará o custo do transporte de motores para os Estados Unidos para manutenção.

d) Pratt & Whitney, fabricante dos motores PW1900G instalados em nossa frota de aeronaves E-Jet E2 – Um contrato “power-by-the-hour” de 12 anos para cada motor a partir da data de entrega da primeira aeronave, que cobre reparo, restauração do desempenho, revisão geral, monitoramento do condicionamento do motor e gerenciamento de diagnósticos dos motores da nossa frota.

Para dar suporte à manutenção de nossas aeronaves, celebramos contratos de programa de serviços de hora de voo de componente com diversos fabricantes líderes do setor para o fornecimento, troca, reparo e locação de peças sobressalentes reparáveis de aeronaves comerciais. Esses programas nos fornecem soluções abrangentes de estoque para reparo de componentes, estoque no local e acesso a peças de reposição para as nossas frotas de aeronaves ATR, Embraer E-Jets, A320neos e A330. Esses programas nos permitem otimizar os nossos custos de manutenção de componentes, melhorar a nossa previsão de fluxo de caixa e atingir os altos padrões de confiabilidade de componentes exigidos para maximizar a nossa disponibilidade de aeronaves. Esses contratos requerem que efetuemos pagamentos mensais com base nas horas de voo, e transferem, por sua vez, certos riscos relacionados ao fornecimento e reparo de peças de componentes ao prestador de serviços.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Celebramos os seguintes contratos de longo prazo de horas de voo de componentes com as partes abaixo listadas:

a) ATR – Um contrato com vencimento em 2028 e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição para a nossa frota de aeronaves ATR72-600.

b) Embraer – Um contrato com vencimento em setembro de 2019 que cobre reparo de componentes para a nossa frota de aeronaves E-Jet. Um novo contrato será negociado com a Embraer antes de setembro de 2019.

c) Airbus – Contratos separados para o A320neo e A330 com vencimento em 2028 e 2027, respectivamente, e que cobre reparo de componentes, estoque no local e acesso a um kit de peças de reposição.

Segurança e Qualidade

Temos o compromisso de zelar pela segurança pessoal e patrimonial de nossos clientes e tripulantes, e somos certificados pela *IATA Operational Safety Audit* ou IOSA, uma associação internacionalmente reconhecida de avaliação de sistemas de gestão e controle operacional de companhias aéreas. Mantemos uma Equipe Operacional de Segurança dividida em quatro departamentos: (i) Prevenção e Investigação, (ii) Qualidade Operacional, (iii) Gestão de Crise e Assistência Humanitária e (iv) Segurança. Todos os membros de nossa equipe de segurança e qualidade têm considerável experiência internacional no setor de aviação civil e alguns trabalharam anteriormente em companhias aéreas dos Estados Unidos e do Brasil e na Embraer, fato que lhes garante não apenas conhecimento de sistemas de segurança da aviação e qualidade, como também familiaridade com a frota que operamos.

O departamento de Prevenção e Investigação é responsável pela condução do Programa de Relatório de Segurança (voluntário e obrigatório), Programa de Fatores Humanos e Programa de Monitoramento de Dados de Voo ou FDM, que maximiza medidas proativas e reativas para alcançar altos níveis de segurança. Todas as nossas aeronaves estão incluídas no Sistema de Garantia de Qualidade de Operações de Manutenção, programa de solução de problemas que monitora as tendências de desempenho de motores de aeronaves. Esse departamento acompanha todas as atividades relativas ao Safety Management System (sistema de gestão de segurança), ou SMS, inclusive os padrões de SMS determinados pela ANAC, que seguem os mais reconhecidos padrões de segurança no mundo. O Brasil está classificado na Categoria 1 de padrões de segurança de voo pela ICAO, a mesma classificação dos Estados Unidos e do Canadá, por exemplo.

O departamento de Qualidade Operacional executa auditorias e inspeções em todas as áreas operacionais em conformidade com o Sistema de Gestão de Qualidade. Esses rígidos padrões e exigências são fundamentais para assegurar os mais altos níveis de segurança e qualidade em todas as áreas operacionais.

O departamento de Gestão de Crise e Assistência Humanitária treina e mantém uma Equipe Especial de Assistência, composta por voluntários que são treinados para situações de emergência. Esse departamento também é responsável por exercícios e treinamentos regulares, e treinamento para interações com a mídia, juntamente com nosso Escritório de Comunicações.

O departamento de Segurança dedica-se à proteção das operações contra atos de interferência ilícita e também é responsável pela segurança de executivos e clientes VIP, assim como segurança física e eletrônica em instalações administrativas e operacionais.

Acreditamos que somos a única empresa aérea no Brasil habilitada a usar *dual head-up displays* ou HUDs, equipamento opcional instalado na maioria de nossos jatos, que projetam informações de voo, navegação, ou outras informações, no campo de visão do piloto. Além desse item sofisticado de segurança, a maior parte de nossa frota está equipada com *electronic flight bags*, dispositivo de gerenciamento de informações que ajuda a tripulação a realizar com segurança tarefas de gerenciamento do voo. Também acreditamos que somos a única empresa aérea no Brasil com simuladores completos. Mantemos nossas aeronaves em rígida conformidade com as especificações do fabricante e com todas as regulamentações de segurança aplicáveis, realizamos manutenção diária de linha como rotina, e somos parte do Programa de Monitoramento da Integridade de Aeronaves da Embraer, que determina o monitoramento minucioso de tendências de mau funcionamento em sistemas e peças. Também nos esforçamos para cumprir exatamente ou de forma mais rígida todas as normas de saúde e segurança. Na busca dessas metas, mantemos ativo um programa de segurança de voo, do qual todo o nosso pessoal deve participar e atuar ativamente na identificação, redução e eliminação de acidentes.

Nosso foco contínuo em segurança é refletido no treinamento de nossos tripulantes, que recebem ferramentas adequadas e equipamentos exigidos para realizar suas funções de forma segura e eficiente. A segurança no local de trabalho inclui diversas áreas de nossas operações, inclusive operações de voo, manutenção, escalonamento e serviços de solo.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Funcionários

Acreditamos que a qualidade de nossos funcionários, a quem nos referimos como tripulantes, promove o nosso sucesso e potencial de crescimento. Acreditamos ter criado uma sólida cultura corporativa orientada ao atendimento ao cliente, que tem como principais pilares a segurança, gentileza, integridade, paixão, inovação e excelência. Nós nos dedicamos com afinco na seleção, treinamento e manutenção de uma equipe de trabalho altamente produtiva formada por pessoas atenciosas, apaixonadas e amigáveis que atendem aos nossos clientes e oferecem a eles o que acreditamos ser a melhor experiência de voo possível. Reforçamos a nossa cultura através de um programa extensivo de orientação para novos tripulantes e passamos a eles a importância do atendimento ao cliente e a necessidade de continuar produtivos e eficientes em termos de custo. Os nossos tripulantes são estimulados não somente a atender as necessidades de nossos clientes e dizer “sim” a um cliente, mas também a escutar os nossos clientes e solucionar problemas.

Nós nos comunicamos regularmente com todos os nossos tripulantes, mantendo-os informados sobre eventos em nossos escritórios através de reuniões e sessões de perguntas e respostas, e solicitando feedback sobre meios para aprimorar a cooperação da equipe e o ambiente de trabalho. Realizamos anualmente uma pesquisa com todos nossos tripulantes e fornecemos treinamento para nossos líderes, focando no compromisso e capacitação de nossa equipe de trabalho. Além disso, cada um de nossos executivos adota uma cidade e é responsável por se reunir periodicamente com os nossos tripulantes para ser uma fonte adicional de comunicação e assistência corporativa. Os nossos executivos também interagem diretamente com os nossos clientes ao viajar, a fim de obter feedback e sugestões sobre a experiência de viajar com a Azul.

Aspiramos ser a melhor empresa de atendimento ao cliente do Brasil e, em virtude disso, acreditamos que os nossos tripulantes têm uma maior probabilidade de recomendar a nossa empresa como local de trabalho para amigos ou familiares. Temos um bom relacionamento com nossos tripulantes e nunca passamos por situações de greves ou paralisações de trabalho.

O nosso foco é aumentar a eficiência e a produtividade de nossos tripulantes. Em 31 de dezembro de 2018, nós tínhamos 94 FTEs (*full-time equivalent*) por aeronave, em comparação a 126 da Gol. A tabela a seguir contém o número de nossos funcionários por categoria e o número de FTEs por aeronave no final dos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de		
Tripulantes	**2018**	**2017**	**2016**
Pilotos	1.741	1.633	1.525
Comissários de bordo	2.351	2.217	2.150
Pessoal de aeroporto	3.165	2.903	2.752
Pessoal de manutenção	2.063	1.835	1.724
Pessoal de call center	924	899	862
Outros	1.563	1.391	1.298
Total	**11.807**	**10.878**	**10.311**
FTEs de final de período por aeronave	94	89	84

Nós fornecemos aos nossos tripulantes um treinamento extensivo que reforça a importância da segurança. Em cumprimento aos padrões brasileiros e internacionais de segurança da IATA, nós fornecemos treinamento a nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e pessoal de atendimento ao cliente (no aeroporto e *call* center). Nós implantamos iniciativas de responsabilização dos tripulantes tanto no momento da contratação como de forma contínua, a fim de manter a qualidade de nossa equipe e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo e temos um curso extensivo de treinamento na *UniAzul*, a nossa unidade de treinamento ao lado do aeroporto de Viracopos.

Um sindicato nacional representa todos os funcionários de companhias aéreas do Brasil. No entanto, nós não temos um acordo coletivo direto com nenhum sindicato. Negociações vinculantes em relação a reposição de inflação em remunerações e salários são realizadas anualmente entre o sindicato nacional e uma associação que representa todas as companhias aéreas do Brasil. As condições de trabalho e a carga máxima de trabalho são reguladas por legislação governamental e não estão sujeitas a negociações coletivas. Além disso, não temos aumento de salário progressivo por tempo de trabalho. Uma vez que os nossos FTEs por aeronave são mais baixos do que o das nossas principais concorrentes, quaisquer aumentos de salário têm um impacto menor para nós, tornando os custos trabalhistas menos significativos para as nossas operações. Em virtude disso, acreditamos que os resultados de nossas operações são menos afetados por custos trabalhistas do que os de nossas principais concorrentes.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A nossa estratégia de remuneração é competitiva e voltada a contratar pessoas talentosas e motivadas, de modo a alinhar os interesses de nossos funcionários com os nossos próprios. Os salários, remunerações e benefícios pagos a nossos funcionários incluem, entre outras coisas, assistência médica, assistência odontológica, auxílio-creche, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicológica com base em nosso programa *Anjo Azul*, auxílio-escola (concedido somente a diretores executivos expatriados), auxílio-moradia (concedido somente a diretores executivos expatriados), empréstimos deduzidos em folha de pagamento, bônus, planos de pensão, passagens de transporte, vale-alimentação e tickets refeição. Acreditamos ter uma vantagem de custo em comparação aos nossos competidores no que se refere a despesas com salários, remunerações e benefícios, devido à alta produtividade de nossos funcionários calculada pela média de funcionários por aeronave. Também nos beneficiamos dos custos trabalhistas em geral menores no Brasil, quando comparados com os custos de outros países, o que é de certa forma compensado pela baixa produtividade devido a exigências governamentais sobre as condições de trabalho dos funcionários e impostos em folha de pagamento.

A fim de motivar os nossos tripulantes e alinhar os seus interesses com os resultados de nossas operações, nós oferecemos um plano de incentivo de liderança baseado no cumprimento de metas de desempenho pré-definidas pela companhia. Também instituímos um plano de ações para os nossos líderes com carência de quatro anos.

Seguro

Mantemos apólices de seguro conforme exigido por lei e nos termos de nossos contratos de arrendamento de aeronaves. A nossa cobertura de seguro de responsabilidade em face de terceiros e passageiros é condizente com as normas e padrões gerais do setor aviação civil no Brasil e fazemos seguros contra riscos de perda física e danos. Nós mantemos todas as coberturas de seguro obrigatórias para cada uma de nossas aeronaves e a cobertura de seguro adicional exigida pelos arrendadores, embora a responsabilidade por guerra e atos associados, incluindo terrorismo, é assumida pelo governo brasileiro. Para maiores informações sobre a nossa cobertura de seguro, vide Nota Explicativa 24 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança

A aviação é um fator essencial para o desenvolvimento sustentável, aproximando pessoas, empresas e comunidades. Oferecer transporte aéreo seguro, confiável, eficiente e econômico são componentes importantes de uma ampla estratégia de mobilidade para promover crescimento. Desde o início de suas operações, a Azul tem se engajado em atividades que promovem a consciência social a fim de ser referência no mercado brasileiro da transformação do indivíduo, companhia e sociedade.

A Azul é a única companhia aérea em 156 das 220 rotas que serve, e existem várias comunidades que ainda não são atendidas por transporte aéreo no Brasil. Cada vez que a Azul conecta um novo destino, anteriormente isolado, com outras regiões do país, ela contribui para o desenvolvimento local da região, proporcionando emprego, impulsionando o comércio e o turismo. Em 2018, a Azul anunciou cinco novos destinos, incluindo Mossoró, São José dos Campos e Aracati, e identificou uma lista de outros 30 novos potenciais destinos.

O trabalho de responsabilidade social da Azul também inclui projetos sociais, programas de voluntariado corporativo e campanhas sociais. O Outubro Rosa é uma das principais causas defendidas pela Companhia. Em outubro de 2018, a Azul realizou a maior campanha de conscientização sobre o câncer de mama em sua história, envolvendo mais de dois milhões de clientes e 12.000 tripulantes. A Azul também apoia a Operação Sorriso, uma organização internacional de serviços médicos sem fins lucrativos que oferece cirurgias para correção de fissuras labiopalatais em crianças, e a Vaga Lume, instituição que apoia 121 comunidades ao longo do rio Amazonas com alimentos, refeições e leitura para crianças e adolescentes, oferecendo treinamento de manutenção de bibliotecas para voluntários regionais. Outras organizações apoiadas pela Azul em 2018 incluem a Litro de Luz, que fornece iluminação para comunidades carentes instalando postes de luz e lâmpadas alimentadas por painéis solares, e a Teto Brasil, que conecta voluntários e comunidades locais para trabalhar em conjunto a fim de melhorar as condições de moradia das famílias que vivem em favelas. Aproximadamente 16% dos tripulantes da Companhia fazem parte do programa de voluntariado, e com a ajuda deles, durante 2018 a Azul continuou a apoiar organizações sem fins lucrativos focadas no desenvolvimento do país, especialmente nas áreas de saúde, educação e infraestrutura.

O respeito pelas pessoas é fundamental para construir relacionamentos fortes e duradouros. A Azul cuida bem de seus tripulantes, proporcionando oportunidades de formação e promovendo a igualdade, a diversidade e a não-discriminação. Para os seus clientes, ela oferece uma ótima experiência, incluindo um serviço amigável, confiável e pontual. A Companhia trabalha continuamente para facilitar o acesso aos seus serviços, e recentemente, em 2018, adotou o Hugo em seu site, um assistente de linguagem de sinais, tornando-se a primeira companhia aérea brasileira com um website projetado para ser adaptado para surdos-mudos.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A Azul tem a frota mais jovem do país e continua a progredir em direção à sustentabilidade de longo prazo de seus negócios a partir da substituição das aeronaves mais antigas por aeronaves de última geração, mais eficientes no consumo de combustível. Até 2023, toda a sua capacidade doméstica será produzida por essas aeronaves mais eficientes, ou seja, os A320neos, Embraer E2s e os turboélices ATR. A Azul cumpre toda a legislação ambiental relacionada à proteção do meio ambiente, incluindo o descarte de resíduos, uso de substâncias químicas e ruídos de aeronaves, e também exige que seus fornecedores cumpram vários procedimentos de gestão ambiental e utilizem auditorias técnicas para garantir conformidade. Além disso, a Azul é a única companhia aérea no Brasil com um programa de reciclagem interna, e em quase 4,5 anos do programa, um total de 74.400 kg de resíduos foram reciclados.

Diálogo e transparência são a base da estrutura de governança corporativa da Azul. A Companhia adota procedimentos de gestão que atendem aos requisitos da SEC e da CVM e busca garantir padrões internacionais de transparência. Adicionalmente, a Azul foi a primeira empresa brasileira a se tornar signatária do CAF (Comitê de Aquisições e Fusões), uma organização privada auto-regulada para o mercado brasileiro de valores mobiliários, regida pelos mais altos níveis de padrões de governança corporativa.

Propriedade Intelectual

Marcas

Nós registramos, solicitamos o registro ou renovamos as nossas licenças para aproximadamente 92 marcas comerciais no INPI (Instituto Nacional de Propriedade Intelectual), incluindo, entre outras, as marcas “TUDO AZUL”, “AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS”, “AZUL FLEX”, “AZUL PROMO”, “AZUL VIAGENS”, “VOE AZUL” e “AZUL CARGO EXPRESS”. Com exceção da “VOE AZUL” e “AZUL SOUND”, cujos processos de registro ainda estão sob revisão pelo INPI, as outras marcas mencionadas foram concedidas.

Nós operamos produtos de software sob licenças concedidas por nossos fornecedores, incluindo Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen and SmartKargo. Com base em nossos contratos com a Embraer, ATR e Airbus, nós utilizamos o conhecimento e informações exclusivas dessas empresas para manter as nossas aeronaves.

Patentes

Não possuímos patentes registradas ou concedidas pelo INPI.

Nomes de Domínio

Também registramos alguns domínios no NIC.br, registro de nomes de domínio na Internet do Brasil, incluindo, entre outros, “voeazul.com.br”, “flyazul.com”, “azulcargoexpress.com”, “azulviagens.com.br ”e“ tudoazul.com.”.

Visão Geral da Indústria

No Brasil, o transporte aéreo tem sido historicamente acessível unicamente para os segmentos com renda mais alta, resultando em um nível comparativamente baixo de viagens aéreas. Acreditamos que o transporte aéreo no Brasil aumentará significativamente na medida em que se ofereça uma alternativa viável, conveniente e acessível em relação a outros meios de transporte, principalmente ônibus e automóvel. As alternativas para viagens de longa distância no Brasil são limitadas devido ao fato de não existir um sistema ferroviário interestadual e a infraestrutura rodoviária ser ruim, principalmente em regiões com povoamento mais esparso. Embora o Brasil ostente uma das maiores malhas ferroviárias em extensão, a malha ferroviária brasileira carece em geral de transporte de passageiros, tornando o serviço de ônibus interestadual a alternativa mais viável em termos econômicos do que as viagens aéreas. Acreditamos que, em comparação com outras regiões, as viagens de longa distância de ônibus no Brasil são mais caras, significativamente mais inconvenientes devido à má qualidade da infraestrutura, e menos seguras. Além disso, os preços relativamente altos dos automóveis, do combustível automotivo e dos pedágios no Brasil tornam o carro um meio de transporte pouco eficiente em termos de custos quando em comparação com outras regiões. De acordo com nossas estimativas, uma viagem de ônibus de Campinas a Salvador seria 15 vezes mais demorada (30 horas) e custaria aproximadamente 15% a mais do que uma passagem só de ida comprada com quatro semanas de antecedência para a mesma rota. Apesar do significativo aumento nas viagens aéreas no Brasil ao longo das últimas décadas, acreditamos que ainda existe um significativo potencial de vantagem para os passageiros de ônibus mudarem para o transporte aéreo de tarifas baixas.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

As viagens aéreas per capita ainda são relativamente baixas no Brasil apesar do significativo crescimento no mercado da aviação. Em 2018, os voos per capita no Brasil totalizaram 0,5 comparado a 2,7 nos Estados Unidos da América. No mesmo ano, o crescimento de passageiros no mercado doméstico foi de 3,3% comparado ao crescimento de 3,2% em 2017, e a uma contração no crescimento de 5,7% em 2016 devido à recessão econômica brasileira. O Brasil, que é geograficamente similar em tamanho aos Estados Unidos em sua parte continental, é o quinto maior mercado para passageiros domésticos do mundo. Desde 2008, o número de passageiros de companhias aéreas domésticas transportadas no Brasil aumentou em 87% para 94 milhões em 2018 de acordo com a ANAC, e a Azul sozinha conquistou mais de 50% desse crescimento. O mercado aéreo brasileiro ainda é consideravelmente pequeno e deve dobrar nos próximos dez anos, de acordo com a ABEAR. Segundo a ANAC, houve 103,0 milhões de embarques domésticos e internacionais em companhias aéreas brasileiras em 2018, para uma população total de cerca de 208,5 milhões, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Na medida em que o transporte aéreo se tornou mais acessível, os brasileiros estão alocando uma parcela maior de sua renda disponível para viagens internacionais. O número de embarques com receita doméstica no Brasil cresceu de 47,4 milhões em 2007 para 93,6 milhões em 2018. Em termos de demanda com receita doméstica, o tráfego de passageiros do setor aumentou de 45,7 bilhões RPKs em 2007 para 95,9 bilhões RPKs em 2018. A oferta de assentos por quilômetros (ASK) nesse mesmo período cresceu de 67,5 bilhões ASKs em 2007 para 118,0 bilhões ASKs em 2018. A taxa de ocupação doméstica, calculada como RPKs dividido por ASKs, encerrou em 81,3% em 2018. A tabela abaixo apresenta os números do tráfego de passageiros do setor doméstico e a capacidade disponível para os períodos indicados:

				Em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**
Assentos-quilômetro oferecidos	117.964	112.813	111.236	118.220	117.053	115.907
Crescimento nos assentos-quilômetro oferecidos	4,6%	1,4%	(6,0)%	1,0%	1,0%	(2,9)%
Passageiros–quilômetro transportados	95.942	91.914	89.012	94.372	93.333	88.244
Passageiros–quilômetro transportados–crescimento	4,4%	3,2%	(5,7)%	1,1%	5,8%	1,4%
Fator de carga	81,3%	81,5%	80,0%	79,8%	79,7%	76,1%

Fonte: ANAC, Dados Comparativos Avançados.

Acreditamos que o Brasil continua mostrando potencial de crescimento ao se recuperar de uma recessão econômica, a qual começou em 2014 e terminou em 2017. De acordo com a previsão do Banco Central divulgada em 17 de maio de 2019, o PIB brasileiro deverá crescer 1,2% em 2019 e 2,5% em 2020, comparado a 1,1% em 2018. Em 2018, Jair Bolsonaro, ex-membro da Câmara dos Deputados e militar aposentado, foi eleito presidente do Brasil. Embora ele tenha planos de implementar várias reformas no país, incluindo uma reforma previdenciária, ainda é incerto se o novo governo poderá obter o apoio do Congresso Nacional para aprovar novas leis. Acreditamos que nosso modelo de negócios nos permitirá aproveitar o potencial de crescimento econômico do Brasil, particularmente entre a classe média e as cidades de pequeno e médio porte no interior do país, bem como as potências econômicas como São Paulo e do Rio de Janeiro.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

b. características do processo de distribuição

Atualmente, vendemos os nossos produtos por meio de seis principais canais de distribuição: (i) nosso website, (ii) nosso aplicativo do celular, (iii) nosso call center, (iv) balcões de aeroporto, (v) lojas independentes *Azul Viagens*, e (vi) terceiros tais como agências de viagem, inclusive através de seus sites na Internet. O nosso canal de distribuição que apresenta os custos mais baixos é representado pelas reservas diretas feitas pela Internet pelos nossos clientes. Aproximadamente 85% de todas as vendas foram geradas por canais online em 2018, o que nos permite reduzir nossos custos significativamente. Pretendemos continuar trabalhando para aumentar o volume de vendas on-line, especialmente através de nosso site e pelo nosso aplicativo de celular, uma vez que tal canal de distribuição é mais eficiente, e envolve menos custos de vendas realizadas através de agências de viagem. Em conjunto com a Navitaire, um prestador de serviços de reserva de hospedagem e outros serviços auxiliares, incluindo serviços de implementação de *data center*, a serviços de design e configuração de trabalho, nós desenvolvemos uma conexão direta com agências de viagem utilizando portais on-line que evitam a dispendiosa distribuição através de GDSs, resultando em um custo indireto de distribuição consideravelmente menor. Isso permite que as agências de viagem utilizem as mesmas plataformas de programação na Internet com custos baixos quase fixos que não variam em relação às vendas, a fim de desenvolver os seus aplicativos front-end, móveis e de Internet com uma conexão direta com o nosso sistema de reservas. Em relação a vendas feitas através de agentes de viagem, nós pagamos comissões de incentivo para agentes de viagem por metas de vendas atingidas em vez de comissões antecipadas. Nós mantemos um call center de alta qualidade, dotado somente com o nosso pessoal, e acreditamos que ter um call center de alta qualidade é crucial para a nossa cultura focada no atendimento ao cliente. Cobramos uma taxa para as reservas feitas através de nosso site e *call center* para compensar os seus custos operacionais.

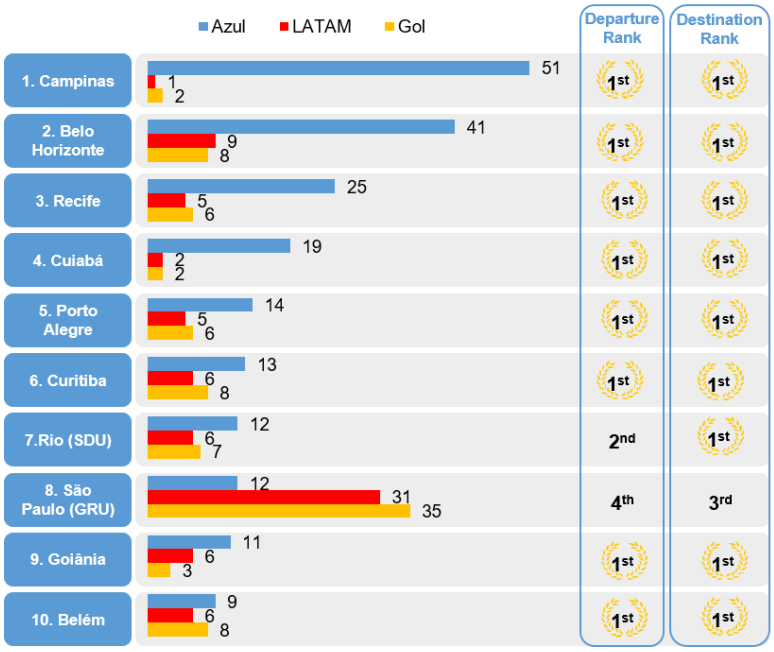
c. características dos mercados de atuação, em especial:

i. participação em cada um dos mercados

Rotas domésticas

O gráfico abaixo apresenta o número de destinos domésticos diretos oferecidos por nós e por nossas concorrentes em aeroportos selecionados em 31 de dezembro de 2018:

Destinos domésticos non-stop por aeroporto (31 de dezembro de 2018)



Fonte: Innovata.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A tabela abaixo mostra nossas dez principais cidades atendidas por número médio de decolagens diárias e a população estimada dentro de 100 quilômetros em 31 de dezembro de 2018.

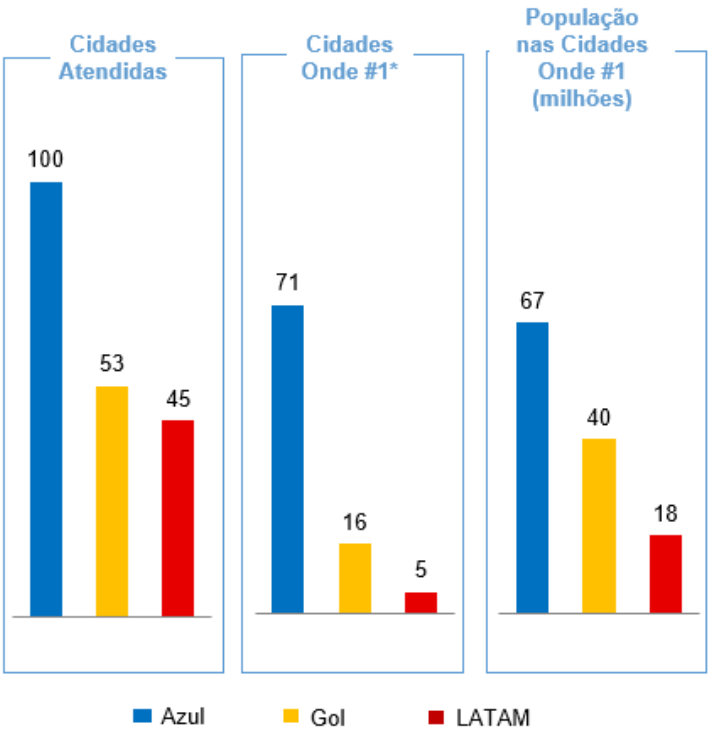
	Em 31 de dezembro de 2018		
Rota	**Número médio de decolagens diárias da Azul**	**População estimada**	**Posição de liderança da Azul (decolagens)**
Viracopos	148	7.395.319	1
Belo Horizonte (Confins)	85	5.932.158	1
Curitiba	43	4.053.516	1
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	37	6.750.548	3
Porto Alegre	38	5.148.699	1
Recife	53	5.579.221	1
São Paulo (Guarulhos)	35	12.614.146	4
Cuiabá	30	984.342	1
Belém	19	3.179.23	1
Goiânia	21	3.242.625	1

Fonte: Innovata e Azul (baseado em dados do IBGE)

Nosso foco no oferecimento de uma grande malha aérea de rotas com atendimento conveniente possibilitou que nos tornássemos líder de mercado em 71 cidades e em 32,4% de nossas rotas em termos de decolagens, sendo a única companhia aérea operando em 41 cidades e líder em 84% de nossas rotas em 31 de dezembro de 2018. Em comparação, em 31 de dezembro de 2018, a Gol e a Latam eram as empresas aéreas líder em 16 e cinco cidades do Brasil, respectivamente.

Além disso, as rotas em que somos líderes de mercado representam aproximadamente 82% de nosso ASKs total e 83% de nossa receita total com passageiros.

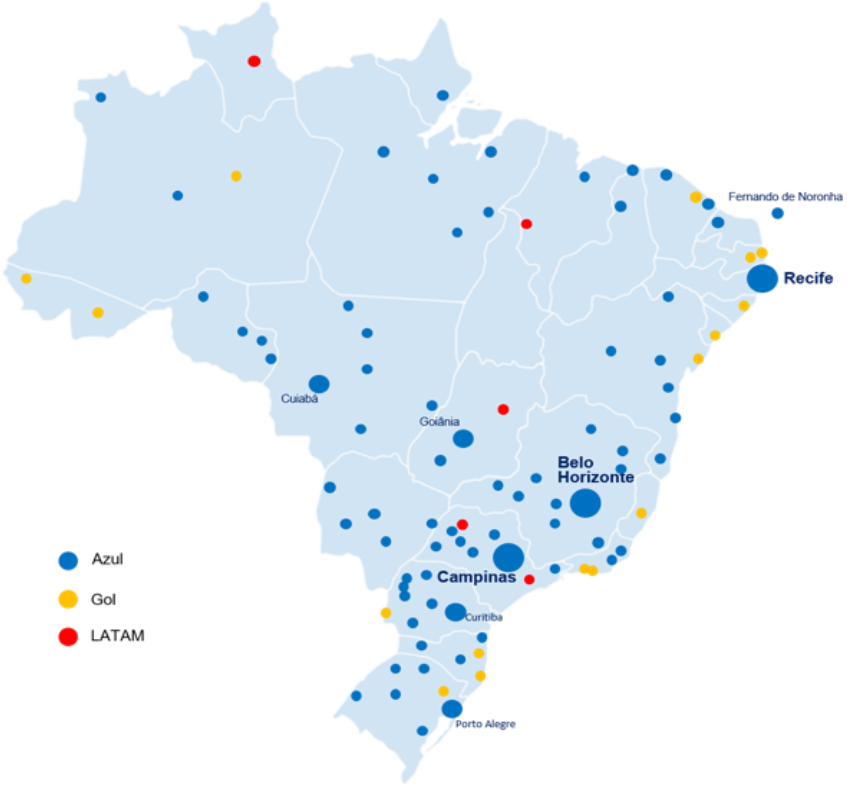
O gráfico abaixo apresenta o número de cidades que atendemos e o número de cidades nas quais somos líderes de mercado, em termos de decolagens por cidades atendidas, em comparação com a Gol e com a Latam em 31 de dezembro de 2018:



Fonte: Innovata

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

O mapa abaixo mostra as cidades nas quais somos líderes de mercado, em termos de decolagens, em comparação com e a Gol e com a Latam, em 31 de dezembro de 2018:



O alcance de nossa extensa malha nos permite oferecer mais itinerários e conexões do que nossas concorrentes, que atendem uma quantidade significativamente menor de destinos. Por exemplo, na rota de Ribeirão Preto para Viracopos, aproximadamente 94% dos passageiros fazem conexão no aeroporto de Viracopos para mais de 56 destinos atendidos pela Azul, incluindo 23 destinos nos quais somos a única empresa aérea. Do mesmo modo, nos voos partindo de Cuiabá (uma de nossas cidades-foco, com conexões para 18 destinos no Brasil) com destino a Viracopos, cerca de 95% dos passageiros são passageiros de conexões para mais de 56 destinos, incluindo 23 destinos os quais somente nós atendemos.

Acreditamos que nossa frota otimizada é particularmente adequada para o mercado brasileiro e para nossa estratégia de crescimento, nos permitindo atender cidades com diferentes populações, variando desde grandes capitais até cidades menores em todo o Brasil. Dessa forma, acreditamos que combinamos capacidade e demanda com eficiência ao oferecermos mais serviços diretos convenientes e frequentes do que a Gol e a Latam, que voam exclusivamente com aeronaves maiores dentro do Brasil e conseguem atender de forma rentável apenas a um subconjunto de cidades devido aos impedimentos de infraestrutura que não afetam algumas de nossas aeronaves. Acreditamos que podemos adaptar a nossa capacidade para atender a demanda através de ajustes na programação de entregas de aeronaves e nos cronogramas de manutenção. Pretendemos continuar crescendo sustentável e lucrativamente acrescentando ainda mais novos destinos domésticos e internacionais, interconectando as cidades que já atendemos e aumentando a frequência nos mercados existentes.

Rotas internacionais

Nossa estratégia de expansão internacional está baseada em conectar nossa forte presença no Brasil por meio de nossos *hubs* em Campinas, Belo Horizonte e Recife com nossos atuais destinos internacionais de longa distância de Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa, e destinos selecionados na América do Sul. Acreditamos que estamos especialmente capacitados para estimular demanda adicional por viagens internacionais de longa distância, utilizando nossos Airbus A330s e tirando proveito de nossa malha doméstica que oferece conexões por todo o Brasil. Para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, nossas receitas internacionais representavam 20,9% de nossa receita total, em comparação com 16,6% em 2017. Acreditamos que nosso principal *hub* no aeroporto de Viracopos, que oferece voos diretos para 51 destinos nacionais e que é o maior centro de distribuição doméstico da América do

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Sul em termos de destinos atendidos, é particularmente adequado para atender as nossas rotas internacionais devido à nossa estrutura focada em rotas domésticas, tanto em termos de passageiros quanto de conectividade geral em todo o Brasil. Uma vez no aeroporto de Viracopos, nossos passageiros internacionais podem aproveitar nossa estrutura completa de rotas domésticas para conexões rumo a todas as regiões do Brasil. A fim de intensificar nossa conectividade fora do Brasil, celebramos acordos de *codeshare* e de reciprocidade de viajantes frequentes com a United e com a TAP, bem como 27 acordos de *codeshare* e *interlines* com diversas empresas aéreas internacionais.

Em março de 2016, estabelecemos uma parceria estratégica com a TAP, apoiando ainda mais nossos planos de expansão global. Como resultado dessa parceria estratégica, em junho de 2016, lançamos com sucesso um voo *codeshare non-stop* entre as instalações principais nosso e da TAP, respectivamente Viracopos e Lisboa. Em 31 de dezembro de 2018, a TAP atendia a 65 destinos, incluindo 10 destinos no Brasil, e, portanto, era a maior empresa aérea em termos de número de assentos entre o Brasil e a Europa. Nosso voo para Lisboa permite que mais passageiros a negócios e a passeio se valham da malha da TAP para acessar os principais destinos na Europa. Além disso, esperamos continuar aproveitando a conectividade de nossa malha mediante o acréscimo de destinos selecionados na América do Sul para serem atendidos por nossas aeronaves *narowbody*.

Condições de competição nos mercados

As companhias aéreas no Brasil competem principalmente com base em rotas, tarifas, frequência de voos, capacidade, presença e direitos de operação em aeroportos, confiabilidade dos serviços, reconhecimento da marca, programas de fidelidade e atendimento ao cliente.

Nossas principais concorrentes no Brasil são a Gol e a Latam, companhias aéreas que oferecem um serviço de transporte completo em rotas nacionais e internacionais. Desde 2011, a indústria de companhias aéreas no Brasil tem testemunhado uma significativa consolidação. Em 2012, a Lan Airlines S.A. concluiu a aquisição da TAM S.A. e de sua subsidiária TAM Linhas Aéreas S.A. para formar a Latam. Em 2011, a Gol adquiriu a Webjet, e em 2012 adquirimos a TRIP, consolidando o segmento de baixo custo e capitalizando sinergias financeiras e operacionais em razão da fusão. Em 10 de dezembro de 2018 a Avianca Brasil entrou com um pedido de recuperação judicial e desde então cancelou a maioria de seus voos mercado. Enfrentamos concorrência doméstica de outras empresas aéreas domésticas regulares, de companhias aéreas regionais e de companhias aéreas de voos fretados, que possuem principalmente redes regionais.

Viagens aéreas no Brasil se concentram historicamente em um número limitado de hubs localizados nas maiores cidades brasileiras.

Ainda, acreditamos que mercados que possuem um histórico de falta de atendimento, geralmente localizados em aéreas menos populosas do país, não podem ser atendidos de forma rentável por aeronaves maiores das famílias Boeing 737 e Airbus A320, que constituem as frotas principais das nossas maiores concorrentes, e são melhores atendidas pelas aeronaves menores e de custo menor que operamos, como os Embraer E-Jets e ATR.

Com o crescimento do setor de companhias aéreas brasileiras, podermos enfrentar uma maior competição das nossas principais concorrentes e de companhias aéreas de voos fretados, bem como novos participantes no mercado, que reduzem suas tarifas para atrair novos passageiros em alguns de nossos mercados.

As duas maiores companhias aéreas do Brasil em termos de participação RPK (*Revenue Passenger Kilometers* ou Passageiros por quilômetros transportados) são a Gol e a Latam. Tanto a Gol quanto a Latam operam malhas *hub-and-spoke* (distribuição de voos a partir de um *hub*) similares que requerem que os passageiros de muitas de suas rotas se conectem através das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro ou Brasília. Os principais fatores competitivos dessas rotas que são atendidas por mais de uma companhia aérea são: preço das passagens, preço total, disponibilidade de voo, tipo de aeronaves, cortesias para passageiros, número de rotas atendidas a partir de uma cidade, atendimento ao cliente, pontualidade, reputação e registro de segurança, relações de *codeshare,* e programas de milhagem.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A tabela abaixo demonstra as participações de mercado históricas nas rotas domésticas com relação a passageiros por quilômetros transportados:

Participação no Mercado Doméstico – Número de Voos	Em 31 de dezembro de			
	2018	2017	2016	2015
Gol	35,7%	36,2%	36,0%	35,9%
Latam[1]	31,9%	32,6%	34,7%	36,7%
Azul[2]	18,6%	17,8%	17,1%	17,0%
Avianca Brasil	13,4%	12,9%	11,2%	9,4%
Outras	0,4%	0,5%	1,1%	1,0%

Fonte: ANAC
(1) Conhecida como TAM Airlines antes de sua fusão em junho de 2012 com a LAN Airlines do Chile.
(2) Em maio de 2012, a Azul adquiriu a Trip.

Em razão do nosso modelo de negócios inovador, que se baseia no estímulo à demanda em mercados pouco atendidos, acreditamos que estamos menos suscetíveis aos efeitos da concorrência tarifária envolvendo nossos principais concorrentes que voam a partir dos aeroportos da cidade de São Paulo. Em 31 de dezembro de 2018, 29% e 19% de nossa malha nacional se sobrepôs à da Gol e da Latam, respectivamente, enquanto as malhas da Gol e da Latam tiveram uma sobreposição de aproximadamente 88% entre si. No aeroporto de Viracopos, nosso principal *hub*, somente dois dos 52 destinos domésticos enfrentaram concorrência direta da Gol ou da Latam em 31 de dezembro de 2018. Ao passo que a Gol, a Latam ou qualquer outra companhia aérea possam entrar nos mercados que atualmente atendemos exclusivamente ou nos quais detemos uma grande fatia, acreditamos que a nossa abrangente conectividade nos permite evitar concorrência em vários mercados nos quais atuamos, em especial nossos concorrentes que operam aeronaves de maior porte como a Gol e a Latam, uma vez que é mais difícil atender rentavelmente nossos mercados com aeronaves maiores.

Antes do início de nossas operações, a Gol e a Latam controlavam mais de 90% do mercado brasileiro de aviação. De 2008 até 2015, esse mercado tem crescido significativamente, em parte em razão de (i) nossa entrada no mercado, que incentivou a demanda, e (ii) crescimento orgânico do mercado, com mais pessoas usando serviços de transporte aéreo. Consequentemente, apesar de a Gol e a Latam terem perdido participação após nossa entrada no mercado, houve aumento do número de passageiros transportados por ambas as companhias após aquela data. Em 31 de dezembro de 2017 tínhamos 18,6% de participação no mercado doméstico em RPK de acordo com a ANAC.

A tabela abaixo apresenta o número de destinos atendidos nas rotas domésticas das principais companhias aéreas do Brasil nas datas indicadas:

Número de Destinos Domésticos Atendidos	Em 31 de dezembro de				
	2018	2017	2016	2015	2014
Azul[1]	100	98	96	97	101
Gol[2]	53	53	52	56	55
Latam	45	44	44	47	44

Fonte: Innovata

(1) Nossas informações financeiras e operacionais de 31 de dezembro de 2012 incluem os resultados operacionais da TRIP assim como de dois aeroportos que foram temporariamente fechados em dezembro de 2012.
(2) Em 3 de outubro de 2011, a Gol adquiriu a Webjet. Os resultados operacionais da Webjet foram consolidados nas demonstrações financeiras da Gol com início em 3 de outubro de 2011.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

A tabela a seguir contém dados sobre a concorrência enfrentada em nossas principais rotas, com base na frequência semanal, em 31 de dezembro de 2018.

	Em 31 de dezembro de 2018		
	Voos por Dia		
	Azul	Gol	Latam
Campinas–Rio de Janeiro	16	2	–
Campinas–Curitiba	11	–	–
Campinas–Porto Alegre	10	–	–
Belo Horizonte–Rio de Janeiro	6	6	4
Belo Horizonte–Vitória	6	–	2
Belo Horizonte–Montes Claros	4	1	–
Campinas–Cuiabá	6	–	–
Campinas–São Jose do Rio Preto	5	–	–
Campinas–Ribeirão Preto	4	–	–
Salvador–Recife	5	–	–

Fonte: Innovata

No mercado doméstico, além de outras companhias aéreas, também temos como concorrentes em outras formas de transporte, principalmente serviços de ônibus interestaduais. Em razão da ausência de transportes ferroviários no Brasil, os serviços de ônibus foram tradicionalmente a opção mais econômica para as viagens de longa distância de grande parte da população brasileira. Nós acreditamos que nosso modelo de negócio de baixo custo nos deu flexibilidade para definir tarifas de forma a estimular a demanda para voos aéreos para passageiros que, no passado, viajavam longas distâncias primariamente de ônibus. Em particular, acreditamos que muitas de nossas tarifas são competitivas com o custo de viagens rodoviárias em muitas de nossas rotas, que se comparam ou são inclusive mais econômicas que as passagens de ônibus para o mesmo destino, ou, ainda as tarifas promocionais para voos determinados durante certos outros períodos ou quando adquiridas antecipadamente, competem diretamente com as tarifas de ônibus interestaduais para essas rotas.

Internacional

Atualmente somos a única companhia aérea no aeroporto de Viracopos que oferece voos sem escala para os Estados Unidos e para a Europa. Enquanto expandimos os nossos serviços internacionais para selecionar destinos internacionais, nós podemos enfrentar concorrência de companhias aéreas brasileiras ou estrangeiras que já estejam estabelecidas no mercado internacional e que participem de alianças estratégicas e acordos de *codeshare*. Além disso, companhias aéreas não-brasileiras podem decidir entrar no mercado ou aumentar os seus itinerários para rotas entre o Brasil e outros destinos internacionais, o que também impulsionaria a concorrência.

Em 2010, a ANAC aprovou regulamentos sobre tarifas internacionais para voos partindo do Brasil para os Estados Unidos e Europa, que gradualmente removem as tarifas mínimas anteriores. Em 2010, a ANAC aprovou a continuidade de acordos bilaterais prevendo políticas de céu aberto (*open skies*) com outros países sul-americanos, bem como uma nova política céu aberto com os Estados Unidos. A política de céu aberto com os Estados Unidos foi aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro em março de 2018. Em março de 2011, o Brasil também assinou um acordo de céu aberto com a Europa mas ainda carece aprovações do poder executivo a fim de serem ratificadas pelo Congresso Nacional Brasileiro. Esses novos regulamentos devem aumentar o número de passageiros na América do Sul e podem permitir a expansão de nossos serviços internacionais.

d. principais insumos e matérias primas, informando:

i. descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e respectiva legislação aplicável.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Frota

Em 31 de dezembro de 2018, a nossa frota contratual contava com um total de 143 aeronaves e nossa frota operacional contava com um total de 125 aeronaves. A diferença de 18 aeronaves entre a nossa frota contratual e operacional se deve ao subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP e três ATRs que estavam no processo de saída da frota.

A nossa frota operacional tem uma idade média de 5,9 anos, sendo significativamente mais nova do que a de nosso principal concorrente, que conta com uma frota com uma média de 9,5 anos de idade. Acreditamos que operar uma frota mais nova proporciona uma maior confiabilidade, uma maior eficiência em termos de uso de combustível e menores custos de manutenção. Os nossos Embraer E-Jets comportam 118 passageiros, os A320neos possuem capacidade para 174 passageiros, e a nossa aeronave ATR, eficiente em termos de combustível, comporta 70 passageiros, enquanto as aeronaves utilizadas por nossas duas principais concorrentes no Brasil têm entre 144 e 220 assentos. Consequentemente, o custo médio de viagem de nossa frota de R$32.007 em 31 de dezembro de 2018 foi 25,2% menor do que o dos maiores jatos Boeing 737-800 operados pela Gol.

Além de alavancar a força de nossa malha nacional e maximizar o crescimento potencial de nosso programa de fidelidade e operações de carga, adicionamos aeronaves de última geração Airbus A320neo à nossa frota a partir de dezembro de 2016, com menores custos de assento e de viagem para proporcionar conforto em viagens de longa distância e atendimento em horário de pico. Por exemplo, em voos de longa duração tais como um voo entre Viracopos e Salvador, o custo de viagem de uma aeronave Airbus A320neo é apenas 5% maior do que o custo de viagem de um E-195. Como a aeronave de ponta Airbus A320neo tem 56 assentos a mais do que o E-195, o seu CASK (custo operacional de assento disponível por quilômetro) é 29% menor. Em virtude disso, ao adicionar uma aeronave de última geração à nossa frota, esperamos manter os melhores custos de viagens do mercado e reduzir o nosso CASK, tanto em termos absolutos quanto em relação a nossos principais concorrentes.

As tabelas a seguir apresentam a composição de (i) nossa frota contratual, composta de aeronaves que são de nossa propriedade ou arrendadas contratualmente e inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP desde 2016 e as três aeronaves em processo de saída da nossa frota, e (ii) nossa frota operacional, composta de aeronaves operadas por nós, incluindo aeronaves de substituição, pelos períodos indicados.

	Número de	Em 31 de dezembro de		
Total da Frota Contratual	**assentos**	**2018**	**2017**	**2016**
Aeronave Embraer				
E-190	106	16	17	17
E-195	118	56	62	64
ATR 72	68-70	42	49	46
Aeronave Airbus				
A320neo	174	20	12	5
A330	242-272	7	7	7
Boeing 737 (Cargueiro)	–	2	0	0
Total da Frota Contratual		**143**	**147**	**139**

	Número de	Em 31 de dezembro de		
Total da Frota Operacional	**assentos**	**2018**	**2017**	**2016**
Aeronave Embraer				
E-190	106	9	10	10
E-195	118	54	60	64
ATR 72	68-70	33	33	39
Aeronave Airbus				
A320neo	174	20	12	5
A330	242-272	7	7	5
Boeing 737 (Cargueiro)	–	2	0	0
Total da Frota Operacional		**125**	**122**	**123**

Das 143 aeronaves que compunham a nossa frota contratual em 31 de dezembro de 2018, 20 eram detidas através de arrendamentos financeiros ou financiamentos de dívida e 123 foram financiadas através de arrendamentos operacionais de até 12 anos. Nossas aeronaves sob arrendamento financeiro foram financiadas através de linhas de crédito concedidas por diferentes credores, sendo que 15,5% desse financiamento foram denominados em reais e 84,5% em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2018.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Embraer

Fomos a primeira e somos a única companhia aérea do Brasil a operar Embraer E-Jets. Acreditamos que o sucesso de nosso lançamento dos Embraer E-Jets no mercado brasileiro deveu-se parcialmente à experiência significativa de nossa equipe de alta administração, que recebeu treinamento sobre a operação e manutenção da aeronave E-Jet nos Estados Unidos. Acreditamos que essa experiência nos dê uma vantagem significativa sobre qualquer concorrente que possa tentar reproduzir o nosso modelo. Além disso, a nossa decisão de comprar aeronaves produzidas pela Embraer, fabricadas no Brasil nos permitiu ter acesso a financiamento local competitivo do BNDES – o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil, a taxas abaixo da taxa de depósito overnight CDI.

Nós temos uma parceria sólida com a Embraer, sediada em São José dos Campos, a aproximadamente 100 km de nossa sede em Barueri, São Paulo, e a aproximadamente 150 km de nossa instalação principal no aeroporto de Viracopos. Os nossos Embraer E-Jets tem um layout de cabine de dois por dois sem assentos no meio, e os nossos aviões são configurados para oferecer assentos padrão com 31 polegadas de espaço para as pernas ou assentos premium chamados “Espaço Azul” com um espaço de 34 polegadas para as pernas. Os nossos assentos localizados nas portas de saída sobre as asas (quatro por aeronave) oferecem um amplo espaço de 39 polegadas para as pernas. Os Embraer E-Jets são eficientes em termos de gasto de combustível, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 20% menor do que o da série Boeing 737, de acordo com a Embraer, e, assim, proporcionam custos de viagem significativamente mais baixos do que as aeronaves estreitas de maior porte. Os Embraer E-Jets possuem tecnologia FBW (fly-by-wire ou sistema de controle por cabo elétrico) de ponta, o que aumenta a segurança operacional ao mesmo tempo que reduz a carga de trabalho do piloto e o consumo de combustível.

Os E2s, comparados à atual geração de Embraer E-Jets, deverão ter 18 assentos adicionais, acomodando até 136 passageiros e oferecendo um custo por assento 25% menor e um custo por viagem 14% menor quando comparados com os aviões da atual geração. Baseado em nossos pedidos atuais, entre 2019 e 2023, esperamos adicionar aproximadamente 46 novos E-195 E2s da próxima geração, com entregas previstas para começarem no segundo semestre de 2019. Além disso, seremos o operador de lançamento dos E-195 E2s. Como parte da nossa transformação de frota, esperamos substituir toda a frota da Embraer E190/E195 pela nova geração de aeronaves E-195 E2 até 2023, contribuindo para uma redução significativa no custo operacional.

ATR

Nós somos uma das maiores operadoras de ATR do mundo de acordo com a ATR. A ATR é a maior fabricante mundial de aviões turbopropulsores de até 70 assentos que proporcionam custos operacionais significativamente mais baixos do que os jatos, com uma média de consumo de combustível aproximadamente 50% a 65% menor do que o de um jato de porte similar. O ATR 72-600 é o mais novo membro da família ATR conhecido por sua alta eficiência, confiabilidade de expedição e baixo consumo de combustível. Ele tem um cockpit de vidro e um novo sistema de comunicações e gerenciamento de voo. Assim como os Embraer E-Jets, o ATR tem um layout de dois por dois sem assento no meio, e os nossos aviões são projetados com 30 polegadas de espaço para as pernas, espaço esse que é comparável ao de nossos E-Jets. Nós começamos a operar o ATR em março de 2011 para dois fins estratégicos: atender a rotas diretas de curta distância entre cidades pequenas onde o jato seria menos rentável; bem como alimentar o tráfego de clientes de mercados secundários de nossa malha existente.

Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos 33 ATRs em nossa frota.

Airbus – Aeronaves Widebody

Começamos a operar o Airbus A330-200 em configuração de até 272 assentos em dezembro de 2014 e atualmente atendemos Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa com essa aeronave. De acordo com a Airbus, o A330 é mais econômico do que as aeronaves concorrentes e atende a padrões ambientais mais elevados, além de proporcionar um maior conforto aos passageiros. Adicionalmente, temos um pedido de cinco A330-900neo com entregas a partir do segundo trimestre de 2019. Estas aeronaves serão configuradas com 298 assentos na versão de alta densidade. Ao todo, serão 34 assentos na Business, 108 na Economy Extra e 156 na Economy. Ainda, o A330-900neo é o mais eficiente da categoria, pois está projetado para consumir até 14% menos combustível por assento do que o atual modelo.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Airbus – Aeronaves Narrowbody

Como parte de nossa estratégia de manter uma frota moderna e eficiente, esperamos adicionar até 50 aeronaves Airbus 320neos à nossa frota entre o final de 2019 e 2023. O Airbus A320neo substitui a família A320, possuindo uma nova geração de motor e outros aperfeiçoamentos tais como refinamentos aerodinâmicos, grandes winglets curvos (sharklets), economia de peso e uma cabine moderna que acomoda até 174 passageiros com espaços maiores para bagagem e um sistema melhorado de purificação do ar. Os nossos Airbus 320neos virão com motores CFM International LEAP-1A e deverão ter 14% a menos de consumo de combustível e menos ruído quando comparados aos da série A320, bem como um aumento de alcance de aproximadamente 500 milhas náuticas.

As tabelas a seguir apresentam o crescimento histórico e esperado de nossa frota comercial operacional de 31 de dezembro de 2015 a 31 de dezembro de 2023:

	2015	2016	2017[1]	2018[1]	2019[1]	2020[1]	2021[1]	2022[1]	2023[1]
Embraer E-Jets	88	74	70	63	48	34	22	10	–
Embraer E2	–	–	–	–	6	20	32	41	46
ATRs	49	39	33	33	33	33	33	32	32
Família A320neo	–	5	12	20	32	42	51	60	70
A330	7	5	7	7	10	12	12	12	12
Total da frota operacional	**144**	**123**	**122**	**123**	**129**	**141**	**150**	**155**	**160**

[1] Mudanças esperadas, admitindo-se o preenchimento completo de pedidos firmes.

Combustível

O combustível é a nossa maior despesa operacional sendo responsável por 30,6%, 26,7% e 24,7% do total de nossos custos de serviços prestados e despesas comerciais e administrativas nos exercícios encerrados em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente.

O preço do combustível para aeronaves é composto de um componente variável e outro fixo. O componente variável é determinado pelo produtor e reflete variações internacionais de preço do petróleo e a taxa cambial real/dólar norte-americano. Esse componente variável é ajustado mensalmente no mercado brasileiro, ao passo que na América do Norte e na Europa o ajuste é diário. O componente fixo é a margem de lucro bruto cobrada pelo fornecedor e representa normalmente um custo fixo por litro durante a vigência do contrato. Nós compramos combustível de um número de distribuidores no Brasil, principalmente da BR Distribuidora, uma subsidiária da Petrobras, da Air BP Brasil Ltda. e da Raízen Combustíveis Ltda., todas elas empresas autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo ou ANP para comercializar produtos derivados do petróleo para a aviação em todo o Brasil, com as quais nós mantemos contratos exclusivamente para a compra de toda a nossa demanda de combustíveis para aviões em certos locais especificados em contratos. Os nossos contratos com a BR Distribuidora preveem que nós temos a obrigação de comprar exclusivamente combustível de aviação da BR Distribuidora caso a BR Distribuidora instale novos pontos de fornecimento em aeroportos nos quais nós operamos, contanto que ainda não tenhamos firmado um contrato para fornecimento de combustível de aviação com um outro fornecedor. Os nossos contratos com a BR Distribuidora, com a Air BP Brasil Ltda. e com a Raízen Combustíveis Ltda. estão em vigor até dezembro de 2021, agosto de 2019 e junho de 2019, respectivamente. Para os nossos voos internacionais que partem de fora do Brasil, nós compramos combustível de fornecedores locais.

Os preços internacionais do petróleo, denominados em dólares norte-americanos, são voláteis e não podem ser previstos com qualquer grau de certeza, pois estão sujeitos a muitos fatores globais e geopolíticos. As empresas aéreas frequentemente usam contratos futuros de petróleo WTI ou óleo para aquecimento para proteger sua exposição aos preços de combustível de aviação. A fim de nos proteger contra a volatilidade dos preços do petróleo, firmamos contratos futuros de derivativos no passado e podemos proceder desse modo de tempos em tempos. Nós também temos a possibilidade de negociar produtos de *hedging* customizados com distribuidores de combustível com a finalidade de bloquear o custo do combustível de aeronave que consumiremos no futuro e nos proteger contra qualquer risco de taxa de câmbio.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Ademais, com base na vasta experiência de nossa equipe operacional com aeronaves E-Jet, desenvolvemos um programa de economia de combustível que abrange iniciativas como a redução no tempo de taxiamento usando somente um motor e gerenciamento de distribuição balanceada de carga, ângulo de subida e velocidade de cruzeiro para otimizar o uso do combustível. A tabela abaixo contém um resumo de nosso consumo de combustível e de nossos custos de combustível nos períodos indicados.

	No exercício encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Litros consumidos (em milhares)	1.033.712	939.908	880.941
Combustível da Aeronave (R$ em milhares)	2.644.261	1.848.195	1.560.223
Preço médio por litro (R$)	2,56	1,97	1,77
Aumento (redução) percentual no preço por litro	30,09%	11,03%	(16,25)%
Percentual de custos de serviços prestados e despesas operacionais	30,6%	26,7%	24,7%

Aeroportos

A maioria dos aeroportos públicos do Brasil é atualmente administrada pela INFRAERO, operadora aeroportuária pertencente ao Governo Federal. O setor de transporte aéreo cresceu significativamente nos últimos anos no Brasil e, consequentemente, alguns aeroportos enfrentam importante limitação de capacidade. As companhias aéreas e os prestadores de serviços podem locar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, tais como hangares e balcões de check-in, sujeito a concessões ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto – que pode ser a INFRAERO, o estado, o município ou uma concessionária particular, conforme o caso. Não são necessárias licitações públicas para a locação de espaços em aeroportos, embora a INFRAERO normalmente realize processos similares a um processo de licitação pública caso haja mais de um interessado. Em outros casos, o uso pode ser concedido por simples autorização ou permissão emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por empresas privadas, o uso de áreas de concessão está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

Nós possuímos concessões renováveis com vigências variando de um a cinco anos outorgadas pela INFRAERO e outras autoridades concedentes para o uso e operação de todas as nossas instalações em cada um dos principais aeroportos nos quais atuamos.

A respeito de nossas instalações internacionais, nós firmamos contratos de locação ou outros contratos de ocupação diretamente com a autoridade aeroportuária local competente com vigências que variam de acordo com a prática prevalecente em cada aeroporto. É comum, no setor aéreo, firmar contratos que se renovam automaticamente. Os contratos referentes às nossas instalações de balcão de passagens para atendimento a clientes, espaço em portões, área de suporte de operações e escritórios de serviços de bagagem são normalmente por períodos que variam de menos de um ano a cinco anos. Esses contratos podem conter cláusulas de ajustes periódicos de aluguel, taxas de aterrissagem e outras taxas aplicáveis com base no tipo de locação e na extensão do tempo de concessão. Com base nesses contratos, somos responsáveis pela manutenção, seguro, instalações e certos serviços e outras despesas relacionadas a instalações.

Em 2012, o governo brasileiro concedeu o aeroporto de Viracopos, o aeroporto de Guarulhos em São Paulo e o aeroporto de Brasília, e todos estão recebendo atualmente significativos investimentos de infraestrutura, incluindo a reforma e construção de novos terminais de passageiros, bem como de pátios para estacionamento de aeronaves. Em 2013, concessões foram também outorgadas para a operação do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, e para o aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro.

O governo brasileiro está conduzindo licitações públicas para concessões de operação de alguns aeroportos no Brasil. Entre 2011 e 2017, dez aeroportos foram privatizados após concessões, incluindo nossos dois maiores hubs, Viracopos e Confins. Em março de 2019, o governo brasileiro concluiu um leilão para a concessão de 12 aeroportos agrupados em três blocos regionais - Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, incluindo nosso terceiro maior hub em Recife.

Após a concessão para a operação do aeroporto de Viracopos, o nosso maior *hub*, em fevereiro de 2012, uma série de novos investimentos para o aeroporto de Viracopos foi feito pela Aeroportos Brasil, um consórcio privado que ganhou a licitação para operar o aeroporto de Viracopos. Em abril de 2016, a Aeroportos Brasil transferiu todas as operações para um novo terminal de passageiros, que é aproximadamente seis vezes maior do que o antigo terminal. O total de investimentos no aeroporto de Viracopos foi de aproximadamente R$3 bilhões entre 2012 e 2016. Dessa forma, acreditamos que Viracopos é um importante aeroporto para a cidade de São Paulo, devido à sua proximidade estratégica da capital e de sua capacidade para se expandir.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Como resultado da transferência de nossas operações para o novo terminal de passageiros no aeroporto de Viracopos, nós assinamos um “Contrato de Incentivo de Transferência de Terminal” com a Aeroportos Brasil, que estabeleceu um cronograma detalhado para a construção deste novo terminal, e nos deu determinados direitos de impor penas no caso de não cumprimento deste cronograma. Tendo em vista que a Aeroportos Brasil não cumpriu com certas obrigações contratuais, nós retivemos 40% das tarifas de pouso do aeroporto desde fevereiro de 2017. Em razão desta retenção, a Aeroportos Brasil entrou com uma ação contra nós, a qual foi liquidada em maio de 2018. Nos termos do acordo, nós concordamos em seguir com a construção de algumas partes da construção de um novo terminal no aeroporto de Viracopos, usando as tarifas de pouso de aeroporto retidas da Aeroportos Brasil.

Ainda, em 28 de julho de 2017, Aeroportos Brasil anunciou a sua intenção de devolver a operação do aeroporto de Viracopos para o governo federal brasileiro dentro de 24 meses, através de uma “devolução amigável”. De acordo com o artigo 13 da Lei nº. 13448, desde 5 de junho de 2017, a ANAC iniciou formalmente um procedimento de relicitação para dar a concessão a um novo operador. Por conseguinte, a ANAC irá (i) suspender qualquer ato que busque a caducidade da concessão; (ii) aditar o contrato de concessão celebrado com a Aeroportos Brasil para determinar as garantias e serviços mínimos a serem prestados durante o procedimento de relicitação; (iii) emitir um novo estudo de viabilidade técnica e econômica, as regras da licitação e um novo contrato de concessão. O processo de relicitação será ainda regulamentado por decretos a serem promulgados pelo Governo Federal Brasileiro e deverá ser concluído, nos termos da Lei 13448, dentro de 24 meses. A ANAC manifestou, no entanto, a sua intenção de concluir o processo de relicitação dentro de 12 meses. Uma vez concluído o processo, a operação do aeroporto de Viracopos deve ser transferida para um novo operador, caso a nova licitação seja bem-sucedida ou devolvida ao governo. No entanto, de acordo com as informações disponíveis, esse processo de relicitação está em espera.

Em fevereiro de 2018, a ANAC começou um processo administrativo para finalizar a concessão para o Aeroporto de Viracopos. No entanto, a Aeroportos Brasil arquivou uma reivindicação judicial para prevenir o processo de término da concessão. Em dezembro de 2018, a decisão preliminar do tribunal suspendeu o processo administrativo da ANAC, mas uma sentença final ainda está pendente.

O procedimento iniciado pela ANAC, em 5 de maio de 2018, a Aeroportos Brasil propôs uma ação de recuperação judicial no tribunal de Campinas, buscando reorganizar a estrutura de capital de Viracopos por meio de um plano de recuperação a ser aprovado pelos seus credores e confirmado pelo tribunal. O tribunal permitiu que o caso prosseguisse em 23 de maio de 2018 e a Aeroportos Brasil apresentou a proposta de plano de recuperação de Viracopos em 27 de julho de 2018. A assembleia de credores está prevista para 16 de maio de 2019 e 30 de maio de 2019 para votação do plano. A rejeição da proposta poderá resultar na conversão do processo de recuperação judicial em processo de liquidação. Embora não sejamos um credor sujeito à reorganização judicial de Viracopos, monitoramos o caso para avaliar os possíveis impactos nas (i) atividades de Viracopos; (ii) a liquidação que celebramos com a Aeroportos Brasil; e (iii) o Contrato de Incentivo à Transferência de Terminais firmado com a Aeroportos Brasil.

O nosso segundo maior *hub* é o aeroporto de Confins, o principal aeroporto de Belo Horizonte, o qual foi concedido para operadores privados em 2013. Em 2016, com a concessão concluída, os planos de construção de um novo terminal de passageiros, aumentando a capacidade do aeroporto de Confins para 22 milhões de passageiros por ano. Nós somos a principal companhia aérea do aeroporto de Confins, com uma fatia de 61,3% do total de decolagens para 41 destinos em 31 de dezembro de 2018.

Em julho de 2014, a ANAC emitiu uma resolução estabelecendo novos procedimentos para alocar slots em aeroportos que funcionem com restrição de slots. Através dessa alocação, recebemos 26 novos slots no aeroporto de Congonhas. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários do aeroporto de Congonhas para alguns de nossos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo os nossos voos disponíveis para passageiros de São Paulo.

Nós construímos um hub regional em Recife para aumentar a conectividade de voos dentro da região nordeste do Brasil. Recife tem o maior PIB da região nordeste, de acordo com o IBGE, e é o nosso hub latino-americano mais próximo para voos sem escalas para a Europa e para os Estados Unidos. A nossa instalação regional de Recife atende 25 destinos sem escalas, inclusive voos internacionais sem escalas para Orlando e Fort Lauderdale, e tivemos uma participação de 54,6% das 97 decolagens diárias do aeroporto de Recife em 31 de dezembro de 2018. A nossa malha diversificada nos permite conectar não somente as nossas principais bases, mas também destinos estratégicos em todo o Brasil, localizados tal como, São Paulo (aeroportos de Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (aeroportos Santos Dumont e Galeão), Porto Alegre, Cuiabá e Manaus.

7.3 - Informações Sobre Produtos E Serviços Relativos Aos Segmentos Operacionais

Outras Instalações e Propriedades

Nossa sede comercial e sede social estão localizadas na cidade de Barueri, Estado de São Paulo, onde alugamos 8.178,33 metros quadrados com base em dois contratos de locação que expiram em fevereiro e dezembro de 2022. Também firmamos um contrato de locação para o armazém e complexo de escritórios em Fort Lauderdale, Estados Unidos.

Nós temos concessões para três hangares em nosso centro de manutenção de plena capacidade de ATR em Belo Horizonte, onde realizamos checagens pesadas de fuselagem, manutenção de linha, pintura e reforma interior de nossas aeronaves ATR e Embraer E-Jets. Nós também possuímos um hangar em Manaus e em Cuiabá para manutenção de linha de Embraer E-Jets e ATR. Além disso, em 2018 iniciamos a construção de um centro de manutenção de plena capacidade para as novas aeronaves E-Jets e Airbus no aeroporto de Viracopos, com previsão de término até o final de 2019. As nossas instalações de treinamento para formação de pilotos e equipe de trabalho, *UniAzul*, tem 71.000 metros quadrados e quatro simuladores e estão localizadas a menos de 1 km de distância do aeroporto de Viracopos, nossa principal instalação. Essas instalações fornecem serviços de treinamento para os membros de nossa própria equipe de trabalho, incluindo os pilotos, e para terceiros. Na *UniAzul*, nós treinamos toda a nossa equipe de trabalho, incluindo os pilotos, comissários de bordo e técnicos de manutenção. Como parte de nosso programa de treinamento extensivo na *UniAzul*, nós operamos dois simuladores de voo E-Jet, um simulador de voo ATR e um simulador de voo A320, todos eles com capacidade total de voo, uma tecnologia que acreditamos que nenhum de nossos concorrentes detém. Também fornecemos treinamento e acesso a nossos simuladores de voo no local a terceiros, incluindo a TAP, a Embraer e a Força Aérea Brasileira. Temos planos para expandir os nossos cursos de treinamento oferecidos na *UniAzul* através de parcerias com escolas técnicas e universidades.

ii. eventual dependência de poucos fornecedores

A General Electric é a única fabricante e fornecedora das turbinas de nossos Embraer E-Jets e A320neos, a Pratt & Whitney é a única fabricante e fornecedora das turbinas de nossas aeronaves ATR, e a Rolls Royce é a única fabricante das turbinas dos nossos Airbus A330. Como os pagamentos dos motores e peças são realizadas em dólares americanos, os pagamentos estão sujeitos a flutuações nas taxas de câmbio e podem resultar em incorrer despesas adicionais no caso de apreciação do dólar americano. Também terceirizamos a manutenção de da nossa frota de Embraer E-Jet e Airbus A320neo para a General Electric, para nossa frota de ATR para a Pratt & Whitney, e manutenção da frota dos A330 para a Rolls Royce. Caso a General Electric, Rolls Royce ou a Pratt & Whitney não sejam capazes de cumprir suas obrigações contratuais ou caso não sejamos capazes de adquirir turbinas de outros fornecedores em termos aceitáveis, poderemos perder os benefícios decorrentes de nossos contratos vigentes com a General Electric, Pratt & Whitney, e Rolls Royce,incorrer em custos substanciais de transição desses fornecedores ou sofrer com a suspensão das operações de algumas de nossas aeronaves devido à necessidade de manutenção não programada ou não planejada enquanto essas obrigações contratuais não estiverem sendo cumpridas.

iii. eventual volatilidade em seus preços

Custo com combustível é a nossa maior despesa operacional. Acreditamos que nossa frota de aeronaves menores, com consumo de combustível mais baixo, representa uma significativa vantagem de custo em nossos mercados. Combustível representou 30,6%, 26,7% e 24,7% de nossos custos de serviços prestados e despesas comerciais e administrativas totais no período de doze meses encerrado em 31 de dezembro de 2018, 31 de dezembro de 2017 e no exercício social findo em 31 de dezembro de 2016, respectivamente.

O gráfico presente na seção “Combustível” deste item resume nosso consumo de combustível e custos relativos a combustível nos períodos indicados.

Nossa análise de sensibilidade mede o impacto de risco no preço do combustível no resultado das nossas operações levando em consideração dois cenários: (i) o cenário adverso, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 25%, e (ii) o cenário remoto, o qual assume que o preço do combustível seria agravado por 50%, conforme abaixo:

			Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017		Exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2016	
Fator de risco	**Instrumento Financeiro**	**Risco**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**	**Cenário Adverso**	**Cenário Remoto**
					(em milhares de reais)			
Combustível de aeronave.....	Custo por litro	WTI	(286.938)	(450.690)	(491)	(5.451)	(69.114)	(106.546)

7.4 - Clientes Responsáveis Por Mais de 10% da Receita Líquida Total

a. montante total de receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

b. segmentos operacionais afetados pelas receitas provenientes do cliente

Não existe nenhum cliente responsável por mais de 10% da nossa receita líquida total exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

A prestação de serviços de transporte aéreo é considerada um serviço público e, por isso, está sujeita a diversas normas legais e regulamentares, a saber, a Constituição Federal, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica ("CBA") e os normativos emitidos pelos seguintes órgãos reguladores que fazem parte da estrutura governamental brasileira:

- *Secretaria de Aviação Civil* ("SAC"): A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, criada por meio da Medida Provisória n.º 527/2011, convertida na Lei Federal nº 12.462/2011, desde então é responsável pela coordenação do setor aéreo no Brasil em substituição ao Ministério da Defesa, inclusive em relação à fiscalização da INFRAERO e ANAC, que se encontram agora ligadas a esta pasta. À Secretaria de Aviação Civil compete: (i) formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa; (ii) elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes; (iii) formular e implementar o planejamento estratégico do setor, definindo prioridades dos programas de investimentos; (iv) elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a ANAC; (v) propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; (vi) administrar recursos e programas de desenvolvimento da infraestrutura de aviação civil; (vii) coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber; e (viii) transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, direta ou indiretamente.

- *ANAC*: vinculada à SAC, é responsável por regular os serviços aéreos públicos e privados (incluindo empresas de transporte aéreo regular) em todos os assuntos, tais como: (i) fiscalização, apoio, orientação; (ii) autorização das operações de voo regular, levando em conta questões concorrenciais e relativas à proteção dos direitos do consumidor; (iii) representar o governo brasileiro diante de organizações internacionais de aviação civil e diante de órgãos congêneres de outros países; (iv) garantir que os serviços de transporte aéreo sejam fornecidos sob os princípios da livre concorrência; (v) conceder concessões e autorizações para exploração comercial de serviços aéreos públicos; (vi) estabelecer regras de segurança para fabricação e manutenção de aeronaves, para operação de aeronaves e para a construção e operação de aeroportos, incluindo os relacionados com o transporte de cargas perigosas; (vii) regulamentar, autorizar e fiscalizar os serviços aéreos no Brasil; (viii) gerenciar o Registro Aeronáutico Brasileiro, ou RAB; e (ix) mediar, na esfera administrativa, os conflitos de interesse entre os serviços aéreos e aeroportuários e fornecedores de infraestrutura; e

- *Departamento de Controle do Espaço Aéreo* ("DECEA"): responsável pelo planejamento, administração e controle das atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, gerenciamento do tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e tecnologias associadas, incluindo a aprovação e supervisão da instalação de equipamentos, bem como navegação, meteorologia e sistemas de radar. O DECEA também controla e supervisiona o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e se reporta diretamente ao Comandante da Aeronáutica, que por sua vez responde ao Ministro da Defesa, que atua em articulação com a SAC.

Nossa atuação submete-se, ainda, a políticas governamentais e normas operacionais emitidas, respectivamente, por:

- *Conselho de Aviação Civil* ("CONAC"): órgão de assessoramento do Presidente da República composto pelo Ministro da Defesa, Ministro das Relações Exteriores, Ministro da Fazenda, Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Ministro do Turismo, Ministro Chefe da Casa Civil, Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministro da Justiça, Ministro dos Transportes e o Comandante da Aeronáutica, que é competente para estabelecer as diretrizes para a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil; aprovar as diretrizes de suplementação de recursos para linhas aéreas e aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; aprovar o plano geral de outorgas de linhas aéreas; estabelecer as diretrizes para a aplicabilidade do instituto da concessão ou permissão na exploração comercial de linhas aéreas; entre outros;

- *Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária* ("INFRAERO"): tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente infraestrutura aeroportuária, que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; e

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

- *Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias* ("CONAERO"), criada pelo Decreto 7.554/2011 como uma comissão da Secretaria de Aviação Civil, e tem como objetivo promover a coordenação do exercício das competências dos órgãos e entidades nos aeroportos. Este órgão é composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades: (i) Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, que a coordenará; (ii) Casa Civil da Presidência da República; (iii) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; (iv) Ministério da Defesa; (v) Ministério da Fazenda; (vi) Ministério da Justiça; (vii) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; (viii) Ministério da Saúde; e (ix) ANAC.

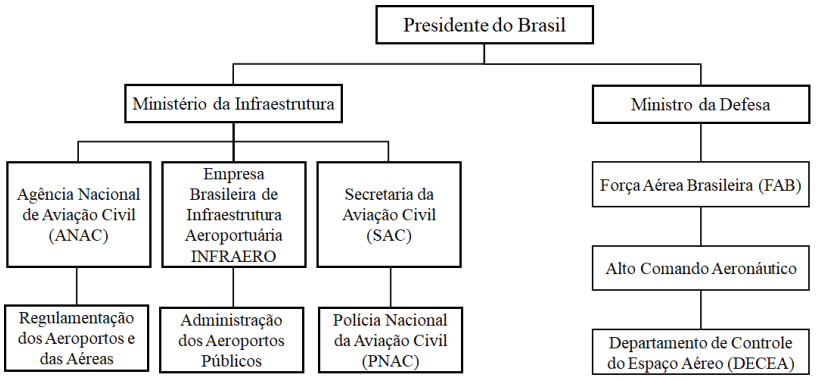
O Brasil assinou e ratificou a Convenção de Chicago de 1944, a Convenção de Genebra de 1948, a Convenção de Montreal de 1999 e a Convenção da Cidade do Cabo de 2001, as principais convenções internacionais relacionadas às atividades mundiais de transporte aéreo comercial.

A Política Nacional de Aviação Civil, ou PNAC, adotada em 2009 por meio do Decreto Federal nº. 6.780, estabelece as principais diretrizes e políticas governamentais aplicáveis ao sistema brasileiro de aviação civil.

A PNAC encoraja a todos os órgãos regulatórios a emitir regulamentos sobre itens estratégicos como segurança, concorrência, meio ambiente e questões com consumidores, e a fiscalizar, analisar e avaliar as atividades de todas as empresas em operação.

Órgãos regulatórios

O seguinte quadro ilustra os principais órgãos regulatórios, suas responsabilidades e para quem se reportam dentro da estrutura governamental brasileira.



Infraestrutura aeroportuária

Atualmente, o Brasil possui mais de 2.400 aeródromos públicos e privados. As empresas aéreas que operam voos regulares usam principalmente infraestrutura aeroportuária pública, com 98% do tráfego total de passageiros que passa por uma malha composta de 65 aeroportos. A INFRAERO é responsável direta ou indiretamente pelas questões operacionais de 59 desses aeroportos.

Uma quantidade menor de aeroportos regionais no Brasil está sob controle dos governos estaduais ou municipais e são administrados por órgãos governamentais locais ou operadores privados. A INFRAERO é responsável pelas atividades de segurança pessoal e patrimonial nos aeroportos maiores, inclusive inspeção de passageiros e bagagem, medidas de segurança da carga e dos aeroportos que administra.

O governo está implantando um programa para conceder as operações de determinados aeroportos por meio de concessões outorgadas por licitação pública. Em fevereiro de 2012 foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação pública as concessões para os aeroportos de São Paulo (Guarulhos), Brasília e Campinas. No entanto, a Aeroportos Brasil, detentora da concessão para operar no Aeroporto de Viracopos, anunciou a sua intenção de retornar a concessão para a ANAC.

Foram outorgadas à iniciativa privada por meio de licitação as concessões para os aeroportos de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão) em novembro de 2013 e, para o Aeroporto Internacional de Fortaleza, no Estado do Ceará, o Aeroporto Internacional de Salvador no Estado da Bahia, o Aeroporto de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina e por fim, o Aeroporto Internacional de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul em julho de 2017. As concessões desses aeroportos têm vigência de 20 a 30 anos. Anteriormente, uma concessão com vigência de 28 anos para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado em Natal, Rio Grande do Norte, foi outorgada ao consórcio denominado Inframérica após licitação pública em outubro de 2011.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

A tabela a seguir resume as condições das concessões desses aeroportos:

	São Paulo (Guarulhos)	Campinas	Brasília	São Gonçalo do Amarante	Belo Horizonte (Confins)	Rio de Janeiro (Galeão)
Lance vencedor...	R$16,2 bilhões	R$3,8 bilhões	R$4,5 bilhões	R$170,0 milhões	R$1,8 bilhão	R$19 bilhões
Prazo da concessão	20 anos	30 anos	25 anos	28 anos	30 anos	25 anos
Investimento Mínimo.....	R$4,7 bilhões	R$8,7 bilhões	R$2,8 bilhões	R$650,0 milhões	R$3,5 bilhões	R$5,7 bilhões
Taxa Adicional.....	10% da receita bruta anual, equivalente a R$1.770 milhões durante a vigência da concessão	5% da receita bruta anual, equivalente a R$649 milhões durante a vigência da concessão	2% da receita bruta anual, equivalente a R$107 milhões durante a vigência da concessão	–	5% da receita bruta anual da concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais	5% da receita bruta anual da concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais

	Fortaleza	Salvador	Florianópolis	Porto Alegre
Lance vencedor	R$ 425 milhões	R$ 660 milhões	R$ 83 milhões	R$ 290 milhões
Prazo da concessão.....	30 anos	30 anos	30 anos	25 anos
Investimento Mínimo.....	R$ 1.4 bilhões	R$ 2.3 bilhões	R$ 960 milhões	R$ 1,9 bilhões
Taxa Adicional.....	5% da receita bruta anual	5% da receita bruta anual	5% da receita bruta anual	5% da receita bruta anual

Fonte: SAC e ANAC.

Segundo a ANAC, os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas responderam por aproximadamente 30% do total de passageiros transportados no Brasil em agosto de 2016, incluindo tanto o tráfego nacional, quanto internacional. Em 2011, pela primeira vez desde 1997, o governo brasileiro aumentou o valor das tarifas de pouso e navegação aérea nos aeroportos mais movimentados em comparação a outros aeroportos com menor movimento e em horários de pico.

Dos 60 aeroportos brasileiros administrados direta ou indiretamente pela INFRAERO, 17 recebem atualmente investimentos para infraestrutura e atualizações. O plano de modernização de aeroportos não exige contribuições ou investimentos por parte das empresas aéreas brasileiras, e não é esperado que haja aumento das tarifas aeroportuárias ou de embarque de passageiros em viagens aéreas.

A ANAC promulgou a Resolução nº 338, de julho de 2014, conforme alterada, que estabelece novos procedimentos para a distribuição de *slots* nos aeroportos operando a plena capacidade. Segundo a mencionada resolução, os aeroportos que operam a plena capacidade são considerados “aeroportos coordenados” pela ANAC. Os seguintes aeroportos são atualmente considerados “aeroportos coordenados” pela ANAC: (i) Belém (BEL - Belém / PA); (ii) Cuiabá (CGB - Cuiabá / MT); (iii) Congonhas (CGH - São Paulo / SP); (iv) Curitiba (CWB - Curitiba / PR); (v) Guarulhos (GRU - Guarulhos / SP); (vi) Goiânia (GYN - Goiânia / GO); (vii) Foz do Iguaçu (IGU - Foz do Iguaçu / PR); (viii) Manaus (MAO - Manaus / AM); (ix) Maceió (MCZ - Maceió / AL); (x) Pampulha (PLU - Belo Horizonte / MG); (xi) Recife (REC - Recife / PE); (xii) Santos Dumont (SDU - Rio de Janeiro / RJ); e (xiii) Vitória (VIX - Vitória / ES).

A mencionada resolução aumenta a participação de companhias aéreas que operam rotas em aeroportos regionais, o que nos coloca em uma posição privilegiada diante de nossos concorrentes. Pela distribuição realizada em outubro de 2014, recebemos 26 *slots* no aeroporto e, em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários do aeroporto de Congonhas para alguns de nossos mercados mais lucrativos, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade nessas cidades e expandindo nossos voos disponíveis para os passageiros de São Paulo.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Companhias aéreas e prestadores de serviços podem arrendar áreas dentro de aeroportos federais, estaduais ou municipais, como hangares e balcões de check-in, sujeitas a concessões ou autorizações concedidas pela autoridade que opera o aeroporto - que pode ser a INFRAERO, o Estado, o Município ou concessionário privado, conforme o caso. Não é necessária licitação pública para locação de espaços dentro de aeroportos, embora a INFRAERO possa realizar um processo de licitação pública se houver mais de um candidato. Em outros casos, a utilização pode ser concedida por uma autorização ou permissão simples emitida pela autoridade que opera o aeroporto. No caso de aeroportos operados por entidades privadas, o uso de áreas de concessão está sujeito a um acordo comercial entre a companhia aérea e a operadora do aeroporto.

Temos concessões renováveis com prazos variando de um a cinco anos da INFRAERO e outras autoridades de concessão para usar e operar todas as nossas instalações em cada um dos principais aeroportos que servimos. A maioria dos nossos contratos de concessão para serviço de passageiros as instalações em nossos terminais, que incluem balcões de check-in e vendas, áreas de apoio operacional e escritórios de serviço de bagagem, contêm provisões para ajustes periódicos das taxas de arrendamento e a extensão do prazo da concessão. Nós temos áreas de aeroportos sob concessões vigentes e certas áreas cujas concessões estão sendo devidamente renovadas.

Concessão de serviços de transporte aéreo

Nos termos da Constituição Federal, por se tratar de serviço público, o Governo Federal é responsável pelo transporte aéreo e infraestrutura aeroportuária, e pode oferecer esses serviços diretamente ou por meio de concessões ou autorizações a terceiros. A ANAC é o órgão público com poderes para outorgar concessões para a operação de serviços regulares de transporte aéreo.

A ANAC exige que as companhias interessadas na operação de serviços aéreos atendam determinados requisitos econômicos, financeiros, técnicos, operacionais e administrativos. É necessário que a companhia requerente tenha sido constituída no Brasil, que seus documentos constitutivos tenham sido aprovados pela ANAC, que possua Certificado de Operador Aéreo – COA, e que cumpra as restrições de propriedade discutidas abaixo. A ANAC tem competência para revogar a concessão se a empresa aérea deixar de cumprir o CBA ou outras leis e regulamentos relativos ao contrato de concessão, inclusive no caso de a empresa aérea deixar de cumprir os níveis de serviço especificados, deixar de operar ou declarar falência.

A concessão da Azul Linhas Aéreas foi outorgada inicialmente em 26 de novembro de 2008 pela ANAC e foi renovada em 21 de novembro de 2018, possuindo vigência de mais dez anos. A renovação do contrato de concessão ou a outorga de uma nova concessão depende da prestação de serviços adequados pela Azul, relacionados especificamente à manutenção das autorizações do governo brasileiro, necessárias na condução das operações de voo, incluindo autorizações e certificados técnicos da ANAC e em conformidade contínua com as leis, normas e regulamentos relativos ao setor da aviação, incluindo quaisquer regras e regulamentos que podem ser adotadas no futuro.

O contrato de concessão poderá ser rescindido se, entre outras coisas, a Azul Linhas não cumprir específicos níveis de serviço, cessar operações ou declarar falência. Até o final do prazo da concessão, a continuação da prestação de serviços aeroportuários depende da prorrogação do prazo do contrato de concessão ou a outorga de uma nova concessão.

Atualmente não é exigido processo licitatório para a outorga de concessões para a operação de serviços de transporte aéreo.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas

Até 25 de março de 2017, a ANAC era o intermediário entre as companhias aéreas e as operadoras aeroportuárias para tratar sobre as novas rotas, mudanças nas rotas existentes e supervisão das rotas alocadas. Após essa data, de acordo com a Resolução nº 440/2017, as companhias aéreas negociaram o uso da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica diretamente com as operadoras aeroportuárias e prestadoras de serviços de navegação aérea antes de registrar rotas com a ANAC. Para os aeroportos definidos pela ANAC como “coordenados” ou “de interesse”, de acordo com a Resolução nº 338/2014, as companhias aéreas ainda precisam obter slots. A implementação da Resolução nº 440/2017 permite redes mais flexíveis e eficientes para atender melhor a demanda por serviços aéreos, principalmente nas alta e baixa temporadas.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Rotas Internacionais

Os direitos relativos a rotas internacionais e respectivos direitos de tráfego dependem de tratados bilaterais de transporte aéreo entre o Brasil e governos estrangeiros. Nos termos desses tratados, cada governo concede ao outro o direito de designar uma ou mais empresas aéreas nacionais para realizar serviços regulares entre determinados pontos em cada país. As empresas aéreas somente têm direito de se candidatar a novas rotas internacionais quando estas são oferecidas nos termos desses contratos.

A ANAC tem competência para conceder aprovação a empresas aéreas brasileiras para operar novas rotas internacionais ou realizar mudanças em rotas existentes, observada a apresentação, pela empresa aérea, de estudos satisfatórios à ANAC demonstrando a viabilidade técnica e financeira das rotas, além do atendimento a determinadas condições a respeito da concessão das rotas. A companhia brasileira de aviação que tenha recebido aprovação da ANAC para oferecer serviços internacionais poderá enviar solicitação de aprovação de nova rota ou de rota alterada para a SRI — Superintendência de Relações Internacionais da ANAC. A Superintendência encaminhará recomendação não vinculativa à presidência ou à ANAC, que decidirá pela aprovação ou não da solicitação.

Os direitos de frequência de rota internacional de uma empresa aérea poderão ser rescindidos se a empresa aérea deixar de manter um Índice de Utilização de Frequência, ou IUF, de no mínimo 66% dos voos em um período de 180 dias, ou se a empresa aérea deixar de iniciar as operações no prazo de até 180 dias a partir da concessão da nova rota.

A Resolução n. 491 também estabeleceu que, após março de 2019, as rotas internacionais de baixa frequência poderão ser realocadas para diferentes operadores se uma solicitação de alocação for realizada por outra empresa e não houver outras frequências disponíveis para o país de destino. Entende-se por rotas de baixas frequências aquelas com menos de 50% de uso no período de avaliação de 26 semanas consecutivas.

Em 2010, a ANAC aprovou regulamentações referentes a tarifas internacionais para voos que partem do Brasil para os Estados Unidos e Europa, o que remove gradualmente as tarifas mínimas anteriores. Em 2010, a ANAC aprovou a continuidade de acordos bilaterais que estabelecem políticas de céu aberto com outros países sul-americanos.

Em 2011, Estados Unidos e Brasil chegaram a um acordo de aviação de “céus abertos” para liberalizar os serviços aéreos e o tráfego entre os dois países, incluindo, entre outras coisas, a remoção de restrições de preços e serviços adicionais regulares e charter para os aeroportos congestionados de São Paulo e Rio de Janeiro. Ambos os países concordaram com um período de transição de cinco anos; no entanto, o acordo só foi aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto 9.423/18 em maio de 2018 e sancionada pelo presidente em exercício (Michel Temer) em junho de 2018.

Há negociações em curso entre o Brasil e a UE para implementar um acordo de “céus abertos”, mas os termos finais do tratado não foram aprovados.

Política de *slots* domésticos

Para determinados aeroportos classificados pela ANAC como coordenados, as empresas aéreas que transportam passageiros precisam obter *slots* da ANAC. *Slot* é uma faixa de horário predeterminada durante a qual a empresa aérea tem permissão para decolar ou pousar em um aeroporto específico. Para obter *slots*, a companhia aérea deve apresentar um pedido à ANAC, a qual, por sua vez, distribuirá os *slots* às companhias aéreas solicitantes de acordo com o número de novos espaços disponíveis, segundo o calendário de alocação de espaços definido pela Resolução ANAC nº 338, de 22 de julho de 2014 (“Resolução ANAC 338”). As companhias aéreas poderão transferir *slots* com aprovação prévia da ANAC. Uma companhia aérea poderá perder os direitos aos seus *slots* quando a prestação dos serviços ficar abaixo da qualidade determinada pela ANAC. Nesses casos, os *slots* serão distribuídos a outras companhias aéreas, conforme as regras da Resolução ANAC nº 487/2018.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Atualmente, há somente 13 aeroportos brasileiros coordenados pela ANAC, nos quais são necessários *slots* para realizar voos regulares: (i) Belém (BEL – Belém/PA); (ii) Cuiabá (CGB – Cuiabá/MT); (iii) Congonhas (CGH – São Paulo/SP); (iv) Curitiba (CWB – Curitiba/PR); (v) Guarulhos (GRU—Guarulhos/SP); (vi) Goiânia (GYN – Goiânia/GO); (vii) Foz do Iguaçu (IGU – Foz do Iguaçu/PR); (viii) Manaus (MAO – Manaus/AM); (ix) Maceió (MCZ – Maceió/AL); (x) Pampulha (PLU – Belo Horizonte/MG); (xi) Recife (REC – Recife/PE); (xii) Santos Dumont (SDU – Rio de Janeiro/RJ); and (xiii) Vitória (VIX – Vitória/ES). Additionally, there are eight airports declared as “airports of interest” which are also subject to slot coordination procedures (coordination performed by their respective airport operators instead of ANAC). These are: (i) Brasília (BSB – Brasília/DF); (ii) Confins (Belo Horizonte/MG), (iii) Florianópolis (FLN – Florianópolis/SC); (iv) Fortaleza (FOR – Fortaleza/CE); (v) Galeão (GIG – Rio de Janeiro/RJ); (vi) Porto Alegre (POA – Porto Alegre/RS); (vii) Salvador (SSA – Salvador/BA) and (viii) Viracopos (VCP – Campinas/SP).

O aeroporto de Congonhas, o aeroporto doméstico mais movimentado do Brasil, apresenta escassez de *slots* devido à falta de infraestrutura para atender à demanda atual. Em consequência disso, a quantidade de novos *slots* concedidos pela ANAC nesse aeroporto é limitada. Novos *slots* são concedidos, e geralmente ficam disponíveis somente quando são retirados de companhias aéreas existentes como resultado de medidas disciplinares, ou quando aumenta a capacidade do aeroporto. Na mais recente distribuição de *slots*, a ANAC abriu licitação pública para todas as companhias aéreas qualificadas para concorrer. Aeroportos em mercados de tamanho pequeno e médio, que são o foco de nossa estratégia de crescimento, não exigem *slots*, o que nos permite mais flexibilidade na organização de nossos horários ao montar nossa malha de rotas.

Em 2012 o governo brasileiro também anunciou que como parte do pacote de incentivos, Congonhas, o aeroporto dentro da cidade de São Paulo, será obrigado a alocar mais *slots* dedicados à aviação regional e, com relação a isso, ordenou uma redistribuição desses novos espaços em 2014, através da Secretaria de Aviação Civil.

No início de 2013, a ANAC conduziu um processo de consulta pública para mudar seus regulamentos quanto à redistribuição de *slots*, com o objetivo de aumentar a concorrência entre as companhias aéreas. Em 22 de julho de 2014, a ANAC promulgou a Resolução ANAC 338, o que nos beneficiou ao permitir que penetrássemos em grandes aeroportos, nos quais os *slots* estão atualmente concentrados em poucas companhias aéreas. Em outubro de 2014, foi concluída a distribuição de *slots* no aeroporto de Congonhas e recebemos 26 novos espaços. Em novembro de 2014, começamos a operar 13 voos diários a partir do aeroporto de Congonhas para alguns dos mercados mais rentáveis, incluindo Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, alavancando a conectividade que temos nessas cidades e expandindo a nossa oferta de voos disponíveis para passageiros de São Paulo.

Em agosto de 2018 foi publicada a Resolução ANAC nº 487/2018 que alterou a Resolução 338/2014. As principais mudanças envolvem a publicação das informações sobre as operações aéreas pelo administrador aeroportuário e a aplicação da segregação de responsabilidades entre os entes que compõem a cadeia do transporte aéreo para atrasos e cancelamentos de voos.

Importação de aeronaves para o Brasil

A importação de aeronaves civis segue os procedimentos gerais para importação de bens para o Brasil, com a diferença de que estas aeronaves e equipamentos aeronáuticos devem ser certificados pela ANAC para serem utilizados pelas empresas aéreas brasileiras. Além disso, para serem utilizadas no território nacional, o importador deve requerer o registro da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro (“RAB”).

Registro de aeronaves

As aeronaves brasileiras devem possuir um certificado de matrícula e um certificado de aeronavegabilidade, ambos emitidos pelo RAB após inspeção técnica da aeronave pela ANAC. O certificado de matrícula determina que a aeronave seja de nacionalidade brasileira e serve como comprovante de registro perante a autoridade de aviação. O certificado de aeronavegabilidade, que é geralmente válido por 15 anos a partir da data da inspeção inicial pela ANAC, autoriza a aeronave a voar no espaço aéreo brasileiro, contanto que continue a cumprir determinadas condições e exigências técnicas. A matrícula da aeronave poderá ser cancelada se a aeronave não cumprir as exigências de registro e, especialmente, se tiver deixado de cumprir quaisquer dos requisitos de segurança aplicáveis especificados pela ANAC ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Todas as informações relativas à situação contratual da aeronave, inclusive documentos relativos a titularidade, arrendamento e hipotecas, devem ser registradas no RAB para atualização dos registros.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

Determinação de tarifas

A regulamentação brasileira permite que empresas aéreas determinem suas próprias tarifas domésticas sem a aprovação prévia do governo brasileiro ou de outras autoridades. Entretanto, a ANAC monitora regularmente as tarifas domésticas. Em especial, nos termos da regulamentação publicada em 2010, as empresas aéreas brasileiras devem divulgar seus preços mensais para a ANAC até o último dia útil de cada mês.

Abertura do setor aéreo ao capital estrangeiro

Em 13 de dezembro de 2018, o governo federal brasileiro emitiu a Medida Provisória n.º 863/2018 ("MP 863"), alterando o Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual estabelecia que pelo menos 80% do capital votante de uma companhia que detém uma concessão para serviços regulares de transporte aéreo devem ser realizados direta ou indiretamente por cidadãos brasileiros, e a empresa deve ser exclusivamente por cidadãos brasileiros. A MP 863 permite que estrangeiros detenham até 100% do capital votante de companhias aéreas brasileiras e elimina a restrição à administração estrangeira de transportadoras domésticas. Assim, independentemente da origem do capital da empresa, desde que a entidade legal seja constituída de acordo com a lei brasileira, não há restrições sobre a participação do capital estrangeiro nessas entidades. Em 22 de maio de 2019, o projeto de conversão da MP 863 em lei, incluindo emenda relativa à franquia de bagagem gratuita, foi aprovado pelo Senado Federal e segue para sanção presidencial.

Nossa subsidiária Azul Linhas Aéreas, detentora de nossa concessão, atende aos requisitos do Código Brasileiro de Aeronáutica antes da aprovação da MP 863, com 100% do capital votante detido por cidadãos brasileiros.

Cobrança de bagagem

De acordo com a Resolução nº 400 da ANAC de 13 de dezembro de 2016 (Condições Gerais de Transporte Aéreo) ("Resolução 400"), que entrou em vigor em 14 de março de 2017 (mas teve sua aplicabilidade e efeitos suspensos até 29 de abril de 2017), as companhias aéreas estão autorizadas a cobrar pela bagagem despachada. Em 1º de junho de 2017, começamos a cobrar dos nossos passageiros uma taxa pela bagagem despachada, e acreditamos que esta será uma importante fonte de receitas futuras. No entanto, com a aprovação do projeto de conversão em lei da MP 863, cujo texto inclui a previsão de franquia de bagagem gratuita, a cobrança por bagagem despachada permitida pela Resolução 400 poderá deixar de ter efeitos, caso o texto aprovado seja sancionado pelo Presidente da República, o que pode vir a ter um efeito adverso negativo na nossa capacidade de cobrar por bagagem despachada, prejudicando a nossa receita acessória resultante da possibilidade de desagregarmos nossos produtos.

Condições Gerais de Transporte Aéreo

A Resolução 400, que dispõe sobre condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo, passou a valer para passagens compradas a partir de 14 de março de 2017. A Resolução 400 reúne informações sobre os documentos exigidos para embarque e traz inovações ao consumidor: direito de desistência da compra da passagem sem ônus em até 24 horas após a compra, redução do prazo de reembolso, aumento da franquia de bagagem de mão, correção gratuita do nome do passageiro no bilhete, garantia da passagem de volta no caso de cancelamento (*no show*) da ida e simplificação do processo de devolução ou indenização por extravio de bagagem.

Retomada das Aeronaves

Em 1º de março de 2012, o Brasil ratificou a Convenção de Cidade do Cabo "*Cape Town Convention*, que criou um sistema de registro internacional de titularidade de aeronaves e turbinas. A convenção foi ratificada e promulgada por meio de Decreto nº 8.008, de 15 de março de 2013, sendo devidamente regulamentada por meio da Resolução da ANAC n.º 309, de 18 de março de 2014.

A Convenção de Cape Town pretende padronizar operações que envolvam cascos e motores de aeronaves, helicópteros, bens espaciais, entre outros. O tratado cria normas internacionais para registro de titularidade, oneração, arrendamentos e vendas condicionais, assim como diversas medidas judiciais para os casos de inadimplência, como, por exemplo, reintegração de posse e disposições relativas à forma como as leis de insolvência dos Estados signatários serão aplicáveis a turbinas e aeronaves registradas.

Legislação pendente

O Congresso Nacional está discutindo um projeto de lei que substituirá o Código Aeronáutico Brasileiro. Esse projeto de lei lida com questões relacionadas à aviação civil, incluindo concessões de aeroportos, defesa do consumidor, limitação da responsabilidade civil das companhias aéreas, seguro obrigatório, multas.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

O projeto de lei foi aprovado pela Câmara dos Deputados, mas está ainda sendo discutido no Senado Federal. Se aprovado pelo Senado Federal sem alterações relevantes ao texto aprovado pela Câmara dos Deputados do Brasil, será enviado para aprovação presidencial. Se a estrutura da aviação civil no Brasil tiver mudanças no futuro, ou se a ANAC implementar mais restrições, nossos planos de crescimento e nossos negócios e resultados operacionais poderão ser adversamente afetados. Considerando que essas discussões têm sido constantes desde 2009, e em vista das recentes mudanças políticas, o Código Aeronáutico Brasileiro poderá ser alterado até o final de 2019.

b. política ambiental do emissor e custos incorridos para o cumprimento da regulação ambiental e, se for o caso, de outras práticas ambientais, inclusive a adesão a padrões internacionais de proteção ambiental:

As companhias aéreas brasileiras estão sujeitas a diversas leis e regulamentos federais, estaduais e municipais relativos à proteção do meio ambiente, incluindo descarte de resíduos, uso de substâncias químicas e ruído das aeronaves. Essas leis e regulamentos são aplicados e fiscalizados por diversas autoridades governamentais. Se a empresa aérea deixar de cumprir essas leis e regulamentos, poderá sofrer sanções administrativas e/ou criminais, além da obrigação de reparar os danos ambientais e/ou indenizar terceiros por perdas e danos.

Procuramos cumprir toda a legislação ambiental e todas as exigências do poder público de forma a evitar responsabilizações e limitar despesas adicionais.

Licenças Ambientais

A Lei Federal nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente) prevê, como um de seus instrumentos, o licenciamento ambiental, de modo que a concepção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos naturais e/ou considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependem de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças e autorizações legalmente exigíveis, o qual estabelecerá as condições, restrições e medidas de fiscalização do empreendimento.

A competência para o licenciamento ambiental é de apenas um único ente federativo nos termos da Resolução nº 237/1997 do Conselho Nacional do Meio Ambiente ("CONAMA") e da Lei Complementar ("LC") nº 140/2011. Dependendo das características do empreendimento, dos impactos por ele gerados e principalmente diante das regras específicas trazidas pela LC nº 140/2011, o licenciamento ambiental será conduzido pelo órgão ambiental federal, pelo órgão ambiental estadual ou pelo órgão municipal.

O processo de licenciamento ambiental compreende, em regra, um sistema trifásico, no qual cada licença (prévia, de instalação e de operação) é emitida por um determinado período de validade e sua renovação ou emissão da licença subsequente, restam condicionadas ao efetivo cumprimento das respectivas exigências técnicas estabelecidas pelo órgão ambiental licenciador.

Em geral as solicitações de renovação de licença ambiental devem ser apresentadas com antecedência mínima de 120 dias de seu vencimento. Observado o cumprimento desse prazo, a validade da licença será automaticamente prorrogada até que a autoridade ambiental publique sua decisão a respeito da renovação pretendida.

A construção, instalação, operação ou ampliação, de atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou o descumprimento das condicionantes técnicas estabelecidas em tais licenças sujeitam o infrator às penalidades do Decreto Federal nº. 6.514/2008, inclusive à obrigação de desativar as instalações ou atividades e a multas que variam de R$500,00 a R$10.000.000,00. Essas penalidades, portanto, podem ser aplicadas se nós conduzíssemos alguma atividade potencialmente poluidora sem a devida licença ou em descumprimento às suas condicionantes.

Cadastro Técnico Federal

A Lei Federal nº 6.938/1981 e a Instrução IBAMA nº 06/2013 estabelecem que todas as entidades legais que realizam atividades potencialmente poluidoras devem ser registradas no Cadastro Técnico Federal do IBAMA ("CTF"). Este cadastro é um instrumento para promover a preservação do meio ambiente.

Atividades com um potencial significativo de poluente e uso intenso de recursos naturais, como a fabricação e a montagem de aeronaves, além de estarem sujeitas ao CTF, também estão sujeitas ao pagamento trimestral da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental ("TCFA") ao IBAMA.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

O Decreto Federal nº 6.514/2008 sujeita entidades que não possuam o cadastro CTF a multas que variam de R$50,00 a R$9.000,00, dependendo do tamanho da empresa e da capacidade econômica do infrator. O não pagamento da TCFA implica em uma multa de 20% (vinte por cento) incidente sobre o valor devido, bem como juros de mora de 1% (um por cento) ao mês. Atualmente, todas as nossas operações sujeitas ao CTF do IBAMA estão devidamente regulares.

Emissões de Gases de Efeito Estufa

Foi sancionado no Brasil, em 26 de dezembro de 2018, a Portaria n° 4.005, alterada em 02 de abril de 2019, pela Portaria n° 1.1018, pela Assessoria Internacional da Secretaria de Aviação Civil, que estabelece os procedimentos para monitoramento e reporte de dados de emissão de CO2 pelos operadores aéreos nacionais, no âmbito do CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Intenational Aviation – programa de redução e compensação de carbono, definido no Volume IV do Anexo 16 da OACI.

O Brasil é signatário do programa devendo ter obrigações de compensação a partir de 2027. Já em 2020 nós devemos encaminhar nossos relatórios de emissões.

Resíduos

A legislação brasileira, especialmente a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305/2010, regulamentada pelo Decreto Federal nº 7.404/2010), determina que os serviços de coleta, armazenamento, transporte, transbordo, tratamento ou destinação final de resíduos sólidos, ou de disposição final de rejeitos, não podem causar danos ao meio ambiente ou prejuízo à saúde pública e ao bem-estar. A legislação brasileira regula a seleção, coleta, armazenamento, transporte, tratamento e descarte final de resíduos, e afirma que aquele que terceirizar o descarte de resíduos terá responsabilidade solidária com o prestador dos serviços.

As sanções administrativas aplicáveis à disposição irregular de resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, que resultem em poluição, incluem, entre outros, embargo da atividade ou obra civil e multas de até R$50 milhões. Os custos para o gerenciamento e a destinação adequada dos resíduos provavelmente irão aumentar nos próximos anos, tendo em vista a implementação de acordos setoriais e de uma regulamentação aplicável mais robusta.

O transporte, tratamento e disposição final adequada de resíduos dependem da correta classificação dos resíduos. Os planos de gerenciamento estão sujeitos à aprovação prévia das autoridades ambientais, sendo que as atividades de tratamento de resíduos estão sujeitas ao devido licenciamento ambiental.

No contexto da responsabilidade compartilhada, a Política Nacional de Resíduos Sólidos prevê que alguns setores industriais devem implementar um sistema de Logística Reversa, definida como as ações e procedimentos que permitem a recuperação de resíduos sólidos, para reutilização no ciclo fabril. Como indicado na legislação aplicável, os sistemas de Logística Reversa podem ser implementados em conjunto ou individualmente pelas empresas.

O sistema de Logística Reversa deve prever a recuperação dos produtos após o uso pelo consumidor para que possam reutilizá-los no ciclo de produção. Tal obrigação é aplicável à nós na condição de consumidora de óleo lubrificante, pneus, etc. Os sistemas de Logística Reversa desses produtos estão sendo implementados no Brasil, com o objetivo de reduzir o volume de resíduos sólidos e mitigar impactos adversos na saúde humana e no ambiente, de modo que cada parte da cadeia tenha obrigações específicas.

Responsabilidade Ambiental

A responsabilidade ambiental pode ocorrer em três esferas diversas e independentes, quais sejam: civil, criminal e administrativa. Tais esferas são diversas e independentes porque, por um lado, uma única ação pode gerar responsabilidade ambiental nos três níveis, com a aplicação de sanções administrativas e criminais, bem como a obrigação de reparar o dano causado ao meio ambiente e a terceiros. Por outro lado, a ausência de responsabilidade em uma de tais esferas não isenta, necessariamente, o agente de responsabilidade nas demais, embora existam interferências pontuais de acordo com o caso concreto.

a. Responsabilidade Civil Ambiental

As leis ambientais brasileiras adotam o regime de responsabilidade civil objetiva (ou seja, independentemente de culpa, bastando a existência de nexo de causalidade entre a atividade desenvolvida e o dano causado) e solidária, o que significa que podemos ser responsabilizados por violações cometidas por terceiros contratados para descartar nossos resíduos gerados, por exemplo.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

O Ministério Público, fundações, órgãos públicos, empresas estatais e associações de proteção ambiental estão autorizados por lei a apresentar ações civis públicas com pedidos de indenizações por perdas e danos ambientais. A Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Federal nº 6.938/1981) fornece uma longa lista de quem poderá ser responsável por danos ambientais e determina responsabilidade solidária entre todas as partes envolvidas. Assim, a vítima ou quaisquer das outras partes com direito a ajuizar uma ação poderão optar por pleitear indenização por perdas e danos contra qualquer das partes responsáveis e o réu terá direito de regresso contra as demais partes envolvidas na atividade que gerou danos ambientais.

Além disso, a Lei de Crimes Ambientais prevê, em seu artigo 4º, a possibilidade da desconsideração da pessoa jurídica sempre que sua personalidade for obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados ao meio ambiente. Nessa situação, os sócios passam a ser pessoalmente responsáveis pela reparação do dano ao meio ambiente. Isso quer dizer que o magistrado pode responsabilizar os sócios e administradores da empresa, atingindo sua esfera jurídica individual.

Não existe, na legislação brasileira, previsão de teto ou limitação no valor a ser fixado a título de indenização pelo dano ambiental, o qual será proporcional ao dano causado. Além disso, a responsabilidade civil pelo dano ambiental não está sujeita às regras de prescrição, por envolver interesses difusos e coletivos, que merecem ser amplamente protegidos.

b. Responsabilidade Administrativa Ambiental

O Decreto Federal nº 6.514/2008 dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelecendo o processo administrativo federal para apuração destas infrações. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções: I - advertência; II - multa simples; III - multa diária; IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da biodiversidade; IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora; V - destruição ou inutilização do produto; VI - suspensão de venda e fabricação do produto; VII - embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas; VIII - demolição de obra; IX - suspensão parcial ou total das atividades; e X - restritiva de direitos.

O valor da multa administrativa pode variar entre o mínimo de R$50,00 (cinquenta reais) e o máximo de R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

Quanto à natureza da responsabilidade administrativa, esta é controvertida, existindo diferentes correntes que defendem tanto o caráter objetivo, quanto, por outro lado, a incidência de características subjetivas a tal responsabilidade, mas tudo, sempre, com determinadas ressalvas que devem ser consideradas no caso concreto.

c. Responsabilidade Penal Ambiental

Na esfera criminal, faz-se necessária a comprovação de uma ação ou omissão, sendo aplicável tanto em relação às pessoas físicas quanto em face das pessoas jurídicas. A responsabilidade penal ambiental é subjetiva/pessoal, ou seja, depende da prova da culpa e o infrator só será penalizado se restar comprovado que agiu com negligência ou intenção. Além disso, a conduta praticada deve ser enquadrada em um dos tipos penais previstos legalmente. Se uma companhia for considerada criminalmente responsável por violação ambiental, seus diretores, conselheiros, gerentes, representantes ou procuradores também poderão estar sujeitos a penalidades criminais caso seja provada sua intenção de lesar, ou omissão, e que sejam considerados culpados. A realização de acordos em ações de natureza cível ou administrativa não obsta, necessariamente, o início ou o prosseguimento do processo criminal relativo ao mesmo crime.

As sanções penais da Lei Federal nº 9.605/1998 abrangem, por exemplo, prisão no caso de pessoas físicas e dissolução ou restrição de direitos para as pessoas jurídicas. As sanções que restringem direitos de liberdade, como prisão, podem ser substituídas por penas que restringem direitos, como prestação de serviços comunitários. Como os objetivos da lei ambiental criminal no Brasil são a reprovação das condutas violadoras de bens jurídicos, a prevenção e o reparo da degradação ambiental, a multa poderá ser substituída pelo compromisso do infrator de adotar medidas específicas para reparação do dano, caso aprovado pela autoridade ambiental.

Os crimes de poluição podem ser punidos com reclusão de 1 a 5 anos; o desmatamento irregular pode ser punido com reclusão de 2 a 4 anos; operar sem licença ambiental ou em violação das normas pertinentes podem levar a detenção de 1 a 6 meses e/ou multa. A lei prevê ainda algumas circunstâncias em que as penas podem ser aumentadas.

7.5 - Efeitos Relevantes da Regulação Estatal Nas Atividades

c) dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades:

Propriedade Industrial

Não somos titulares de qualquer patente ou pedido de patente no Brasil, mas somos titulares de diversos registros de marca concedidos e válidos, bem como de pedidos de registro de marcas em fase de análise perante o INPI, incluindo “Azul Linhas Aéreas Brasileiras”, “TudoAzul”, “Azul Viagens” e “Azul Cargo Express”, conforme detalhados na seção 9 – “Ativos Relevantes” deste Formulário de Referência. Além disto, também somos titulares de nomes de domínio registrados pelo registro.br e por outras entidades de registro de domínios. Acreditamos que a nossa dependência de marcas é relevante, uma vez que estas desempenham um importante papel na manutenção e melhoria de nossa posição competitiva, além de exercer influência nos consumidores brasileiros.

Possuímos diversas licenças de uso de software, tais como, Oracle, Trax, Sabre, Navitaire, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen e SmartKargo, dentre outros, conforme detalhados no item 9.2 – “Outras Informações Relevantes” deste Formulário de Referência.

Consideramos que as nossas marcas estão em processo de consolidação no mercado de aviação civil brasileiro como indicação de economia e baixas tarifas no transporte aéreo. Acreditamos, ainda, que nossas marcas têm importância fundamental na fidelização de nossa base de clientes e na expansão de nossos serviços.

Proteção de dados

A Lei Geral de Proteção de Dados foi publicada no Diário Oficial da União em 15 de agosto de 2018 e foi alterada pela Medida Provisória MP 869, emitida pelo Presidente do Brasil em dezembro de 2018. A LGPD entrará em vigor em agosto de 2020 (a data de vigência original era fevereiro de 2020, mas a MP 869/2018 adiou por 6 meses).

Antes da entrada em vigor da LGPD, o Brasil não possui um regulamento específico de privacidade de dados e uma autoridade de proteção de dados. A privacidade é geralmente protegida pela Constituição Federal, pelo Código Civil Brasileiro (Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002), pelo Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990) e pela Lei de Direitos Civis para a Internet (Lei 12965 de 23 de abril de 2014 e o Decreto 8771 de 11 de maio de 2016, também conhecido como Lei da Internet).

A LGPD traz grandes mudanças nas condições de processamento de dados pessoais, com um conjunto de regras a serem observadas em atividades como coleta, processamento, armazenamento, uso, transferência, compartilhamento e apagamento de informações sobre pessoas físicas identificadas ou identificáveis. A aplicação da LGPD ocorrerá independentemente da indústria ou negócio quando se lida com dados pessoais. A MP 869/2018 criou a Autoridade Nacional de Proteção de Dados do Brasil, ou a ANPD, que terá atividades equivalentes às autoridades europeias de proteção de dados, exercendo o triplo papel de (i) investigação, podendo emitir normas e procedimentos, deliberar sobre a interpretação da Lei e solicitar informações aos controladores e processadores; (ii) execução, nos casos de descumprimento da lei, por meio de processo administrativo; e (iii) educação, disseminando conhecimento sobre a Lei e medidas de segurança, estimulando padrões para serviços e produtos que facilitem o controle dos titulares de dados e elaborando estudos sobre práticas nacionais e internacionais para a proteção de dados pessoais e privacidade, entre outros. A ANPD tem assegurada independência técnica, embora subordinada à Presidência da República.

7.6 - Receitas Relevantes Provenientes do Exterior

a. *receita proveniente dos clientes atribuídos ao país sede do emissor e sua participação na receita líquida total do emissor*

Mais de 79% da nossa receita líquida no exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, correspondente a R$8,7 bilhões, foi oriunda de nossas operações no Brasil. Mais de 83% e 90% da nossa receita líquida nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2017 e 2016, correspondente a R$6,5 bilhões e R$6,0 bilhões, respectivamente, foi oriunda de nossas operações no Brasil.

b. *receita* proveniente dos clientes atribuídos a cada país estrangeiro e sua participação na receita líquida total do emissor

Atualmente não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

c. *receita* total proveniente de países estrangeiros e sua participação na receita líquida total do emissor

Atualmente, não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

7.7 - Efeitos da Regulação Estrangeira Nas Atividades

Não aplicável, pois atualmente não possuímos receitas relevantes provenientes de outros países que não o Brasil.

7.8 - Políticas Socioambientais

a. se o emissor divulga informações sociais e ambientais

Divulgamos, em 28 de março de 2019, um relatório de responsabilidade social ("Relatório Social"), reunindo as principais ações de voluntariado realizadas e os projetos sociais e ambientais apoiados por nós. O Relatório Social contempla, ainda, todas as ações sociais e de sustentabilidade realizadas por nós nos últimos três anos.

b. a metodologia seguida na elaboração dessas informações

Não possuímos uma política formalizada e não adotamos uma metodologia, mas estamos elaborando a nossa matriz de materialidade, segundo as diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI), principal referência mundial no relato da sustentabilidade.

c. se essas informações são auditadas ou revisadas por entidade independente

Apesar de não serem auditadas ou revisadas por entidades independentes, as informações passam por um rigoroso processo interno entre as áreas até chegar a aprovação final para a sua publicação.

d. a página na rede mundial de computadores onde podem ser encontradas essas informações

http://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/responsabilidade-social

7.9 - Outras Informações Relevantes

Objeto Social

Temos por objeto social deter participação direta ou indireta em outras sociedades de qualquer tipo que tenham como atividades (a) a exploração dos serviços de transporte aéreo regular e não regular de passageiros, cargas ou malas postais, em âmbito nacional e internacional, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes, (b) exploração de atividades complementares de serviço de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais, (c) prestação de serviços de manutenção e reparos de aeronaves, motores, partes e peças, próprias ou de terceiros, (d) prestação de serviços de hangaragem de aviões, (e) prestação de serviço de atendimento de pátio e pista, abastecimento de comissária de bordo e limpeza de aeronaves, (f) a aquisição e arrendamento de aeronaves e outros ativos relacionados, (g) o desenvolvimento e gerenciamento de programa de fidelização de clientes, próprio ou de terceiros, (h) a comercialização de direitos de resgate de prêmios no âmbito do programa de fidelização de clientes, (i) a exploração do ramo de Agências de Viagens e Turismo, (j) o desenvolvimento de outras atividades conexas, incidentais, complementares ou relacionadas às atividades anteriores; e (k) participação em outras sociedades.

Acordo de Investimento da TRIP

Em 25 de maio de 2012 foi assinado o Acordo de Investimento que formalizou a operação de aquisição da TRIP, que à época da operação, era a maior companhia de transporte regional da América do Sul em número de destinos. Anunciamos a aquisição em maio de 2012 e, a partir de 30 de novembro de 2012, após recebermos a aprovação da aquisição pela ANAC, passamos a consolidar os resultados das operações da TRIP em nossas demonstrações financeiras. Além da aprovação prévia da operação pelo CADE, obtida em março de 2013[1], não houve necessidade de nenhuma outra aprovação para a aquisição da TRIP.

A TRIP, fundada em 1998 pelo Grupo Caprioli, teve em 2006, 50% do capital social adquirido pelo Grupo Águia Branca, controlado pela família Chieppe. Em 2007, a TRIP adquiriu os ativos da TOTAL Linhas Aéreas S.A. ("TOTAL"), o que lhe permitiu expandir sua malha aérea e entrar em diversos mercados na região central do Brasil, onde se concentravam as operações da TOTAL. Em 2008, a Skywest Inc. adquiriu uma participação de 20% na TRIP, vendendo a mesma em maio de 2012, pouco antes de anunciarmos a aquisição. A TRIP focava suas operações em voos diretos com forte concentração nas regiões norte e central do Brasil. À época da aquisição, a TRIP era a maior companhia aérea regional da América do Sul em termos de cidades em que operava.

Em razão da semelhança entre malhas aéreas da TRIP e da Azul, fomos capazes de otimizar nossos horários de voos e, a partir de outubro de 2012, passamos a operar voos no formato *codeshare.* Em dezembro de 2012, começamos a vender nossos voos utilizando uma plataforma única, redirecionando automaticamente todos os clientes do site da TRIP para o site da Azul. Integramos totalmente a equipe administrativa e de áreas de *back-office*, unificamos o *check-in* e a sinalização dos espaços em aeroportos e padronizamos nossos serviços de bordo. Após a transferência para a Azul Linhas Aéreas de todas as aeronaves da TRIP, bem como demais ativos e passivos, a Azul Linhas Aéreas passou a ser a nossa única subsidiária operacional.

No âmbito da aquisição, adquirimos da família Caprioli e do Grupo Águia Branca, controlado pela família Chieppe, antigos acionistas da TRIP, 100% das ações de emissão da TRIP. Em contrapartida, emitimos novas ações da nossa companhia e as entregamos aos antigos acionistas da TRIP, garantindo-lhes, originalmente, 33,0% do nosso capital votante e 26,6% de nossas ações preferenciais. Em 31 de dezembro de 2018, os antigos acionistas da TRIP detinham 26,42% do nosso capital social e 8,65% da participação econômica em nossa companhia.

Em 30 de dezembro de 2013, os Acionistas Fundadores da TRIP integralizaram e subscreveram 3.838.906 ações preferenciais adicionais, como resultado do mecanismo de ajuste, também nos termos do Acordo de Investimento da TRIP. Dessa maneira, os antigos acionistas da TRIP tornaram-se titulares de 10,63% de nossas ações preferenciais, representantes de 29,99% do valor econômico da Azul à época.

Em 22 de outubro de 2014, os Acionistas Fundadores da TRIP e os Acionistas Originais concordaram, como resultado do ajuste de indenizações devidas entre as partes e resultante do Acordo de Investimento da TRIP no montante de R$40,0 milhões que os Acionistas Originais teriam direito.

A aquisição da TRIP foi aprovada pelo CADE, condicionada ao cumprimento das obrigações previstas no TCD celebrado entre as Compromissárias e o CADE, em 13 de março de 2013, com o objetivo de mitigar os problemas concorrenciais decorrentes da operação que foram identificados na análise do caso pelo CADE.

---

[1] Ato de Concentração nº 08700.004155/2012-81.

7.9 - Outras Informações Relevantes

Nos termos do TCD, além do próprio cumprimento das obrigações previstas no acordo, as Compromissárias assumiram a obrigação de apresentar relatórios periódicos referentes ao cumprimento de tais obrigações, conforme o prazo previsto para cada uma delas no TCD. O TCD ainda está em vigor, sendo que a Companhia apresenta relatórios trimestrais de cumprimento de suas obrigações ao CADE. Até o momento, todos os relatórios foram tempestivamente apresentados ao CADE, tendo o décimo sexto relatório sido protocolado em 22 de março de 2017.

Ainda no âmbito da aquisição da TRIP, a Azul havia informado a existência de contrato comercial entre TRIP e TAM, inicialmente identificado como *"interline agreement"* consistente no uso dos canais de venda de uma companhia por outra para algumas rotas com complementariedade. Durante a instrução do caso, o CADE solicitou esclarecimentos às empresas sobre os termos do *"interline agreement".* Na resposta a essa solicitação, a Azul retificou a informação, consignando que, na verdade, tratava-se de contrato de *codeshare* e fazendo juntar aos autos cópia do referido contrato.

Ato contínuo, em novembro de 2012, ainda durante a instrução do caso pelo CADE, foi instaurado Auto de Infração[2] por suposta infração de enganosidade – o CADE entendeu que teria havido má-fé das empresas em supostamente ocultar informações essenciais à análise da operação e decidiu pela aplicação de multa no valor de aproximadamente R$3.000.000,00[3].

Diante disso, a Azul ajuizou ação anulatória[4] da referida multa, requerendo tutela antecipada para suspender a exigibilidade do crédito constituído em favor do CADE e dos atos de cobrança ou execução, incluindo a inscrição em dívida ativa, que foi concedida integralmente em 11 de dezembro de 2013. Os autos da referida ação estão conclusos para sentença desde 26 de maio de 2014.

Outro processo que também tem origem na operação de aquisição da TRIP consiste em Procedimento para Apuração de Ato de Concentração ("APAC")[5], instaurado pelo CADE para averiguar a necessidade de notificação de contratos de *codeshare* celebrados entre TAM/TRIP e TAM/TOTAL em 2014 e sucessivamente modificados por meio diversos aditivos. Ao final do APAC, o CADE entendeu que tais contratos deveriam ter sido notificados à época de sua assinatura e determinou (i) a notificação de todos eles, incluindo seus aditivos (18, no total); e (ii) o pagamento de multa, no valor total de R$9.720.323,00, o que engloba R$1.445.000,00 pelas taxas processuais e R$8.275.032,00 pela intempestividade na notificação de todos os instrumentos contratuais.

Ato contínuo, Azul e TAM ajuizaram ação anulatória[6] da referida multa, requerendo tutela antecipada para suspender a exigibilidade do crédito constituído em favor do CADE, que foi concedida de forma integral após complementação, pela TAM, do valor da garantia judicial. Atualmente aguarda-se o julgamento do processo que desde 30 de maio de 2018 se encontra concluso para sentença.

---

[2] Auto de Infração nº 08700.010047/2012-48.
[3] Valor da multa incluindo atualização monetária e eventuais juros: R$3.613.050,00.
[4] Ação Ordinária nº 0072286-39.2013.4.01.3400. Órgão julgador: 9ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
[5] APAC nº 08700.007809/2012-29.
[6] Ação Anulatória nº 0046953-80.2016.4.01.3400. Órgão julgador: 13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

8.1 - Negócios Extraordinários

Não aplicável, tendo em vista que não houve aquisição de qualquer ativo relevante que não se enquadrasse como operação normal nos nossos negócios até a data deste Formulário de Referência.

8.2 - Alterações Significativas na Forma de Condução Dos Negócios do Emissor

Não aplicável, tendo em vista que não houve alteração significativa na forma de condução de nossos negócios até a data deste Formulário de Referência.

8.3 - Contratos Relevantes Celebrados Pelo Emissor E Suas Controladas Não Diretamente Relacionados Com Suas Atividades Operacionais

Não aplicável, tendo em vista que não celebramos contratos com nossas controladas que não os relacionados às nossas atividades operacionais até a data deste Formulário de Referência.

8.4 - Outras Inf. Relev. - Negócios Extraord.

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 8 do Formulário de Referência.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes - Outros

Todos os bens do ativo não circulante relevantes para o desenvolvimento das nossas atividades estão descritos nos itens 9.1.a, 9.1.b e 9.1.c.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.a - Ativos Imobilizados

Descrição do bem do ativo imobilizado	País de localização	UF de localização	Município de localização	Tipo de propriedade
Aeronaves – Airbus	Brasil	SP	Barueri	Alugada
Aeronaves – Embraer	Brasil	SP	Barueri	Alugada
Aeronaves - Embraer	Brasil	SP	Barueri	Própria
Aeronaves - Embraer	Brasil	SP	Barueri	Arrendada
Aeronaves - ATRs	Brasil	SP	Barueri	Alugada
Simuladores de voo	Brasil	SP	Campinas	Alugada
Simuladores de voo	Brasil	SP	Campinas	Arrendada
Equipamentos e Instalações	Brasil	SP	Campinas e Barueri	Própria
Equipamentos Aeronaves (incluindo motores)	Brasil	SP	Indaiatuba	Alugada
Equipamentos Aeronaves (incluindo motores)	Brasil	SP	Indaiatuba	Arrendada
Equipamentos Aeronaves (incluindo motores)	Brasil	SP	Indaiatuba	Própria
PDP	Brasil	SP	Barueri	Própria

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS” – registro nº 829695010 na classe 39	03-01-22	No âmbito administrativo, os pedidos de registro ainda não concedidos podem ser indeferidos ou sofrer oposições. Os registros já concedidos podem ser contestados por meio de processos de nulidade ou, ainda, mediante requerimentos de caducidade. No âmbito judicial, embora a Companhia seja titular do registro de diversas de suas marcas, não é possível assegurar que terceiros não venham a alegar violação de seus direitos de propriedade intelectual e eventualmente obtenham alguma vitória. A manutenção dos registros de marcas é realizada por meio do pagamento periódico de retribuições ao INPI imprescindível para evitar a extinção dos registros e a consequente cessação dos direitos do titular.	Não há como quantificar o impacto. A perda dos direitos sobre as marcas implica a impossibilidade de impedir que terceiros utilizem marcas idênticas ou semelhantes para assinalar, inclusive, serviços ou produtos concorrentes, uma vez que o titular deixa de deter o direito de uso exclusivo sobre o sinal. Existe, ainda, a possibilidade do titular sofrer demandas judiciais na esfera penal e cível, por uso indevido em caso de violação de direitos de terceiros, o que pode acarretar na impossibilidade de utilizar as marcas na condução de suas atividades. No tocante aos pedidos de registro, até as respectivas concessões, estes são apenas expectativas de direito.
Marcas	“AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS” – registros 829746625, 829746676 e 829746714, todos na classe 39.	25-10-21	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“TUDO AZUL” – registros nºs 830164669, 830164677, 830164693 e 830164707, todos na classe 35	09-04-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“VOE AZUL” – pedido nº 904481247, na classe 39	Pedido de registro	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	voeazul.com.br	27-03-24	A falta de pagamento da taxa de manutenção do nome de domínio. Ademais, os domínios são passíveis de contestação por terceiros eventualmente detentores de direitos sobre marcas registradas, em razão de suposto registro abusivo de nomes de domínios.	O nome de domínio volta a ficar disponível para registro por terceiros. Precisaremos registrar novos domínios e podemos perder mercado eletrônico.
Nome de domínio na internet	flyazul.com.br	14-04-26	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	tudoazul.com	09-04-25	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	flyazul.com	29-09-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.b - Ativos Intangíveis

Tipo de ativo	Descrição do ativo	Duração	Eventos que podem causar a perda dos direitos	Consequência da perda dos direitos
Marcas	“AZUL CARGO EXPRESS” reg.901855340, 901855375, 901855383, 901855421, 901855537, 901862860, cl 39.	05-06-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – reg. 902459929, 902459996, e 902460056, na cl 43; 902460498 e 902460773 na cl 39	15-01-23	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Marcas	“AZUL VIAGENS” – registros nºs 902460102, na classe 43; 902460528 e 902460579 na classe 39	18-12-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	azulcargo.com.br	28-05-22	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.
Nome de domínio na internet	azulviagens.com.br	12-05-24	São os mesmos eventos descritos acima.	São as mesmas consequências descritas acima.

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	Operador turístico, agência de viagens, serviços de reserva e outros serviços de turismo.	100,000000

Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)
				Valor mercado		
31/12/2018	-3,400000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	54.395.890,01
31/12/2017	100,000000	0,000000	0,00			
31/12/2016	0,000000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

Exploração das atividades de viagens e turismo por meio da “Azul Viagens”.

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Embraer S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) assunção de dívida em suporte de operações da Azul S.A. e suas afiliadas; desde que os fundos de tais dívidas sejam disponibilizados para o uso da Azul S.A. e suas afiliadas; (c) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item “a” ou “b” do seu objeto social; e (d) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000

Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)
				Valor mercado		
31/12/2018	-65,300000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	33.296.679,55
31/12/2017	337,100000	0,000000	0,00			
31/12/2016	100,000000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (a) a compra de determinadas aeronaves, motores, partes, componentes e outros ativos advindos da Airbus S.A.S. e/ou suas afiliadas; (b) executar, celebrar, entregar e realizar todos seus direitos, poderes, privilégios e recursos sob qualquer documento, contrato ou instrumento relacionados com o item "a" do seu objeto social; e (c) realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída	100,000000

Exercício social	Valor contábil - variação %	Valor mercado - variação %	Montante de dividendos recebidos (Reais)		Data	Valor (Reais)
				Valor mercado		
31/12/2018	-41,300000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	35.898.402,71
31/12/2017	1,800000	0,000000	0,00			
31/12/2016	70,200000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

Azul Investments LLP	00.000.000/0000-00	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000

				Valor mercado		
31/12/2018	820,200000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	63.163.611,34
31/12/2017	100,000000	0,000000	0,00			
31/12/2016	0,000000	0,000000	0,00			

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objetivo social: (i) a exploração de serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, de acordo com as concessões outorgadas pelas autoridades competentes; (ii) a exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais; (iii) a prestação de serviços de manutenção de reparos de aeronaves; motores, partes e peças próprias ou de terceiros; (iv) a prestação de serviços de hangaragem de aeronaves, entre outros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2018	4,300000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	1.354.561.169,91		
31/12/2017	-559,200000	0,000000	0,00					
31/12/2016	-65,900000	0,000000	0,00					

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

Controlada pelo meio da qual a emissora desenvolve suas atividades.

BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97	-	Controlada	Estados Unidos			A companhia tem por objeto social: (i) o arrendamento de um ATR 62-600 com o número de fabricante MSN 1305, incluindo todas as suas partes, componentes e motores (ou qualquer outra aeronave que a companhia determine de tempos em tempos) de terceiros; (ii) o subarrendamento desta aeronave para terceiros; e a (iii) realização de quaisquer outros negócios ou atividades que sejam necessários para atingir este objeto social.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2018	0,000000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	33,08		
31/12/2017	0,000000	0,000000	0,00					
31/12/2016	0,000000	0,000000	0,00					

Razões para aquisição e manutenção de tal participação

9.1 - Bens do Ativo Não-circulante Relevantes / 9.1.c - Participações em Sociedades

Denominação Social	CNPJ	Código CVM	Tipo sociedade	País sede	UF sede	Município sede	Descrição das atividades desenvolvidas	Participação do emisor (%)
Exercício social	**Valor contábil - variação %**	**Valor mercado - variação %**	**Montante de dividendos recebidos (Reais)**		**Data**	**Valor (Reais)**		
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08	-	Controlada	Estados Unidos			Realizar qualquer ato ou atividade lícita para os quais uma sociedade de responsabilidade limitada com sede em Delaware possa ser constituída.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2018	33,400000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	71.604.287,59		
31/12/2017	-271,900000	0,000000	0,00					
31/12/2016	-90,200000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								
Controlada por meio da qual realizamos os arrendamentos de nossas aeronaves.								
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45	-	Controlada	Brasil	SP	Barueri	A companhia tem por objeto social, dentre outros, o desenvolvimento e gerenciamento de programa de fidelização de clientes, próprio ou de terceiros.	100,000000
				Valor mercado				
31/12/2018	-34,700000	0,000000	0,00	**Valor contábil**	31/12/2018	-14.443.158,74		
31/12/2017	-55,100000	0,000000	0,00					
31/12/2016	-32,900000	0,000000	0,00					
Razões para aquisição e manutenção de tal participação								

9.2 - Outras Informações Relevantes

Sistemas

Utilizamos licença de diversos sistemas para o desenvolvimento de nossas atividades de empresas como Oracle, Trax, Sabre, Navitare, Amadeus, Comarch, Lufthansa, Sita, Jeppesen e SmartKargo.

Universidade Azul

Nosso centro de treinamento de 6.600 metros quadrados e quatro simuladores, conhecido como Universidade Azul está localizado a menos de uma milha de distância do aeroporto de Viracopos, nosso principal *hub*. Essas instalações para treinamento oferecem serviços de treinamento tanto para nossos próprios tripulantes como também de forma comercial para terceiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

Em 2018, nós continuamos a executar com sucesso nosso plano de expansão de margem, que consiste em três pilares estratégicos: transformação da frota a partir da substituição de aeronaves menores por aeronaves maiores, de próxima geração e mais eficientes em termos de queima de combustível; crescimento do nosso programa de fidelidade TudoAzul; e expansão das receitas de carga e auxiliares. Como resultado, mesmo com o aumento de 30% nos preços de combustível em 2018 em relação ao ano anterior, e o fortalecimento de 15% do dólar em relação ao real, obtivemos resultados robustos e encerramos o ano com uma sólida posição de liquidez.

Excluindo o efeito não-recorrente de R$283,3 milhões que impactaram nossos resultados em 2018, o lucro operacional do exercício de 2018 foi de R$808,7 milhões, redução de R$56,3 milhões comparado com o lucro operacional realizado em 2017, e o lucro líquido de R$703,6 milhões, um aumento de R$174,5 milhões comparado ao lucro líquido realizado em 2017. Nossa margem operacional ajustada pelo efeito não-recorrente para o ano de 2018 totalizou 8,8% comparado a 11,1% no ano anterior. Esse resultado operacional está relacionado ao aumento de 18,2% nas receitas, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de última geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado pela desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017 e pelo aumento de 30% nos preços de combustíveis. Os eventos não recorrentes totalizando R$283,3 milhões consistem em uma despesa de R$232,1 milhões relacionada à venda de seis E-Jets e em uma perda de receitas e despesas no valor de R$57,0 milhões relacionados com a greve dos caminhoneiros realizada em maio de 2018, que interrompeu a distribuição de combustível em todo o país afetando nossos voos por um período de 10 dias.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 registramos um lucro operacional de R$865,0 milhões e um lucro líquido de R$529,0 milhões, uma melhora significativa quando comparado ao lucro operacional de R$344,3 milhões e ao prejuízo líquido de R$126,3 milhões realizados no exercício findo em 31 de dezembro de 2016. Nossa margem operacional (lucro operacional dividido pela receita líquida) para o ano de 2017 totalizou 11,1% comparado a 5,2% no ano anterior. A melhora significativa do resultado operacional deve-se principalmente (i) ao crescimento de 16,8% da receita em relação ao mesmo período em 2016 decorrente do aumento de 5,6% do RASK; ii) ao aumento de capacidade em termos de ASKs de 10,6% principalmente devido à introdução de aeronaves de última geração que consomem menos combustível e tem CASK menor; e iii) a apreciação média do real de 8,8% em relação ao dólar, reduzindo as despesas denominadas em moeda estrangeira, como aluguel de aeronaves e manutenção.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2016 registramos um lucro operacional de R$344,3 milhões, representando uma margem operacional de 5,2%, uma melhora significativa quando comparado ao prejuízo operacional de R$167,6 milhões realizado no exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e ligeiramente inferior ao lucro operacional de R$400,9 milhões registrado no mesmo período em 2014. Este resultado deve-se principalmente ao aumento de 9,2% na receita por passageiro quilômetro (RASK) entre 2016 e 2015, a redução de 18,6% nas despesas com combustível resultante da queda de 11,0% no preço médio do petróleo (WTI), e da adoção de medidas de redução de custo, como a remoção de 34 aeronaves de nossa frota em 2016 e 26 aeronaves em 2015, resultando em uma redução da despesa de aluguel e manutenção de aeronaves.

Nosso EBITDAR (lucro operacional antes do resultado financeiro, juros, impostos, depreciação, amortização e custos com arrendamento de aeronaves) em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 foi de R$2.360,3 milhões, R$2.346,5 milhões e R$1.806,4 milhões, representando uma margem de EBITDAR de 25,8%, 30,1% e 27,1%, respectivamente. O aumento do EBITDAR ocorreu, principalmente, devido ao aumento nas receitas, impulsionadas pelo aumento na capacidade, parcialmente compensado pela desvalorização média de do real em relação ao dólar e ao aumento nos preços de combustíveis. Ajustando pelo efeito não-recorrente de R$283,3 milhões que impactaram nossos resultados em 2018, o EBITDAR foi de R$2,643,6 milhões, representando uma margem EBITDAR de 28,7%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O EBITDAR é um indicador frequentemente usado por companhias aéreas, uma vez que ele exclui tanto os juros como o valor do arrendamento das aeronaves, eliminando distorções causadas por diferentes estratégias de financiamento de frota adotadas por cada empresa aérea. Desse modo, este indicador facilita a comparação com outras empresas do setor, além de demonstrar nossa capacidade de cobrir as despesas com arrendamento de aeronaves e compromissos financeiros.

Nosso saldo de caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante e aplicações financeiras vinculadas circulantes e não-circulantes totalizou em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, R$2.974,3 milhões, R$2.643,2 milhões e R$1.795,6 milhões, representando 32,5%, 33,9% e 26,9% da receita líquida dos últimos doze meses, respectivamente.

Nossa liquidez total (que corresponde ao caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante, aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante e contas a receber) em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 era de R$4.043,4 milhões, R$3.557,7 milhões e R$2.468,9 milhões, respectivamente. Comparando os anos tivemos um aumento de 13,7% em 2018, 44,1% em 2017 e 75,3% em 2016.

A seguir, são apresentados os principais indicadores de liquidez. Entendemos que apresentamos condições financeiras e patrimoniais suficientes para implementar o nosso plano de negócio e cumprir as nossas obrigações de curto, médio e longo prazo, conforme demonstrado abaixo:

	Em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Liquidez corrente[1]	0,9	1,0	0,5
Liquidez seca[2]	0,8	0,9	0,5
Liquidez imediata[3]	0,4	0,5	0,3
Estrutura de capital[4]	2,7	2,6	7,4
Endividamento financeiro[5]	1,2	1,2	4,0
Liquidez geral[6]	86,8%	80,6%	54,3%

(1) Corresponde a divisão do ativo circulante pelo passivo circulante.
(2) Corresponde ao ativo circulante menos o saldo de estoques, dividido pelo passivo circulante.
(3) Corresponde a soma do caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e aplicações financeiras vinculadas circulante dividido pelo passivo circulante.
(4) Corresponde a soma do passivo circulante com o passivo não-circulante, dividido pelo patrimônio líquido.
(5) Corresponde ao saldo de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante dividido pelo patrimônio líquido.
(6) Corresponde ao saldo do ativo, excluindo os saldos das rubricas de imobilizado e intangível, dividido pela soma do passivo circulante e não-circulante.

O aumento de nossa liquidez em 2018 deve-se principalmente à geração de caixa operacional de R$657,7 milhões e da captação de R$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures, parcialmente compensado pelo pagamento de dívidas totalizando R$1.084,5 milhões. O aumento de nossa liquidez em 2017 deve-se principalmente à captação de R$1.287,7 milhões proveniente de nossa oferta pública de ações e à emissão das Senior Notes no valor de US$400,0 milhões. Durante a crise brasileira, marcada pela baixa disponibilidade de crédito no mercado brasileiro, aumentamos nossa liquidez através de parcerias estratégicas. Em agosto de 2016, o grupo HNA, um grande conglomerado chinês, concluiu um investimento de US$450 milhões em troca de uma participação de 21,7% em nosso patrimônio. Aproximadamente US$100 milhões deste capital foi investido em títulos da TAP, conversíveis em até 41% do valor econômico da empresa portuguesa. Em junho de 2015 assinamos uma parceria com a United, que consiste no investimento de US$100 milhões em troca de uma participação de 5% no nosso valor econômico na época. A United, HNA e a TAP são hoje nossos principais parceiros estratégicos, nos permitindo alcançar importantes sinergias, principalmente no âmbito de nossas malhas e frotas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A seguir, apresentamos um sumário das contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
	(em milhares de reais)		
Caixa e equivalentes de caixa	1.169.136	762.319	549.164
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	1.805.204	1.872.105	1.084.410
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante	–	8.808	162.036
Contas a receber	1.069.056	914.428	673.275
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.546.720	1.259.127	1.078.005
Imobilizado	3.289.219	3.325.535	3.439.980
Total de ativos	11.793.206	10.316.616	8.400.409
Empréstimos e financiamentos circulante	335.051	568.234	985.238
Empréstimos e financiamentos não-circulante	3.370.971	2.921.653	3.049.257

Em 31 de dezembro de 2018 obtivemos um índice de alavancagem (dívida ajustada líquida[1]/EBITDAR ajustado pelo efeito não-recorrente dos últimos 12 meses) de 4,2 vezes comparado a 3,9 vezes em 31 de dezembro de 2017. Em 31 de dezembro de 2016 este índice totalizou 5,7. O aumento do nosso índice de alavancagem entre 31 de dezembro de 2018 e 31 de dezembro de 2017 está relacionado com a desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017.

Além disso, nossa alavancagem melhorou em 31 de dezembro de 2017 quando comparado a 31 de dezembro de 2016 principalmente devido ao aumento do nosso EBITDAR combinado à melhoria de nossa posição de caixa como consequência do IPO e da emissão das Senior Notes.

	Em 31 de dezembro de		
	2018	2017	2016
		(em milhares de reais)	
Caixa e equivalentes de caixa	1.169.136	762.319	549.164
Total do Ativo	11.793.206	10.316.616	8.400.409
Empréstimos e financiamentos	3.706.022	3.489.887	4.034.495
Total do patrimônio líquido	3.163.700	2.833.610	1.001.987
Total do passivo e patrimônio líquido	11.793.206	10.316.616	8.400.409

b. Estrutura de capital e possibilidade de resgate de ações ou quotas:

A seguir, apresentamos um resumo da nossa estrutura de capital nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de		
	2018	2017	2016
Empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante	3.706.022	3.489.887	4.034.495
Caixa e equivalentes de caixa	(1.169.136)	(762.319)	(549.164)
Aplicações financeiras circulante e não-circulante	(1.805.204)	(1.872.105)	(1.084.410)
Aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante	–	(8.808)	(162.036)
Passivos financeiros ao valor justo por meio do resultado	–	–	44.655
Dívida líquida	731.682	846.655	2.283.540
Patrimônio líquido	3.163.700	2.833.610	1.001.987
Capital Total líquido[(1)]	**3.895.382**	**3.680.265**	**3.285.527**

(1) Capital total líquido corresponde à soma de nossa dívida líquida e patrimônio líquido.

1 Dívida ajustada líquida é calculada como: Dívida + 7 x despesa de aluguel (-) Caixa, sendo:
Dívida = Empréstimos e financiamentos (circulante e não-circulante)
Despesa Aluguel = despesa anual de 'Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros'
Caixa = soma de 'Caixa e equivalentes de caixa', 'Aplicações financeiras', 'Aplicações financeiras vinculadas' de curto e longo prazo.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O aumento do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2018 deve-se principalmente à redução do prejuízo acumulado de R$ 420,3 milhões.

O aumento do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2017 deve-se principalmente ao aumento de capital de R$1.308,0 milhões decorrente do IPO concluído em abril de 2017.

O aumento do nosso patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2016 deve-se principalmente ao aporte de capital no valor de US$450,0 milhões que resultou na emissão de 31.620.950 novas ações preferencias (sem considerar o desdobramento de ações em 23 de fevereiro de 2017) para a HNA, que corresponde à participação de 21,7% em nosso patrimônio.

Em 31 de dezembro de 2018, o nosso capital social era de R$2.209,4 milhões dividido em 928.965.058 ações ordinárias e 326.631.190 ações preferenciais.

Apresentamos abaixo a relação entre capital próprio e capital de terceiros, em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, para os períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de		
Estrutura de Capital	**2018**	**2017**	**2016**
		(em milhares de reais)	
Patrimônio Líquido (a)	3.163.700	2.833.610	1.001.987
Passivo Circulante + Passivo não-circulante (b)	8.629.506	7.483.006	7.398.422
Total do passivo e patrimônio líquido (c)	11.793.206	10.316.616	8.400.409
% Capital Próprio (a)/(c)	**26,8%**	**27,5%**	**11,9%**
% Capital de Terceiros (b)/(c)	**73,2%**	**72,5%**	**88,1%**

Capital de Terceiros

O aumento de nosso nível de endividamento em 31 de dezembro de 2018 deve-se principalmente à captação de R$700,0 milhões proveniente da nona e décima emissão de debêntures. Atuamos em um setor de capital intensivo e nosso nível de endividamento deve-se principalmente à necessidade de financiamento de novas aeronaves e de capital de giro para sustentar o crescimento de nossas operações. Em relação ao total do passivo e patrimônio líquido, o capital de terceiros representava 73,2%, 72,5% e 88,1% em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente. Já em relação ao capital próprio, o capital de terceiros representava 26,8% 27,5% e 11,9% em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, 28,3%, 37,1% e 45,8% da nossa dívida total era denominada em moeda estrangeira, um percentual significativamente inferior ao praticado por nosso principal concorrente. Acreditamos que nossa estratégia de minimizar o percentual da nossa dívida denominada em moeda estrangeira nos permite reduzir o impacto de variações cambiais, principalmente em momentos de instabilidade econômica. O custo médio ponderado da nossa dívida denominada em dólares norte-americanos totalizou 5,3% a.a., 5,2% a.a. e 4,3% a.a. em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente. Nosso custo da dívida denominada em reais totalizou 6,8% a.a., 7,2% a.a. e 12,6% a.a. nos exercícios findos em 31 de dezembro 2018, 2017 e 2016, respectivamente. A redução do custo médio da dívida em 31 de dezembro de 2018 quando comparado ao ano de 2017 e 2016 deve-se principalmente à redução na taxa CDI de 13,6% em 2016 e 9,9% em 2017 para 6,4% no exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.

Acreditamos que a nossa atual estrutura de capital é adequada para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações, tendo em vista o desempenho de nossos indicadores financeiros e condição patrimonial.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Possibilidade de Resgate de Ações:

Não existe possibilidade de resgate de nossas ações, além das hipóteses legais.

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

Devido ao nosso rápido crescimento e consequente necessidade de financiamento de capital de giro, nosso passivo circulante totalizou R$4.056,8 milhões, R$3.334,4 milhões e R$3.617,6 milhões em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente. O saldo de passivo circulante inclui R$1.672,5 milhão, R$1.287,4 milhão e R$949,4 milhão em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente, relacionados à receita diferida de transportes a executar. Esta obrigação é realizada mediante a prestação do serviço e não resulta em desembolso direto de caixa. Em 31 de dezembro de 2018 o saldo do ativo circulante, equivalente a R$3.521,8 milhões, é suficiente para cumprir nossas obrigações de dívida (empréstimos, financiamentos e contas a pagar) de curto prazo, equivalentes a R$1.664,1 milhão.

d. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

Historicamente, nosso investimento vem sendo financiado por uma combinação entre a geração própria de caixa e recursos de terceiros, composto, principalmente, por contratos de empréstimos e financiamentos.

Financiamos a aquisição de nossas aeronaves através de contratos de arrendamento financeiro ou arrendamento operacional. Os arrendamentos operacionais podem ser realizados através da venda da aeronave e arrendamento junto ao próprio comprador (*sale and leaseback*), ou através de contratos diretos com arrendadores. A maioria das nossas operações com arrendamento financeiro são realizadas com recursos de terceiros que somam até 95% do preço de compra das aeronaves. O valor restante é financiado pelo nosso caixa ou alternativas de financiamento.

e. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez

Sempre que apropriado, obteremos empréstimos e financiamentos para fazer frente aos nossos investimentos e às nossas obrigações.

f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas

i. contratos de empréstimo e financiamento relevantes

Nosso índice de alavancagem, expresso pela divisão da dívida ajustada líquida pelo EBITDAR ajustado pelo efeito não-recorrente foi de 4,2 vezes em 31 de dezembro de 2018, 3,9 vezes em 31 de dezembro de 2017 e 5,7 vezes em 31 de dezembro de 2016. Nosso nível de alavancagem aumentou no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com 31 de dezembro de 2017 devido à desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017.

Grande parte do nosso endividamento é composto por contratos de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras celebrados por nossa controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul Linhas Aéreas") que visam garantir recursos para nossos investimentos, cujos objetivos são, basicamente, a expansão da nossa frota de aeronaves e capital de giro.

As principais garantias oferecidas para a captação de linhas de financiamento têm sido notas promissórias, a cessão dos direitos sobre nossos recebíveis, alienação fiduciária de algumas de nossas aeronaves, fiança e avais prestados por nós.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a taxa de juros praticada e o saldo devedor de nossos principais contratos financeiros, nos períodos indicados:

		Em 31 de dezembro de		
	Encargos financeiros	**2018**	**2017**	**2016**
		(em milhares de R$)		
Em moeda estrangeira (US$)				
Compra de aeronaves	LIBOR + "*spread*" de 2,55% até 4,00% a.a.	100.042	124.361	518.826
Arrendamento financeiro	LIBOR + "*spread*" entre 2,05% e 5.96% a.a e fixa de 5,0% a.a.	949.891	1.108.265	1.250.721
Capital de giro	LIBOR + taxa fixa de 0,88%a.a. e taxa fixa de 5.90% a.a.	1.656.947	1.377.078	351.182
FINIMP	5,4% a.a.	–	–	22.982
Em moeda nacional (R$)				
Compra de aeronave (FINEM, FINAME)	Taxa fixa entre 6,00% e 6,50 a.a. e SELIC + 5.46%a.a.	192.861	258.432	372.535
Capital de giro	Taxa fixa de 5,0% a.a. e de 125% a 126% do CDI	73.376	412.056	320.026
Arrendamento financeiro	CDI + "spread" entre 3,97% a.a e 4,91% a.a.	2.386	7.235	12.013
Debêntures	CDI + 1.50% p.a., 117% e 122% do CDI	730.519	202.460	1.186.210
Total em milhares de R$		**3.706.022**	**3.489.887**	**4.034.495**
Circulante		335.051	568.234	985.238
Não-circulante		3.370.971	2.921.653	3.049.257

A seguir, apresentamos uma breve descrição de contratos financeiros relevantes celebrados com nossos principais credores vigentes em 31 de dezembro de 2018:

Em 31 de dezembro de 2018, demos em garantia dos empréstimos e financiamentos, bens e equipamentos no valor líquido de R$ 253,6 milhões.

Em 31 de dezembro de 2018, o financiamento de nossas aeronaves era formado por arrendamentos financeiros e empréstimos utilizados para financiar 20 aeronaves com um saldo total em aberto de R$1.242,8 milhões, com as aeronaves subjacentes servindo como garantia. As demais 123 aeronaves foram mantidas por nós sob arrendamentos operacionais não registrados em nosso balanço patrimonial. De nossa frota contratual de 143 aeronaves, 15 aeronaves estão subarrendadas à TAP. Nossos empréstimos não garantidos por aeronaves, arrendamentos financeiros para aeronaves e financiamento de dívidas de aeronaves, contêm acordos e restrições costumeiras como inadimplemento no caso de mudança de controle e rescisão, ou não-renovação do contrato.

Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP

Em 26 de junho de 2013, a Azul Linhas Aéreas e a Azul S.A. celebraram Contrato de Financiamento com a Financiadora de Estudos e Projetos ("FINEP") ("Contrato de Financiamento") no valor de até R$107,9 milhões, para custear parcialmente as despesas incorridas na elaboração do Projeto "Implantação de centros de excelência visando disponibilizar no país um programa completo de treinamento e apoio técnico às operações para empresas que utilizem aeronaves Embraer e outras inovações", no valor total de R$119,9 milhões. O Contrato de Financiamento tem vencimento em 73 parcelas mensais e sucessivas, com período de carência de 24 meses, sendo a primeira parcela a vencer em 15 de julho de 2015 e a última em 15 de julho de 2021. Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de acordo com o estabelecido no contrato, referente a 5% ao ano, sobre a variação da TJLP. O Contrato de Financiamento é garantido por fiança da Azul S.A. O saldo em aberto do Contrato de Financiamento, em 31 de dezembro de 2018, era de R$48,0 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

CITIBANK, N.A.

Em 31 de março de 2014 a Azul Linhas Aéreas Brasileiras e o Citibank N.A. celebraram um contrato de financiamento (Credit Agreement) no valor de US$39,6 milhões e vencimento em 31 de março de 2016. Este contrato foi aditado em 31 de março de 2016, 31 de março de 2017 e 02 de abril de 2018, alterando o vencimento para 31 de março de 2017, 02 de abril de 2018 e 02 de abril de 2020, respectivamente, e remuneração variável de LIBOR + taxa fixa de 0,88% ao ano. Atrelada ao contrato de financiamento, a Azul Linhas Aéreas contratou com o Citibank S.A. uma operação de swap com a finalidade de proteção contra a variação cambial, nos termos da Nota de Negociação – Swap com Fluxo de Caixa, com vigência a partir de 02 de abril de 2018 até 02 de abril de 2020, observado o disposto no Instrumento Particular de Contrato para a Realização de Operações de "SWAP" e Outras do Mercado de Derivativos e Outras Avenças, celebrado em 31 de março de 2014, com prazo de vigência indeterminado.

A Cédula de Crédito Bancário (Mútuo) – Crédito Internacional e a Proposta para Estruturação de Operação de Captação contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios relacionados a vendas para agências de viagem, de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

Este contrato não possui covenants financeiros.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2018, era de R$117,5 milhões.

Banco do Brasil S.A.

Em 30 de dezembro de 2014, a Azul Linhas Aéreas e o Banco do Brasil S.A. ("BB"), celebraram o Contrato de Abertura de Crédito Fixo BNDES PSI FINAME no valor de R$119,9 milhões, para fins de financiamento para aquisição de aeronave no valor de R$91 milhões, em duas tranches com vencimento em 108 parcelas e prazo de carência de 12 meses, sendo a primeira parcela de amortização em 15 de fevereiro de 2016 e a última em 15 de dezembro de 2025, nos termos de seu primeiro aditivo.

Sobre o valor principal do crédito, incide taxa de juros de 6,00% ao ano para a primeira tranche, e 5,46% acima da variação da Selic para a segunda tranche. O contrato é garantido por (i) alienação fiduciária da aeronave a ser adquirida com os recursos do financiamento; e (ii) nossas fianças. Caso a garantia seja inferior a 117,65% do valor do saldo devedor do contrato, será exigido reforço da garantia, sob pena de vencimento antecipado da dívida.

A não manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

A Azul Linhas Aéreas também se encontra sujeita às Condições Gerais Reguladoras das Operações relativas à FINAME.

O saldo em aberto deste contrato, em 31 de dezembro de 2018, era de R$92,0 milhões.

10ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em 20 de dezembro de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua décima distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R$10,0 mil, totalizando na data da emissão R$200,0 milhões. As debêntures vencem em 20 de dezembro de 2023, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 20 de dezembro de 2021 em 3 parcelas.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 116,9% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, "extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.cetip.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos desde a data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.cetip.com.br).

As debêntures contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre no dia 20 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 20 de junho de 2019 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.

A não manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

Os recursos líquidos captados por meio da 10ª (décima) emissão foram destinados ao reforço de caixa da companhia, no curso normal de seus negócios.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2018, era de R$195,8 milhões.

9ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em 18 de junho de 2018, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua nona distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 50.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R$10,0 mil, totalizando na data da emissão R$500,0 milhões. As debêntures vencem em 18 de dezembro de 2021, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 18 de dezembro de 2020 em 2 parcelas iguais.

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 122,0% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.cetip.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos desde a data de integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior (inclusive), conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.cetip.com.br).

As debêntures contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

A remuneração das debêntures será paga semestralmente, a contar da data de emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018 e o último na data de vencimento ou na data em que ocorrer o resgate antecipado facultativo ou o vencimento antecipado das Debêntures, se for o caso.

A não manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, mediante o não cumprimento das obrigações abaixo: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

Os recursos líquidos captados por meio da 9ª (nona) emissão foram destinados ao pagamento total, no vencimento, das notas promissórias comerciais provenientes da 6ª (sexta) emissão de notas promissórias comerciais da companhia nos termos da Instrução CVM n.º 566, de 31 de julho de 2015, objeto de oferta pública de distribuição, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Lei 6.385, da Instrução da CVM 476, e das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis, no valor total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com data de emissão de 28 de dezembro de 2017 e com data de vencimento em 26 de junho de 2018, e para o reforço de caixa da emissora, no curso normal de seus negócios

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2018, era de R$494,0 milhões.

8ª emissão pública de debêntures da Azul Linhas Aéreas

Em 20 de junho de 2017, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua oitava distribuição pública de debêntures simples, não conversíveis em ações. Foram emitidas 20.000 debêntures simples de série única, com valor nominal unitário de R$10,0 mil, totalizando na data da emissão R$200,0 milhões. As debêntures vencem em 03 de janeiro de 2019, sendo o valor nominal unitário das debêntures amortizado a partir de 03 de janeiro de 2018 em 5 parcelas iguais.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Sobre as debêntures incidem juros remuneratórios de 100,0% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculadas e divulgadas diariamente pela B3, no informativo diário, disponível em sua página na Internet (http://www.cetip.com.br), acrescida de spread ou sobretaxa equivalente a 1,50% (um inteiro e cinquenta centésimos por cento) ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, calculados de forma exponencial e cumulativa, pro rata temporis por dias úteis decorridos desde a data de subscrição e integralização (inclusive) ou a data de pagamento da remuneração imediatamente anterior, segundo os critérios dispostos no caderno de fórmulas da B3, disponível em sua página na internet (http://www.cetip.com.br).

As debêntures contam com garantia real representada na forma de cessão fiduciária de direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas.

A remuneração das debêntures será paga trimestralmente nos meses de outubro, janeiro, abril e julho, a partir da data de emissão, sendo o primeiro pagamento a ser realizado em 03 de outubro de 2017, ou, se aplicável, na data em que ocorrer a oferta de resgate antecipado ou o vencimento antecipado das debêntures.

A não manutenção de determinados índices financeiros, medidos anualmente em 31 de dezembro, poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vez), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

Os recursos líquidos captados por meio da 8ª (oitava) emissão foram destinados para o pagamento liquidação das obrigações devidas pela Emissora sob o empréstimo externo realizado ao amparo da Lei nº 4.131, de 3 de setembro de 1.962, nos termos da Cédula de Crédito Bancário (Mútuo) - Crédito Internacional nº L030734/16, emitida em 29 de dezembro de 2016.

O saldo em aberto desta emissão, em 31 de dezembro de 2018, era de R$40,8 milhões.

6ª emissão pública de Notas Promissórias da Azul Linhas Aéreas

Em 28 de dezembro de 2017, a Azul Linhas Aéreas realizou a sua sexta emissão pública de notas promissórias, não conversíveis em ações. Foram emitidas 30 notas comerciais, com valor nominal unitário de R$10,0 milhões, totalizando na data da emissão R$300,0 milhões. As notas promissórias vencem em 26 de junho de 2018, sendo o valor nominal unitário das notas promissórias amortizado em 26 de junho de 2018 em uma parcela única.

Sobre as notas promissórias incidem juros remuneratórios estabelecidos com base na variação acumulada de 122,00% das taxas médias diárias dos Depósitos Interbancários – DI de um dia, “extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, calculadas e divulgadas diariamente pela CETIP no Informativo Diário, disponível em sua página na Internet (http://www.cetip.com.br), calculados de forma exponencial e cumulativa pro rata temporis por dias úteis decorridos, desde a data de subscrição e integralização ou data de pagamento de remuneração imediatamente anterior e pagos ao final de cada período de capitalização.

As notas promissórias contam com garantia real representada pela cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de titularidade da Azul Linhas Aéreas, provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito Visa.

Os recursos captados por meio da emissão foram destinados para o pré-pagamento de dívidas de curto prazo e para o reforço de seu capital de giro.

Em conexão com esta emissão de Notas Promissórias a Companhia assinou um termo de compromisso para a conversão da 6ª emissão de notas promissória na 9ª emissão de debêntures. As debêntures serão emitidas no vencimento das notas promissórias e terão valor total de R$ 500,0 milhões e prazo de 42 meses, com vencimentos em dezembro de 2020 e 2021. Os recursos desta emissão de debêntures serão destinados ao pagamento da 6ª emissão de notas promissórias e para reforço do capital de giro da Companhia.

A não manutenção, pela Azul S.A., de determinados índices financeiros também poderá acarretar o vencimento antecipado das obrigações, nas seguintes hipóteses: (i) o índice de cobertura do serviço da dívida ajustado deverá ser igual ou superior a 1,2x (uma vírgula duas vezes), sendo obtido pela divisão do valor da geração de caixa pelo serviço da dívida ajustada; e (ii) a alavancagem deverá ser igual ou inferior a 5,5x (cinco vezes e meia), sendo obtido pela divisão da dívida líquida ajustada pelo EBITDAR.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O montante relacionado à esta emissão foi totalmente integralizado durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

1ª Emissão de Senior Notes sem garantia

Em 26 de outubro de 2017, a Azul Finance LLP, subsidiária da Azul Linhas Aéreas realizou a sua primeira emissão das Senior Notes sem garantias no mercado internacional com garantia fidejussória da Companhia e da controlada Azul Linhas Aéreas, no valor de US$ 400,0 milhões. As Senior Notes têm vencimento em outubro de 2024, com juros de 5,875% ao ano.

Os recursos captados por meio da emissão foram destinados para o pré-pagamento de dívidas e resgate antecipado de valores mobiliários de emissão da Azul Linhas Aéreas ainda em circulação, bem como para o reforço de seu capital de giro, inclusive (i) resgate total das debêntures da 5ª Emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas; (ii) resgate total das debêntures da 7ª emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas.

As Senior Notes poderão ser resgatadas pelo valor de face após quatro anos da data de emissão. Em 31 de dezembro de 2018, o montante registrado no passivo não-circulante era de R$1.527,8 milhões.

ii. outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Em 31 de dezembro de 2018, não possuíamos qualquer outra operação relevante de longo prazo com instituições financeiras, além daquelas mencionadas no item anterior.

iii. grau de subordinação entre as dívidas

Em eventual concurso universal de credores, a subordinação entre as obrigações registradas no passivo exigível acontecerá de acordo com a lei 11.101 de 2005: (i) obrigações sociais e trabalhistas; (ii) impostos a recolher; (iii) arrendamento mercantil (garantia real); (iv) empréstimos e financiamentos; (v) créditos quirografários; (vi) créditos subordinados; e (vii) dividendos e juros sobre capital próprio.

Nos nossos contratos de arrendamento mercantil financeiro, o arrendador tem prioridade, em relação aos demais credores, na recuperação da aeronave, nos termos do contrato aplicável.

iv. eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Os termos dos contratos de empréstimo e financiamento relevantes estão descritos no item 10.1 f (i) acima.

Em 31 de dezembro de 2018 e de 2017 estávamos em conformidade com todos os acordos conforme nossos instrumentos financeiros relevantes. Em 31 de dezembro de 2016, estávamos em conformidade com os acordos conforme nossos instrumentos financeiros relevantes, exceto pela não-conformidade relacionada: (1) aos itens (iv)(a) e (iv)(b); e (2) item (vi)(c) abaixo. Entretanto, obtivemos com sucesso waivers para todos os instrumentos financeiros até dezembro de 2017.

Seguem abaixo as descrições dos nossos instrumentos de dívida relevantes que continham obrigações financeiras em 2018, 2017 e 2016. Para fins das obrigações em nossos contratos de dívida descritos nos itens (i) e (ii) abaixo, “EBITDAR” significa o EBITDA calculado de acordo com a prática de mercado mais os custos incorridos com os arrendamentos operacional e financeiro relacionados a nossas aeronaves, no exercício imediatamente anterior ao cálculo. Para fins das obrigações em nosso instrumento de dívida descrito no item (iv) abaixo, “EBITDAR” significa o lucro ou prejuízo antes dos juros e imposto de renda no período antes da dedução de qualquer valor atribuível à amortização de ativos intangíveis ou à depreciação de ativos tangíveis ou qualquer valor atribuível ao pagamento das importâncias dos arrendamentos operacionais e em cada caso com relação ao respectivo período.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

(i) Debêntures não conversíveis emitidas em 19 de setembro de 2014 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$1,0 bilhão, com vencimento em 19 de setembro de 2019. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos um terço do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como "Valor Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,0x, ficando ressalvado que no caso de nossa oferta pública inicial, esse quociente deverá ser igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 6,0x, ficando ressalvado que no caso de nossa oferta pública inicial, esse quociente deverá ser igual ou menor do que 5,5x. Esta debenture foi resgatada antecipadamente na sua totalidade em dezembro de 2017.

(ii) Debêntures não conversíveis emitidas em 19 de dezembro de 2016 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$150 milhões, com vencimento em 19 de dezembro de 2018. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira American Express, representando pelo menos (i) 25% do saldo em aberto das debêntures durante o período de graça, da data de emissão até 19 de dezembro de 2017 ou (ii) 40% do saldo em aberto das debêntures, desde 19 dezembro de 2017 até a data de vencimento (o "Limite Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Limite Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida atualizado igual ou maior do que 1,0x, ficando ressalvado que no caso de nossa oferta pública inicial, esse quociente deverá ser igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 6,0x, ficando ressalvado que no caso de nossa oferta pública inicial, esse quociente será igual ou menor do que 5,5x. Esta debenture foi resgatada antecipadamente na sua totalidade em dezembro de 2017;

(iii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de junho de 2017 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$200,0 milhões, com vencimento em 03 de janeiro de 2019. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Mastercard, representando pelo menos cinquenta por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como "Valor Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

(iv) Export Credit Loan Agreement relacionado ao financiamento de dez aeronaves ATR 72-600, datado de 17 de outubro de 2011, conforme alterado, entre a Blue Turbo 1 Finance Ltd, como mutuária; o Deutsche Bank AG Paris Branch como agente "Coface", agente de garantia e coordenador; o Deutsche Bank SPA como agente "Sace" e coordenador; e o Banco Santander S.A. como coordenador, no valor total de US$165,0 milhões. Em 31 de dezembro de 2016, o valor acumulado total em aberto desse crédito era de US$107,8 milhões. Esse contrato é garantido pela Azul e pelas aeronaves sujeitas a esse financiamento. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre (i) o total da dívida e os valores do arrendamento operacional a pagar durante esse período multiplicado por sete menos (ii) caixa irrestrito em relação a ações de menos de 4,5; e (b) manutenção da razão entre (i) o total da dívida e dos valores do arrendamento operacional a pagar durante esse período multiplicado por 7,0, menos caixa irrestrito em relação ao (ii) EBITDAR de menos de seis. Este contrato foi quitado na sua totalidade e encerrado em setembro de 2017;

(v) Notas promissórias emitidas em 28 de dezembro de 2017 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$300,0 milhões, com vencimento em 26 de julho de 2018. Essas notas promissórias são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos um terço do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como "Valor Mínimo"). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x; Estas Notas promissórias foram resgatadas em sua totalidade no seu vencimento em junho de 2018, não restando nenhuma obrigação em 31 de dezembro de 2018;

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

(vi) Contrato de Abertura de Crédito Fixo com a Agência Nacional de Financiamento Industrial – FINAME, para aquisição/financiamento de uma aeronave executiva/comercial – modelo EMBRAER E-Jet E195, datado de 30 de dezembro de 2014, conforme aditado, entre a Azul Linhas Aéreas, como mutuária, Banco do Brasil, como credora, no valor principal de R$119,9 milhões, com vencimento para 15 de dezembro de 2025. O financiamento é garantido pela alienação fiduciária da aeronave objeto deste financiamento. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano, iniciando-se em 31 de dezembro de 2017: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x. Até 31 de dezembro de 2016, o covenant financeiro deste contrato era: (c) manutenção da razão entre o EBITDA/somatória dos pagamentos dos juros e do principal dos empréstimos e financiamentos igual ou maior do que 1,2x. Em 16 de janeiro de 2017, em razão do descumprimento do covenant supra descrito, o Banco do Brasil nos concedeu o waiver, exclusivamente para exercício de 2016, mediante o pagamento de taxa no valor total de R$119.673,62 em 13 de janeiro de 2017;

(vii) Debêntures não conversíveis emitidas em 18 de junho de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$500,0 milhões, com vencimento em 18 de dezembro de 2021. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

(viii) Debêntures não conversíveis emitidas em 20 de dezembro de 2018 pela Azul Linhas Aéreas no valor principal de R$200,0 milhões, com vencimento em 20 de dezembro de 2023. Essas debêntures são garantidas por recebíveis gerados pelas vendas que utilizam cartões de crédito com a bandeira Visa, representando pelo menos trinta e três por cento do saldo em aberto das debêntures (referido na escritura de emissão da debênture como “Valor Mínimo”). Contanto que não haja nenhuma declaração de evento de inadimplemento, os recebíveis acima do Valor Mínimo podem ser usados e onerados em outras transações. Somos obrigados a observar as seguintes obrigações financeiras em 31 de dezembro de cada ano: (a) manutenção da razão entre a geração de fluxo de caixa/serviço da dívida ajustado igual ou maior do que 1,2x; e (b) manutenção da razão entre a dívida líquida ajustada/EBITDAR igual ou menor do que 5,5x;

g. Limites de utilização dos financiamentos já contratados

Em 31 de dezembro de 2018, não possuíamos nenhuma linha de financiamento contratada e ainda não utilizada.

h. Alterações significativas em cada item das demonstrações financeiras

A discussão a seguir sobre a nossa situação financeira e o resultado das nossas operações deverá ser lida em conjunto com ((i) nossas informações financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, e respectivas notas explicativas; e (ii) as informações constantes dos demais itens deste Formulário de Referência, em especial às da seção 3 e demais subitens desta seção 10.

Receita Líquida

Nossas receitas operacionais provêm principalmente do transporte aéreo de passageiros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, 94,7% de nossas receitas líquidas foram provenientes de venda de passagens aéreas e 5,3% foram provenientes de outras receitas, como o transporte de cargas e a venda de pacotes de viagem. Com a adoção do IFRS 15 a partir de primeiro de janeiro de 2018 a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como cobrança de bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, passaram a ser reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas. A Companhia optou por não apresentar informações comparativas retrospectivamente demostrando os resultados com a adoção do IFRS 15. Os impactos provenientes da adoção do IFRS 15 no demonstrativo de resultados da Companhia para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2017 e 2016 estão apresentados em uma base pro-forma na “Nota 3.17 Receita de Contrato com Cliente” de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Em 31 de dezembro de 2018, 79,1% de nossa receita provinha do mercado doméstico e era denominada em reais. A receita de transporte de passageiros, incluindo a receita decorrente do resgate de pontos do nosso programa de vantagens TudoAzul em nossos voos, é reconhecida na partida do voo programado ou quando o bilhete expira sem ser utilizado.

As receitas de transporte de passageiros dependem de nossa capacidade, taxa de ocupação e *yield*. A capacidade é calculada com base na nossa oferta de assentos por quilômetros ("ASK"), que representa o número de assentos oferecidos em nossa aeronave em cada etapa de voo, multiplicado pela distância em quilômetros de cada etapa. A taxa de ocupação, ou o percentual de nossa capacidade de fato utilizado por passageiros pagantes, é calculada dividindo-se o RPK, que representa o número de quilômetros voados por passageiros pagantes, pelo número de ASK. *Yield* é o valor médio que um passageiro paga para voar um quilômetro. Utilizamos RASK, ou receita dividida por ASKs, e PRASK, ou receita de passageiros dividida por ASKs, como nossos principais indicadores de desempenho porque acreditamos que esses indicadores nos permitem avaliar a relação entre a taxa de ocupação e *yield*. Desde o primeiro ano de nossas operações, mantemos uma vantagem de RASK e PRASK em relação aos nossos concorrentes em razão da eficiência de nossa frota, que nos permite atingir maiores taxas de ocupação e *yields*. Acreditamos que nossa estratégia nos permita manter essa vantagem no futuro.

Nossas receitas são apresentadas líquidas de certos tributos, incluindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, ou ICMS; o Programa de Integração Social, ou PIS; e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social, ou COFINS. O ICMS não se aplica a receitas de transporte de passageiros. A alíquota média de ICMS incidente sobre a receita de transporte de cargas varia de estado para estado, entre 4,0% e 19,0%. Em relação a receitas de transporte de passageiros, as alíquotas aplicáveis de PIS e COFINS são 0,65% e 3,0% respectivamente, devido a uma norma específica que determina o uso do sistema cumulativo de PIS e COFINS sobre essas receitas. As demais receitas são tributadas às alíquotas de 1,65% e 7,60%, respectivamente. O Imposto Sobre Serviços, ou ISS, é um imposto municipal com alíquotas de 2,0% a 5,0% incidente sobre a receita de serviços prestados. Além dos impostos mencionados, a partir de 1º de janeiro de 2013, passamos a descontar da nossa receita bruta, o imposto criado pelo governo em decorrência do plano "Brasil Maior", chamado de Contribuição Previdenciária Substitutiva ("CPRB"), com alíquota entre 1,0% e 1,5%, em substituição à contribuição do INSS. A CPRB foi extinta em 31 de dezembro de 2018, e o INSS passará a ser calculado com base no salário dos empregados e apresentado em como despesas gerais.

Nossos resultados operacionais de qualquer trimestre não são necessariamente indicativos dos resultados do exercício porque a atividade de transporte aéreo está sujeita a oscilações sazonais significativas. De modo geral, esperamos que a demanda seja maior no primeiro e no quarto trimestre de cada ano em comparação ao segundo e ao terceiro trimestre. Esse aumento da demanda ocorre em razão do aumento de viagens nas épocas do Natal, Carnaval e nos períodos de férias escolares de verão. A atividade de transporte aéreo é igualmente volátil e muito afetada pelas tendências e ciclos econômicos. As oscilações no preço do combustível, nos gastos discricionários dos consumidores, intervenções nos preços das passagens, ações trabalhistas, condições climáticas e outros fatores resultaram em oscilações significativas nas receitas e resultados operacionais no passado.

A atuação da ANAC poderá influenciar nossa capacidade de gerar receitas, uma vez que é responsável pela aprovação da concessão de *hotrans* e *slots*, entrada de novas companhias, lançamento de novas rotas e aumento nas frequências de rotas já existentes. Nossa capacidade de crescer e aumentar nossas receitas depende das autorizações expedidas pela ANAC para novas rotas e do aumento das frequências de voos.

Gastos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangível

Nossos gastos líquidos com aquisição de bens do ativo imobilizado e intangíveis referente aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e 2017 totalizaram R$491,7 milhões, e R$468,3 milhões, respectivamente. Em 2016 tivemos um ganho líquido com a venda de bens de ativo imobilizado de R$89,9 milhões. A maioria destes gastos é relacionada à aquisição de aeronaves, aquisição de peças sobressalentes, revisões e checks estruturais de motores, sistemas de TI e instalações.

Nossos planos de crescimento contemplam o aumento de nossa frota operacional de 123 aeronaves comerciais em 2018 para 160 aeronaves em 2023. Todos as aquisições de aeronaves previstas para 2019 possuem compromissos firmes de financiamento sob leasing operacional.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Empenhamo-nos em manter uma estrutura operacional de baixo custo e procuramos diminuir nossas despesas utilizando uma frota nova e eficiente, com uma única classe de serviços, mantendo alta produtividade dos nossos tripulantes, investindo em tecnologia, utilizando nossas aeronaves com eficiência e dispondo de processos de distribuição de baixo custo.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nosso maior custo operacional é com combustível de aviação, que representou 30,6%, 26,7%, e 24,7% em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente, do total das nossas despesas operacionais. Os preços do combustível de aviação no Brasil são mais altos do que nos Estados Unidos, visto que a infraestrutura brasileira de produção, transporte, e armazenamento de combustível é muito cara e os preços do combustível são controlados por um número concentrado de fornecedores. Nossos custos com combustível são variáveis e oscilam de acordo com o preço internacional do petróleo. Como o preço do petróleo é tabelado em dólares norte-americanos, nossos custos de combustível estão sujeitos a flutuações na taxa de câmbio real/dólar norte-americano.

A tabela abaixo indica a variação da média dos preços de combustível de aviação em moeda local:

	Preço médio QAV (litro)	Variação
31 de dezembro de 2018.....	R$2,56	30,1%
31 de dezembro de 2017.....	R$1,97	11,0%
31 de dezembro de 2016.....	R$1,77	-16,3%

Com o objetivo de proteger nossa exposição aos preços de combustível de aviação realizamos contratos futuros ou a termo para compra de petróleo com bancos e também temos a opção de comprar um produto de hedge com a Petrobras, que nos permite travar o custo do combustível de aviação que consumiremos no futuro, oferecendo, assim, uma proteção mais adequada do que contratos de futuros de petróleo, que não são perfeitamente correlacionados ao combustível de aviação. Além disso, a Petrobras nos oferece a opção de travar o custo do combustível de aviação em reais, protegendo, assim, nossa exposição não apenas aos preços de combustível mas também às taxas de câmbio real/dólar norte-americano.

Adicionalmente, os impostos locais aplicáveis à venda de combustível de aviação são altos, com alíquotas entre 3,0% e 25,0%. Os Estados brasileiros aplicam alíquotas diferentes de ICMS incidente sobre o combustível (que não são repassadas ao consumidor final por serviços prestados ao passageiro), exigindo ajustes contínuos em nossas tarifas para sustentar os aumentos do preço do combustível de aviação. No Brasil, diversos estados oferecem um incentivo fiscal ou subsidiam o imposto que incide sobre combustível para as companhias aéreas que fornecem mais conectividade entre cidades dentro do estado e outros destinos domésticos ou internacionais. Dado o tamanho de nossa malha e a diversidade de nossa frota, acreditamos que pagamos menores alíquotas de imposto sobre combustíveis comparado com nossos principais concorrentes.

Os gastos com salário e benefícios incluem, entre outros, planos de saúde, planos odontológicos, auxílio creche, seguro de vida, auxílio funeral, assistência psicossocial (conhecida como programa “Psicologia Viva”), auxílio-escola (concedido somente a executivos expatriados), verba-moradia (concedido somente a executivos expatriados), bonificações, previdência privada, vale transporte, vale alimentação e vale refeição. Acreditamos ter uma vantagem em comparação às empresas do setor em termos de custos com salários, remunerações e benefícios em razão da alta produtividade dos tripulantes mensurada pelo número médio de tripulantes por aeronave. Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos 94 funcionários por aeronave, em comparação aos 126 da Gol, conforme suas mais recentes demonstrações financeiras divulgadas.

Nossos gastos com arrendamento de aeronaves e outras despesas relacionadas a arrendamentos consistem em pagamentos mensais de arrendamentos referentes a aeronaves, turbinas sobressalentes, simuladores de voo, e outros equipamentos nos termos dos respectivos contratos de arrendamentos reconhecidos pelo método linear. Nossos custos com arrendamento de aeronaves e outros custos com arrendamento incluem também parte de nossas reservas para manutenção pagas antecipadamente aos arrendadores para a realização de atividades de manutenção, para os casos em que é pouco provável que o arrendador nos reembolse o valor depositado ao final do contrato de arrendamento. O Decreto Presidencial n º 8.187, promulgado em 17 de janeiro de 2014, alterou a legislação existente em relação ao prazo do regime de admissão temporária para operações de arrendamentos mercantis. O regime será concedido por um período de 100 meses, e, antes do seu término, poderá ser exigida nova admissão temporária.

O custo com prestação de serviços inclui o uso das instalações aeroportuárias, operações de solo, tais como movimentação de bagagens dos clientes e tratores que realizam o push-back das aeronaves, traslado de ônibus para os clientes e serviços e produtos que oferecemos a bordo das nossas aeronaves, como bebidas e snacks. Oferecemos serviços adicionais de ônibus gratuito entre um número limitado de localidades e aeroportos estratégicos, como transporte da cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos, e acreditamos que o número de clientes adicionais que atraímos ao oferecer esse serviço mais do que compensa seu custo.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Nossas despesas comerciais e com publicidade incluem comissões pagas a agentes de viagens e agentes de carga, taxas pagas pelo uso de sistemas de reserva de terceiros e agentes de reserva, taxas pagas às administradoras de cartão de crédito e custos com publicidade associadas à venda de nossas passagens e outros produtos e serviços. Acreditamos que nossos custos com distribuição sejam menores do que os dos nossos concorrentes porque a maior parte de nossos clientes adquire passagens diretamente em nosso site na Internet em vez de adquiri-las pelos meios tradicionais de distribuição, como balcões de venda. No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 geramos 85% de nossas receitas líquidas de transporte de passageiros por meio de nosso site, incluindo vendas por meio da Internet realizadas por agências de viagens. Fazemos uso de técnicas de marketing inovadoras e de baixo custo com foco nas ferramentas das redes sociais (Facebook, Twitter e YouTube) gerando propaganda boca a boca, serviço gratuito de traslados de ônibus com nossa marca visivelmente estampada nos ônibus e campanhas publicitárias estratégicas de marketing para aumentar o reconhecimento da marca e oferecer promoções diretamente aos nossos clientes. Acreditamos ter uma vantagem em comparação com as outras empresas do setor em despesas comerciais e publicidade e acreditamos que essa vantagem se manterá no futuro.

Os gastos com depreciação e amortização incluem a depreciação da totalidade dos nossos ativos imobilizado e intangível e a amortização das benfeitorias realizadas em bens arrendados. Para aeronaves próprias, utilizamos o método de *built-in-overhaul*, que consiste em capitalizar as revisões de manutenção pesada de turbinas e reconhecer a respectiva despesa pelo período em que a nova manutenção será realizada. Para as aeronaves sob contratos de arrendamento operacional, reconhecemos os custos com manutenção na ocasião da revisão geral.

O custo com tarifas aeroportuárias é composto pelas tarifas de aterrissagem e permanência de aeronave no solo, bem como as taxas de auxílio terminal e navegação. Ainda nessa despesa, reconhecemos também a tarifa de conexão, cobrada atualmente nos aeroportos recentemente concedidos (Viracopos, Guarulhos e Brasília). A maior parte dessas tarifas é estabelecida pela INFRAERO e pelo DECEA, e varia de acordo com o número de operações.

O custo com materiais de manutenção e reparo consistem em manutenção leve (preventiva) e manutenção pesada (estrutural) programadas de nossas aeronaves. As despesas com manutenção e reparos são reconhecidas no resultado à medida que são incorridas. Atualmente possuímos a frota mais jovem do Brasil com uma idade média de 5,9 anos, 5,6 anos e 4,8 anos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente, e a maior parte de nossas aeronaves estão sob garantia de quatro anos, sendo que nossas aeronaves têm requerido um nível de manutenção relativamente baixo. Nossa frota é mais jovem do que a dos nossos principais concorrentes. Com o envelhecimento das aeronaves, nossas despesas com manutenção aumentarão.

Para as nossas aeronaves próprias, empregamos o método *built-in-overhaul*. Segundo este método, o custo de manutenção do motor é capitalizado e amortizado como um componente de depreciação e amortização até a próxima visita para manutenção. As visitas para manutenção são estimadas com base no tempo médio de remoção do motor sugerido pelo fabricante e que podem variar de acordo com a finalidade de utilização da aeronave, bem como em mudanças na periodicidade da manutenção sugeridas pelo fabricante. Além disso, essas hipóteses podem ser afetadas por eventos inesperados que podem danificar um componente importante, sendo necessária uma visita extraordinária de manutenção antes de um evento programado.

As despesas com amortização dos custos com manutenção pesada registradas em nosso resultado nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 foram de R$24,8 milhões, R$63,2 milhões e R$51,5 milhões, respectivamente.

As despesas com a amortização sobre manutenção pesada, contabilizadas de acordo com o método "*built-in-overhaul*" e as despesas efetivamente incorridas com manutenção e reparo, ou seja, o total de gastos com manutenção registrados em nosso resultado nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 foi de R$529,3 milhões, R$631,4 milhões e R$760,2 milhões, respectivamente.

Outros gastos operacionais consistem em despesas gerais e administrativas, serviços de terceiros, despesas com viagens, transportes, refeições e lanches e treinamento para a tripulação e pessoal de apoio em solo.

Um pouco mais da metade de nossos custos como combustível de aviação, pagamento de arrendamentos de aeronaves, e manutenção oscila com mudanças nas taxas de câmbio real/dólar norte-americano. Os arrendamentos de aeronaves são também parcialmente expostos a flutuações nas taxas de juros. Contratamos operações de *hedge* para nos proteger contra aumentos nos preços do combustível, taxas de câmbio e taxas de juros. Para informações adicionais, vide seção 5 deste Formulário de Referência.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Resultado Financeiro

Nosso resultado financeiro inclui a remuneração obtida em aplicações financeiras. Nossas despesas financeiras incluem despesas dos juros incidentes sobre nosso endividamento com aquisição de aeronaves próprias, empréstimos, debêntures e capital de giro. Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, 15,5%, 18,8% e 17,4%, respectivamente, da nossa dívida com aquisição de aeronaves próprias e leasing financeiro foram denominados em reais e, portanto, não estão expostas às oscilações cambiais. Os saldos de instrumentos financeiros derivativos incluem os ganhos ou perdas em nossos instrumentos financeiros usados para proteger nossas exposições. As despesas de variação cambial referem-se ao ganho ou perda líquido sobre nossos ativos e passivos atrelados à apreciação ou depreciação do real contra o dólar norte-americano e têm efeito limitado em nossa posição de caixa. Apesar de praticamente toda a nossa dívida não relacionada a aeronaves ser em reais, temos instrumentos de dívida relacionados a aeronaves tanto em reais quanto em moeda estrangeira, e estamos utilizando vários instrumentos financeiros, incluindo aqueles que limitam nossa exposição a taxas de juros variáveis e oscilações de taxas de câmbio de moedas estrangeiras. Por ser a única companhia aérea brasileira a operar aeronaves Embraer, somos a única empresa do país com parte de seu financiamento de aeronaves denominado em reais, enquanto as concorrentes têm toda a sua dívida de aeronaves exposta ao câmbio.

Resultados Operacionais

Nosso forte desempenho de receita e estrutura enxuta de custo nos conferiu margens EBITDAR de 25,8%, 30,1% e 27,1% nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016. Atualmente, nosso plano de negócios contempla a adição da próxima geração de aeronaves A320neo e E2, que acreditamos que nos permitirá melhorar ainda mais a eficiência de nossa frota existente e servir destinos adicionais. Nós acreditamos que o nosso plano estratégico nos permitirá manter um baixo custo por viagem e reduzir o CASK, tanto em termos absolutos como em relação aos nossos concorrentes.

O quadro abaixo inclui informações operacionais que demonstram nosso crescimento entre 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2018:

			Aeronaves no encerramento do período		
Em	**Cidades atendidas**	**Funcionários**	**Próprias**	**Arrendadas**	**Total[1]**
31 de dezembro de 2008.....	3	712	3	2	5
31 de dezembro de 2009.....	17	1.535	8	6	14
31 de dezembro de 2010.....	28	2.940	14	13	27
31 de dezembro de 2011.....	43	4.329	22	27	49
31 de dezembro de 2012[2].....	100	8.914	50	74	124
31 de dezembro de 2013.....	103	9.848	56	81	137
31 de dezembro de 2014.....	106	10.501	46	107	153
31 de dezembro de 2015.....	102	10.533	46	106	152
31 de dezembro de 2016[3].....	102	10.311	39	100	139
31 de dezembro de 2017[3].....	104	10.878	27	120	147
31 de dezembro de 2018[3].....	110	11.807	20	123	143

(1) Inclui aeronaves detidas sob arrendamentos financeiros e operacionais. Não registramos em nosso balanço patrimonial aeronaves detidas sob arrendamentos operacionais.
(2) Inclui informações operacionais resultantes da aquisição da TRIP a partir de 30 de novembro de 2012.
(3) Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2018	**AV (%)**	**2017**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida[1]:					
Transporte de passageiros	8.670.132	94,7%	6.695.340	86,0%	29,5%
Outras receitas	483.225	5,3%	1.094.157	14,0%	(55,8%)
Receita líquida	**9.153.357**	**100,0%**	**7.789.497**	**100,0%**	**17,5%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(2.644.261)	(28,9)%	(1.848.195)	(23,7)%	43,1%
Salários e benefícios	(1.413.017)	(15,4)%	(1.296.166)	(16,6)%	9,0%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	(1.509.947)	(16,5)%	(1.181.731)	(15,2)%	27,8%
Tarifas aeroportuárias	(592.100)	(6,5)%	(490.569)	(6,3)%	20,7%
Prestação de serviços de tráfego	(395.394)	(4,3)%	(357.841)	(4,6)%	10,5%
Comerciais e publicidade	(368.663)	(4,0)%	(309.540)	(4,0)%	19,1%
Materiais de manutenção e reparo	(504.477)	(5,5)%	(568.144)	(7,3)%	(11,2)%
Depreciação e amortização	(324.902)	(3,5)%	(299.793)	(3,8)%	8,4%
Outras despesas operacionais, líquidas	(875.148)	(9,6)%	(572.497)	(7,3)%	52,9%
	(8.627.909)	**(94,3)%**	**(6.924.476)**	**(88,9)%**	**24,6%**
Lucro operacional	**525.448**	**5,7%**	**865.021**	**11,1%**	**(39,3)%**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	41.393	0,5%	94.805	1,2%	(56,3)%
Despesas financeiras	(410.207)	(4,5)%	(524.033)	(6,7)%	(21,7)%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	298.094	3,3%	(90.171)	(1,2)%	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(194.706)	(2,1)%	57.871	0,7%	n.a.
	(265.426)	**(2,9)%**	**(461.528)**	**(5,9)%**	**(42,5)%**
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	**342.083**	**3,7%**	**194.351**	**2,5%**	**76,0%**
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**602.105**	**6,6%**	**597.844**	**7,7%**	**0,7%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	(11.224)	(0,1)%	2.875	0,0%	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	(170.604)	(1,9)%	(71.680)	(0,9)%	138,0%
Lucro líquido do período	**420.277**	**4,6%**	**529.039**	**6,8%**	**(20,6)%**

(1) 1º de janeiro de 2018, adotamos o novo padrão de reconhecimento de receita, Receita de Contrato com Cliente ou IFRS 15, que impactou na classificação e no momento do reconhecimento de certas receitas auxiliares, tais como cobrança de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens, que anteriormente eram classificadas como outras receitas, para a receita de transporte de passageiros. O impacto da IFRS 15 no resultado de nossas receitas do exercício findo em 31 de dezembro de 2017 é apresentado na "Nota 3.17. Receita de Contrato com Cliente" de nossas demonstrações financeiras anuais completas. Para mais informações sobre essas mudanças, veja "Nota 3.20. Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2018" de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Lucro operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 registramos um lucro operacional de R$525,4 milhões, uma redução de R$339,6 milhões comparado com 2017. A nossa margem operacional apresentou uma redução de 5,4 pontos percentuais, saindo de 11,1% no ano de 2017 para 5,7% no ano de 2018. Excluindo o efeito não-recorrente de R$283,3 milhões que impactaram nossos resultados em 2018, o lucro operacional do exercício foi de R$808,7 milhões, redução de R$56,3 milhões comparado com o lucro operacional realizado no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. Nossa margem operacional ajustada pelos efeito não-recorrente (lucro operacional ajustado dividido pela receita líquida) para o ano de 2018 totalizou 8,8% comparado a 11,1% no ano anterior. Esse resultado operacional está relacionado ao aumento de 17,5% nas receitas, impulsionadas pelo aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs, principalmente devido à introdução das aeronaves A320neo de última geração, que são mais eficientes na queima de combustível e possuem um CASK menor, parcialmente compensado (i) pela desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, (ii) um aumento de 30% nos preços de combustíveis e (iii) eventos não recorrentes totalizando R$283,3 milhões, que consistem em uma despesa de R$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets e em um impacto de R$ 57 milhões da greve dos caminhoneiros realizada em maio de 2018 que interrompeu a distribuição de combustível em todo o país e afetando nossos voos por um período de 10 dias, sendo que, R$51,2 milhões representam uma perda de receita e R$5,8 milhões um aumento nas despesas.

Nós também apresentamos um lucro líquido de R$420,3 milhões no exercício de 2018, redução de R$108,8 milhões comparado com o lucro líquido do exercício de 2017. Excluindo o impacto dos efeitos não-recorrentes, o lucro líquido de 2018 foi de R$703,6 milhões.

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**Variação Percentual**
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida[1]:			
Transporte de passageiros	29,54	26,46	11,6%
Outras receitas	1,65	4,32	(61,9)%
Receita líquida	**31,18**	**30,79**	**1,3%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	9,01	7,31	23,3%
Salários e benefícios	4,81	5,12	(6,0)%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	5,14	4,67	10,1%
Tarifas aeroportuárias	2,02	1,94	4,0%
Prestação de serviços de tráfego	1,35	1,41	(4,8)%
Comerciais e publicidade	1,26	1,22	2,7%
Materiais de manutenção e reparo	1,72	2,25	(23,5)%
Depreciação e amortização	1,11	1,18	(6,6)%
Outras despesas operacionais	2,98	2,26	31,8%
Total das despesas operacionais	**29,39**	**27,37**	**7,4%**

(1) 1º de janeiro de 2018, adotamos o novo padrão de reconhecimento de receita, Receita de Contrato com Cliente ou IFRS 15, que impactou na classificação e no momento do reconhecimento de certas receitas auxiliares, tais como cobrança de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens, que anteriormente eram classificadas como outras receitas, para a receita de transporte de passageiros. O impacto da IFRS 15 no resultado de nossas receitas do exercício findo em 31 de dezembro de 2017 é apresentado na “Nota 3.17. Receita de Contrato com Cliente” de nossas demonstrações financeiras anuais completas. Para mais informações sobre essas mudanças, veja “Nota 3.20. Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2018” de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 17,5%, ou R$1.363,9 milhões, de R$7.789,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$9.153,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, devido ao aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs. Em 1º de janeiro de 2018, a Azul adotou novas normas contábeis, incluindo o IFRS 15, que acarreta em um novo padrão de reconhecimento de receita. A adoção do IFRS 15 impactou a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, uma vez que tais taxas são consideradas parte do serviço prestado ao passageiro. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

***Transporte de Passageiros*.** O aumento de R$1.974,8 milhões, ou 29,5%, na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período de 2017 deve-se principalmente (i) ao aumento de 16,4% de RPKs, refletindo um aumento de 16,0% nos ASKs; e (ii) a adoção do IFRS 15 em 2018, que impactou a classificação de certos itens auxiliares que eram parte de outras receitas no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 como parte da receita de transporte de passageiro no exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Cargas e outras receitas. A redução de R$610,9 milhões, ou 55,8%, em outras receitas está relacionada principalmente com a adoção do IFRS 15 em 2018, que impactou a classificação de certos itens auxiliares que eram parte de outras receitas no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 como parte da receita de transporte de passageiro no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. Os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas em 2018.

A tabela abaixo apresenta as receitas de transporte de passageiros e dados operacionais selecionados para os períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2018	2017	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)[1]	R$8.670,1	R$6.695,3	29,5%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	29.353	25.300	16,0%
Taxa de ocupação (%)	82,3%	82,1%	+0,2p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	29,54	26,46	11,6%
Receita operacional por ASK (centavos)	31,18	30,79	1,3%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,89	32,25	11,3%
Número de decolagens	262.312	259.966	0,9%
Horas-bloco	433.945	407.416	6,5%

(1) 1º de janeiro de 2018, adotamos o novo padrão de reconhecimento de receita, Receita de Contrato com Cliente ou IFRS 15, que impactou na classificação e no momento do reconhecimento de certas receitas auxiliares, tais como cobrança de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens, que anteriormente eram classificadas como outras receitas, para a receita de transporte de passageiros. O impacto da IFRS 15 no resultado de nossas receitas do exercício findo em 31 de dezembro de 2017 é apresentado na "Nota 3.17. Receita de Contrato com Cliente" de nossas demonstrações financeiras anuais completas. Para mais informações sobre essas mudanças, veja "Nota 3.20. Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2018" de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 24,6%, ou R$1.703,4 milhões, de R$6.924,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$8.627,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, principalmente em decorrência da (i) desvalorização média de 14,8% do real em relação ao dólar em 2018 comparado com 2017, o que aumentou as despesas denominadas em dólares, (ii) um aumento de 30% nos preços de combustíveis e (iii) eventos não recorrentes que consistem em uma despesa de R$226,3 milhões relacionada à venda de seis E-Jets, parcialmente compensado pela introdução de aeronaves de nova geração em nossa frota, que apresentam um CASK menor.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 43,1%, ou R$796,1 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, principalmente devido (i) ao aumento de 30,0% no preço do combustível, que passou de uma média de R$1,97 por litro em 2017 para uma média de R$2,56 por litro em 2018 e (ii) ao aumento de 6,5% em horas-bloco. Em termos de ASKs, o combustível de aviação aumentou 23,3%, devido às razões acima, parcialmente compensado pela introdução dos A320neos que são mais eficientes em termos de consumo de combustível.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 9,0%, ou R$116,9 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período em 2017, devido (i) ao aumento de 2,5% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2018, e (ii) ao aumento no número de tripulantes de 10.878 em 2017 para 11.807 em 2018, devido principalmente à introdução do A320neo na nossa frota. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram uma redução de 6,0%.

Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros. Os gastos com arrendamentos mercantis de aeronaves e outros aumentaram 27,8%, ou R$328,2 milhões, em 2018 em comparação com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) à depreciação média de 14,8% do real frente ao dólar norte-americano no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com o mesmo período de 2017, e (ii) ao aumento no número médio de aeronaves em arrendamento operacional, de 111 em 2017 para 120 em 2018 que consiste principalmente em aeronaves maiores com valor de arrendamento maior. Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros por ASK aumentou 10,1%.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 20,7%, ou R$101,5 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao aumento de 11,2% na etapa média, subindo de 905 quilômetros no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 1.006 quilômetros no mesmo período em 2018, e (ii) um aumento no número de decolagens internacionais, as quais possuem tarifas de navegação mais altas. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 4,0%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 10,5%, ou R$37,6 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 devido principalmente (i) ao crescimento de 16,0% nos ASKs, o que levou ao aumento de 5,0% no número de passageiros, e (ii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 4,8%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 19,1%, ou R$59,1 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, em linha com um aumento na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram 2,7%.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo reduziram 11,2%, ou R$63,7 milhões em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) ao menor número de eventos de manutenção realizados durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com o mesmo período de 2017, (ii) internalização de certas atividades de manutenção dos E-Jets, e (iii) condições mais favoráveis para negociação com fornecedores. Os custos com materiais de manutenção e reparo por ASK reduziu 23,5%.

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos aumentaram 8,4%, ou R$25,1 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido ao aumento na capitalização de eventos de manutenção pesada de aeronaves sob arrendamento financeiro. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK reduziu 6,6%.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 52,9%, ou R$302,7 milhões, em 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido (i) à despesa não-recorrente de R$226,3 milhões relacionada com a venda de seis E-Jets, o que levou a uma diferença não caixa entre o preço de venda dessas aeronaves e o preço reconhecido em nosso balanço, (ii) um aumento de 16% em despesas de TI relacionadas com despesas do GDS como consequência de nossas parcerias internacionais, que são atreladas ao dólar norte-americano, e (iii) maiores despesas relacionadas com o treinamento de pilotos. Outras despesas operacionais por ASK aumentaram 31,8%.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira reduziu 56,3%, ou R$53,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017, principalmente devido à redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em 2017 para 6,5% em 2018.

Despesas financeiras. As despesas financeiras reduziram 21,7%, ou R$113,8 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o mesmo período de 2017 principalmente devido (i) à redução do CDI médio do período, passando de 10,1% em no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para 6,5% no mesmo período em 2018, e (ii) redução de taxas e tarifas bancárias.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R$298,1 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018. No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 tivemos uma perda de R$90,2 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares norte-americanos usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares norte-americanos; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A perda não-caixa com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R$194,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com um ganho de R$57,9 milhões no mesmo período em 2017, em razão da depreciação do real frente ao dólar norte-americano no final do período de 17,1% entre 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2018, resultando em um aumento da dívida em moeda estrangeira, parcialmente compensado pela valorização de nossos ativos denominados em moeda estrangeira, como os títulos da TAP, os depósitos em garantia e as reservas de manutenção. Este item reflete o saldo dos nossos ativos e passivos denominados em moeda estrangeira, primariamente os empréstimos para financiamento de nossas aeronaves, títulos da TAP e reservas de manutenção, e tem um impacto limitado na nossa posição de caixa.

***Resultado de transações com partes relacionadas, líquido*.** Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, registramos um ganho líquido de R$342,1 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com R$194,4 milhões no mesmo período em 2017. O ganho de 2018 refere-se principalmente ao aumento do valor justo do título da TAP, que é conversível em 41,25% do valor econômico da companhia aérea portuguesa.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 totalizou uma perda de R$11,2 milhões, principalmente devido à apuração de lucro tributável na holding. No mesmo período em 2017 registramos um ganho de R$2,9 milhões devido à reversão de provisões tributárias em razão da prescrição de passivos tributários.

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$ 170,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com R$ 71,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, principalmente em razão das diferenças temporárias reconhecidas em 2018, sendo que em 2017 foi reconhecido um ganho pela utilização de prejuízo fiscal e bases negativas de contribuição social no Programa Especial de Regularização Tributária ("PERT").

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de				
	2017	**AV (%)**	**2016**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	6.695.340	86,0%	5.786.809	86,8%	15,7%
Outras receitas	1.094.157	14,0%	883.082	13,2%	23,9%
Receita líquida	**7.789.497**	**100,0%**	**6.669.891**	**100,0%**	**16,8%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(1.848.195)	(23,7)%	(1.560.223)	(23,4)%	18,5%
Salários e benefícios	(1.296.166)	(16,8)%	(1.091.871)	(16,4)%	18,7%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	(1.181.731)	(15,2)%	(1.160.912)	(17,4)%	1,8%
Tarifas aeroportuárias	(490.569)	(6,3)%	(442.692)	(6,6)%	10,8%
Prestação de serviços de tráfego	(357.841)	(4,6)%	(327.289)	(4,9)%	9,3%
Comerciais e publicidade	(309.540)	(4,0)%	(276.203)	(4,1)%	12,1%
Materiais de manutenção e reparo	(568.144)	(7,3)%	(708.739)	(10,6)%	(19,8)%
Depreciação e amortização	(299.793)	(3,8)%	(301.201)	(4,5)%	(0,5)%
Outras despesas operacionais, líquidas	(572.497)	(7,3)%	(456.475)	(6,8)%	25,4%
	(6.924.476)	**(88,9)%**	**(6.325.605)**	**(94,8)%**	**9,5%**
Lucro operacional	**865.021**	**11,1%**	**344.286**	**5,2%**	**151,3%**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	94.805	1,2%	51.067	0,8%	(28,3)%
Despesas financeiras	(524.033)	(6,7)%	(731.200)	(11,0)%	85,6%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	(90.171)	(1,2)%	10.800	0,2%	(934,9)%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	57.871	0,7%	179.668	2,7%	(67,8)%
	(461.528)	**(5,9)%**	**(489.665)**	**(7,3)%**	**(5,7)%**
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	**194.351**	**2,5%**	**163.045**	**2,4%**	**19,2%**
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**597.844**	**7,7%**	**17.666**	0,3%	**3.284,2%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	2.875	0,0%	8.731	0,1%	(67,1)%
Imposto de renda e contribuição social diferido	(71.680)	(0,9)%	(152.711)	(2,3)%	(53,1)%
Lucro/ (prejuízo) líquido do período	**529.039**	**6,8%**	**(126.314)**	**(1,9)%**	**518,8%**

Lucro operacional

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 registramos um lucro operacional de R$865,0 milhões, um aumento de R$520,7 milhões comparado com 2016. Como resultado, a nossa margem operacional apresentou uma melhora significativa, saindo de 5,2% no ano de 2016 para 11,1% no ano de 2017. O significativo incremento do resultado operacional se deve principalmente (i) ao crescimento de 16,8% da receita em relação ao mesmo período em 2016, decorrente do aumento de 5,6% do RASK; (ii) ao aumento de capacidade em termos de ASKs de 10,6% principalmente devido à introdução de aeronaves de nova geração A320neo, que apresentam um consumo mais eficiente de combustível e um menor CASK; e (iii) a apreciação média do real de 8,8% em relação ao dólar, reduzindo as despesas denominadas em moeda estrangeira, como aluguel de aeronaves e manutenção.

Além do resultado operacional positivo, nós também apresentamos um lucro líquido de R$529,0 milhões no exercício de 2017, comparado ao prejuízo líquido de R$126,3 milhões registrados no mesmo período em 2016, uma melhora significativa de R$655,3 milhões.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2017	2016	
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	26,46	25,30	4,6%
Outras receitas	4,32	3,86	12,0%
Receita líquida	**30,79**	**29,17**	**5,6%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	7,31	6,82	7,1%
Salários e benefícios	5,12	4,77	7,3%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	4,67	5,08	(8,0)%
Tarifas aeroportuárias	1,94	1,94	0,2%
Prestação de serviços de tráfego	1,41	1,43	(1,2)%
Comerciais e publicidade	1,22	1,21	1,3%
Materiais de manutenção e reparo	2,25	3,10	(27,5)%
Depreciação e amortização	1,18	1,32	(10,0)%
Outras despesas operacionais	2,26	2,00	13,4%
Total das despesas operacionais	**27,37**	**27,66**	**(1,0)%**

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 16,8%, ou R$1.119,6 milhões, de R$6.669,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para R$7.789,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, devido (i) ao aumento de 15,7% na receita de transporte de passageiros e (ii) ao aumento de 23,9% em outras receitas discutidas abaixo.

***Transporte de Passageiros*.** O aumento de R$908,5 milhões, ou 15,7%, na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 quando comparado com o mesmo período de 2016 deve-se principalmente (i) ao aumento de 13,8% de RPKs, refletindo um aumento de 10,6% nos ASKs; e (ii) ao aumento de 4,6% no PRASK devido às melhores condições de mercado refletindo um incremento na taxa de ocupação e *yields*.

Outras receitas. O aumento de R$211,1 milhões, ou 23,9%, em outras receitas deve-se principalmente (i) ao aumento na receita bruta proveniente de transporte de carga de 49%, e (ii) ao aumento de 15,3% em receitas brutas auxiliares dos passageiros, em razão do aumento de 6,8% do número de passageiros transportados ano contra ano e da adição de A320neos em nossa frota, com mais assentos e um compartimento de cargas maior comparado aos E-Jets e ATRs.

A tabela abaixo apresenta as receitas de transporte de passageiros e dados operacionais selecionados para os períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2017	2016	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R$6.695,3	R$5.786,8	15,7%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	25.300	22.869	10,6%
Taxa de ocupação (%)	82,1%	79,7%	+2,3p.p.
Receita de passageiros por ASK (centavos)	26,46	25,30	4,6%
Receita operacional por ASK (centavos)	30,79	29,17	5,6%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	32,25	31,73	1,6%
Número de decolagens	259.966	261.611	(0,6)%
Horas-bloco	407.416	403.888	0,9%

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 9,5%, ou R$598,9 milhões, de R$6.325,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para R$6.924,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, principalmente em decorrência de (i) um aumento de 18,5% das despesas com combustível, e (ii) um aumento de 18,7% em despesas com salários e benefícios, ambos parcialmente compensados pela (i) valorização média de 8,5% do Real frente ao dólar norte-americano no ano de 2017 comparado com ano de 2016, reduzindo as despesas por ASK denominadas em dólares norte-americanos, incluindo arrendamento e manutenção de aeronaves, e (ii) a introdução de aeronaves de nova geração em nossa frota, que apresentam um CASK menor.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível aumentou 18,5%, ou R$288,0 milhões, em 2017 comparado com o mesmo período em 2016, principalmente devido (i) 11,0% de aumento no preço do combustível subindo de uma média de R$1,77 por litro em 2016 para uma média de R$1,97 por litro no mesmo período em 2017 e (ii) ao aumento de 0,9% em horas-bloco. Em termos de ASKs, o combustível de aviação aumentou 7,1%, devido às razões acima, parcialmente compensado pela introdução dos A320neos que são mais eficientes em termos de consumo de combustível.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 18,7%, ou R$204,3 milhões, em 2017 comparado com o mesmo período em 2016, devido (i) ao aumento de 7,4% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2017, (ii) aumento no número de tripulantes de 10.311 em 2016 para 10.878 em 2017, principalmente devido à introdução do A320neo na nossa frota e (iii) uma provisão de R$42 milhões de participação no resultado e bônus. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram um aumento de 7,3%.

Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros. Os gastos com arrendamentos mercantis de aeronaves e outros aumentaram 1,8%, ou R$20,8 milhões, em 2017 em comparação com o mesmo período de 2016 principalmente devido ao aumento no número médio de aeronaves em arrendamento operacional, de 103 em 2016 para 111 em 2017, parcialmente compensado pela valorização média de 8,5% do Real frente ao dólar norte-americano no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 em comparação com o mesmo período de 2016. Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros por ASK reduziu 8,0% devido principalmente à introdução de sete A320neo, em substituição à aeronaves menores que possuem uma quantidade menor de assentos.

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 10,8%, ou R$47,9 milhões, em 2017 comparado com o mesmo período de 2016 principalmente devido (i) ao aumento de 6,7% na etapa média, subindo de 848 quilômetros no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para 905 quilômetros no mesmo período em 2017, e (ii) um aumento no número de decolagens internacionais, as quais possuem tarifas de navegação mais altas, parcialmente compensado pela redução no número de decolagens domésticas. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 0,2%, principalmente devido a um aumento no número de ASK de 10,6%.

Prestação de serviços de tráfego. Os custos com prestação de serviços de tráfego aumentaram 9,3%, ou R$30,6 milhões em 2017 comparado com o mesmo período de 2016 devido principalmente (i) ao aumento de 6,8% no número de passageiros, (ii) à inflação de 6,3% em 2016, refletindo em tarifas maiores em 2017 e (iii) ao aumento nos voos internacionais, os quais possuem maiores despesas de catering que os voos domésticos. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego reduziram 1,2%.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 12,1%, ou R$33,3 milhões em 2017 comparado com o mesmo período de 2016, em linha com um aumento de 15,7% na receita de passageiros, que resultou em maiores taxas de processamento de cartões de crédito e comissões pagas a agências de viagens. As despesas com vendas e marketing por ASKs aumentaram apenas 1,3% como resultado de um aumento de 10,6% na capacidade.

Materiais de manutenção e reparo. Os custos com materiais de manutenção e reparo reduziu 19,8%, ou R$140,6 milhões em 2017 comparado com o mesmo período de 2016 principalmente devido (i) à valorização de 8,5% do Real em relação ao dólar norte-americano no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 em comparação com o mesmo período de 2016 e (ii) condições mais favoráveis para negociação com fornecedores. Os custos com materiais de manutenção e reparo por ASK reduziu 27,5%, devido principalmente ao aumento de 10,6% em ASKs.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Depreciação e amortização. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos reduziu 0,5%, ou R$1,4 milhões em 2017 comparado com o mesmo período de 2016 principalmente devido à redução na quantidade de aeronaves sob arrendamento financeiro, de 43 em 2016 para 32 em 2017, parcialmente compensado pelo aumento na capitalização de eventos de manutenção de motores de aeronaves sob arrendamento financeiro. Os gastos com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK reduziu 10,0%, principalmente devido ao aumento de 10,6% em ASKs.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais líquidas aumentaram 25,4%, ou R$116,0 milhões, em 2017 comparado com o mesmo período de 2016, principalmente devido (i) ao ganho maior na venda de aeronave no valor de R$47,2 milhões em 2016 comparado com 2017, e (ii) maiores despesas relacionadas com a acomodação de tripulantes devido ao treinamento de pilotos e ao aumento no número de voos com as aeronaves A320neo e A330, que contam com mais tripulantes. Outras despesas operacionais por ASK aumentaram 13,4%, principalmente devido às razões descritas acima, parcialmente compensadas por um aumento de 10,6% em ASKs.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira aumentou 85,6%, ou R$43,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 comparado com o mesmo período de 2016, principalmente devido ao aumento do caixa total, composto por caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras e aplicações financeiras de longo prazo, aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante de R$1.795,6 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$2.643,2 milhões em 31 de dezembro de 2017, refletindo os R$1.265,0 milhões de caixa gerado em nosso IPO e a geração de caixa operacional no período.

Despesas financeiras. As despesas financeiras reduziram 28,3%, ou R$207,2 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 comparado com o mesmo período de 2016 principalmente devido (i) redução de 13,5% do saldo da dívida de R$3.489,9 milhões em 31 de dezembro de 2017 comparado com R$4.034,5 milhões em 31 de dezembro de 2016, resultando em menores despesas de juros; (ii) redução do custo médio das dívidas da Companhia através do pré-pagamento de dívidas caras e da emissão de novas dívidas com custos inferiores; e (iii) a redução da taxa de CDI de uma média de 14,0% para 10,1% durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para o mesmo período em 2017.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos uma perda com instrumentos financeiros de R$90,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. No exercício findo em 31 de dezembro de 2016 tivemos um ganho de R$10,8 milhões. Esta linha reflete o impacto de (i) instrumentos derivativos expressos em dólares norte-americanos usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares norte-americanos; e (ii) instrumentos derivativos de combustível de aviação usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. Os ganhos com variações monetárias e cambiais líquidas, realizadas e não realizadas foi de R$57,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 em comparação com um ganho de R$179,7 milhões no mesmo período em 2016, em razão da apreciação do Real frente ao dólar norte-americano de 8,5% entre 31 de dezembro de 2016 e 31 de dezembro de 2017, resultando em um menor valor dos nossos passivos denominados em moeda estrangeira, parcialmente compensada por uma queda de nossos ativos denominados em moeda estrangeira, como os títulos da TAP, os depósitos em garantia e as reservas de manutenção. Este item reflete o saldo dos nossos ativos e passivos denominados em moeda estrangeira, primariamente os empréstimos para financiamento de nossas aeronaves, títulos da TAP e reservas de manutenção, e tem um impacto limitado na nossa posição de caixa.

***Resultado de transações com partes relacionadas, líquido*.** Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017, registramos um ganho líquido de R$194,4 milhões decorrente de operações com partes relacionadas comparado com R$163,0 milhões no mesmo período em 2016. O ganho de 2017 refere-se principalmente (i) ao vencimento da opção de compra dos títulos da TAP, como resultado do fim dessa opção de compra, a Azul permanecerá como única beneficiária desse título, que é conversível em 41,25% do valor econômico da TAP, e (ii) um ganho de R$31,4 milhões relacionado ao aumento do valor justo e juros acumulados de nosso investimento no título conversível da TAP (ver Nota Explicativa 12 de nossas demonstrações Financeiras Anuais Completas para o exercício findo em 31 de dezembro de 2017).

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuição social corrente para o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 totalizou um ganho de R$2,9 milhões, principalmente devido à reversão de provisões tributárias em razão da prescrição de passivos tributários. No mesmo período em 2016 registramos um ganho de R$8,7 milhões devido principalmente à retenção de créditos de imposto de renda registrados.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$71,7 milhões para o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 comparado com R$152,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, principalmente em razão da utilização de prejuízo fiscal e bases negativas de contribuição social no Programa Especial de Regularização Tributária ("PERT").

Comparação dos resultados consolidados nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de 2016	**AV (%)**	**Exercício findo em 31 de dezembro de 2015**	**AV (%)**	**Variação percentual**
	(em milhares de reais)				
Receita líquida:					
Transporte de passageiros	5.786.809	86,8%	5.575.344	89,1%	3,8%
Outras receitas	883.082	13,2%	682.522	10,9%	29,4%
Receita líquida	**6.669.891**	**100,0%**	**6.257.866**	**100,0%**	**6,6%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:					
Combustível de aviação	(1.560.223)	(23,4)%	(1.917.606)	(30,6)%	(18,6)%
Salários e benefícios	(1.091.871)	(16,4)%	(1.042.119)	(16,7)%	4,8%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	(1.160.912)	(17,4)%	(1.171.325)	(18,7)%	(0,9)%
Tarifas aeroportuárias	(442.692)	(6,6)%	(382.610)	(6,1)%	15,7%
Prestação de serviços de tráfego	(327.289)	(4,9)%	(307.926)	(4,9)%	6,3%
Comerciais e publicidade	(276.203)	(4,1)%	(258.214)	(4,1)%	7,0%
Materiais de manutenção e reparo	(708.739)	(10,6)%	(643.897)	(10,3)%	10,1%
Depreciação e amortização	(301.201)	(4,5)%	(217.983)	(3,5)%	38,2%
Outras despesas operacionais, líquidas	(456.475)	(6,8)%	(483.773)	(7,7)%	(5,6)%
	(6.325.605)	**(94,8)%**	**(6.425.453)**	**(102,7)%**	**(1,6)%**
Lucro (prejuízo) operacional	**344.286**	**5,2%**	**(167.587)**	**(2,7)%**	**(305,4)%**
Resultado financeiro:					
Receitas financeiras	51.067	0,8%	43.178	0,7%	18,3%
Despesas financeiras	(731.200)	(11,0)%	(685.919)	(11,0)%	6,6%
Instrumentos financeiros derivativos, líquido	10.800	0,2%	(82.792)	(1,3)%	(113,0)%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	179.668	2,7%	(184.305)	(2,9)%	(197,5)%
	(489.665)	**(7,3)%**	**(909.838)**	**(14,5)%**	**(46,2)%**
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	**163.045**	**2,4%**	**–**	**–**	**–**
Lucro/ (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	**17.666**	**0,3%**	**(1.077.425)**	**(17,2)%**	**(101,6)%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	8.731	0,1%	(1.366)	0,0%	(739,2)%
Imposto de renda e contribuição social diferido	(152.711)	(2,3)%	3.886	0,1%	(4.029,8)%
Prejuízo líquido do período	**(126.314)**	**(1,9)%**	**(1.074.905)**	**(17,2)%**	**(88,2)%**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2016, registramos um lucro operacional de R$344,3 milhões, representando uma margem operacional de 5,2%, um resultado significativamente melhor do que o prejuízo operacional de R$167,6 milhões registrado no mesmo período em 2015.

Registramos um prejuízo líquido de R$126,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, comparado a um prejuízo líquido de R$1.074,9 milhões no ano anterior. Nosso EBITDAR aumentou 47,9% de R$1.221,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro 2015 para R$1.806,4 milhões no mesmo período em 2016, representando uma margem de 19,5% e 27,1%, respectivamente. Este aumento se deve principalmente a (i) um aumento de RASK de 9,2% durante o período, (ii) uma redução de despesas com combustível de aviação resultante da queda de 11,0% no preço médio do petróleo (WTI), e (iii) um aumento de outras receitas, principalmente relacionadas à venda de upgrades em nossos voos internacionais e a receita proveniente do subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP.

Para simplificar nossa frota em resposta à crise brasileira que teve início em 2014, removemos 34 aeronaves de nossa frota em 2016, que consistem em 15 aeronaves subarrendadas para a TAP e 19 aeronaves que estavam em processo de devolução ou venda. Consequentemente, o total de despesas relacionadas à manutenção, arrendamento e devolução dessas aeronaves totalizou R$209,5 milhões parcialmente compensado por um ganho de R$122,7 milhões relacionado à venda e transações de *sale and leaseback* de 13 aeronaves e um motor em 2016.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta a composição dos nossos custos dos serviços prestados e despesas operacionais com base em ASK nos períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2016	**2015**	**Variação Percentual**
	(por ASK em centavos de R$)		
Receita líquida:			
Transporte de passageiros	25,30	23,80	6,3%
Outras receitas	3,86	2,91	32,5%
Receita líquida	**29,17**	**26,72**	**9,2%**
Custos dos serviços prestados e despesas operacionais:			
Combustível de aviação	6,82	8,19	(16,7)%
Salários e benefícios	4,77	4,45	7,3%
Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros	5,08	5,00	1,5%
Tarifas aeroportuárias	1,94	1,63	18,5%
Prestação de serviços de tráfego	1,43	1,31	8,9%
Comerciais e publicidade	1,21	1,10	9,6%
Materiais de manutenção e reparo	3,10	2,75	12,7%
Depreciação e amortização	1,32	0,93	41,5%
Outras despesas operacionais	2,00	2,07	(3,4)%
Total das despesas operacionais	**27,66**	**27,43**	**0,8%**

Receita Líquida. A receita líquida aumentou 6,6%, ou R$412,0 milhões, de R$6.257,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2015 para R$6.669,9 milhões no mesmo período em 2016, devido ao (i) aumento de 3,8% na receita de transporte de passageiros e (iii) aumento de 29,4% em outras receitas.

***Transporte de Passageiros*.** O aumento de R$211,5 milhões, ou 3,8%, na receita de transporte de passageiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 quando comparado com o mesmo período de 2015, deveu-se principalmente (i) ao aumento de 6,3% de PRASK, em razão de um aumento de 9,7% da tarifa média, parcialmente compensado por uma redução de 2,4% em capacidade, conforme medido por ASKs do período. A receita de transporte de passageiros internacionais representou 10,1% da receita de transporte de passageiros em 2016 quando comparado a 6,8% em 2015, refletindo um aumento no número e na frequência de nossos voos internacionais durante o período.

Outras receitas. O aumento de R$200,6 milhões, ou 29,4%, em outras receitas deve-se principalmente (i) R$77,0 milhões relacionados ao subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP, (ii) criação de taxas de reserva *online* com início em meados de 2015, que resultou em uma receita bruta adicional de R$24,4 milhões, (iii) ao aumento de 4,7% em receitas bruta auxiliares dos passageiros, de R$509,9 milhões em 2015 para R$534.0 milhões em 2016, em razão do lançamento de uma nova classe executiva e econômica para nossos voos internacionais, com início em outubro de 2015, (iv) ao aumento na receita bruta proveniente de transporte de carga de R$25,3 milhões, e (v) ao aumento de R$18,3 milhões de receita bruta de voos *charter*, em razão das Olimpíadas do Rio de Janeiro. Outras receitas aumentaram 36,8% por passageiro, de R$31,3 em 2015 para R$42,8 em 2016 pelos motivos descritos acima.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

A tabela abaixo apresenta as receitas de transporte de passageiros e dados operacionais selecionados para os períodos indicados:

	Exercício findo em 31 de dezembro de		Variação Percentual
	2016	2015	
Receitas de transporte de passageiros (em milhões de reais)	R$5.786,9	R$5.575,3	3,8%
Assento-quilômetro oferecido (ASKs) (milhões)	22.869	23.423	(2,4)%
Taxa de ocupação (%)	79,7%	79,6%	0,2%
Receita de passageiros por ASK (centavos)	25,30	23,80	6,3%
Receita operacional por ASK (centavos)	29,17	26,72	9,2%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	31,73	29,92	6,1%
Número de decolagens	261.611	280.832	(6,8)%
Horas-bloco	403.888	435.683	(7,3)%
Tarifa média (em reais)	280.64	255.81	9,7%
Etapa média (em Km)	848	830	2,2%
Passageiros	20.619.707	21.794.939	(5,4)%

Custos dos serviços prestados e despesas operacionais. Os custos dos serviços prestados e despesas operacionais diminuíram 1,6%, ou R$99,9 milhões, de R$6.425,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2015 para R$6.325,6 milhões no mesmo período em 2016, principalmente por (i) uma redução de 18,6% ou R$357,4 milhões em despesas com combustível de aviação, (ii) uma redução da nossa frota operacional de 144 aeronaves em 2015 para 123 aeronaves em 2016, e (iii) uma redução de 2,4% de ASKs. Estas reduções foram compensadas parcialmente por (i) uma depreciação média de 4,3% do Real frente ao dólar norte-americano, o que afeta alguns de nossos itens de despesa como manutenção e arrendamento de aeronaves, (ii) aumento de R$60,1 milhões nas despesas com tarifas aeroportuárias; (iii) um aumento de R$83,2 milhões na depreciação e amortização; e (iv) um aumento de R$64,8 milhões em despesas de manutenção e reparo.

Combustível de aviação. O custo com despesas de combustível de aviação reduziu 18,6%, ou R$357,4 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período de 2015, principalmente devido à (i) 16,3% de redução no preço do combustível que passou de uma média de R$2,11 por litro em 2015 para uma média de R$1,77 por litro em 2016, e (ii) 2,8% de redução nos litros consumidos devido à 2,4% de redução de ASKs. Em termos de ASKs, o combustível de aviação reduziu 16,7%, principalmente devido às razões descritas acima.

Salários e benefícios. Os gastos com salários e benefícios aumentaram 4,8%, ou R$49,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, comparado a 2015 devido ao aumento programado de 8,9% nos salários em decorrência dos acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os empregados de companhias aéreas no Brasil em 2016, parcialmente compensado por uma redução de 2,1% no número de tripulantes, de 10.533 em 31 de dezembro de 2015 para 10.311 em 31 de dezembro de 2016. Dos 10.311 funcionários, 160 se inscreveram em um programa de licença lançado pela Azul no começo de 2016 como uma resposta à crise no Brasil. Esse programa consiste em uma oportunidade de os funcionários tirarem uma licença não remunerada de um período de seis a 24 meses, retornando após esse período ainda como funcionário. Em uma base por ASK, os gastos com salários e benefícios tiveram um aumento de 7,3%, principalmente devido às razões descritas acima e uma redução de 2,4% nos ASKs.

Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros. Os gastos com arrendamentos mercantis de aeronaves e outros, a maior parte das quais incorridas em dólares norte-americanos, diminuíram 0,9%, ou R$10,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 em comparação com o mesmo período de 2015, principalmente devido à (i) uma redução no número de aeronaves sob arrendamento operacional, de 106 em 31 de dezembro de 2015 para 100 em 31 de dezembro de 2016, e (ii) à reversão da provisão para devolução de aeronaves e motores no valor de R$57,7 milhões relacionada a uma mudança na estimativa de custos de devolução com base em informações mais precisas. Essa redução foi parcialmente compensada por uma depreciação média de 4,3% do real em relação ao dólar norte-americano em 2016. Arrendamentos mercantis de aeronaves e outros aumentaram 1,5% por ASK, principalmente devido às razões descritas acima e uma redução de 2,4% nos ASKs.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Tarifas aeroportuárias. O custo com tarifas aeroportuárias aumentou 15,7%, ou R$60,1 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado com o mesmo período de 2015, principalmente devido (i) ao aumento de 72%, ou R$41,4 milhões, nas tarifas de navegação a partir de outubro de 2015 como resultado de ajustes de taxas implementados pelo DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), (ii) à inflação de 10,7% em 2015, medida pelo IPCA, resultando no ajuste das tarifas aeroportuárias em 2016, e (iii) à depreciação média de 4,3% do Real em relação ao dólar norte-americano, resultando no aumento das taxas de aterrissagem relacionadas a voos internacionais, parcialmente compensados por uma redução de 6,8% no número de decolagens. As tarifas aeroportuárias por ASK aumentaram 18,5%, principalmente devido às razões descritas acima e uma redução de 2,4% nos ASKs.

Prestação de serviços de tráfego. A despesa com prestação de serviço de tráfego aumentou 6,3%, ou R$19,4 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 quando comparado com o mesmo período em 2015, devido principalmente (i) ao aumento programado de 7,9% no salário aplicável a contratos de *ground handling* e de *catering*, e (ii) à desvalorização média na ordem de 4,3% do real frente ao dólar norte-americano, que impactou as nossas despesas de *ground handling* e de passageiros relacionadas a voos internacionais, parcialmente compensados por uma redução de 6,8% no número de decolagens e junto a uma redução de 5,4% no número de passageiros. Em uma base por ASK, as despesas com prestação de serviços de tráfego tiveram um aumento de 8,9%, principalmente devido às razões descritas acima e uma redução de 2,4% nos ASKs.

Comerciais e publicidade. As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 7,0%, ou R$18,0 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período em 2015, devido à um aumento de 6,6% na receita líquida e um aumento correspondente nas taxas pagáveis às agências de viagens e taxas de cartão de crédito. As despesas com comerciais e publicidade como um percentual da receita líquida permaneceram estáveis em 4,1% em 2016. Em termos de ASK, as despesas com vendas e marketing tiveram um aumento de 9,6%, principalmente devido às razões descritas acima e uma redução de 2,4% nos ASKs.

Materiais de manutenção e reparo. O custo com materiais de manutenção e reparo aumentou 10,1%, ou R$64,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, comparado ao mesmo período em 2015 principalmente devido à (i) depreciação de 4,3% do real em relação ao dólar norte-americano, que afeta diretamente os contratos de terceiros expressos em dólares norte-americanos, em R$26,5 milhões, e (ii) um aumento das despesas de manutenção e reparo de R$38,3 milhões relacionados à devolução de aeronaves em 2016. Em termos de ASK, materiais de manutenção e reparo aumentou 12,7%, devido principalmente às razões descritas acima e à redução em ASKs de 2,4%.

Depreciação e amortização. O gasto com depreciação e amortização aumentou 38,2%, ou R$83,2 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período em 2015, principalmente devido à depreciação resultante de nossa aquisição de 7 Embraer E-Jets em 2015 por meio de financiamento e à conversão de 6 aeronaves de arrendamentos operacionais em arrendamentos financeiros em 2016. O gasto com depreciação e amortização de nossos ativos por ASK teve um aumento de 41,5%, principalmente devido às razões descritas acima, e uma redução de 2,4% nos ASKs.

Outras despesas operacionais, líquidas. Outras despesas operacionais reduziram 5,6%, ou R$27,3 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período em 2015 principalmente devido à (i) R$47,4 milhões em maiores ganhos referentes à venda de 13 aeronaves e um motor no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado à venda das seis aeronaves em 2015, e (ii) 2,4% de redução em ASKs. Esta redução foi parcialmente compensada por (i) um aumento de 28,1%, ou R$31,9 milhões, em despesas de TI relacionadas com despesas do GDS como consequência de nossas parcerias internacionais, que são atreladas ao dólar norte-americano. Outras despesas operacionais por ASK reduziram 3,4%, principalmente devido às razões descritas acima e 2,4% de redução em ASKs.

Resultado Financeiro

Receita financeira. A receita financeira aumentou de 18,3%, ou R$7,9 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período de 2015, principalmente devido a um aumento de caixas e equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulante e não-circulante e aplicações financeiras vinculadas circulante e não-circulante de R$757,8 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$1.795,6 milhões em 31 de dezembro de 2016.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Despesas financeiras. As despesas financeiras aumentaram 6,6%, ou R$45,3 milhões, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado ao mesmo período de 2015, principalmente devido (i) à depreciação média de 4,3% do Real em relação ao dólar norte-americano, uma vez que 53,1%, ou R$2.143,7 milhões, de nossos empréstimos e financiamentos totais eram denominados em dólares norte-americanos em 31 de dezembro de 2016, em comparação aos 54,5%, ou R$2.619,9 milhões, em 31 de dezembro de 2015, e ao (ii) imposto IOF de R$5,4 milhões relacionados aos US$450 milhões de investimentos recebidos da HNA. Esses aumentos foram compensados parcialmente por uma redução nos empréstimos e financiamentos totais de 16,1% de R$4.810,9 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$4.034,5 milhões em 31 de dezembro de 2016.

Instrumentos financeiros derivativos. Registramos um ganho com instrumentos financeiros de R$10,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 comparado a uma perda de R$82,8 milhões no mesmo período em 2015, principalmente devido à (i) instrumentos derivativos expressos em dólares norte-americanos usados para proteger nossa exposição cambial resultante de nossas despesas em dólares norte-americanos; e (ii) instrumentos derivativos de combustível para aquecimento usados para proteger nossa exposição à variação do preço de combustível de aviação.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. O ganho com variações monetárias e cambiais líquidas, quando mensuradas em reais foi de R$179,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, em comparação a uma perda de R$184,3 milhões no mesmo período do ano anterior, devido à apreciação de 16,5% do real em relação ao dólar norte-americano em 31 de dezembro de 2016 em comparação a 31 de dezembro de 2015. Esse item reflete a parcela do nosso ativo e passivo denominada em dólares norte-americanos, principalmente nossas linhas de crédito para financiamento de aeronave, que aumentou em razão da expansão da nossa frota e dos movimentos cambiais que ocorrem periodicamente e tem efeito limitado em nossa posição de caixa.

Resultados de transações com partes relacionadas, líquidos. Registramos um ganho líquido de R$163,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, principalmente devido à ganhos de marcação a mercado de R$443,4 milhões relacionados a nosso investimento em títulos da TAP, parcialmente compensado por (i) uma despesa de R$154,4 milhões para os passivos de instrumentos financeiros derivativos relacionados ao valor justo da opção de compra da HNA, totalizando €30,0 milhões para comprar até 33% dos benefícios econômicos dos títulos da TAP e (ii) uma provisão de perda de R$126,0 milhões relacionada ao recebimento de pagamentos de arrendamentos da TAP de um valor menor do que o compromisso original de arrendamento.

Imposto de renda e contribuição social corrente. O imposto de renda e contribuições sociais corrente para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2016 totalizou um ganho de R$8,7 milhões, principalmente devido a diferenças cambias em subsidiárias no exterior. No mesmo período em 2015 registramos uma despesa de R$1,4 milhões, principalmente devido ao lucro tributável relatado por uma de nossas subsidiárias estrangeiras.

Imposto de renda e contribuição social diferido. As despesas relacionadas a imposto de renda e contribuição social diferido totalizaram R$152,7 milhões para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2016, em comparação a um ganho de R$3,9 milhões no mesmo período em 2015**,** principalmente devido ao aumento de passivos maiores de imposto de renda diferido, resultado de diferenças temporárias entre o contábil e o fiscal. Em 2016, tivemos saldos de prejuízos fiscais de imposto de renda de R$563,6 milhões e saldos de base negativa de contribuições sociais de R$202,9 milhões, em comparação aos R$410,7 milhões de saldos de prejuízos fiscais de imposto de renda e R$147,9 milhões de saldos de base negativa de contribuições sociais em 2015.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de 2018	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2017	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	1.169.136	9,9%	762.319	7,4%	53,4%
Aplicações financeiras	517.423	4,4%	1.036.148	10,0%	(50,1)%
Aplicações financeiras vinculadas	–	–	8.808	0,1%	n.a.
Contas a receber	1.069.056	9,1%	914.428	8,9%	16,9%
Estoques	200.145	1,7%	150.393	1,5%	33,1%
Tributos a recuperar	283.841	2,4%	112.891	1,1%	151,4%
Instrumentos financeiros derivativos	6.654	0,1%	10.345	0,1%	(35,7)%
Despesas antecipadas	163.829	1,4%	109.784	1,1%	49,2%
Outros ativos circulantes	111.714	0,9%	199.225	1,9%	(43,9)%
Total do ativo circulante	**3.521.798**	**29,9%**	**3.304.341**	**32,0%**	**6,6%**
Não-circulante					
Aplicações financeiras de longo prazo	1.287.781	10,9%	835.957	8,1%	54,0%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.546.720	13,1%	1.259.127	12,2%	22,8%
Instrumentos financeiros derivativos	588.726	5,0%	410.477	4,0%	43,4%
Despesas antecipadas	21.683	0,2%	4.472	0,0%	384,9%
Outros ativos não-circulantes	520.723	4,4%	215.707	2,1%	141,4%
Imobilizado	3.289.219	27,9%	3.325.535	32,2%	(1,1)%
Intangível	1.016.556	8,6%	961.000	9,3%	5,8%
Total do ativo não-circulante	**8.271.408**	**70,1%**	**7.012.275**	**68,0%**	**18,0%**
Total do ativo	**11.793.206**	**100,0%**	**10.316.616**	**100,0%**	**14,3%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	335.051	2,8%	568.234	5,5%	(41,0)%
Fornecedores	1.166.291	9,9%	953.534	9,2%	22,3%
Fornecedores risco sacado	162.778	1,4%	–	–	n.a.
Transportes a executar	1.672.452	14,2%	1.287.434	12,5%	29,9%
Salários, provisões e encargos sociais	244.008	2,1%	246.336	2,4%	(0,9)%
Prêmios de seguros a pagar	34.999	0,3%	24.411	0,2%	43,4%
Tributos a recolher	56.999	0,5%	44.418	0,4%	28,3%
Programa de recuperação fiscal	9.749	0,1%	9.772	0,1%	(0,2)%
Instrumentos financeiros derivativos	180.975	1,5%	48.522	0,5%	273,0%
Outros passivos circulantes	193.492	1,6%	151.696	1,5%	27,6%
Total do passivo circulante	**4.056.794**	**34,4%**	**3.334.357**	**32,3%**	**21,7%**
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos	3.370.971	28,6%	2.921.653	28,3%	15,4%
Instrumentos financeiros derivativos	260.019	2,2%	378.415	3,7%	(31,3)%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	443.894	3,8%	326.911	3,2%	35,8%
Programa de recuperação fiscal	95.705	0,8%	105.431	1,0%	(9,2)%
Provisões para riscos tributários, cíveis e trabalhistas	80.984	0,7%	73.198	0,7%	10,6%
Outros passivos não-circulantes	321.139	2,7%	343.041	3,3%	(6,4)%
Total do passivo não-circulante	**4.572.712**	**38,8%**	**4.148.649**	**40,2%**	**10,2%**
Patrimônio líquido					
Capital social	2.209.415	18,7%	2.163.377	21,0%	2,1%
Reserva de capital	1.918.373	16,3%	1.898.926	18,4%	1,0%
Outros resultados abrangentes	(117.324)	(1,0)%	(11.192)	(0,1)%	948,3%
Ações em tesouraria	(10.550)	(0,1)%	(2.745)	0,0%	284,3%
Prejuízo acumulado	(836.214)	(7,1)%	(1.214.756)	(11,8)%	(31,2)%
Total do patrimônio líquido	**3.163.700**	**26,8%**	**2.833.610**	**27,5%**	**11,6%**
Total do passivo e patrimônio líquido	**11.793.206**	**100,0%**	**10.316.616**	**100,0%**	**14,3%**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$762,3 milhões em 31 de dezembro de 2017, para R$1.169,1 milhões em 31 de dezembro de 2018 representando um aumento de 53,4%. Essa variação ocorreu principalmente devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$1.036,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$517,4 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 50,1%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 53,4% no caixa e equivalentes de caixa relacionado com a emissão de R$700,0 milhões de debêntures.

Contas a receber. O saldo passou de R$914,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.069,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 16,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 17,5% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2018 quando comparado com o mesmo período em 2017 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R$836,0 em 31 de dezembro de 2017 para R$1.287,8 milhões em 31 de dezembro de 2018. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$1.259,1 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.546,7 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 22,8%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução de oito A320neos entre dezembro de 2017 e dezembro de 2018. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Imobilizado. O saldo passou de R$3.325,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$3.289,2 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 1,1%. Tal variação decorreu principalmente devido à venda de seis aeronaves próprias em 2018, parcialmente compensada pela aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R$568,2 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$335,1 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando uma redução de 41,0%. Esta redução deve-se, principalmente, à amortização de R$1.084,5 milhões e captação de R$ 798,9 milhões da dívida durante o ano de 2018.

Fornecedores. O saldo passou de R$953,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.166,3 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 22,3%. Essa variação se deve à implementação de uma extensão no prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia.

Transportes a executar. O saldo passou de R$1.287,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$1.672,5 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 29,9%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 16,0% em termos de ASKs combinado ao aumento de 23,3% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2018 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

Instrumentos financeiros derivativos. O saldo passou de R$48,5 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$181,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esse aumento de R$132,5 milhões está relacionado com o cronograma de vencimento dos instrumentos financeiros.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$2.921,7 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$3.371,0 milhões em 31 de dezembro de 2018, representando um aumento de 15,4%, devido à nona e décima emissão de debêntures da Azul Linhas Aéreas no valor de R$700,0 milhões durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$ 378,4 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$260,0 milhões em 31 de dezembro de 2018. Esta redução de 31,3% se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$2.833,6 milhões em 31 de dezembro de 2017 para R$3.163,7 milhões em 31 de dezembro de 2018. Essa variação decorreu principalmente em razão da redução de R$420,3 milhões de prejuízo acumulado.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2018 e em 31 de dezembro de 2017, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de 2017	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2016	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	762.319	7,4%	549.164	6,5%	38.8%
Aplicações financeiras	1.036.148	10,0%	331.210	3,9%	212.8%
Aplicações financeiras vinculadas	8.808	0,1%	53.406	0,6%	(83,5)%
Contas a receber	914.428	8,9%	673.275	8,0%	35,8%
Estoques	150.393	1,5%	107.102	1,3%	40,4%
Tributos a recuperar	112.891	1,1%	44.488	0,5%	153,8%
Instrumentos financeiros derivativos	10.345	0,1%	17.638	0,2%	(41,3)%
Despesas antecipadas	109.784	1,1%	97.501	1,2%	12,6%
Partes relacionadas	73.241	0,7%	–	0,0%	–
Outros ativos circulantes	125.984	1,2%	36.542	0,4%	244,8%
Total do ativo circulante	**3.304.341**	**32,0%**	**1.910.326**	**22,7%**	**73,3%**
Não-circulante					
Partes relacionadas	9.711	0,1%	9.180	0,1%	5,8%
Aplicações financeiras de longo prazo	835.957	8,1%	753.200	9,0%	11,0%
Aplicações financeiras vinculadas	–	–	108.630	1,3%	(100,0)%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.259.127	12,2%	1.078.005	12,8%	16,8%
Instrumentos financeiros derivativos	410.477	4,0%	4.132	0,0%	9.834,1%
Despesas antecipadas	4.472	0,0%	6.907	0,1%	(35,3)%
Outros ativos não-circulantes	205.996	2,0%	147.433	1,8%	39,7%
Imobilizado	3.325.535	32,2%	3.439.980	41,0%	(3,3)%
Intangível	961.000	9,3%	942.616	11,2%	2,0%
Total do ativo não-circulante	**7.012.275**	**68,0%**	**6.490.083**	**77,3%**	**8,0%**
Total do ativo	**10.316.616**	**100,0%**	**8.400.409**	**100,0%**	**22,8%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	568.234	5,5%	985.238	11,7%	(42,3)%
Fornecedores	953.534	9,2%	1.034.317	12,3%	(7,8)%
Transportes a executar	1.287.434	12,5%	949.360	11,3%	35,6%
Salários, provisões e encargos sociais	246.336	2,4%	186.474	2,2%	32,1%
Prêmios de seguros a pagar	24.411	0,2%	24.264	0,3%	0,6%
Tributos a recolher	44.418	0,4%	64.830	0,8%	(31,5)%
Programa de recuperação fiscal	9.772	0,1%	6.468	0,1%	51,1%
Instrumentos financeiros derivativos	48.522	0,5%	211.128	2,5%	(77,0)%
Passivos financeiros a valor justo por meio do resultado	–	–	44.655	0,5%	(100,0)%
Outros passivos circulantes	151.696	1,5%	110.909	1,3%	36,6%
Total do passivo circulante	**3.334.357**	**32,3%**	**3.617.643**	**43,1%**	**(7,8)%**
Não-circulante					
Empréstimos e financiamentos	2.921.653	28,3%	3.049.257	36,3%	(4,2)%
Instrumentos financeiros derivativos	378.415	3,7%	20.223	0,2%	1.771,2%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	326.911	3,2%	181.462	2,2%	80,2%
Programa de recuperação fiscal	105.431	1,0%	75.560	0,9%	39,5%
Provisões para riscos tributários, cíveis e trabalhistas	73.198	0,7%	76.353	0,9%	(4,1)%
Outros passivos não-circulantes	343.041	3,3%	377.924	4,5%	(9,2)%
Total do passivo não-circulante	**4.148.649**	**40,2%**	**3.780.779**	**45,0%**	**9,7%**
Patrimônio líquido					
Capital social	2.163.377	21,0%	1.488.601	17,7%	45,3%
Reserva de capital	1.898.926	18,4%	1.290.966	15,4%	47,1%
Outros resultados abrangentes	(11.192)	(0,1)%	(33.785)	(0,4)%	(66,9)%
Ações em tesouraria	(2.745)	0,0%	–	–	N.A.
Prejuízo acumulado	(1.214.756)	(11,8)%	(1.743.795)	(20,8)%	(30,3)%
Total do patrimônio líquido	**2.833.610**	**27,5%**	**1.001.987**	**11,9%**	**182,8%**
Total do passivo e patrimônio líquido	**10.316.616**	**100,0%**	**8.400.409**	**100,0%**	**22,8%**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$549,2 milhões em 31 de dezembro de 2016, para R$762,3 milhões em 31 de dezembro de 2017 representando um aumento de 38,8%. Essa variação ocorreu principalmente pelos recursos provenientes do IPO realizado em abril de 2017 e da emissão das Senior Notes em outubro de 2017.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$331,2 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$1.036,1 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando um aumento de 212,8%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao investimento dos recursos provenientes do IPO realizado em abril de 2017 e da emissão das Senior Notes em outubro de 2017.

Contas a receber. O saldo passou de R$673,3 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$914,4 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando um aumento de 35,8%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 16,8% na receita líquida no período de doze meses findo em 31 de dezembro de 2017 quando comparado com o mesmo período em 2016 e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo passou de R$753,2 em 31 de dezembro de 2016 para R$836,0 milhões em 31 de dezembro de 2017. O aumento do saldo deve-se à atualização do valor justo dos títulos conversíveis em ações da TAP.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$1.078,0 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$1.259,1 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando um aumento de 16,8%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento do número de aeronaves arrendadas de maior valor agregado decorrente da introdução de sete A320neos entre dezembro de 2016 e dezembro de 2017. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$4,1 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$410,5 milhões em 31 de dezembro de 2017. Este aumento se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros denominados em dólar para reais das Senior Notes emitidas em outubro de 2017.

Imobilizado. O saldo passou de R$3.440,0 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$3.325,5 milhões, representando uma redução de 3.3%. Tal variação decorreu principalmente devido à venda de aeronaves próprias em 2017, parcialmente compensada pela aquisição de peças de reposição.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo circulante passou de R$985,2 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$568,2 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando uma redução de 42,3%. Esta redução deve-se, principalmente, à amortização de R$544,6 milhões da dívida durante o ano de 2017.

Fornecedores. O saldo passou de R$1.034,3 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$953,5 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando uma redução de 7,8%. Essa variação se deve à implementação de uma redução do prazo de pagamento a fornecedores com o intuito de reduzir despesas financeiras;

Transportes a executar. O saldo passou de R$949,4 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$1.287,4 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando um aumento de 35,6%. Essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de capacidade de 10,6% em termos de ASKs combinado a um aumento de 8,4% na tarifa média dos bilhetes aéreos em 2017 quando comparado ao mesmo período no exercício anterior.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$3.049,3 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$2.921,7 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando uma redução de 4,2%, devido ao pagamento de empréstimos e financiamentos.

Derivativos e instrumentos financeiros. O saldo passou de R$20,2 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$378,4 milhões em 31 de dezembro de 2017. Este aumento se deve principalmente à celebração de contratos de swap para converter o principal e juros, denominado em dólar para reais, das Senior Notes, emitidas em outubro de 2017.

Imposto de renda e contribuição social diferidos. O saldo passou de R$181,5 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$326,9 milhões em 31 de dezembro de 2017, representando um aumento de 80,2% devido ao aumento das provisões temporárias, principalmente relacionadas as despesas com arrendamentos operacionais.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$1.002,0 milhões em 31 de dezembro de 2016 para R$2.833,6 milhões em 31 de dezembro de 2017. Essa variação decorreu principalmente em razão do aumento de capital referente ao IPO realizado em abril de 2017.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2017 e em 31 de dezembro de 2016, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Comparação das principais contas patrimoniais consolidadas nos períodos indicados:

	Em 31 de dezembro de 2016	% do Ativo	Em 31 de dezembro de 2015	% do Ativo	Var.
	(em milhares de reais, exceto se em porcentagem)				
Ativo					
Circulante					
Caixa e equivalentes de caixa	549.164	6,5%	636.505	8,1%	(13,7)%
Aplicações financeiras	331.210	3,9%	29.853	0,4%	1.009,5%
Aplicações financeiras vinculadas	53.406	0,6%	80.714	1,0%	(33,8%)
Contas a receber, líquido	673.275	8,0%	650.408	8,3%	3,5%
Estoques	107.102	1,3%	92.446	1,2%	15,9%
Tributos a recuperar	44.488	0,5%	42.591	0,5%	4,5%
Instrumentos financeiros derivativos	17.638	0,2%	41.039	0,5%	(57,0)%
Despesas antecipadas	97.501	1,2%	107.271	1,4%	(9,1)%
Outros ativos circulantes	36.542	0,4%	174.277	2,2%	(79,0)%
Total do ativo circulante	**1.910.326**	**22,7%**	**1.855.104**	**23,7%**	**3,0%**
Não-circulante					
Partes relacionadas	9.180	0,1%	–	–	–
Aplicações financeiras de longo prazo	753.200	8,9%	–	–	–
Aplicações financeiras vinculadas	108.630	1,3%	10.739	0,1%	911,5%
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.078.005	12,8%	1.215.709	15,5%	(11,3)%
Instrumentos financeiros derivativos	4.132	0,0%	–	–	–
Despesas antecipadas	6.907	0,1%	113.128	1,4%	(93,9)%
Outros ativos não-circulantes	147.433	1,7%	168.188	2,1%	(12,3)%
Imobilizado	3.439.980	40,8%	3.552.994	45,3%	(3,2)%
Intangível	942.616	11,2%	923.302	11,8%	2,1%
Total do ativo não-circulante	**6.490.083**	**76,8%**	**5.984.060**	**76,3%**	**8,3%**
Total do ativo	**8.400.409**	**100,0%**	**7.839.164**	**100,0%**	**7,2%**
Passivo					
Circulante					
Empréstimos e financiamentos	985.238	11,7%	1.249.303	15,9%	(21,1)%
Fornecedores	1.034.317	12,3%	1.052.121	13,4%	(1,7)%
Transportes a executar	949.360	11,3%	877.850	11,2%	8,1%
Salários, provisões e encargos sociais	186.474	2,2%	158.087	2,0%	18,0%
Prêmios de seguros a pagar	24.264	0,3%	32.033	0,4%	(24,3)%
Tributos a recolher	64.830	0,8%	95.936	1,2%	(32,4)%
Programa de recuperação fiscal	6.468	0,1%	6.362	0,1%	1,7%
Instrumentos financeiros derivativos	211.128	2,5%	228.896	2,9%	(7,8)%
Passivos financeiros a valor justo por meio do resultado	44.655	0,5%	330.901	4,2%	(86,5)%
Outros passivos circulantes	110.909	1,3%	28.336	0,4%	291,4%
Total do passivo circulante	**3.617.643**	**43,1%**	**4.059.825**	**51,8%**	**(10,9)%**
Não-circulante					
Partes relacionadas					
Empréstimos e financiamentos	3.049.257	36,3%	3.561.642	45,4%	(14,4)%
Instrumentos financeiros derivativos	20.223	0,2%	53.195	0,7%	(62,0)%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	181.462	2,2%	46.197	0,6%	292,8%
Programa de recuperação fiscal	75.560	0,9%	82.171	1,0%	(8,0)%
Provisões para riscos tributários, cíveis e trabalhistas	76.353	0,9%	81.775	1,0%	(6,6)%
Provisão para devolução de aeronaves e motores	–	–	57.739	0,7%	(100,0)%
Outros passivos não-circulantes	377.924	4,5%	288.789	3,7%	30,9%
Total do passivo não-circulante	**3.780.779**	**45,0%**	**4.171.508**	**53,2%**	**(9,4)%**
Patrimônio líquido					
Capital social	1.488.601	17,6%	479.423	6,1%	210,5%
Reserva de capital	1.290.966	15,3%	838.658	10,7%	53,9%
Outros resultados abrangentes	(33.785)	(0,4)%	(92.769)	(1,2)%	(63,6)%
Prejuízo acumulado	(1.743.795)	(20,8)%	(1.617.481)	(20,6)%	7,8%
Total do patrimônio líquido	**1.001.987**	**11,9%**	**(392.169)**	**(5,0)%**	**–**
Total do passivo e patrimônio líquido	**8.400.409**	**100,00%**	**7.839.164**	**100,00%**	**7,2%**

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Ativo circulante

Caixa e equivalentes de caixa. O saldo passou de R$636,5 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$549,2 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 13,7%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu principalmente pela maior alocação de caixa em aplicações financeiras, que passaram de R$29,9 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$331,2 milhões em 31 de dezembro de 2016. O saldo combinado das rubricas de Caixa e equivalentes de caixa e de Aplicações financeiras, que passaram de R$666,4 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$880,4 milhões em 31 de dezembro de 2016.

Aplicações financeiras. O saldo passou de R$29,9 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$331,2 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando um aumento de 1.009,5%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu principalmente devido ao investimento dos recursos provenientes da capitalização realizada em 2016.

Contas a receber, líquido. O saldo passou de R$650,4 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$673,3 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando um aumento de 3,5%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu, principalmente devido ao aumento de 3,8% na receita líquida de transporte de passageiros em 2016 quando comparado com o mesmo período no exercício anterior e pela redução na antecipação de recebíveis neste período.

Outros ativos circulantes. O saldo passou de R$174,3 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$36,5 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 79,0%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu, principalmente devido ao recebimento do reembolso das despesas de *retrofit* para as aeronaves Airbus A330.

Ativo não-circulante

Aplicações financeiras não-circulante. O saldo desta rubrica em 31 de dezembro de 2016 era de R$753,2 milhões, ante saldo R$0 em 31 de dezembro de 2015. A composição deste saldo foi resultado da aquisição, em março de 2016, de títulos conversíveis em ações da TAP.

Depósitos em garantia e reservas de manutenção. O saldo passou de R$1.215,7 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$1.078,0 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 11,3%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu principalmente pela valorização de 16,5% do real frente ao dólar no encerramento de cada um dos períodos acima, e devido ao pagamento das reservas de manutenção referente às aeronaves arrendadas. A cada mês, a Companhia deposita reservas de manutenção de acordo com a utilização de cada aeronave arrendada.

Despesas antecipadas. O saldo passou de R$113,1 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$6,9 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 93,9%. Esta redução se deve principalmente ao fato que seis aeronaves anteriormente classificadas como leasing operacional foram convertidas em leasing financeiro, e reconhecidos no imobilizado após alterações de determinados termos contratuais.

Imobilizado. O saldo passou de R$3.553,0 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$3.440,0 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 3,2%. Tal variação decorreu principalmente da venda de sete aeronaves no período, parcialmente compensados pela conversão de seis Embraer E-Jets de arrendamento operacional para arrendamento financeiro.

Passivo circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$1.249,3 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$985,2 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 21,1%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu devido ao pagamento de dívidas e pela apreciação de 16,5% do real frente ao dólar no encerramento de cada um dos períodos acima, impactando a porção da dívida denominada em moeda estrangeira.

Fornecedores. O saldo passou de R$1.052,1 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$1.034,3 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 1,7%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu em consonância com a redução das despesas operacionais no período.

Transportes a executar. O saldo passou de R$877,9 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$949,4 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando um aumento de 8,1%. Nossos Diretores entendem que essa variação ocorreu principalmente devido ao aumento de 9,7% na tarifa média dos bilhetes aéreos no período.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Passivo não-circulante

Empréstimos e financiamentos. O saldo passou de R$3.561,6 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$3.049,3 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 14,4%, resultado da aplicação do caixa e disponibilidades para o pagamento de empréstimos e financiamentos e da apreciação de 16,5% do real frente ao dólar no encerramento de cada um dos períodos acima.

Imposto de renda e contribuição social diferidos. O saldo passou de R$46,2 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$181,5 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando um aumento de 292,8% devido à variação temporal dos passivos fiscais da Companhia, principalmente relacionados a despesas com arrendamentos operacionais.

Programa de recuperação fiscal. O saldo passou de R$82,2 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$75,6 milhões em 31 de dezembro de 2016, uma redução de 8,0%. Essa variação ocorreu devido à amortização do saldo do Programa de recuperação fiscal (“Refis”).

Provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas. O saldo passou de R$81,8 milhões em 31 de dezembro de 2015 para R$76,4 milhões em 31 de dezembro de 2016, representando uma redução de 6,6%. Essa variação decorreu principalmente em razão da redução no valor das perdas prováveis com processos judiciais no período.

Patrimônio líquido. O saldo passou de R$392,2 milhões negativos em 31 de dezembro de 2015 para R$1.002,0 milhões positivos em 31 de dezembro de 2016. Essa variação decorreu principalmente em razão do aporte de capital no valor de US$450,0 milhões feito pela HNA na transação em que esta adquiriu ações equivalentes a 23,7% do nosso capital econômico.

Demais contas patrimoniais. As contas patrimoniais não discutidas acima não apresentaram variações significativas na comparação entre os saldos em 31 de dezembro de 2015 e em 31 de dezembro de 2016, e/ou não representavam uma participação substancial na composição do nosso passivo e/ou ativo totais naquelas datas.

	Exercício findo em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
	(em milhares de reais)		
Fluxo de Caixa			
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais.....	443.057	295.500	53.972
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento.....	57.964	(975.842)	(644.349)
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamentos.....	(161.243)	856.664	526.656
Ganho (perda) de câmbio em caixa e equivalentes de caixa	67.039	36.833	(23.620)
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa.....	**406.817**	**213.155**	**(87.341)**

Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi de R$443,1 milhões comparado com R$295,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. O crescimento de 49,9% da geração de caixa operacional deve-se principalmente (i) ao aumento do saldo de fornecedores e fornecedores risco sacado, que teve um aumento de caixa aplicado de R$305,4 milhões em 2018 comparado a uma redução de R$93,5 milhões em 2017, devido ao aumento do prazo médio de pagamento a fornecedores com o intuito de otimizar o capital de giro da companhia e (ii) uma redução de caixa aplicado em depósitos de garantia e reservas de manutenção de R$168,9 milhões em 2017 para R$65,0 milhões em 2018, parcialmente compensado por (i) um lucro líquido excluindo atividades não caixa de R$858,4 milhões em 2018 comparado com R$962,6 milhões em 2017 e (ii) um aumento do caixa aplicado em impostos a recuperar de R$171,0 milhões em 2018 comparado a R$68,4 milhões no ano anterior.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

O caixa líquido gerado nas atividades operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 foi de R$295,5 milhões comparado com R$54,0 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016. A variação no fluxo do caixa operacional deve-se principalmente a (i) um lucro líquido de R$529,0 milhões em 2017 em comparação a um prejuízo líquido de R$126,3 milhões em 2016, (ii) a um aumento da receita diferida em 2017 de R$338,1 milhões ante um aumento de R$71,5 milhões em 2016 devido principalmente à um aumento de 10,6% na capacidade em termos de ASKs e a um aumento da tarifa média de 8,4% ano contra ano, (iii) um aumento do caixa aplicado pelo contas a receber de R$242,7 milhões em 2017 em comparação a um aumento de R$20,1 milhões em 2016, devido à redução da prática de adiantamento de recebíveis com o objetivo de reduzir despesas financeiras, (iv) aumento do caixa aplicado em depósitos de garantia e reservas de manutenção de R$168,9 milhões em 2017 em comparação a R$68,9 milhões em 2016 e (v) aumento do caixa aplicado em fornecedores de R$93,5 milhões em 2017 em comparação a um aumento de R$ 17,8 milhões em 2016, devido à implementação de redução no prazo médio de pagamento a fornecedores para reduzir despesas financeiras.

O caixa líquido gerado pelas atividades operacionais foi de R$54,0 milhões no exercício findo de 31 de dezembro de 2016 comparado ao caixa líquido aplicado de R$397,6 milhões no exercício findo de 31 de dezembro de 2015. A variação no fluxo de caixa operacional foi resultado de, principalmente, (i) lucro líquido excluindo ajustes não caixa de R$137,8 milhões em 2016 em comparação ao prejuízo líquido excluindo ajustes não caixa de R$37,9 milhões em 2015, (ii) caixa gerado por outros ativos de R$183,2 milhões comparado com caixa aplicado de R$179,4 milhões em 2015 devido ao reembolso recebido de arrendadores de despesas antecipadas relacionadas ao *retrofit* do interior de nossas aeronaves Airbus A330, (iii) um aumento do caixa gerado de R$73,5 milhões de transporte a executar, principalmente devido ao aumento de vendas antecipadas, (iv) diminuição no saldo de despesas antecipadas de R$35,0 milhões em 2016 comparado a um aumento de R$70,0 milhões em 2015 em função da conversão de seis aeronaves de arrendamento operacional para arrendamento financeiro. Essa redução foi parcialmente compensada por (i) uma redução de R$17,8 milhões no saldo de fornecedores a pagar em 2016 comparado a um aumento de R$170,3 milhões em 2015 devido à uma diminuição de R$357,4 milhões em nossas despesas com combustível em 2016 comparado a 2015, e (iii) o aumento no saldo de contas a receber de R$71,1 milhões (líquidos de provisão para créditos de liquidação duvidosa) em 2016 comparado a uma diminuição de R$0,6 milhões em 2015 em virtude de um adiantamento menor de recebíveis em 2016, e (iii) R$55,7 milhões aumento no caixa aplicado no pagamento de juros.

Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, o valor de caixa líquido gerado pelas atividades de investimento totalizou R$58,0 milhões comparado ao caixa líquido aplicado de R$975,8 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. Essa geração de caixa está relacionada principalmente com (i) um aumento nos proventos de R$363,2 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2018 comparado com R$177,3 milhões em 2017, e (ii) ao resgate líquido de aplicações financeiras circulante de R$544,0 milhões em 2018 comparado a uma aplicação de R$629,6 milhões em 2017; parcialmente compensado pelo aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R$854,8 milhões em 2018 em comparação com R$645,6 milhões em 2017.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017, o valor de caixa líquido aplicado nas atividades de investimento totalizou R$975,8 milhões comparado a R$644,3 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016. Esse aumento foi devido, principalmente, (i) à aquisição líquida de aplicações financeiras circulante de R$629,6 milhões em 2017 comparado a uma aplicação de R$301,8 milhões em 2016, como resultado dos recursos captados por meio de nossa oferta pública inicial, parcialmente compensada por um resgate líquido de aplicações vinculadas de R$120,9 milhões 2017 em comparação com uma aquisição de R$70,6 milhões 2016; (ii) o resgate líquido de aplicações financeiras não-circulante de R$1,1 milhão em 2017 em comparação com a aquisição de R$361,9 milhões em 2016, devido ao investimento em títulos conversíveis da TAP; (iii) uma redução nos proventos de R$532,0 milhões relacionado à venda de bens do ativo imobilizado em 2016 para R$177,3 milhões em 2017; e (iv) aumento nos valores gastos com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R$645,6 milhões em 2017 em comparação com R$442,1 milhões em 2016.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2016, o valor de caixa líquido aplicado nas atividades de investimento totalizou R$644,3 milhões, um aumento de R$101,8 milhões, comparado a R$542,5 milhões no mesmo período em 2015. A variação nas atividades de investimento foi devida, principalmente, a (i) uma aquisição líquida de aplicações financeiras circulantes de R$301,8 milhões em comparação a uma alienação líquida de R$479,5 milhões em 2015, e (ii) a aquisição de aplicações financeiras não-circulantes de R$360,8 milhões em 2016 referente ao investimento em títulos da TAP. Esse aumento foi parcialmente compensado por (i) um aumento nos proventos de R$532,0 milhões relacionados à venda de aeronaves em 2016 comparado a R$248,4 milhões registrado em 2015 e (ii) pelos valores mais baixos gastos em conexão com aquisições de bens do ativo imobilizado e intangível no valor de R$442,1 milhões em 2016 em comparação com R$1.246,4 milhões em 2015 ano em que adicionamos sete aeronaves sob arrendamento financeiro em nossa frota.

10.1 - Condições Financeiras E Patrimoniais Gerais

Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento

O caixa líquido aplicado nas atividades de financiamento foi de R$161,2 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, comparado com uma geração de caixa de R$856,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. A variação do caixa líquido aplicado pelas atividades financeiras deve-se principalmente (i) à redução na captação de empréstimos e debentures, de R$1.950,1 milhões em 2017 para R$798,9 milhões em 2018, (ii) um aumento de capital de R$1.231,3 em 2017 proveniente do IPO realizado em abril de 2017, comparado a um aumento de capital de R$47,6 milhões em 2018, parcialmente compensado pela redução do pagamento de empréstimos, debentures e recompra de ações de R$1.096,7 milhões em 2018 ante um pagamento de R$2.290,9 milhões em 2017.

O caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento aumentou R$330,0 milhões, de R$526,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para R$856,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017. O aumento no caixa líquido gerado por atividades financeiras deve-se principalmente à captação de empréstimos e debentures totalizando R$1.950,1 milhões em 2017 comparado a R$979,6 milhões em 2016, parcialmente compensado por (i) um aumento de capital de R$1.451,6 em 2016 proveniente do investimento da HNA na Azul comparado a um aumento de capital de R$1.231,3 milhões em sua maioria proveniente do IPO realizado em abril de 2017, e (ii) ao pagamento de empréstimos, debentures e recompra de ações de R$2.290,9 milhões em 2017 ante um pagamento de R$1.895,4 milhões em 2016.

O caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento foi de R$526,7 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016, comparado com R$1.161,1 milhões gerado durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2015. A variação no caixa líquido gerado por atividades financeiras se deveu principalmente a (i) pagamento dos empréstimos e debêntures de R$1.076,9 milhões em 2015 para R$1.549,1 milhões em 2016, em conjunto com uma redução de R$411,0 milhões em captações de debêntures e empréstimos; (ii) uma redução nas captações de novas debêntures e empréstimos durante o período, de R$1.390,6 milhões em 2015 para R$979,6 milhões, (iii) por um pagamento de R$346,3 milhões referente a recompra de ações preferenciais da Oferta Privada em 2016, sem saída correspondente em 2015, e (iv) a redução nas entradas de caixa decorrentes de contratos de arrendamento com opção de recompra (leaseback) de R$534,4 milhões no exercício findo em 2015 para zero em 2016. Essa redução foi parcialmente compensada pelo aumento de capital, líquido dos custos na emissão de ações de R$1.451,6 milhões do investimento em ações da HNA em 2016, em comparação aos proventos de R$313,0 milhões relacionados ao investimento em ações da United no mesmo período em 2015.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

a. Resultados das operações do emissor, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

A nossa receita líquida é proveniente de (i) transportes de passageiros; (ii) cargas e serviços auxiliares, denominados como “outras receitas”. A tabela a seguir demonstra a composição da nossa receita líquida nos períodos indicados:

	Exercícios findos em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
		(em milhares)	
Transporte de Passageiros.....	8.670.132	6.695.340	5.786.809
Outras Receitas	483.225	1.094.157	883.082

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

Nossos resultados são principalmente impactados pela variação dos preços de combustível e câmbio. Para mitigar nossa exposição a essas variáveis, que não podem ser controladas por nós, usamos mecanismos de proteção de curto prazo incluindo a celebração de termos de compromisso para compra de combustível a preços fixos e a celebração de instrumentos financeiros, tais como contratos de derivativos, de maneira a transferir às nossas contrapartes parte de nossa exposição futura.

O preço médio do petróleo (WTI) reduziu 10,4% em 2016 em relação a 2015, aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, e aumentou 27,6% em 2018 comparado com 2017, provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2016, com a redução da despesa de combustível em 18,6%, e um impacto negativo em nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5%e 43,1%, respectivamente. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2016, 2017 e 2018, o combustível de aviação representou 24,7%, 26,7% e 30,6%, respectivamente, do nosso custo operacional. A representatividade das despesas pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 foi 55,3%, 52,7% e 53,5%, respectivamente, e consistem principalmente em despesas de combustível, arrendamento de aeronaves e manutenção.

Principais fatores que afetaram nossos resultados operacionais em 31 de dezembro de 2018 em comparação com o mesmo período de 2017:

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 24,6%, ou R$1.703,4 milhões, de R$6.924,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$8.627,9 milhões no mesmo período em 2018, principalmente por (i) um aumento de 43,1% em despesas com combustível de aviação principalmente devido a um aumento no preço dos combustíveis de aviação, (ii) um aumento de 9,0% em despesas com salários e benefícios como resultado de acordos coletivos, e (iii) um aumento de 52,9% em outras despesas operacionais, devido à uma despesa não-recorrente R$232,1 milhões relacionada à venda de seis E-Jets no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, parcialmente compensadas pela redução de 11,2% nas despesas com matérias de manutenção e reparo, devido ao menor número de eventos de manutenção realizados no período e condições mais favoráveis para negociação com fornecedores.

Principais fatores que afetaram nossos resultados operacionais em 31 de dezembro de 2017 em comparação com o mesmo período de 2016:

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais aumentaram 9,5%, ou R$598,9 milhões, de R$6.325,6 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para R$6.924,5 milhões no mesmo período em 2017, principalmente por (i) um aumento de 18,5% em despesas com combustível de aviação principalmente devido a um aumento no preço dos combustíveis de aviação, e (ii) um aumento de 18,7% em despesas com salários e benefícios como resultado de acordos coletivos, parcialmente compensadas com a valorização média de 8,5% do Real frente ao dólar norte-americano no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 comparados com o mesmo período em 2016, o que reduziu as despesas denominadas em dólares norte-americanos, incluindo arrendamento e manutenção de aeronaves.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

Principais fatores que afetaram nossos resultados operacionais em 31 de dezembro de 2016 em comparação com o mesmo período em 2015:

Os custos de serviços prestados e despesas operacionais reduziram 1,6%, ou R$99,9 milhões, de R$6.425,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2015 para R$6.325,6 milhões no mesmo período em 2016, principalmente devido a (i) uma redução de 18,6% ou R$357,4 milhões em despesas com combustível de aviação devido à redução de 16,3% ano a ano do preço do combustível, (ii) uma redução da nossa frota operacional de 144 aeronaves em 2015 para 123 aeronaves em 2016 e (iii) uma redução de 2,4% de ASKs. Estas reduções foram compensadas parcialmente por (i) uma depreciação média de 4,3% do Real frente ao dólar norte-americano, o que afeta alguns de nossos itens de despesa como manutenção e arrendamento de aeronaves, (ii) aumento de R$60,1 milhões nas despesas com tarifas aeroportuárias; (iii) um aumento de R$83,2 milhões na depreciação e amortização; e (iv) um aumento de R$64,8 milhões em despesas de manutenção e reparo.

b. Variações das receitas atribuíveis a modificações de preços, taxas de câmbio, inflação, alterações de volumes e introdução de novos produtos e serviços

Nossa receita é principalmente impactada pela demanda por passagens aéreas. Acreditamos que mais da metade dos nossos passageiros viajam a negócios e, portanto, possuem menor sensibilidade a variações de preços quando comparados aos passageiros que viajam a lazer. O crescimento de nossas receitas também está relacionado a fatores macroeconômicos como crescimento do PIB e aumento da renda per capta.

Os preços das nossas passagens são ajustados diariamente baseados no número de assentos disponíveis em cada voo, tendências históricas e estimativas de demanda.

Principais fatores que afetaram nossa receita no exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em comparação com o exercício findo em 31 de dezembro de 2017:

A receita líquida aumentou 17,5%, ou R$1.363,9 milhões, de R$7.789,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para R$9.153,4 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, devido ao devido ao aumento de 16,4% de RPKs refletindo um aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASKs. Em 1º de janeiro de 2018, a Azul adotou novas normas contábeis, incluindo o IFRS 15, que acarreta em um novo padrão de reconhecimento de receita. A adoção do IFRS 15 impactou a classificação e o prazo de reconhecimento de certos itens auxiliares, como bagagens, upgrades, mudanças de itinerário e outras tarifas relacionadas com a passagem, uma vez que tais taxas são consideradas parte do serviço prestado ao passageiro. Esses itens auxiliares são agora reconhecidos na receita de passageiros, enquanto os itens não relacionados a passageiros, incluindo cargas, pacotes de viagem e receita de aluguel de aeronaves, continuam a ser reconhecidos em outras receitas.

Principais fatores que afetaram nossa receita no exercício findo em 31 de dezembro de 2017 em comparação com o exercício findo em 31 de dezembro de 2016:

A receita líquida aumentou 16,8%, ou R$1.119,6 milhões, de R$6.669,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 para R$7.789,5 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, devido ao (i) aumento de 15,7% na receita de transporte de passageiros e (iii) aumento de 23,9% em outras receitas discutidas abaixo. Outras receitas aumentaram R$211,1 milhões, ou 23,9% em 31 de dezembro de 2017, principalmente devido (i) ao aumento na receita proveniente de transporte de carga de 49,4%, e (ii) ao aumento de 15,3% em receitas brutas auxiliares dos passageiros, em razão do aumento de 6,8% do número de passageiros transportados ano contra ano e da adição de A320neos em nossa frota, com mais assentos e um compartimento de cargas maior comparado aos E-Jets e ATRs.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

Principais fatores que afetaram nossa receita no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 em comparação com o exercício findo em 31 de dezembro de 2015:

A receita líquida aumentou 6,6%, ou R$412,0 milhões, de R$6.257,9 milhões no exercício findo em 31 de dezembro de 2015 para R$6.669,9 milhões no mesmo período em 2016. A receita de passageiros aumentou R$211,5 milhões, ou 3,8%, no exercício findo em 31 de dezembro de 2016 quando comparado com o mesmo período de 2015, devido, principalmente (i) ao aumento de 6,3% de PRASK, em razão de um aumento de 9,7% da tarifa média, parcialmente compensado por uma redução de 2,4% em capacidade, conforme medido por ASKs do período. A receita de transporte de passageiros internacionais representou 10,1% da receita de transporte de passageiros em 2016 quando comparado a 6,8% em 2015, refletindo um aumento no número e na frequência de nossos voos internacionais durante o período. Outras receitas aumentaram R$200,6 milhões, ou 29,4%, em 2016, principalmente devido a (i) R$77,0 milhões relacionados ao subarrendamento de 15 aeronaves para a TAP, (ii) criação de taxas de reserva *online* com início em meados de 2015, que resultou em uma receita bruta adicional de R$24,4 milhões, (iii) ao aumento de 4,7% em receitas bruta auxiliares dos passageiros, de R$509,9 milhões em 2015 para R$534,0 milhões em 2016, em razão do lançamento de uma nova classe executiva e econômica para nossos voos internacionais, com início em outubro de 2015, (iv) ao aumento na receita bruta proveniente de transporte de carga de R$25,3 milhões, e (v) ao aumento de R$18,3 milhões de receita bruta de voos charter, em razão das Olimpíadas do Rio de Janeiro. Outras receitas aumentaram 36,8% por passageiro, de R$31,3 em 2015 para R$42,8 em 2016 pelos motivos descritos acima.

c. Impacto da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor

Nossa situação financeira e o resultado das nossas operações são impactados por fatores como: (i) a variação no preço do petróleo (ii) a taxa de câmbio, (iii) o desenvolvimento macro-econômico brasileiro; (iv) a taxa de desemprego; (v) a disponibilidade de crédito; (vi) o nível de juros básico; e (v) o nível de renda da população.

O preço médio do petróleo (WTI) reduziu 10,4% em 2016 em relação a 2015, aumentou 16,4% em 2017 em relação a 2016, e aumentou 27,6% em 2018 em relação a 2017, provocando um efeito positivo em nossos resultados operacionais em 2016, com a redução da despesa de combustível em 18,6%, e um efeito negativo em nossos resultados operacionais em 2017 e 2018, com o aumento da despesa de combustível em 18,5% e 43,1%, respectivamente. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2016, 2017 e 2018, o combustível de aviação representou 24,7%, 26,7% e 30,6%, respectivamente, do nosso custo operacional.

Nosso resultado operacional é afetado por oscilações da moeda. Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, 79,1% 83,4% e 89,8%, respectivamente, da nossa receita era doméstica e denominou-se em reais, enquanto que 55,3%, 52,7% e 53,5% respectivamente, de nossas despesas operacionais eram pagas em dólares norte-americanos ou afetadas por essa moeda, como empréstimos e financiamentos, combustível para aviação, pagamentos dos arrendamentos de aeronaves e pagamentos de certos contratos de manutenção por hora/voo e de seguro de aeronaves. Nós fazemos contratos de curto prazo para nos proteger contra a exposição cambial relacionada ao arrendamento de nossas aeronaves e outras obrigações relacionadas ao pagamento do aluguel.

A inflação tem produzido, e pode continuar a produzir efeitos em nossa situação financeira e resultados operacionais. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2016, 2017 e 2018, aproximadamente 26,6%, 29,6% e 29,0% de nossas despesas denominadas em reais, incluindo despesas com salários, refeições e bebidas servidas aos passageiros e com serviços de apoio em solo, foram impactadas pela inflação.

O Banco Central determina a taxa de juros básica para controlar a inflação. As variações na taxa de juros afetam principalmente nossas obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis, incluindo nossos empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante. Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, tínhamos R$3.706,0 milhões, R$3.489,9 milhões e R$4.034,5 milhões, respectivamente, de empréstimos e financiamentos circulante e não-circulante, dos quais (i) 66,0% 56,4% e 37,6%, respectivamente, eram indexados pela taxa CDI, ou taxa de juro interbancária; e (ii) 25,8%, 32,7% e 52,6%, respectivamente, eram indexados pela taxa LIBOR. Além disso, as taxas de juros também afetam nosso resultado financeiro uma vez que temos investimentos indexados pela taxa CDI. O Banco Central mudou a taxa de juros básica diversas vezes nos últimos anos para manter a inflação dentro das metas de crescimento.

10.2 - Resultado Operacional E Financeiro

A tabela abaixo apresenta os dados relativos ao crescimento real do PIB, inflação e taxas de juros no Brasil, a taxa de câmbio real/dólar norte-americano e os preços do petróleo não-refinado nos períodos indicados.

	No exercício findo em 31 dezembro de		
	2018	2017	2016
Crescimento real do PIB	1,1%	1,1%	(3,6)%
Inflação (IGP-M)(1)	4,8%	(0,5%)	7,2%
Inflação (IPCA)(2)	3,8%	2,9%	6,3¨%
TJLP(3)	6,5%	7,0%	7,5%
Taxa CDI (média)(4)	6,5%	10,1%	14,1%
LIBOR(5)	2,3%	1,4%	0,7%
Taxa de câmbio encerramento do período—reais por US$1,00	3,875	3,308	3,259
Taxa de câmbio média—reais por US$1,00(6)	3,654	3,192	3,483
Desvalorização média do real vs. US$	14,8%	(8,5)%	(4,3)%
Preço do petróleo não refinado da West Texas Intermediate, ou WTI, (média em US$ por barril no período)	64,89	50,86	43,47
Taxa de desemprego(7)	12,4%	12,7%	11,5%

Fonte: FGV, IBGE, Banco Central, Bloomberg e administração de informações da Energy

(1) Inflação (IGP-M) é índice geral de preço do mercado calculado pela FGV (exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e 2016 apresentados em bases acumuladas).

(2) Inflação (IPCA) é o índice de preço ao consumidor amplo calculado pelo IBGE—Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (exercício findo em 31 de dezembro de 2015 e 2016 apresentados em bases acumuladas).

(3) TJLP é a taxa de juros de longo prazo (média das taxas mensais do ano).

(4) A taxa CDI corresponde à média das taxas de juros overnight do mercado interbancário no Brasil (média diária ao ano).

(5) Média dólar norte-americano/LIBOR - London Inter-Bank Offered Rate para 3 meses.

(6) Média da taxa de câmbio em cada dia útil do ano.

(7) Média da taxa de desemprego conforme mensurada pelo IBGE.

Os fatores descritos acima, no entanto, podem impactar os nossos resultados operacionais, positiva ou negativamente, uma vez que afetam diretamente o poder de consumo de nossos clientes. Além disso, a disponibilidade de crédito e o nível dos juros básicos podem afetar, positiva ou negativamente, nossas despesas financeiras, bem como nossa capacidade de investimento a curto e médio prazos.

O aumento da inflação afetaria o preço de venda de nossos serviços, bem como nossas despesas e receitas financeiras, uma vez que nosso endividamento total e investimentos são corrigidos monetariamente por índices inflacionários tais como IPCA.

Prejuízos fiscais líquidos acumulados

Nós e nossas subsidiárias tivemos prejuízos fiscais líquidos acumulados de R$1.829,2 milhão em 31 de dezembro de 2018, representados por perdas com imposto de renda e base negativa de contribuição social. Alguns desses prejuízos fiscais líquidos foram registrados em subsidiárias inativas, e qualquer uso futuro depende da transferência de atividades operacionais para essas subsidiárias. Conforme as leis tributárias brasileiras, nós só podemos utilizar nossos prejuízos fiscais para compensar o pagamento de impostos limitado a até 30% da receita tributável de cada exercício. Com base em nossos cálculos atuais, não acreditamos que teremos limitações ao uso desses prejuízos fiscais no futuro.

10.3 - Eventos Com Efeitos Relevantes, Ocorridos E Esperados, Nas Demonstrações Financeiras

a. Introdução ou alienação de segmento operacional

Não aplicável, visto que somente temos um segmento operacional.

b. Constituição, aquisição ou alienação de participação societária

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 nós não constituímos, adquirimos ou alienamos participação societária.

c. Eventos ou operações não usuais

Não aplicável, uma vez que não foram praticadas operações ou eventos não usuais.

10.4 - Mudanças Significativas Nas Práticas Contábeis - Ressalvas e Ênfases no Parecer do Auditor

a. Mudanças significativas nas práticas contábeis

Nossos Diretores informam que não houveram mudanças significativas nas nossas práticas contábeis nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016.

Alterações nas práticas contábeis

Não ocorreram alterações e mudanças nas práticas contábeis relativas aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016.

b. Efeitos significativos das alterações em práticas contábeis

Não aplicável.

c. Ressalvas e ênfases presentes no parecer do auditor

Não aplicável.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Nossas demonstrações financeiras são preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e estão em conformidade com as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards – IFRS). A elaboração de nossas demonstrações financeiras requer que a administração adote políticas contábeis e faça estimativas e julgamentos para determinar os valores registrados em nossas demonstrações financeiras e nas respectivas notas explicativas. Políticas contábeis críticas são aquelas que refletem significativos julgamentos ou estimativas sobre assuntos que poderiam gerar diferentes resultados se tivessem sido consideradas com base em diferenças premissas e condições. Acreditamos que nossas estimativas e julgamentos são razoáveis. No entanto, os resultados efetivos e o tempo de reconhecimento de tais montantes podem diferir das nossas estimativas. Para essa discussão e de outras políticas contábeis, veja nota 3 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

Em 1º de janeiro de 2018, adotamos o novo padrão de reconhecimento de receita, Receita de Contrato com Cliente ou IFRS 15, que impactou na classificação e no momento do reconhecimento de certas receitas auxiliares, tais como cobrança de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens, que anteriormente eram classificadas como outras receitas, para a receita de transporte de passageiros. Estas receitas auxiliares estão diretamente relacionadas ao transporte de passageiros e não serão mais consideradas como obrigações distintas do componente de transporte. Neste contexto, essas receitas auxiliares, que anteriormente eram reconhecidas quando vendidas, são agora reconhecidas quando o transporte é realizado. O impacto da IFRS 15 no resultado de nossas receitas do exercício findo em 31 de dezembro de 2017 é apresentado na “Nota 3.17. Receita de Contrato com Cliente” de nossas demonstrações financeiras anuais completas. Para mais informações sobre essas mudanças, veja “Nota 3.20. Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2018” de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

Em julho de 2014, o IASB emitiu a versão final da IFRS 9 – Instrumentos Financeiros, que substituiu o IAS 39 – Instrumentos Financeiros: Reconhecimento e Mensuração. A IFRS 9 é aplicável para períodos anuais, começando em 1 de janeiro de 2018 ou após. Exceto para contabilidade de hedge, a aplicação da norma é obrigatória, contudo, sem a necessidade de informações comparativas. Deste modo, a Companhia adotou a nova norma em 1 de janeiro de 2018. A Companhia optou por não apresentar informações comparativas retrospectivamente demostrando os resultados com a adoção da IFRS 9. Para mais informações sobre o impacto da IFRS 9, veja “Nota 3.20. Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2018” de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

A IFRS 16 foi emitida em janeiro de 2016 e substitui a IAS 17 – Operações de arrendamento mercantil, IFRIC 4 – Determinação se um contrato contém um arrendamento, SIC 15 – Arrendamentos operacionais (Incentivos) e SIC 27 – Avaliação da substância das transações na forma legal de um arrendamento. A IFRS 16 estabelece os princípios para o reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação de arrendamentos e exige que os arrendatários contabilizem todos os arrendamentos sob um único modelo no balanço patrimonial, semelhante à contabilização dos arrendamentos financeiros conforme a IAS 17. Sob o IFRS 16, a Azul capitalizará o direito de uso de todas as aeronaves e outros ativos tais como propriedades, veículos e equipamentos atualmente mantidos sob arrendamentos operacionais. A Companhia reconhecerá um ativo de direito de uso representando seu direito de usar o ativo subjacente e um passivo de arrendamento correspondente que é inicialmente mensurado pelo valor presente dos pagamentos de arrendamentos futuros, representando sua obrigação de fazer pagamentos do arrendamento. As despesas com arrendamento operacional serão substituídas por uma despesa de depreciação do direito de uso dos ativos e uma despesa de juros conforme a taxa de juros implícita nos passivos de arrendamento. Quando a taxa de juros implícita no arrendamento não puder ser prontamente determinada, a taxa incremental sobre empréstimo da Companhia será usada como uma alternativa. O IFRS 16 é efetivo para períodos anuais iniciados em, ou após, 1º de janeiro de 2019. Para mais informações sobre o impacto da adoção da IFRS 16, consulte a “Nota 3.21” de nossas demonstrações financeiras anuais completas.

Veja a seguir as políticas contábeis críticas da Companhia:

Ativo Imobilizado. Os bens do ativo imobilizado são registrados ao custo de aquisição ou construção (que incluem juros e outros custos) e depreciados ao longo de suas vidas úteis estimadas, utilizando o método linear. De acordo com a IAS 16 “Ativo Imobilizado”, as grandes manutenções de motores são contabilizadas como um componente separado do ativo, com custo capitalizado e depreciado ao longo do período até a próxima manutenção. Ao estimar a vida útil e o valor residual esperado para nossas aeronaves, nos baseamos principalmente na experiência real com aeronaves do mesmo tipo as práticas utilizadas por diversas companhias aéreas no mundo. Essas estimativas podem ser impactadas por mudanças no programa de manutenção, mudanças na utilização da aeronave, bem como regulamentações governamentais.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Nós realizamos anualmente uma revisão dos indicadores de perda por redução ao valor recuperável de ativos. Fatores que podem indicar potencial perda por redução ao valor recuperável podem incluir, mas não estão limitados a: reduções significativas no valor dos ativos de longa duração, mudança significativa na condição física do ativo de longa duração, e prejuízo operacional ou fluxo de caixa associados com o uso de longa duração mercados ativos. O valor recuperável de um ativo é o maior entre o de um ativo ou unidade geradora de caixa (CGU) a valor justo, deduzindo os custos de venda ao seu valor em uso. A quantia recuperável de um ativo é determinada individualmente, a menos que o ativo não possa gerar fluxos de caixa futuros independentes. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa ultrapassar o seu valor recuperável, a deterioração é registrada e o ativo é baixado para seu valor recuperável.

Contabilização de Arrendamentos. Os contratos de arrendamento de aeronaves são contabilizados como arrendamento operacional ou financeiro. Quando os riscos e benefícios do arrendamento são transferidos para nós, como arrendatários, o arrendamento é classificado como arrendamento financeiro. Os arrendamentos financeiros são contabilizados como uma aquisição efetuada por meio de financiamento, com a aeronave registrada no imobilizado, e o passivo correspondente como dívida. Os arrendamentos financeiros são registrados com base no menor entre o valor justo da aeronave e o valor presente dos pagamentos mínimos do arrendamento mercantil, descontado a uma taxa de juros implícita, quando está claramente identificada no contrato de arrendamento, ou à taxa de juros do mercado. A aeronave é depreciada pelo menor valor entre o remanescente da sua vida útil e o prazo do arrendamento e as avaliações são realizadas anualmente. A despesa de juros é reconhecida pelo método da taxa de juros efetiva, com base na taxa de juros implícita do arrendamento. Os contratos de arrendamento que não transferem os riscos e benefícios para nós são classificados como arrendamento operacional. Os pagamentos de arrendamento operacional são registrados como aluguel, e a despesa do arrendamento é reconhecida quando incorrida, pelo método linear.

Reconhecimento da Receita. Receitas de passageiros são reconhecidas após efetiva prestação do serviço de transporte. Receitas de serviços relacionados ao transporte de passageiros são reconhecidas quando o respectivo transporte é realizado, sendo classificadas como receita de transporte de passageiros. Tais receitas incluem excesso de bagagem, encargos administrativos, upgrades e outras despesas relacionadas a viagens.

Os trechos vendidos e não voados, correspondentes aos transportes a executar e serviços relacionados, são demonstrados no passivo circulante na rubrica “Transportes a executar”. Os bilhetes expiram no prazo de um ano. A Companhia reconhece receita de bilhetes e serviços relacionados ao transporte de passageiros a partir da data do voo e passagens com expectativa de expiração (breakage). A Companhia estima os valores de reembolsos e remarcações, líquido dos bilhetes expirados, uma vez que a data do voo já ocorreu. Estas estimativas são baseadas em dados históricos e experiência de eventos passados.

Os reembolsos e remarcações estimados, incluídos no passivo circulante na rubrica “Transportes a executar”, são comparados mensalmente com reembolsos ocorridos e remarcações com o objetivo de monitorar a razoabilidade dos reembolsos e trocas futuras estimadas.

O IFRS 15 exige a divulgação de informações quantitativas e qualitativas sobre alocação de preço de transação alocado às performances satisfeitas ou ou parcialmente satisfeito. A Companhia aplica o expediente prático para não divulgar informações, pois as obrigações de desempenho fazem parte de contratos com duração prevista de um ano ou menos.

Programa TudoAzul. No programa “TudoAzul”, os clientes acumulam pontos com base no valor gasto em passagens aéreas. A quantidade de pontos ganhos depende do status no programa de fidelidade, mercado, voo, dia da semana, compra antecipada, classe da reserva e outros fatores do TudoAzul, incluindo campanhas promocionais. Através de dados histórico, a Companhia estima os pontos que expirarão sem ser utilizados e reconhece e receita correspondente na emissão do ponto (breakage). Os pontos em geral expiram em dois anos após a data de emissão, independentemente de atividade na conta do membro do programa.

Após a venda de um bilhete, a Companhia reconhece uma parcela das vendas de passagens como receita quando o serviço de transporte ocorre e difere a parcela correspondente aos pontos do Programa TudoAzul, em conformidade com o IFRS 15, Programas de Fidelização de Clientes.

A Companhia determina o preço estimado de venda do transporte aéreo e os pontos, considerando que cada elemento fosse vendido em uma base separada. O valor total de cada venda de bilhetes é então atribuído a cada um destes elementos individualmente em uma base pro-rata. O preço de venda estimado dos pontos é determinado usando o método do valor equivalente de bilhete (“ETV”) que se baseia no valor médio equivalente do bilhete de tarifas semelhantes às usadas para liquidar o resgate dos pontos dos últimos 12 meses.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

A Companhia também vende pontos do programa de fidelidade a clientes e parceiros, incluindo cartões de crédito co-branded, instituições financeiras e varejos. A receita relacionada é diferida e reconhecida como receita de transporte de passageiros quando os pontos são resgatados e o serviço de transporte relacionado ocorre, com base no preço médio ponderado dos pontos vendidos. Nos casos em que os pontos são resgatados por produtos, a receita é reconhecida quando os produtos são entregues, líquidos dos respectivos custos.

As vendas de pontos do programa de fidelidade são compostas por dois componentes, transporte e marketing. Consequentemente, reconhecemos o componente de marketing em “outras receitas” com base nos termos contratuais.

Os pontos concedidos ou vendidos e não utilizados são registrados na rubrica “Transportes a Executar”. A Companhia reconhece a receita de pontos vendidos e concedidos que nunca serão resgatados pelos membros do programa. A Companhia estima esses valores anualmente com base nas informações disponíveis mais recentes sobre os padrões de resgate e vencimento.

Despesas com materiais de manutenção e reparo. Para as aeronaves próprias, incluindo as aeronaves classificadas como arrendamento financeiro, adotamos o método custo diferido, que consiste em capitalizar no ativo imobilizado, o custo com as manutenções pesadas. Por esse método, são atribuídos ao componente de custo de manutenção de motores à despesa de depreciação linear até a próxima manutenção.

O momento da próxima manutenção pesada de cada aeronave é estimado com base no prazo médio de remoção dos motores que poderão ser alterados de acordo com a utilização de cada motor ou sugestões de intervalo para realização das manutenções sugeridas pelos fabricantes dos motores. Adicionalmente, a estimativa poderá ser afetada por eventos não programados que podem danificar os componentes da aeronave e exigiria um evento de manutenção pesada antes da manutenção programada.

A manutenção pesada para aeronaves mantidas sob arrendamento operacional é reconhecida como despesa quando incorrida.

Reservas para Manutenção. Nossos contratos de arrendamento preveem o pagamento de reservas para manutenção ou de arrendamento suplementar para os arrendadores das aeronaves para serem mantidos como garantia antes da realização de atividades de manutenção. Reservas para manutenção são mantidas como garantias em dinheiro. Os contratos de arrendamento dispõem que as reservas para manutenção sejam reembolsadas para nós após a realização da manutenção. Os depósitos de manutenção pagos sob os contratos de arrendamento não transferem a obrigação de manter a aeronave ou o custo do risco associado com as atividades de manutenção ao arrendador da aeronave.

Substancialmente, todos esses pagamentos das reservas para manutenção são calculados com base na utilização de medidas, tais como horas de voo ou ciclos, e são utilizadas somente como garantia para o arrendador até que a manutenção seja finalizada. As reservas para manutenção são denominadas em dólares norte-americanos e pagas aos arrendadores das aeronaves antes da realização de manutenção, sendo geralmente registradas como reservas pré-pagas em nosso balanço patrimonial. Pagamos R$317,7 milhões, R$291,4 milhões e R$298,3 milhões em reservas para manutenção para os nossos arrendadores nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, respectivamente. Concluímos que estes depósitos de reservas para manutenção pré-pagos têm boas chances de serem recuperados, em razão, principalmente, da diferença entre a taxa paga em razão das reservas para manutenção e o custo esperado para a próxima manutenção garantidas por tais reservas. Nós também negociamos com alguns arrendadores a reposição do pagamento das reservas para manutenção por meio de cartas de fiança (stand-by letter) emitidas por bancos e, como resultado, apresentamos cartas de crédito nos valores equivalentes ao depósito devido aos arrendadores em decorrência da reserva para manutenção.

Se em qualquer momento determinarmos que a reposição dos montantes retidos pelo arrendador depois de um evento de manutenção não ocorrerá, tais montantes são taxados como custos de manutenção ao considerarmos que o montante não será reembolsado em razão da não conclusão do evento de manutenção necessário para a entrega da aeronave. Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 nós destinamos R$31,1 milhões, R$9,6 milhões e R$4,0 milhões, respectivamente, para os eventos que consideramos que o reembolso pelos arrendadores não era provável pois provavelmente não iríamos realizar a manutenção antes de entregarmos novamente a aeronave.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Nossos contratos de arrendamento também preveem que a maior parte das reservas para manutenção detidas pelo arrendador ao final do arrendamento não são ressarcidas a nós e serão retidas pelo arrendador. Consequentemente, determinamos que quaisquer pagamentos de reserva de manutenção baseados em manutenção após o último grande evento de manutenção não são substancialmente relacionados à manutenção do ativo arrendado e, portanto, são contabilizados para o arrendamento contingente. Nós acumulamos o arrendamento contingente começando quando se torna provável e razoavelmente esperado que iremos incorrer em tais pagamentos de reserva de manutenção não reembolsáveis. Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, não acumulamos nenhum arrendamento contingente devido ao fato de que consideramos provável e razoavelmente esperado que todos seriam reembolsáveis. Como as reservas para manutenção para os arrendatários de aeronaves são denominadas em dólares norte-americanos, as variações das taxas de câmbio nos pagamentos são reconhecidas em nossos resultados financeiros. Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016, o valor reconhecido em nossos resultados financeiros devido às variações nas taxas de câmbio nos depósitos de reserva de manutenção foi uma receita de R$193,8 milhões, R$19,1 milhões, uma despesa de R$ 153,5 milhões, respectivamente.

Remuneração com base em Ações. Oferecemos aos nossos executivos planos de remuneração com base em opções de ações, a serem liquidados com ações, segundo os quais recebemos os serviços como contraprestações das opções de compra de ações. Para determinar o valor justo, utilizamos de precificação de opções Black-Scholes. A despesa é reconhecida na demonstração do resultado do período como 'despesa com salários e benefícios ao longo do período de aquisição do direito ("*vesting*") da opção.

Instrumentos Financeiros Derivativos. Contabilizamos instrumentos financeiros derivativos de acordo com o CPC 48 (IFRS 9) (Instrumentos Financeiros) e os reconhecemos ao valor justo. Alterações subsequentes ao valor justo são registradas no resultado, exceto quanto o derivativo cumpra os critérios para contabilização de hedge. No começo de uma operação de hedge, designamos e documentamos formalmente o item coberto pelo hedge e como ele será efetivo em compensar as alterações no valor justo ou no fluxo de caixa. Nossos instrumentos financeiros derivativos são mensurados trimestralmente para determinar sua eficácia no decorrer de todo o período para o qual foram designados. Qualquer ganho ou perda oriundo de variações no valor justo de nossos instrumentos financeiros derivativos durante o trimestre no qual não estão qualificados para contabilização de hedge, bem como a parcela não eficaz dos instrumentos para contabilização de hedge são reconhecidos em resultados financeiros. Quando o valor justo dos ativos e passivos financeiros apresentados em nosso balanço patrimonial não puder ser obtido em um mercado ativo, definimos o valor justo usando técnicas de avaliação vigentes no mercado, inclusive o método de fluxo de caixa descontado, sendo necessário certo discernimento para estabelecer o valor justo dessa forma, que deverá incluir considerações sobre os dados utilizados, por exemplo, risco de liquidez, risco de crédito e volatilidade. Quaisquer mudanças nas hipóteses sobre esses fatores podem afetar o valor justo demonstrado dos instrumentos financeiros.

Provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas. Reconhecemos a provisão para causas tributárias, cíveis e trabalhistas. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação dos advogados externos.

As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

Perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros. Anualmente realizamos uma revisão dos indicadores de perda por redução ao valor recuperável de ativos, a fim de avaliar eventos ou mudanças nas condições econômicas, tecnológicas, ou em operações que possam indicar que um ativo não possui recuperabilidade. Se houver, tais evidências são identificadas através do teste de "*impairment*" anual. Para avaliar um ativo é necessário que se estime o valor recuperável do mesmo. O valor recuperável de um ativo é o maior entre o de um ativo ou unidade geradora de caixa (CGU) a valor justo, deduzindo os custos de venda e seu valor em uso. Quando o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa ultrapassar o seu valor recuperável, a perda é registrada e o ativo é baixado para seu valor recuperável.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Operamos como uma única unidade geradora de caixa.

Na estimativa do valor em uso do ativo, os fluxos de caixa estimados futuros são descontados a valor presente, utilizando uma taxa de desconto antes dos impostos que reflita o custo médio ponderado de capital para a unidade geradora de caixa. O valor justo menos o custo de venda, é determinado sempre que possível, com base em um contrato de venda firme realizado em condições normais de mercado entre as partes conhecidas e interessadas, ajustado por despesas atribuíveis à venda de ativos, ou quando não há compromisso de venda firme, com base no preço de mercado de um mercado ativo ou o preço da transação mais recente de ativos semelhantes, bem como com base em fluxos de caixa descontados, quando aplicável.

Para os ativos, excluindo ágio, é feita anualmente uma avaliação para determinar se há indícios de que as perdas, por redução ao valor recuperável, reconhecidas anteriormente já não existem ou diminuíram. Se essa indicação existir, é estimado o valor recuperável do bem. A perda por “impairment” anteriormente reconhecida é revertida apenas se tiver havido uma mudança nas premissas utilizadas para determinar o valor recuperável do ativo, desde que tenha sido reconhecida a última perda por “impairment”. A reversão é limitada, de modo que o valor contábil do ativo não exceda o seu valor recuperável, como também não exceda o valor contábil determinado anteriormente, líquido de depreciação, caso nenhuma perda por “impairment” tenha sido reconhecida para o ativo em anos anteriores.

Impostos Diferidos. Os impostos diferidos são registrados sobre diferenças temporárias na data do balanço entre a base fiscal de ativos e passivos e seus valores contábeis.

Os impostos diferidos passivos são reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis, exceto: (i) quando o imposto diferido passivo surge do reconhecimento inicial de ágio ou dos ativos ou passivos em uma transação que não é uma combinação de negócios e, não afeta o lucro contábil nem o lucro ou prejuízo tributável, e: (ii) sobre as diferenças temporárias tributárias relacionadas com investimentos em controladas, em que o período da reversão das diferenças temporárias pode ser controlado e é provável que as diferenças temporárias não sejam revertidas no futuro próximo.

Os impostos diferidos ativos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias dedutíveis e de créditos fiscais de prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social não utilizados, na medida em que seja provável que o lucro tributável estará disponível para sua utilização, exceto: (i) quando o imposto diferido ativo relacionado com a diferença temporária dedutível surge do reconhecimento inicial de um ativo ou passivo em uma transação que não é uma combinação de negócios e, na data da transação, não afeta o lucro contábil ou o lucro ou prejuízo tributável; e (ii) sobre as diferenças temporárias dedutíveis associadas com investimentos em controladas, impostos diferidos ativos são reconhecidos apenas na medida em que é provável que as diferenças temporárias sejam revertidas no futuro próximo e o lucro tributável esteja disponível para que as diferenças temporárias possam ser usadas.

O valor contábil do ativo fiscal diferido é revisado em cada data do balanço e baixado na medida em que não é mais provável que lucros tributáveis estarão disponíveis para permitir que todo ou parte dos ativos fiscais diferidos sejam utilizados. Ativos fiscais diferidos não reconhecidos são reavaliados a cada data de balanço e são reconhecidos na medida em que se torne provável que os lucros tributáveis futuros permitirão que os ativos tributários diferidos sejam recuperados.

Os impostos diferidos ativos e passivos são mensurados através das alíquotas aplicáveis no ano em que os bens serão realizados ou os passivos liquidados, com base nas taxas de imposto aplicáveis. As alíquotas aplicáveis para determinação dos impostos diferidos são de 25% para o imposto de renda e 9% para a contribuição social.

Impostos diferidos relativos a itens reconhecidos diretamente como perda de outros resultados abrangentes no patrimônio líquido, também são reconhecidos como perda de outros resultados abrangentes ou patrimônio líquido e não no resultado do período.

10.5 - Políticas Contábeis Críticas

Ágio e Ativos Intangíveis. Alocamos o ágio e os ativos intangíveis (tais como determinadas licenças de operação) com vidas indeterminadas adquiridos por meio de combinações de negócios. O ágio é testado anualmente ou antes caso haja indicadores de impairment, comparando o valor contábil ao valor recuperável do nível da unidade geradora de caixa que foi medido com base em seu valor em uso. Os testes de recuperabilidade são conduzidos aplicando projeções de fluxo de caixa à moeda funcional com base em nosso plano de negócios abrangendo um período de cinco anos. É necessário um discernimento considerável para avaliar o impacto das mudanças operacionais e macroeconômicas para se estimar os fluxos de caixa futuros e medir o valor recuperável. As premissas adotadas nas avaliações de impairment são compatíveis com as projeções internas e os planos operacionais. Os direitos de operação em aeroportos que foram incorporados como parte da aquisição da TRIP foram capitalizados ao valor justo naquela data e não são passíveis de amortização. Considera-se que esses direitos tenham vida útil indeterminada em função de diversos fatores, entre os quais exigências de licenças necessárias para operação no Brasil e limitada disponibilidade de horários e slots nos aeroportos mais importantes em termos de volume de tráfego. Os valores contábeis dos direitos operacionais de aeroportos são analisados para verificação de impairment na data de cada demonstração financeira, e estão sujeitos a teste de recuperabilidade quando eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que os valores contábeis podem não ser recuperáveis. Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 não foram reconhecidas quaisquer reduções do valor recuperável do ágio e de outros ativos intangíveis.

10.6 - Itens Relevantes Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

a. Descrição dos ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem em nosso balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:

i. arrendamentos mercantis operacionais, ativos e passivos;

A tabela abaixo resume os arrendamentos operacionais contratados:

	2018(*)	2017(*)	2016(*)
E-190	16	16	16
E-195	36	36	36
ATR 72	42	49	36
A320neo	20	12	5
A330	7	7	7
B737 Freighter	2	–	–
Total	**123**	**120**	**100**

(*) Exclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP

Em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 possuíamos 123, 120 e 100 aeronaves financiadas na modalidade de leasing operacional que representaram R$1.509,9 milhões, R$1.181,7 milhões e R$1.160,9 milhões da despesa operacional, respectivamente.

ii. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade mantenha riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos;

Não possuímos carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais mantemos riscos e responsabilidades, indicando respectivos passivos.

iii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços;

Não possuímos contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços.

iv. contratos de construção não terminada; e

Não possuímos contratos de construção não terminada.

v. contratos de recebimentos futuros de financiamentos.

Não possuímos contratos de recebimentos futuros de financiamentos.

b. Outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras.

Não detemos outros itens que não tenham sido evidenciados em nossas demonstrações financeiras.

10.7 - Comentários Sobre Itens Não Evidenciados Nas Demonstrações Financeiras

a. Como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor

A receita não é afetada pela despesa com arrendamento operacional. As despesas com arrendamento operacional representaram 17,5%,17,1% e 18,4% em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 respectivamente, e são denominadas em dólar, além de possuírem em seus contratos clausulas de reajuste desses compromissos a taxa LIBOR. Qualquer variação do dólar e taxa LIBOR pode produzir efeitos em nossos resultados operacionais.

b. Natureza e o propósito da operação

Arrendamentos operacionais:

Os arrendamentos nos quais assumimos substancialmente os riscos e benefícios da propriedade dos ativos imobilizados arrendados são classificados como arrendamentos financeiros. Os arrendamentos são registrados como se fossem uma compra de ativo imobilizado financiada, reconhecendo, no seu início, um ativo imobilizado e um passivo de financiamento (leasing).

Os arrendamentos nos quais uma parte significativa dos riscos e benefícios da propriedade ficam a cargo do arrendador são classificados como arrendamentos operacionais. Os pagamentos feitos para os arrendamentos operacionais são apropriados aos resultados como aluguel pelo método linear ao longo do período de arrendamento.

c. Natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação.

Os pagamentos mínimos futuros de arrendamentos operacionais, não canceláveis, são apresentados a seguir:

	31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
		(em milhares de reais)	
Até um ano	1.688.080	1.256.660	1.139.347
Mais de um ano, até cinco anos	5.664.189	4.577.550	4.235.115
Mais de cinco anos	3.098.914	2.560.290	2.646.863
	10.451.183	**8.394.500**	**8.021.325**

10.8 - Plano de Negócios

a. Investimentos, incluindo:

i. descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos

Nossos planos de crescimento contemplam o aumento de nossa frota operacional de 123 aeronaves comerciais em 2018 para 160 aeronaves em 2023. Todas as aquisições de aeronaves previstas para 2019 possuem compromissos firmes de financiamento sob leasing operacional.

Além disso, possuímos pedidos firmes para aquisição de 94 aeronaves, em que os pagamentos futuros serão realizados conforme tabela abaixo:

	31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Até um ano	243.857	–	–
Mais de um ano, até cinco anos	10.695.827	11.769.181	8.937.307
Mais de cinco anos	3.960.657	3.704.580	6.307.715
	14.900.341	**15.473.761**	**15.245.022**

Esperamos honrar nossos compromissos contratuais utilizando caixa operacional juntamente com empréstimos e/ou financiamentos realizados por meio do mercado de capitais.

ii. fontes de financiamento dos investimentos

A responsabilidade de identificação e escolha das fontes de financiamento a custos atrativos é uma atribuição dos nossos Diretores.

Grande parte do nosso endividamento é composta por contratos de empréstimos e financiamentos com instituições financeiras celebrados por nossa controlada Azul Linhas Aéreas, que visa garantir recursos para nossos investimentos, cujos objetivos são, basicamente, a expansão da nossa frota de aeronaves e capital de giro para manutenção do nosso nível de serviço junto a nossos clientes. A escolha do tipo de financiamento depende majoritariamente das condições oferecidas pelos arrendadores; bancos; agências de crédito de exportação e bancos de desenvolvimento.

Nossas fontes de financiamento para aeronaves são contratadas junto a instituições de fomentos tais como BNDES, SACE, COFACE, FINEP ou contratadas diretamente com bancos locais e estrangeiros. Além disso, a também podemos optar por captar recursos para financiar seus investimentos através de emissões de debêntures e notas promissórias no mercado, contratos de financiamento contratados com bancos ou utilizar o caixa da empresa para esta finalidade. Em 31 de dezembro de 2018 tínhamos R$ 1.242,8 milhões em dívidas de aeronave.

iii. desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não temos desinvestimentos relevantes em andamento ou previsão para realizá-los.

b. aquisições já divulgadas de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que podem influenciar materialmente a nossa capacidade produtiva.

Segundo os nossos Diretores, não foram adquiridos quaisquer plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que possam influenciar materialmente a capacidade produtiva.

10.8 - Plano de Negócios

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas;

Não aplicável, vez que não possuímos pesquisas em andamento já divulgadas.

ii. Montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços;

Não aplicável.

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados; e,

Não aplicável, vez que não possuímos projetos em desenvolvimento já divulgados.

iv. Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços.

Não aplicável, vez que não possuímos pesquisas de novos produtos e serviços.

10.9 - Outros Fatores Com Influência Relevante

Todas as informações consideradas relevantes referentes ao nosso desempenho operacional foram divulgadas nos itens acima.

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

a. objeto da projeção

A companhia costuma compartilhar anualmente suas projeções a respeito dos seguintes indicadores:

(i) frota;

(ii) capacidade operacional em termos de ASK;

(iii) custos e despesas operacionais por ASK (CASK);

(iv) margem operacional.

Tais projeções mencionadas são objeto de análises técnicas e são meras estimativas, e de forma alguma constituem promessa de desempenho por nossa parte ou de seus administradores.

Porém, dada a incerteza atual do mercado relacionada com o impacto da propagação do COVID-19, estamos suspendendo nossas projeções para 2020. Publicaremos uma projeção atualizada assim que tivermos maior visibilidade sobre o impacto do vírus em nossos negócios.

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

Em relação ao item (i) da alínea “a” acima, a projeção mencionada foi estimada com base em nossas expectativas anteriores ao impacto da propagação do COVID-19, para os períodos de 2020 até 2024.

As demais projeções (ii), (iii) e (iv) da alínea “a” acima, se aplicariam ao ano de 2020, porém estão suspensas.

c. premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração da Companhia e quais escapam ao seu controle

Dada a incerteza atual do mercado relacionada com o impacto da propagação do COVID-19, estamos suspendendo nossas projeções para 2020. Publicaremos uma projeção atualizada assim que tivermos maior visibilidade sobre o impacto do vírus em nossos negócios.

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

Em relação ao item (i) da alínea “a”, a tabela a seguir apresenta o crescimento histórico e esperado de nossa frota operacional comercial de 31 de dezembro de 2013 a 31 de dezembro de 2024, sem considerar o impacto da propagação do COVID-19 nas operações da Companhia:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020[1]	2021[1]	2022[1]	2023[1]	2024[1]
Embraer E-Jets.....	78	81	88	74	70	63	55	27	7	-	-	-
Embraer E2	–	–	–	–	–	–	4	29	48	62	68	75
ATRs	55	52	49	39	33	33	33	33	33	33	33	33
Família A320neo ..		–	–	5	12	20	38	47	55	63	72	80
A330.....		5	7	5	7	7	10	11	12	12	12	12
Total da frota operacional.....	**133**	**138**	**144**	**123**	**122**	**123**	**140**	**147**	**155**	**170**	**185**	**200**

[1] Mudanças esperadas, admitindo-se o preenchimento completo de pedidos firmes e impacto do COVID-19 nas operações da Companhia.

* Considera apenas aeronaves de transporte de passageiros.

Em relação às projeções de 2020 conforme itens (ii), (iii) e (iv) da alínea “a”, antes do surto do vírus, nossa projeção para o ano de 2020 apontava para a expansão contínua da margem e crescimento da receita líquida. Dada a incerteza relacionada com o impacto da propagação do

11.1 - Projeções Divulgadas E Premissas

vírus, estamos suspendendo nossas projeções para 2020. Publicaremos uma projeção atualizada assim que tivermos maior visibilidade sobre o impacto do vírus em nossos negócios.

	Projeção 2020 (suspensa)
Crescimento total de ASK	20% ± 2p.p.
CASK	-3% ± 1p.p.
Margem Operacional	20% ± 1p.p.

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário

Começamos a divulgar nossas projeções a partir do exercício de 2017, para frota, capacidade em termos de AKS, decolagens, custos e despesas operacionais ex-combustíveis, e margem operacional para o exercício em questão. Tais projeções têm sido atualizadas tempestivamente no Formulário de Referência nos casos de eventuais alterações em qualquer uma de suas premissas.

Conforme descrito no item 11.1 desse Formulário de Referência, dada a incerteza atual do mercado relacionada com o impacto da propagação do COVID-19, estamos suspendendo nossas projeções para 2020. Publicaremos uma projeção atualizada assim que tivermos maior visibilidade sobre o impacto do vírus em nossos negócios.

b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções

Projeções 2019	
(ii) Crescimento de ASKs.....	~20%
***Doméstico*.....**	~23%
***Internacional*.....**	~12%
(iv) CASK *ex-fuel excluindo não-recorrente*.....	~ 1,5%
(vi) Margem operacional	~18%

No final do ano de 2019, a Companhia registrou um aumento de 22,2% na capacidade em termos de ASK, 2,2 pontos percentuais acima da projeção anunciada. Esse aumentou é proveniente de um crescimento de 24,5% na capacidade doméstica, 1,5 ponto percentual acima do projetado, e 15,1% na capacidade internacional, um crescimento 3,1 pontos percentuais maior do que o esperado, tais variações se devem ao cronograma de recebimento das aeronaves.

O CASK excluindo o efeito dos eventos não-recorrente aumentou 0,8% no período findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o período findo em 31 de dezembro de 2017, conforme estimativas da Companhia. A margem operacional da Azul em 2019 foi de 17,8%, em linha com as projeções estimada de uma margem operacional de aproximadamente 20% para o período.

Projeções 2018	
(ii) Crescimento de ASKs.....	16% a 18%
***Doméstico*.....**	7% a 9%
***Internacional*.....**	50% a 55%
(iii) Crescimento de Decolagens	2% a 3%
(iv) CASK *ex-fuel*	-1% a -3%
(vi) Margem operacional	9% a 11%

11.2 - Acompanhamento E Alterações Das Projeções Divulgadas

No final do ano de 2018, a Companhia registrou um aumento de 16,0% na capacidade em termos de ASK, em linha com a projeção anunciada. Esse aumentou é proveniente de um crescimento de 8% na capacidade doméstica, conforme projetado, e 49,7% na capacidade internacional, esta última apresentou um crescimento 0,3 p.p. menor do que o esperado, devido à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.

Em 2018 registrou-se um crescimento de 0,9% no número de decolagens, 1,1% menor que o intervalo estimado, devido ao impacto da greve dos caminhoneiros em maio desse ano, e à postergação da entrega de uma aeronave A330 para o ano de 2019.

O CASK ex-combustível reduziu 2,4% no período findo em 31 de dezembro de 2018 comparado com o período findo em 31 de dezembro de 2017, conforme estimativas da Companhia. A margem operacional da Azul em 2018 foi de 8,8%, 0,2% abaixo do esperado principalmente devido à desvalorização do real e do aumento no preço do combustível incorridos no período.

Projeções 2017	
(ii) Crescimento de ASKs.....	11% a 13%
(iii) Crescimento de Decolagens	1% a 2%
(iv) CASK *ex-fuel*	-3,5% a -5,5%
(vi) Margem operacional	9% a 11%

No final do ano de 2017, a Companhia registrou um aumento de 10,6% na capacidade em termos de ASK, 0,4 pontos percentuais abaixo do projetado, e ruma redução de 0,6% no número de decolagens, tais resultados estão relacionados com a venda de um maior número de aeronaves no ano do que originalmente projetado.

O CASK ex-combustível reduziu 3,7% no período findo em 31 de dezembro de 2017, estando dentro do intervalo estimado. A margem operacional de 2017 foi de 11,1%, acima do topo da estimativa de 9% a 11% anunciada.

c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas

Conforme descrito no item 11.1 desse Formulário de Referência, dada a incerteza atual do mercado relacionada com o impacto da propagação do COVID-19, estamos suspendendo nossas projeções para 2020. Publicaremos uma projeção atualizada assim que tivermos maior visibilidade sobre o impacto do vírus em nossos negócios.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

A Administração da Companhia é exercida por um Conselho de Administração e uma Diretoria. Ainda, de modo a auxiliar os administradores e os Acionistas da Companhia, estão instalados um Comitê de Auditoria Estatutário, um Comitê de Remuneração e um Comitê de Governança, em caráter permanente.

a. atribuições do conselho de administração e dos órgãos e comitês permanentes que se reportam ao conselho de administração:

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por, no mínimo, 5 (cinco) e, no máximo, 14 (quatorze) membros, nossos acionistas ou não, residentes no Brasil ou não, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral, a qual deverá indicar dentre eles 1 (um) Presidente do Conselho de Administração e 1 (um) Vice-Presidente do Conselho de Administração. Os membros do nosso Conselho de Administração são eleitos para um mandato unificado de 2 (dois) anos, sendo permitida reeleição. No mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2, e expressamente declarados como tais na ata da Assembleia Geral que os eleger, sendo também considerado(s) como independente(s) o(s) conselheiro(s) eleito(s) mediante faculdade prevista pelo artigo 141, parágrafos 4º e 5º, da Lei das Sociedades por Ações e nos termos do Parágrafo Primeiro do Artigo 16 do Estatuto Social.

Caso o Conselho de Administração seja composto por 5 (cinco) membros e vagando, por qualquer motivo, um cargo de membro efetivo do Conselho de Administração, os membros remanescentes deverão eleger membro substituto, que exercerá interinamente o mandato até a data da próxima Assembleia Geral a ser realizada, a qual elegerá novo membro, que excederá o mandato pelo período remanescente até o término do mandato unificado. Nosso Conselho de Administração não possui regimento interno próprio.

Além das atribuições que lhe confere a Lei das Sociedades por Ações, as seguintes matérias deverão ser aprovadas pelo Conselho de Administração da Companhia:

I – aprovar o orçamento anual e plurianual, plano de negócios, planos estratégicos e projetos de expansão;

II – aprovar a aquisição, venda, transferência ou oneração de bens do ativo permanente da Companhia e a concessão de garantias em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

III – deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários pela Companhia, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações ou outros valores mobiliários quando a competência para tal deliberação puder ser tomada pelo Conselho de Administração nos termos da lei;

IV – autorizar a Companhia a oferecer garantias a obrigações de terceiros em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto quando se tratar de garantias do tipo incorrido por companhias no setor de atuação da Companhia no curso regular de seus negócios;

V – convocar a Assembleia Geral da Companhia;

VI – outorgar opção de compra de ações e ações restritas a administradores e empregados da Companhia ou de suas sociedades controladas, sem direito de preferência aos acionistas, nos termos dos programas aprovados em Assembleia Geral;

VII – autorizar a emissão de ações da Companhia, nos limites autorizados no Artigo 6º do Estatuto Social, fixando as condições de emissão, inclusive preço e prazo de integralização, podendo, ainda, excluir (ou reduzir prazo para) o direito de preferência nas emissões de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis, cuja colocação seja feita mediante venda em bolsa ou por subscrição pública ou em oferta pública de aquisição de controle, nos termos estabelecidos em lei;

VIII – escolher e substituir os auditores independentes, sendo que a empresa de auditoria externa elaborará informações para o Conselho de Administração, mediante solicitação do Conselho de Administração e no limite da sua competência, podendo o Conselho de Administração pedir esclarecimentos sempre que entender necessário;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

IX – fixar a orientação geral dos negócios da Companhia, incluindo a determinação das metas e estratégias de negócios a serem atingidas pela Companhia, zelando por sua boa execução;

X – eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as funções, inclusive designando o Diretor de Relações com Investidores;

XI – fiscalizar a gestão dos Diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em via de celebração e quaisquer outros atos;

XII – manifestar-se sobre o relatório da Administração e as contas da Diretoria e deliberar sobre sua submissão à Assembleia Geral;

XIII – apreciar os resultados trimestrais das operações da Companhia;

XIV – manifestar-se previamente sobre qualquer proposta a ser submetida à deliberação da Assembleia Geral;

XVI – aprovar a negociação, cessão, transferência ou alienação de quaisquer bens intangíveis;

XVI – aprovar a constituição de ônus de qualquer natureza, real ou pessoal, sobre ativos fixos da Companhia, em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, exceto no caso de penhora judicial, arresto ou sequestro judicial;

XVII – aprovar a Política de Transações com Partes Relacionadas e a realização de transações de acordo com as disposições da referida política, observado o disposto no Artigo 32, sendo certo que a incorporação, incorporação de ações, fusão e cisão seguida de incorporação, quando realizadas entre partes relacionadas, serão reguladas de acordo com o Código CAF;

XVIII – aprovar a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, observado o disposto no Artigo 32 do Estatuto Social;

XIX – deliberar sobre a emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, bem como sobre a emissão de *commercial papers* e bônus de subscrição;

XX – definir lista tríplice de empresas especializadas em avaliação econômica de empresas para a elaboração de laudo de avaliação das ações da Companhia, nos casos de oferta pública de aquisição de ações para cancelamento de registro de companhia aberta ou para saída do Nível 2, atendendo os preceitos do Código CAF;

XXI – autorizar a Diretoria da Companhia a requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial pela Companhia após autorização da Assembleia Geral;

XXII – deliberar sobre qualquer reestruturação financeira envolvendo direta ou indiretamente a Companhia ou suas Controladas;

XXIII – aprovar o Código de Ética e Conduta da Companhia;

XXIV – deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pela Diretoria;

XXV – manifestar-se favorável ou contrariamente a respeito de qualquer oferta pública de aquisição de ações que tenha por objeto as ações de emissão da Companhia, por meio de parecer prévio fundamentado, divulgado em até 15 (quinze) dias da publicação do edital da oferta pública de aquisição de ações, que deverá abordar, no mínimo (i) o preço da oferta pública de aquisição; (ii) a conveniência e oportunidade da oferta pública de aquisição de ações quanto ao interesse do conjunto dos acionistas e em relação à liquidez dos valores mobiliários de sua titularidade; (iii) as repercussões da oferta pública de aquisição de ações sobre os interesses da Companhia; (iv) os planos estratégicos divulgados pelo ofertante em relação à Companhia; (v) a descrição das alterações relevantes na situação financeira da Companhia, ocorridas desde a data das últimas demonstrações financeiras ou informações trimestrais divulgadas ao mercado; (vi) demais aspectos relevantes para a decisão do acionista; e (vii) outros pontos que o Conselho de Administração considerar pertinentes, bem como as informações exigidas pelas regras aplicáveis estabelecidas pela CVM; e

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

XXVI – deliberar sobre a recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, exceto pelo disposto no Artigo 11, item (l), do Estatuto Social.

Além disso, o Conselho de Administração será responsável por aprovar a saída da Companhia do Nível 2 de Governança Corporativa e do CAF.

Nosso Estatuto prevê a impossibilidade de eleição ao cargo de membro do Conselho de Administração de pessoa que apresente ou represente interesse conflitante com a Companhia, bem como restringe o direito de voto de qualquer conselheiro que configure, supervenientemente à eleição, conflito de interesses com a Companhia, exceto se autorizado por nossa Assembleia Geral. Nestes casos, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões de Conselho de Administração relacionadas à hipótese de conflito.

Diretoria

A Diretoria é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 7 (sete) membros, acionistas ou não, todos residentes no Brasil, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo necessariamente 1 (um) Diretor Presidente, 1 (um) Diretor Vice-Presidente Financeiro, 1 (um) Diretor de Relações com Investidores e até 4 (quatro) Diretores, com ou sem designação específica, sendo permitida a cumulação de cargos. Os Diretores serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Compete à Diretoria a representação da Companhia, a administração dos negócios sociais em geral e a prática, para tanto, de todos os atos necessários ou convenientes, ressalvados aqueles para os quais seja por lei ou pelo nosso Estatuto Social atribuída competência à Assembleia Geral ou ao Conselho de Administração. No exercício de suas funções, os Diretores poderão realizar todas as operações e praticar todos os atos necessários à consecução dos objetivos de seu cargo, observadas as disposições do nosso Estatuto Social quanto à forma de representação, à alçada para a prática de determinados atos, e a orientação geral dos negócios estabelecida pelo Conselho de Administração, incluindo deliberar sobre e aprovar a aplicação de recursos, transigir, renunciar, ceder direitos, confessar dívidas, fazer acordos, firmar compromissos, contrair obrigações, celebrar contratos, adquirir, alienar e onerar bens móveis e imóveis, prestar caução, avais e fianças, emitir, endossar, caucionar, descontar, sacar e avalizar títulos em geral, abrir, movimentar e encerrar contas em estabelecimentos de crédito, que também poderão ser realizados por procurador devidamente constituído, observadas as restrições legais e aquelas estabelecidas em nosso Estatuto Social.

Os Diretores podem ser destituídos a qualquer tempo pelo Conselho de Administração, sendo que, havendo a destituição, o Conselho de Administração, no prazo de 10 dias contados da vacância, deverá eleger o substituto pelo restante do prazo do mandato. No mesmo sentindo, ocorrendo impedimento ou ausência de qualquer membro da Diretoria temporária superior a 60 (sessenta) dias, deverá o Conselho de Administração reunir-se imediatamente para completar o mandato deixado vago. Caberá ao Diretor Presidente exercer as funções do respectivo membro da Diretoria até o retorno ou a posse do substituto.

A Diretoria de Relação com Investidores pode ser exercida por um Diretor de Relações com Investidores ou, cumulativamente, por qualquer outro membro da Diretoria.

Além disso, compete à Diretoria:

(i) cumprir e fazer cumprir nosso Estatuto Social e as deliberações do Conselho de Administração e da Assembleia Geral;

(ii) representar a Companhia, ativa e passivamente, em conformidade com as atribuições e poderes estabelecidos em nosso Estatuto Social e pela Assembleia Geral;

(iii) deliberar sobre a abertura, o encerramento e a alteração de endereços de filiais, sucursais, agências, escritórios ou representações da Companhia em qualquer parte do País ou do exterior;

(iv) submeter, anualmente, à apreciação do Conselho de Administração, o Relatório da Administração e as contas da Diretoria, acompanhados do relatório dos auditores independentes, bem como a proposta de destinação dos lucros apurados no exercício anterior;

(v) elaborar e propor, ao Conselho de Administração, os planos de negócios, operacionais e de investimento da Companhia, bem como o orçamento anual;

(vi) elaborar o plano de organização da Companhia e emitir as normas correspondentes;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

(vii) elaborar e propor ao Conselho de Administração, com apoio do Comitê de Governança, o Código de Ética e Conduta da Companhia;

(viii) decidir sobre qualquer assunto que não seja de competência privativa da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração, bem como sobre divergências entre seus membros; e

(ix) apresentar, trimestralmente, ao Conselho de Administração, o balancete econômico-financeiro e patrimonial detalhado da Companhia e suas controladas.

Observadas as disposições contidas em nosso Estatuto Social, a nossa representação em qualquer ato que crie responsabilidade para a Companhia ou libere terceiros de obrigações perante a Companhia, incluindo nossa representação da Companhia em juízo, ativa ou passivamente, compete a: (i) o Diretor Presidente isoladamente; (ii) quaisquer 2 Diretores em conjunto, ou (iii) 1 procurador com poderes especiais, isoladamente, desde que tenha sido nomeado pelo Diretor Presidente.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é um órgão societário com caráter não permanente, sendo composto por 3 (três) membros e seus respectivos suplentes, acionistas ou não, eleitos pela Assembleia Geral que deliberar sua instalação.

Quando instalado, o Conselho Fiscal reunir-se-á, nos termos da lei, sempre que necessário e analisará, ao menos trimestralmente, as nossas demonstrações financeiras.

Comitê de Auditoria Estatutário

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, instalado de acordo com a Instrução CVM n.º 308, de 14 de maio de 1999, é composto por, no mínimo, 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, sendo sua maioria de membros independentes, nos termos da legislação em vigor. Dos membros independentes do Comitê de Auditoria Estatutário, (i) ao menos 2 (dois) deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição de conselheiro independente constante do Regulamento do Nível 2, sendo um deles designado como coordenador de tal comitê; e (ii) ao menos 1 (um) dos membros do Comitê de Auditoria Estatutário possuir reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária. Os membros do Comitê de Auditoria Estatutário serão eleitos para um mandato de 2 (dois) anos, permitida a reeleição, com um limite de 10 (dez) anos consecutivos no cargo.

Nos casos de vacância de cargo de membro do Comitê de Auditoria Estatutário, compete ao Conselho de Administração eleger a pessoa que deverá completar o mandato do membro substituído.

Tendo exercido por qualquer período, os membros do Conselho de Auditoria Estatutário somente poderão integrar tal órgão novamente após decorridos 3 (três) anos do final do mandato.

Atualmente, a totalidade dos membros do nosso Comitê de Auditoria Estatuário atende aos critérios de independência da SEC e NYSE aplicáveis.

Compete ao Comitê de Auditoria Estatutário, entre outras matérias:

(a) opinar sobre a contratação e destituição do auditor independente para a elaboração de auditoria externa independente ou para qualquer outro serviço;

(b) supervisionar as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia;

(c) supervisionar as áreas de controles internos e auditoria interna da Companhia;

(d) supervisionar as atividades da área de elaboração das demonstrações financeiras da Companhia;

(e) monitorar a qualidade e integridade dos mecanismos de controles internos da Companhia;

(f) monitorar a qualidade e integridade das informações trimestrais, demonstrações intermediárias e demonstrações financeiras da Companhia;

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

(g) monitorar a qualidade e integridade das informações e medições divulgadas com base em dados contábeis ajustados e em dados não contábeis que acrescentem elementos não previstos na estrutura dos relatórios usuais das demonstrações financeiras da Companhia;

(h) avaliar e monitorar as exposições de risco da Companhia, podendo inclusive requerer informações detalhadas de políticas e procedimentos relacionados com: (i) a remuneração da administração; (ii) a utilização de ativos da Companhia; e (iii) as despesas incorridas em nome da Companhia;

(i) avaliar e monitorar, juntamente com a administração e a área de auditoria interna, a adequação das transações com partes relacionadas realizadas pela companhia e suas respectivas evidenciações; e

(j) elaborar relatório anual resumido, a ser apresentado juntamente com as demonstrações financeiras, contendo a descrição de: (i) suas atividades, os resultados e conclusões alcançados e as recomendações feitas; e (ii) quaisquer situações nas quais exista divergência significativa entre a administração da Companhia, os auditores independentes e o Comitê de Auditoria em relação às demonstrações financeiras da Companhia.

Nosso Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, supervisiona as atividades dos auditores independentes, a fim de avaliar: (i) a sua independência; (ii) a qualidade dos serviços prestados; e (ii) a adequação dos serviços prestados às necessidades da Companhia. A Companhia não possui política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente.

O regimento interno do Comitê de Auditoria Estatutário, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Comitê de Remuneração

O Comitê de Remuneração, órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, será composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração, e terá seu regulamento aprovado por meio de reunião do Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Remuneração deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de coordenador.

O Comitê de Remuneração tem como atribuições organizar, administrar e interpretar planos de incentivos lastreados em ações e resolver situações não previstas nos referidos planos, ou conflitos relacionados a eles.

O regimento interno do Comitê de Remuneração, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

Comitê de Governança

O Comitê de Governança, órgão estatutário de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, será composto por 3 (três) membros, indicados pelo Conselho de Administração. No mínimo 2 (dois) dos membros do Comitê de Governança deverão ser membros independentes do Conselho de Administração, conforme definição do Regulamento do Nível 2, sendo atribuída a um deles a função de coordenador.

São as principais competências do Comitê de Governança:

(i) recomendar ao Conselho de Administração um conjunto de diretrizes de governança corporativa aplicáveis à Companhia, supervisionando sua implementação;

(ii) analisar e apoiar a Diretoria na elaboração do Código de Ética e Conduta da Companhia;

(iii) analisar e propor ao Conselho de Administração uma Política de Transações com Partes Relacionadas, considerando no que for aplicável o Código CAF;

(iv) analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre conselheiros e a Companhia; e

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

(v) opinar sobre (I) a venda ou transferência de bens do ativo permanente da Companhia em valores superiores a 3% (três por cento) da receita líquida verificada nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia do último exercício fiscal, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia; (II) a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os acionistas ou diretores da Companhia ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus controladores ou pessoas sob controle comum, e, de outro, a Companhia ou suas controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no setor da Companhia; e (III) a contratação de obrigações financeiras não contempladas no plano anual ou no orçamento da Companhia ou de suas controladas e cujo valor seja superior ao equivalente em reais a US$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de dólares norte-americanos) convertido pela taxa PTAX de venda da data da transação.

O regimento interno do Comitê de Governança, aprovado pelo Conselho de Administração em 24 de janeiro de 2017, pode ser encontrado em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

b. em relação aos membros da diretoria estatutária, suas atribuições e poderes individuais, indicando se a diretoria possui regimento interno próprio, e informando, em caso positivo, órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado.

Os diretores que possuem atribuições específicas no Estatuto Social são o Diretor Presidente, o Diretor de Vice Presidente Financeiro e o Diretor de Relações com Investidores, conforme explicitado abaixo:

Compete ao Diretor Presidente: coordenar as atividades da Diretoria e supervisionar todas as nossas atividades.

Compete ao Diretor Vice Presidente Financeiro: executar as atividades de análise, acompanhamento e avaliação do desempenho financeiro da Companhia, conforme orientação da Assembleia Geral e do Conselho de Administração e da execução do Plano de Negócios; fornecer informações relativas ao desempenho da Companhia periodicamente à Assembleia Geral e ao Conselho de Administração; coordenar os trabalhos de preparação das demonstrações financeiras e o relatório anual da administração da Companhia, bem como a sua apresentação aos auditores externos, Conselho de Administração e Conselho Fiscal, se em funcionamento.

Compete ao Diretor de Relações com Investidores: (i) representar a Companhia, privativamente, perante a CVM, acionistas, investidores, bolsas de valores, Banco Central do Brasil e demais órgãos relacionados às atividades desenvolvidas no mercado de capitais; (ii) planejar, coordenar e orientar o relacionamento e a comunicação entre a Companhia e seus investidores, a CVM e as entidades onde os valores mobiliários da Companhia sejam admitidos à negociação; (iii) propor diretrizes e normas para as relações com os investidores da Companhia; (iv) observar as exigências estabelecidas pela legislação do mercado de capitais em vigor e divulgar ao mercado as informações relevantes sobre a Companhia e seus negócios, na forma requerida em lei; (v) guardar os livros societários e zelar pela regularidade dos assentamentos neles feitos; (vi) supervisionar os serviços realizados pela instituição financeira depositária das ações relativas ao quadro acionário, tais como, sem se limitar, o pagamento de dividendos e bonificações, compra, venda e transferência de ações; (vii) zelar pelo cumprimento e execução das regras de governança corporativa e das disposições estatutárias e legais relacionadas ao mercado de valores mobiliários; e (viii) seja em conjunto ou isoladamente, praticar os atos normais de gestão da Companhia.

Os Diretores sem designação específica terão as atribuições que lhe venham a ser estabelecidas nos termos do nosso Estatuto Social. Nossa Diretoria não possui regimento interno próprio.

c. data de instalação do conselho fiscal, se este não for permanente, informando se possui regimento interno próprio, e indicando, em caso positivo, data da sua aprovação pelo conselho fiscal e, caso o emissor divulgue o regimento, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

O Conselho Fiscal não é permanente e não está instalado.

12.1 - Descrição da Estrutura Administrativa

d. se há mecanismos de avaliação de desempenho do conselho de administração e de cada órgão ou comitê que se reporta ao conselho de administração, informando, em caso positivo:

A Companhia não realiza avaliação formal de desempenho do Conselho de Administração ou dos seus comitês. Já com relação à avaliação do desempenho dos membros da Diretoria estatutária e não estatutária, com o objetivo de contribuir com o desenvolvimento individual e avaliar os comportamentos que a Companhia espera dos seus funcionários, realizamos a avaliação que reflete nossos Princípios e Valores. Esse processo tem o objetivo de verificar em que medida os comportamentos e atitudes dos diretores traduzem os valores e cultura praticados na Companhia. Adicionalmente, a avaliação do desempenho dos membros da Diretoria é baseada na performance e no alcance de resultados que demonstrem o suporte à estratégia da Companhia.

i. a periodicidade da avaliação e sua abrangência, indicando se a avaliação é feita somente em relação ao órgão ou se inclui também a avaliação individual de seus membros

A avaliação dos membros da Diretoria é realizada anualmente, de maneira individual.

ii. metodologia adotada e os principais critérios utilizados na avaliação

Para os membros da Diretoria estatutária e não estatutária, adotamos o modelo de avaliação 360º, cuja rede de avaliadores é composta, conforme aplicável, pelo gestor imediato, liderados, pares, clientes internos, além do próprio avaliado por meio de auto avaliação. Esse processo é coordenado pela área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

iii. como os resultados da avaliação são utilizados pelo emissor para aprimorar o funcionamento deste órgão; e

A finalização destas avaliações acontecem com o *feedback* e PDI, Plano de Desenvolvimento Individual, sob a coordenação da área de Desenvolvimento Humano e Organizacional da Diretoria de Recursos Humanos, com o apoio do Comitê de Remuneração da Companhia.

iv. se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos

Contratamos a consultoria Carvalho & Mello para nos assessorar no processo de avaliação por competências adotado para todos os funcionários da Companhia, inclusive membros da Diretoria.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

a. prazos de convocação

A Companhia adota os prazos previstos na Lei das Sociedades por Ações, e demais normas aplicáveis, sendo que a Assembleia Geral, será reunida, ordinariamente, uma vez por ano, nos 4 (quatro) primeiros meses seguintes ao encerramento de cada exercício social, a fim de que sejam discutidos os assuntos previstos em lei e, extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem, observadas, em sua convocação, instalação e deliberação, as prescrições legais.

As Assembleias Gerais serão convocadas, nos termos do artigo 124 da Lei das Sociedades por Ações, e instaladas e presididas pelo Presidente do Conselho de Administração ou, na sua ausência ou impedimento, por qualquer membro do Conselho de Administração ou, ainda, na ausência destes, por qualquer diretor da Companhia presente, escolhido pelos acionistas. Caberá ao Presidente da Assembleia Geral indicar o secretário, o qual pode ser acionista ou não da Companhia.

Nos termos do *caput* e do parágrafo único do artigo 8º da Instrução CVM nº 559, de 27 de março de 2015, o emissor de ações que sirvam de lastro para programa de DR patrocinado deve convocar assembleia geral com o prazo mínimo de 30 (trinta) dias de antecedência, exceto se nos casos em que a espécie ou classe de ações que lastreiem os certificados não tenha direito a voto em qualquer das matérias constantes da ordem do dia da respectiva assembleia.

b. competências

Compete à Assembleia Geral, além de outras atribuições que lhe sejam conferidas por lei, observados os quóruns previstos em nosso Estatuto Social e na legislação aplicável:

(a) tomar as contas dos administradores relativas ao último exercício social;

(b) examinar, discutir e votar as demonstrações financeiras, instruídas com parecer do Conselho Fiscal, quando instalado e outros documentos nos termos da regulamentação aplicável;

(c) eleger e destituir os membros do nosso Conselho de Administração;

(d) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social, fixar a remuneração global anual dos membros do Conselho de Administração e da Diretoria, assim como a dos membros do Conselho Fiscal, se instalado, desde que, em qualquer caso, a remuneração não seja diversa da contemplada nos planos anuais de negócios ou no orçamento;

(e) deliberar, de acordo com proposta apresentada pela administração, sobre a destinação do lucro líquido do exercício e a distribuição de dividendos;

(f) reformar nosso Estatuto Social, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono e Décimo do Estatuto Social;

(g) aprovar planos de incentivo lastreados em ações aos seus administradores e empregados bem como de suas sociedades controladas, ou ainda a indivíduos que prestam serviços à Companhia ou às suas sociedades controladas;

(h) deliberar sobre (i) o aumento do capital social, que exceda o capital autorizado, ou sua redução; e (ii) a avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia, observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iii) do Estatuto Social;

(i) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (i) do Estatuto Social, deliberar sobre fusão, cisão, transformação, incorporação, ou incorporação de ações que estejamos envolvidos, bem como transferência de parte substancial de nossos ativos que gere a descontinuidade de nossas atividades;

(j) deliberar sobre emissão de ações ou de quaisquer valores mobiliários, definição do respectivo preço de emissão e da quantidade de ações, observado o disposto no artigo 6º do Estatuto Social, ou outros valores mobiliários, conforme o caso;

(k) deliberar sobre resgate, amortização, desdobramento ou grupamento de ações ou quaisquer valores mobiliários de nossa emissão;

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

(l) deliberar sobre recompra e/ou negociação pela Companhia de ações de emissão da própria Companhia ou derivativos nelas referenciados, quando caracterizada uma das hipóteses em que a eficácia da deliberação esteja sujeita à prévia aprovação da Assembleia Geral, nos termos das normas editadas pela CVM;

(m) deliberar sobre a nossa recuperação judicial ou extrajudicial ou requerimento de nossa falência;

(n) deliberar sobre nossa dissolução ou liquidação, ou cessação do nosso estado de liquidação, bem como eleger o liquidante e o Conselho Fiscal que deverá atuar no período de liquidação;

(o) distribuição de dividendos acima do dividendo mínimo obrigatório ou o pagamento de juros sobre capital próprio acima do contemplado nos nossos planos anuais de negócios ou no nosso orçamento;

(p) observado o disposto no artigo 5º, Parágrafo Nono, item (iv) do Estatuto Social, escolher a empresa especializada responsável pela preparação de laudo de avaliação das nossas ações, em caso de cancelamento de registro de companhia aberta ou saída do Nível 2, conforme previsto em nosso Estatuto Social, dentre as empresas indicadas pelo Conselho de Administração;

(q) deliberar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pelo Conselho de Administração;

(r) sem prejuízo do disposto no artigo 19, XVII, do Estatuto Social, deliberar sobre a aprovação de contratos entre a Companhia e o acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador tenha interesse; e

(s) suspender o exercício de direitos de acionistas, conforme previsto no artigo 120 da Lei das Sociedades por Ações e em nosso Estatuto Social, inclusive no caso do Artigo 1º, Parágrafo 3, e do Artigo 7º do nosso Estatuto Social, não podendo, nessa deliberação, votar o(s) acionista(s) cujos direitos poderão ser objeto de suspensão.

c. endereços (físico ou eletrônico) nos quais os documentos relativos à assembleia geral estarão à disposição dos acionistas para análise

Os documentos relativos à assembleia geral ficam disponíveis em nossa sede, localizada na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Edifício Jatobá, Bairro de Tamboré, Barueri, SP, ou nos endereços eletrônicos www.voeazul.com.br/ri; www.cvm.gov.br; www.b3.com.br.

d. identificação e administração de conflitos de interesses

Não adotamos um mecanismo específico para identificar conflitos de interesse nas Assembleias Gerais, aplicando-se as regras constantes na legislação brasileira, caso ocorra qualquer conflito de interesses.

A Lei das Sociedades por Ações prevê que o acionista não poderá votar nas deliberações da Assembleia Geral que puderem beneficiá-lo de modo particular, ou em que tiver interesse conflitante com o da Companhia. Por exemplo, o acionista não poderá votar nas deliberações da Assembleia Geral relativas ao laudo de avaliação de bens com os quais concorrer para a formação do capital social e a aprovação de suas contas como administrador.

A deliberação tomada em decorrência do voto de acionista que tem interesse conflitante com o nosso é anulável; o acionista responderá pelos danos causados e será obrigado a nos transferir as vantagens que tiver auferido. Os conflitos de interesse são identificados nos termos da Lei das Sociedades por Ações e administrados pelo Presidente do nosso Conselho de Administração.

e. solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto

Não possuímos regras, políticas ou práticas para solicitação de procurações pela administração para o exercício do direito de voto nas Assembleias Gerais. Conforme previsto na Lei das Sociedades por Ações, o acionista poderá ser representado na Assembleia Geral por procurador constituído há menos de um ano, que seja acionista, administrador, advogado ou instituição financeira, cabendo ao administrador de fundos de investimento representar os condôminos, quando aplicável.

f. formalidades necessárias para aceitação de procurações outorgadas por acionistas, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notarização, consularização e tradução juramentada e se o emissor admite procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

O acionista ou seu representante legal deverá comparecer à Assembleia Geral munido de documentos que comprovem sua identidade. Adicionalmente, nosso Estatuto Social estabelece que os instrumentos de mandato outorgados por acionistas deverão ser depositados em nossa sede, com antecedência mínima de 48 horas, contadas da realização da respectiva Assembleia. O acionista ou seu representante legal deverá comparecer à Assembleia Geral munido de documentos que comprovem sua identidade ou seus poderes de representação, conforme o caso, portando os seguintes documentos:

(i) pessoa física: documento de identificação com foto. (Exemplos: RG, RNE, CNH ou carteiras de classe profissional oficialmente reconhecidas);

(ii) pessoa jurídica: documento de identificação com foto do representante legal do acionista, devidamente acompanhado de cópia autenticada ou original do seu ato constitutivo, bem como da documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica (ata de eleição de diretoria ou da administração e procuração, conforme o caso);

(iii) acionista constituído sob a forma de Fundo de Investimento: documento de identificação com foto do representante legal do administrador do Fundo de Investimento (ou do gestor do Fundo de Investimento, conforme o caso), acompanhado de cópia autenticada ou original do Regulamento do Fundo e do Estatuto Social ou Contrato Social do seu administrador (ou gestor, conforme o caso), juntamente com a documentação de representação societária identificando o representante legal da pessoa jurídica.

A Companhia exige o reconhecimento de firma das procurações conferidas no território brasileiro e a notarização daquelas concedidas fora do país. A Companhia não exigirá a tradução juramentada de documentos que tenham sido originalmente lavrados em língua portuguesa, inglesa ou espanhola. Adicionalmente, não admitimos procurações outorgadas por acionistas por meio eletrônico.

g. formalidades necessárias para aceitação do boletim de voto de distância, quando enviamos diretamente à companhia, indicando se o emissor exige ou dispensa reconhecimento de firma, notarização e consularização

Nos termos da Instrução CVM 481/09, a Companhia adotou o sistema de votação à distância, permitindo que seus acionistas participem de Assembleias Gerais mediante o preenchimento e a entrega do boletim de voto à distância disponibilizado pela Companhia no seu site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri) ou no site da CVM (www.cvm.gov.br). Nesse sentido, os acionistas poderão encaminhar suas instruções de voto em relação às matérias da assembleia:

(i) diretamente à Companhia;

(ii) por instruções de preenchimento transmitidas a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central; ou

(iii) por instruções de preenchimento transmitidas para o escriturador das ações de emissão da Companhia, no caso de acionistas titulares de ações depositadas no escriturador.

A Companhia alerta que, em qualquer dessas hipóteses, o boletim de voto à distância deverá ser recebido em até, no máximo, 7 (sete) dias antes da data de realização da Assembleia Geral.

O acionista que optar por enviar o boletim de voto à distância diretamente à Companhia deverá encaminhar os seguintes documentos à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, n° 939, Edifício Jatobá, 8° andar, Castelo Branco Office Park, CEP 06460-040, na Cidade de Barueri, Estado de São Paulo:

(i) via física do boletim de voto à distância devidamente preenchido, rubricado e assinado; e

(ii) cópia autenticada dos documentos descritos no item “f” acima, conforme o caso.

Caso assim lhe convier, o acionista também poderá enviar as vias digitalizadas dos documentos referidos acima para o endereço eletrônico invest@voeazul.com.br.

Uma vez recebidos o boletim de voto à distância e os documentos que o tiverem acompanhado, a Companhia comunicará o acionista acerca de seu recebimento e de sua aceitação ou não, nos termos da Instrução CVM nº 481/09.

12.2 - Regras, Políticas E Práticas Relativas às Assembleias Gerais

O acionista que optar por exercer o seu direito de voto à distância por intermédio de prestadores de serviços deverá transmitir as suas instruções de voto a seus respectivos agentes de custódia que prestem esse serviço, no caso dos acionistas titulares de ações depositadas em depositário central, ou para a instituição financeira contratada pela Companhia para a prestação de serviços de escrituração de valores mobiliários, no caso de ações que não estejam depositadas em depositário central, observadas as regras e prazos por esses determinadas.

Para tanto, os acionistas deverão entrar em contato com os seus agentes de custódia ou com escriturador de nossas ações, conforme o caso, e verificar os procedimentos por eles estabelecidos para emissão das instruções de voto via Boletim de Voto à distância, bem como os documentos e informações que venham a ser por eles exigidos.

A Companhia esclarece que serão desconsideradas instruções de voto conflitantes, assim entendidas aquelas provenientes de um mesmo acionista que em relação a uma mesma deliberação tenha votado em sentidos distintos em instruções de voto entregues por prestadores de serviços diferentes.

h. se a companhia disponibiliza sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância

A Companhia não dispõe de sistema eletrônico de recebimento de boletim de voto a distância ou de participação a distância.

i. instruções para que acionista ou grupo de acionistas inclua propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do conselho de administração e do conselho fiscal no boletim de voto a distância

Somente acionistas que cumpram os requisitos estabelecidos pela Instrução CVM nº 561/2015, que altera a Instrução CVM nº 481/09, poderão incluir propostas de deliberação, chapas ou candidatos a membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal no boletim de voto a distância. As solicitações deverão ser encaminhadas por e-mail para o endereço invest@voeazul.com.br, conforme prazo exigido na regulamentação aplicável.

j. se a companhia disponibiliza fóruns e páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias.

Não mantemos fóruns e/ou páginas na rede mundial de computadores destinados a receber e compartilhar comentários dos acionistas sobre as pautas das assembleias Gerais.

k. outras informações necessárias à participação a distância e ao exercício do direito de voto a distância

Os acionistas detentores de ações de emissão da Companhia que estejam depositadas em depositária central poderão transmitir as instruções de voto para preenchimento do boletim de voto a distância por meio dos seus respectivos agentes de custódia, caso esses prestem esse tipo de serviço.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

a. número de reuniões realizadas no último exercício social, discriminando entre número de reuniões ordinárias e extraordinárias

No último exercício social, o nosso Conselho de Administração realizou um total de 9 (nove) reuniões, das quais 4 (quatro) foram ordinárias e 5 (cinco) foram extraordinárias, conforme tabela abaixo:

Data de realização da RCA	Ordinária/Extraordinária
05/02/2018	Ordinária
06/03/2018	Extraordinária
16/04/2018	Ordinária
08/05/2018	Extraordinária
11/06/2018	Extraordinária
04/07/2018	Ordinária
07/08/2018	Extraordinária
30/10/2018	Ordinária
06/11/2018	Extraordinária

b. se existirem, as disposições do acordo de acionistas que estabeleçam restrição ou vinculação ao exercício do direito de voto de membros do conselho

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso conselho de administração, exceto pela restrição ao Sr. Neeleman de votar em qualquer deliberação relacionada à conversão dos Bonds da TAP em Ações da TAP.

c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses

Nosso Estatuto Social estabelece em seu artigo 16, parágrafo primeiro, que no mínimo 2 (dois) ou 20% (vinte por cento) dos membros do Conselho de Administração, o que for maior, deverão ser Conselheiros Independentes, conforme a definição do Regulamento do Nível 2.

Não obstante, atualmente, 9 dos 11 membros do nosso Conselho de Administração são conselheiros independentes. Isso permite ao Conselho de Administração melhor prevenir e administrar conflitos de interesses, a fim de que esse órgão possa atuar de forma isenta e imparcial, visando à criação e preservação de valor para a companhia como um todo.

Nos termos do artigo 156 da Lei das Sociedades por Ações, é vedado ao membro do conselho de administração intervir em qualquer operação social em que tiver interesse conflitante com o da companhia, bem como na deliberação que a respeito tomarem os demais conselheiros, cumprindo-lhe cientificá-los do seu impedimento e fazer consignar, em ata de reunião, a natureza e extensão do seu interesse. Assim, em linha com o disposto em lei, o artigo 17, parágrafo 7º do nosso Estatuto Social estabelece que não pode ser eleito para integrar o Conselho de Administração, salvo quando dispensado pela Assembleia Geral, aquele que tiver ou representar interesse conflitante com o nosso. Além disso, caso após a eleição seja configurado conflito de interesse, o respectivo membro do Conselho de Administração não poderá exercer o direito de voto. Nos termos do artigo 17, parágrafo 8º de nosso Estatuto Social, caso seja declarada a hipótese de conflito, o membro conflitado não poderá ter acesso a informações ou participar de reuniões do Conselho de Administração relacionadas a tal hipótese, ficando expressamente vedado o exercício de seu direito de voto.

Compete ao Comitê de Governança estatutário, composto por 3 (três) membros, dos quais pelo menos 2 (dois) são independentes, em reunião de seus membros, analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e os conselheiros, emitindo parecer favorável ou não acerca da operação em questão.

12.3 - Regras, Políticas E Práticas Relativas ao Conselho de Administração

O Comitê de Governança estatutário também possui a atribuição de apoiar a Diretoria na elaboração do nosso Código de Ética e Conduta. O Código de Ética e Conduta da Companhia, aprovado pelo Conselho de Administração, prevê regras específicas para identificação e administração de conflitos de interesses aplicáveis a todos os nossos colaboradores (chamados internamente de Tripulantes da Azul), incluindo os membros do Conselho de Administração. Nos termos do nosso Código de Ética e Conduta, é dever de nossos colaboradores informar seu superior imediato sobre situações em que acredite possa haver conflito de interesses para avaliação, discussão, orientação e decisão final da situação. Ainda, nos termos de tal Código, é vedado a qualquer colaborador a realização de atividades externas que conflitem com suas atividades na Azul, tais como a prestação de consultoria, de serviço de qualquer natureza ou ocupar posição em organizações com interesses conflitantes ou que realizem negócios conosco.

Em reunião do Conselho de Administração de 8 de novembro de 2017 foi aprovada a Política para Transações entre Partes Relacionadas, conforme proposta pelo Comitê de Governança, a qual estabelece procedimentos com intuito de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas à Companhia, seu controlador, administradores ou suas controladas, assim como situações com potencial conflito de interesses, sejam tomadas sempre no melhor interesse da Companhia e seus acionistas.

d. se o emissor possui política de indicação e de preenchimento de cargos do conselho de administração formalmente aprovada, informando, em caso positivo:

i. órgão responsável pela aprovação da política, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração formalmente aprovada.

ii. principais características da política, incluindo regras relativas ao processo de indicação dos membros do conselho de administração, à composição do órgão e à seleção de seus membros

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui política de indicação e de preenchimento de cargos do Conselho de Administração formalmente aprovada.

12.4 - Descrição da Cláusula Compromissória Para Resolução de Conflitos Por Meio de Arbitragem

Nos termos do nosso Estatuto Social, nós, nossos acionistas, administradores e membros do Conselho Fiscal obrigamo-nos a resolver, por meio de arbitragem, nos termos do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado, toda e qualquer disputa ou controvérsia que possa surgir, relacionada ou oriunda, em especial, da aplicação, validade, eficácia, interpretação, violação e seus efeitos, das disposições contidas na Lei das Sociedades por Ações, em nosso Estatuto Social, nas normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários, bem como nas demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, além daquelas constantes do Regulamento de Listagem do Nível 2 ("Regulamento do Nível 2") do Regulamento de Sanções, do Contrato de Participação no Nível 2 e do Regulamento da Câmara de Arbitragem do Mercado.

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
Abhi Manoj Shah	27/09/1978	Pertence apenas à Diretoria	10/01/2019	2 anos	4
233.420.638-58	Engenheiro	19 - Outros Diretores	10/01/2019	Sim	0.00%
		Diretor Vice Presidente de Receitas			
John Peter Rodgerson	11/06/1976	Pertence apenas à Diretoria	10/01/2019	2 anos	2
233.337.188-98	Administrador	10 - Diretor Presidente / Superintendente	10/01/2019	Sim	0.00%
Alexandre Wagner Malfitani	21/08/1972	Pertence apenas à Diretoria	10/01/2019	2 anos	2
131.854.718-06	Engenheiro	12 - Diretor de Relações com Investidores	10/01/2019	Sim	0.00%
O Sr. Malfitani ocupa o cargo de Diretor Vice Presidente Financeiro e de Relações com Investidores.					
Antonio Flavio Torres Martins Costa	28/08/1951	Pertence apenas à Diretoria	09/03/2020	2 anos	0
311.134.197-68	Engenheiro	19 - Outros Diretores	09/03/2020	Sim	0.00%
		Diretor Técnico Operacional			
Sergio Eraldo de Salles Pinto	24/09/1964	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	6
317.309.901-00	Engenheiro e Economista	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Não	100.00%
Membro e coordenador do Comitê de Auditoria e membro do Comitê de Remuneração.					
Carolyn Luther Trabuco	15/04/1969	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	6
233.489.908-90	Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Sim	100.00%
Membro e coordenador do Comitê de Remuneração					
Gelson Pizzirani	18/07/1951	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	4

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
528.223.038-00	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Governança e do Comitê de Auditoria					
Renan Chieppe	06/04/1962	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	3
674.438.187-34	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019		100.00%
Membro do Comitê de Governança.					
Decio Luiz Chieppe	14/05/1960	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	3
576.171.987-87	Empresário	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Não	89.00%
Michael Paul Lazarus	20/05/1955	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	3
704.452.781-70	Administrador de empresas	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Não	100.00%
Membro e coordenador do Comitê de Governança					
John Ray Gebo	19/05/1970	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	3
063.393.657-01	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Não	100.00%
Henri Courpron	02/03/1963	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	3
707.488.511-86	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Auditoria					
David Gary Neeleman	16/10/1959	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	7

12.5/6 - Composição E Experiência Profissional da Administração E do Conselho Fiscal

Nome	Data de nascimento	Orgão administração	Data da eleição	Prazo do mandato	Número de Mandatos Consecutivos
CPF	**Profissão**	**Cargo eletivo ocupado**	**Data de posse**	**Foi eleito pelo controlador**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos e funções exercidas no emissor		**Descrição de outro cargo / função**			
744.573.731-68	Empresário	20 - Presidente do Conselho de Administração	26/04/2019	Sim	100.00%
Membro do Comitê de Remuneração.					
Gilberto de Almeida Peralta	03/05/1957	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	1
446.658.817-15	Engenheiro	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	26/04/2019	Sim	100.00%
José Mario Caprioli dos Santos	11/07/1971	Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2019	2 anos	4
182.107.798-93	Empresário	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	26/04/2019	Não	100.00%

Experiência profissional / Critérios de Independência

Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58

Abhi Manoj Shah é nosso Diretor Vice-Presidente de Receitas e um dos fundadores da Azul. Antes da Azul, em 2008, trabalhou na JetBlue Airlines de 2004 a 2008 e na Boeing de 2000 a 2004. O Sr. Abhi Manoj Shah é formado em engenharia aeroespacial na universidade do Texas e tem mestrado na mesma área pela Universidade de Washington.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

John Peter Rodgerson - 233.337.188-98

John Rodgerson é o nosso Diretor Presidente. Antes disso, Sr. Rodgerson era o nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores, responsável pelas áreas de Planejamento e Análise Financeira, Tesouraria e Contabilidade. Trabalhou no plano de negócios original para criação da Azul com David Neeleman e foi um dos membros fundadores da equipe. Antes de entrar para a Azul, John Rodgerson foi Diretor de Planejamento e Análise Financeira da JetBlue Airways entre 2003 e 2008. Anteriormente trabalhou para a IBM Global Services entre 2001 e 2003. John Rodgerson é graduado em Finanças pela Brigham Young University.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06

Alexandre Wagner Malfitani é nosso Vice-Presidente Financeiro e Diretor de Relações com Investidores. Antes disso, o Sr. Malfitani ocupou várias posições na Azul, incluindo a posição de Head do programa de fidelidade TudoAzul, diretor de finanças e tesoureiro da Azul. O Sr. Malfitani juntou-se à Azul como parte do time fundador que lançou a companhia aérea em 2008. Antes disso, o Sr. Malfitani trabalhou na United Airlines em Chicago, onde ocupou o cargo de Diretor Geral de Tesouraria. Ele também trabalhou por cinco anos no setor bancário, como gerente de fundos no Deutsche Bank e trader da Credit Agricole Indosuez. Ele é graduado em engenharia pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, possui MBA com honras da Escola de Gestão de Kellogg e é certificado pela CFA Institute (Chartered Financial Analyst – analista financeiro certificado).

Antonio Flavio Torres Martins Costa - 311.134.197-68

Antônio Flavio Torres Martins Costa faz parte da equipe fundadora da Azul desde o início e tem mais de 40 anos de experiência no setor de aviação, tendo atuado como Diretor Técnico e Diretor de Operações na Pluna S.A. e na OceanAir, e como Diretor Técnico na Varig.

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Sergio Eraldo de Salles Pinto é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sérgio é o Diretor-Presidente do Grupo Bozano e atualmente também membro do Conselho de Administração da Embraer, Ouro Preto Óleo e Gás, Votorantim S.A e presidente da Bozano Investimentos. Além dos cargos atualmente ocupados, atuou como membro do Conselho de Administração da Netpoints, diretor do Banco Bozano, Simonsen S.A e foi presidente do Bozano Simonsen Securities de Londres. Sérgio é formado em economia e engenharia elétrica pela Universidade de Brasília e possui mestrado em economia pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro e em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

Carolyn Trabuco é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 10 de março de 2008. Sra. Trabuco é fundadora da Thistledown Advisory Group, LLC, uma empresa de finanças sustentáveis e de estratégias corporativas em Connecticut. Antes de ingressar na Thistledown, ela foi diretora administrativa na Cornerstone Capital Group, Inc., uma empresa de consultoria e pesquisa focada em finanças sustentáveis na cidade de Nova York, onde publicou pesquisas sobre indicadores pré-financeiros de desempenho corporativo com base nas práticas ambientais, sociais e de práticas de governanças de empresas globais de recursos. Antes de ingressar na Cornerstone, a Sra. Trabuco foi vice-presidente sênior da Astenbeck Capital Management, LLC e Phibro Trading, LLC de 2009 a 2014, onde foi responsável pela análise global de commodities e equidade de petróleo e gás. De 2002 a 2009, trabalhou na Pequot Capital Management como analista sênior de pesquisa de patrimônio com foco no setor de recursos globais e na região da América Latina especializada no Brasil. Trabuco trabalha na indústria de serviços financeiros há mais de 20 anos e está envolvida com a Azul desde sua formação em 2008. A Sra. Trabuco é bacharel em história da arte pela Universidade de Georgetown. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Gelson Pizzirani é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 30 de abril de 2012. Foi Vice Presidente de Gerenciamento de Receita e Planejamento de Frota da TAM Linhas Áreas S.A., companhia aberta, entre 2002 e 2007. Antes de ingressar na TAM, ocupou posição de gerência em diversas empresas na área de tecnologia da informação. O Sr. Gelson Pizzirani é bacharel em matemática pela Universidade de Santo André e mestre em Gestão Estratégica e Tecnologia da Informação pela Fundação Getúlio Vargas. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Renan Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012, Diretor Executivo da companhia de transporte Águia Branca desde 1994, e membro do Conselho de Administração da VIX Logística. Juntou-se ao Grupo Águia Branca em 1980. Também atuou como presidente do conselho da TRIP de 2008 a 2012. Em 2001, foi eleito presidente do Sindicato de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, cargo que ocupou por dois mandatos consecutivos. Renan é formado em administração de empresas pela Faculdades Integradas Espírito-Santenses. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

Decio Luiz Chieppe é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 15 de agosto de 2012. É também Diretor Executivo de Finança e Administração na Águia Branca e membro do Conselho de Administração da Vix Logística S.A. Durante sua carreira, ocupou posições de liderança em todas as empresas do Grupo Águia Branca, incluindo o cargo de Diretor Executivo de Finança e Administração desde 1993 e de diretor-presidente de algumas companhias do Grupo Águia Branca de 1978 a 1993. É formado em administração de empresas pela Universidade Federal do Espírito Santo e possui mestrado executivo em administração de empresas pelo IBMEC. Concluiu o programa executivo de habilidades, ferramentas e competências (executive skills, tools and competencies program - STC) da J.L. Kellogg Graduate School of Management. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Michael Paul Lazarus é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 20 de fevereiro de 2013. Foi um dos co-fundadores, em 1991, da Weston Presidio, uma empresa de private equity com foco em empresas em crescimento, e atualmente atua como um de seus Sócios Gerentes. O Sr. Lazarus também é sócio fundador da Main Post Partners, um fundo de investimento de São Francisco. Antes da criação da Weston Presidio, atuou como Diretor Geral e Diretor do Departamento de Colocação Privada da Montgomery Securities. Foi anteriormente o presidente fundador da JetBlue Airways e atuou no Conselho de Administração da empresa aérea, bem como nos Conselhos de Administração da Restoration Hardware, Morris Air, Guitar Center, da Fender Musical Instruments Corp, Integro and Jimmy John's LLC. Michael é formado em contabilidade pela Grove City College, sendo um contador público certificado nos Estados Unidos da América. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

John Ray Gebo - 063.393.657-01

John Ray Gebo é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 28 de janeiro de 2016. O Sr. Gebo é vice-presidente senior de alianças da United. O Sr. Gebo se juntou à United em 2000 e ocupou vários cargos de grande responsabilidade, incluindo o de vice-presidente sênior de planejamento financeiro e análise, diretor das divisões de receita, diretor de planejamento financeiro corporativo e de relações com investidores. Antes de ingressar na United, o Sr. Gebo trabalhou na General Motors Corporation na engenharia de produção. Ele recebeu seu diploma de bacharel em engenharia mecânica pela Universidade do Texas e seu mestrado em administração de empresas pela Universidade de Michigan. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

Henri Courpron - 707.488.511-86

Henri Courpron é membro independente do nosso Conselho de Administração desde 5 de maio de 2015. O Sr. Courpron é presidente e co-fundador da Plane View Partners, uma empresa de consultoria estratégica para a gestão e investimentos de aviação e aeroespacial. O Sr. Courpron é membro da diretoria da TAP. Henri foi CEO da International Lease Finance Corporation (ILFC), uma das maiores empresas de financiamento de aeronaves do mundo, bem como Presidente da Divisão Aeroespacial da Seabury Aviation & Aerospace, uma empresa de consultoria e banco de investimentos focada na indústria da aviação. Antes disso, Henri atuou por 20 anos na Airbus, aonde chegou ao cargo de Vice-Presidente Executivo da sede da Airbus em Toulouse, na França. Henri teve uma série de outros cargos executivos, incluindo o de presidente do conselho de administração e de diretor executivo da Airbus, North America. O Sr. Courpron formou-se em Ciência da Computação pela Ecole Nationale Supérieure d'Electrotechnique d'Electronique d'Informatique et d'Hidráulica (ENSEEIHT) em Toulouse, onde se especializou em inteligência artificial. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

David Neeleman, cidadão brasileiro e norte-americano, é nosso fundador e Presidente do nosso conselho de administração. Antes da Azul, Sr. Neeleman fundou a JetBlue, onde ele ocupou a posição de diretor presidente de 1998 até 2007 e presidente do conselho de administração no período entre 2002 e 2008. A carreira do Sr. Neeleman na indústria de companhias aéreas começou em 1984, quando ele co-fundou a Morris Air. Como presidente da Morris Air, ele implementou o primeiro sistema de passagem eletrônica e de reservas à distância, sendo este último a base do sistema de call center da JetBlue. Sr. Neeleman vendeu a Morris Air e levou consigo o sistema de passagem eletrônica para a Open Skies. Ele vendeu a Open Skies para a Hewlett Packard em 1999. Sr. Neeleman também foi o co-fundador da WestJet Airlines e foi membro da sua diretoria entre 1996 e 1999. O Sr. Neeleman também foi parte de um consórcio que adquiriu participação acionária na TAP no processo de sua privatização em 2015, onde atualmente é membro de seu conselho de administração.

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

Gilberto Peralta é membro independente do nosso conselho de administração desde 24 de agosto de 2018. Com mais de 35 anos de experiência no setor de aviação, o Sr. Peralta teve várias posições de liderança dentro da General Electric-GE, incluindo Diretor Presidente da GE Brasil, Gerente Geral da GE Capital Aviation Services e Vice-Presidente da GE Aviation. Ele viveu e trabalhou no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa e é bacharel em Engenharia Civil e Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis.. O critério de determinação da independência é o do Regulamento de Listagem do Nível 2.

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

José Mario Caprioli dos Santos é membro do nosso Conselho de Administração, tendo sido Diretor Vice-Presidente de Relações Institucionais da Companhia de 18 de fevereiro de 2014 até 9 de março de 2020. O Sr José Mario ainda foi Diretor de Operações de 15 de agosto de 2012 até 18 de fevereiro de 2014. José Mário foi fundador da TRIP, onde atuou como Diretor-Presidente de 1988 a 2013. Formado em administração de empresas pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, especializou-se em transporte público na Universidade de Campinas e em mercado de capitais na Columbia University.

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
Abhi Manoj Shah - 233.420.638-58	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
John Peter Rodgerson - 233.337.188-98	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Alexandre Wagner Malfitani - 131.854.718-06	
N/A	
Antonio Flavio Torres Martins Costa - 311.134.197-68	
N/A	
Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00	
N/A	

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

N/A

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

N/A

Renan Chieppe - 674.438.187-34

N/A

Decio Luiz Chieppe - 576.171.987-87

N/A

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

N/A

John Ray Gebo - 063.393.657-01

N/A

Henri Courpron - 707.488.511-86

N/A

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

N/A

Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15

N/A

José Mario Caprioli dos Santos - 182.107.798-93

N/A

12.7/8 - Composição Dos Comitês

Nome	Tipo comitê	Tipo de Auditoria	Cargo ocupado	Data de nascimento	Data posse	Prazo mandato
CPF	**Descrição outros comitês**	**Profissão**	**Descrição outros cargos ocupados**	**Data eleição**	**Número de Mandatos Consecutivos**	**Percentual de participação nas reuniões**
Outros cargos/funções exercidas no emissor						
Gilberto de Almeida Peralta	Comitê de Auditoria		Membro do Comitê (Efetivo)	03/05/1957	30/10/2018	indeterminado
446.658.817-15		Engenheiro		30/10/2018	1	100.00%
O Sr. Gilberto Peralta é membro independente do Conselho de Administração						
Carolyn Luther Trabuco	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	15/04/1969	11/12/2009	indeterminado
233.489.908-90		Analista de Pesquisa de Capital e Gerente de Portfólio		11/12/2009	1	100.00%
Membro Independente do Conselho de Administração						
David Gary Neeleman	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	16/10/1959	08/08/2011	Indeterminado
744.573.731-68		Empresário		08/08/2011	1	100.00%
O Sr. David Neeleman também é Presidente do Conselho de Administração.						
Sergio Eraldo de Salles Pinto	Comitê de Remuneração		Membro do Comitê (Efetivo)	24/09/1964	08/08/2011	Indeterminado
317.309.901-00		Engenheiro e Economista		08/08/2011	2	100.00%
O Sr. Sergio Eraldo também faz parte do Comitê de Auditoria Estatutário, atuando como coordenador, tendo sido eleito, para o seu segundo mandato, em 18.02.2014 e tomado posse no mesmo dia. Além disso, é membro independente do Conselho de Administração.						
Gelson Pizzirani	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	18/07/1951	08/01/2015	Indeterminado
528.223.038-00	Comitê de Auditoria Estatutário	Empresário		08/01/2015	1	100.00%
O Sr. Gelson Pizzirani também é membro do Comitê de Governança, tendo sido eleito em 18.02.2014 e tomado posse no mesmo dia, sendo o seu mandato indeterminado. Ainda, é membro independente do Conselho de Administração.						
Michael Paul Lazarus	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	20/05/1955	18/02/2014	Indeterminado
704.452.781-70	Comitê de Governança	Administrador de empresas		18/02/2014	1	100.00%
O Sr. Michael Lazarus é membro do Conselho de Administração						
Renan Chieppe	Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	06/04/1962	09/08/2017	Indeterminado
674.438.187-34	Comitê de Governança	Empresário		09/08/2017	1	100.00%
O Sr. Renan Chieppe é membro independente do Conselho de Administração.						
Experiência profissional / Critérios de Independência						
Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15						

Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90

David Gary Neeleman - 744.573.731-68

Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00

Gelson Pizzirani - 528.223.038-00

Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70

Renan Chieppe - 674.438.187-34

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
Gilberto de Almeida Peralta - 446.658.817-15	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Carolyn Luther Trabuco - 233.489.908-90	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
David Gary Neeleman - 744.573.731-68	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Sergio Eraldo de Salles Pinto - 317.309.901-00	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Gelson Pizzirani - 528.223.038-00	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Michael Paul Lazarus - 704.452.781-70	
N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.
Renan Chieppe - 674.438.187-34	

N/A	Nos últimos cinco anos, não houve qualquer condenação criminal, qualquer condenação em processo administrativo da CVM, nem qualquer condenação transitada em julgado que tenha suspendido ou inabilitado a prática de atividade profissional ou comercial de quaisquer dos membros de nossa Administração.

12.9 - Existência de Relação Conjugal, União Estável ou Parentesco Até O 2º Grau Relacionadas A Administradores do Emissor, Controladas E Controladores

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não há relação conjugal, união estável ou parentesco até o 2º grau relacionadas a administradores, controladas e controladores da Companhia.

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Exercício Social 31/12/2018			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Cruzeiro Participações S.A.	29.627.497/0001-54		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
Abhi Manoj Shah	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Vice-Presidente de Receitas			
Pessoa Relacionada			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC.	19.440.795/0001-87		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Presidente			
Observação			

Exercício Social 31/12/2017

Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor sem designação específica			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	09.296.295/0001-60		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
Abhi Manoj Shah	233.420.638-58	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Vice-Presidente de Receitas			
Pessoa Relacionada			
ATS Viagens e Turismo Ltda.	26.203.213/0001-04		
Diretor Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC			
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC.			
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Indireta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			
Pessoa Relacionada			
Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			
Observação			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			

Exercício Social 31/12/2016

Administrador do Emissor

David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração			

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor Presidente			

Observação

Administrador do Emissor

John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			

Pessoa Relacionada

Tudo Azul S.A. (atual denominação de Trip Serviços de Suporte Aéreo S.A.)	02.428.624/0104-45		
Diretor sem designação específica			

Observação

Administrador do Emissor

John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Direta
Diretor Presidente			

Pessoa Relacionada

Canela Investments LLC			
Diretor Administrativo, Tesoureiro e Secretário			

Observação

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 336 LLC	11.584.858/0001-67		
Diretor (Presidente e Administrativo) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 407 LLC	13.061.349/0001-85		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração.			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela 429 LLC	13.606.848/0001-00		
Diretor (Vice-Presidente e Tesoureiro) e Membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO ONE LLC	14.454.863/0001-43		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO TWO LLC.	16.976.316/0001-53		
Diretor (Presidente, Administrativo e Tesoureiro) e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
CANELA TURBO THREE LLC.			
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE LLC	20.733.765/0001-48		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL FINANCE 2 LLC	24.630.778/0001-42		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
BLUE SABIA LLC	24.630.779/0001-97		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			
Administrador do Emissor			
David Gary Neeleman	744.573.731-68	Subordinação	Controlada Direta
Presidente do Conselho de Administração e Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
Canela Investments LLC	11.481.476/0001-08		
Presidente			
Observação			
Administrador do Emissor			

12.10 - Relações de Subordinação, Prestação de Serviço ou Controle Entre Administradores E Controladas, Controladores E Outros

Identificação	CPF/CNPJ	Tipo de relação do Administrador com a pessoa relacionada	Tipo de pessoa relacionada
Cargo/Função			
John Peter Rodgerson	233.337.188-98	Subordinação	Controlada Indireta
Diretor Presidente			
Pessoa Relacionada			
AZUL SOL LLC	25.059.689/0001-50		
Diretor Presidente e membro do Conselho de Administração			
Observação			

12.11 - Acordos, Inclusive Apólices de Seguros, Para Pagamento ou Reembolso de Despesas Suportadas Pelos Administradores

Contratamos regularmente seguro de responsabilidade civil para nossos Administradores ("D&O"), em condições usuais de mercado. As apólices atualmente vigentes foram contratadas junto à Generali Brasil Seguros e têm validade até 10 de fevereiro de 2020. O prêmio total é de US$ 400.000,00. Em conjunto, as apólices possuem cobertura máxima de US$50.000.000,00, que cobre o pagamento de indenização ou reembolso aos Administradores e/ou à nós, por qualquer perda resultante de uma reclamação em decorrência de um ato danoso, prática trabalhista indevida ou dano ambiental, incluindo o pagamento dos custos exigidos judicialmente para defesa e de despesas com publicidade que tenham como objetivo minorar ou evitar os efeitos de uma reclamação.

A apólice de D&O contratada conta ainda com: cobertura adicional para reclamações tributárias; penhora online/indisponibilidade de bens; multas e penalidades civis e administrativas; danos morais; danos corporais; erros e omissões quando da desconsideração da personalidade jurídica; reclamações do tomador do seguro contra um segurado e reclamações de segurado contra segurado; concessão de período adicional de cobertura para segurados aposentados; e gastos com processo de extradição, respeitados os limites, termos, condições e exclusões da apólice contratada.

A contratação da cobertura de pagamento de multas e acordos contratuais visa garantir aos administradores que a Companhia os manterá indenes contra perdas decorrentes de reclamações de terceiros que acarretem em multas e penalidades em virtude de atos danosos praticados no exercício regular das suas funções, excetuadas as hipóteses de culpa grave e dolo, além de outras previstas no mesmo contrato. A Companhia entende que ao contratar essa cobertura em seu D&O estará em conformidade com as melhores práticas de mercado, aumentando a proteção de seus administradores no exercício de sua função na Companhia.

Além disso, celebramos contratos de indenidade em favor de dois dos nossos membros do Conselho de Administração, por meio dos quais nos comprometemos a indenizá-los e mantê-los indenes por quaisquer perdas decorrentes do exercício de seus cargos na Companhia, exceto nos casos dolo, fraude ou negligência grave.

12.12 - Outras informações relevantes

Práticas da Companhia quanto às assembleias gerais

Assembleia	Data da Realização	Instalação em Segunda Convocação	Quórum de Instalação
AGE	19/02/2014	Não	100%
AGE	30/04/2014	Não	100%
AGE	30/06/2014	Não	100%
AGE	22/10/2014	Não	100%
AGE	24/10/2014	Não	100%
AGE	22/12/2014	Não	100%
AGE	05/05/2015	Não	100%
AGE	26/06/2015	Não	100%
AGE	28/01/2016	Não	100%
AGE	31/03/2016	Não	100%
AGE	06/05/2016	Não	100%
AGE	07/06/2016	Não	100%
AGE	03/08/2016	Não	100%
AGE	30/08/2016	Não	100%
AGE	28/09/2016	Não	100%
AGE	21/10/2016	Não	100%
AGE	30/11/2016	Não	100%
AGE	23/12/2016	Não	100%
AGE	02/01/2017	Não	100%
AGE	03/02/2017	Não	100%
AGOE	23/02/2017	Não	100%
AGE	10/03/2017	Não	100%
AGE	05/07/2017	Não	100%
AGE	03/10/2017	Não	100%
AGOE	27/04/2018	Não	100% ON 67,01% PN
AGE	24/08/2018	Não	100%

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

a. objetivos da política ou prática de remuneração

O objetivo da nossa política de remuneração é definir regras e procedimentos da remuneração dos nossos administradores a fim de garantir a atração, retenção, motivação e desenvolvimento alinhados com os valores mínimos de nossa gestão com base em nossos objetivos estratégicos.

A remuneração fixa de nossos membros da diretoria é baseada em tabela salarial criada para manter o equilíbrio interno entre as funções e com subsídio de informações de mercado obtidas por pesquisas realizadas por consultorias especializadas. A remuneração variável de nossos diretores é baseada em metas contratadas com base em nosso Planejamento Estratégico. Possuímos, também, um programa de Gestão de Desempenho, que fornece subsídio para uma correta avaliação das metas contratadas, bem como da avaliação individual de cada executivo.

Nosso Conselho de Administração e Conselho Fiscal, quando instalado, terão a remuneração fixada conforme definido em Assembleias Gerais de Acionistas, observado o direito de voto dos detentores de ações preferenciais, nos termos do Artigo 5º, Parágrafo Nono, item (viii) do Estatuto Social, competindo ao Conselho de Administração o estabelecimento da remuneração individual de cada membro.

Nossos comitês internos de assessoramento do Conselho de Administração da Companhia são compostos em sua maioria por membros titulares ou suplentes do Conselho de Administração.

b. composição da remuneração, indicando:

i. Descrição dos elementos da remuneração e os objetivos de cada um deles

Conselho de Administração: a remuneração do nosso Conselho de Administração é composta por uma remuneração fixa anual. O componente fixo tem por objetivo compensar adequadamente os nossos conselheiros pela sua participação nas reuniões e pelas suas contribuições ao Conselho de Administração e a nós.

Os membros do nosso Conselho de Administração fazem jus ao seguinte benefício: concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia.

Adicionalmente, a título de incentivo de longo prazo, o Plano de Opções de Ações e de Ações Restritas estabelecem um mecanismo específico de concessão de ações da Companhia para os membros do Conselho de Administração.

Anteriormente, o incentivo de longo prazo ocorria por meio do Plano de Opção.

Diretoria Estatutária:

A Política de Remuneração dos membros de nossa Diretoria Estatutária, é composta por:

- Salário base mensal, composto de treze pagamentos mensais ao ano, tendo por objetivo a compensação direta pelos serviços prestados, em linha com as práticas do mercado;

- Pacote de benefícios, que inclui assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia. Objetiva o oferecimento de um pacote atrativo e compatível com a pratica de mercado;

- Remuneração Variável com incentivo de curto prazo, concedido anualmente em forma de bônus, podendo também ser pago por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados conforme a Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 (PLR). Tem como objetivo direcionar as ações dos executivos ao cumprimento de nossos objetivos estratégicos, visando atender os interesses dos investidores, da comunidade, clientes e dos tripulantes-azul;

- Remuneração baseada em ações, concedida mediante plano de ações e plano de ações restritas, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia e criar um vínculo mais duradouro conosco.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

Diretoria Não Estatutária:

A Política de Remuneração dos membros de nossa Diretoria Não Estatutária, é composta por:

- Salário base mensal, composto de treze pagamentos mensais ao ano, tendo por objetivo a compensação direta pelos serviços prestados, em linha com as práticas do mercado;
- Pacote de benefícios, que inclui assistência médica e odontológica, refeições, seguro de vida e concessão de passagens aéreas para trechos operados pela Companhia. Objetiva o oferecimento de um pacote atrativo e compatível com a pratica de mercado;
- Remuneração Variável com incentivo de curto prazo, concedido anualmente em forma de bônus, podendo também ser pago por meio de Programa de Participação nos Lucros e Resultados conforme a Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000 (PLR). Tem como objetivo direcionar as ações dos executivos ao cumprimento de nossos objetivos estratégicos, visando atender os interesses dos investidores, da comunidade, clientes e dos tripulantes-azul;
- Remuneração baseada em ações, concedida mediante plano de ações e plano de ações restritas, cuja distribuição é realizada em função do nível do cargo, pessoas chaves da Companhia e desempenho individual. Pretende estabelecer um comprometimento e visão de longo prazo do executivo com a Companhia e criar um vínculo mais duradouro conosco.

Comitês:

Os presidentes dos nossos comitês estatutários de assessoramento ao Conselho de Administração fazem jus a uma remuneração por reunião realizada.

Os membros do Conselho de Administração que participam de nossos comitês não fazem jus a remuneração adicional.

Atualmente, temos como comitês de assessoramento do Conselho de Administração: o Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Remuneração e Comitê de Governança.

Conselho Fiscal:

Na data deste Formulário de Referência, não possuímos Conselho Fiscal instalado.

ii. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais, qual a proporção de cada elemento na remuneração total

Nossos executivos têm remuneração composta por elementos fixos e variáveis, nas seguintes proporções:

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2018

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	**Salário**	**Benefícios**	**Outros**	**Bônus**	**Baseada em Ações**	**Outros**
Conselho de Administração	12,8%	2,1%	1,9%	0%	83,2%	0%
Diretoria Estatutária	39,3%	6,0%	7,4%	14,9%	32,4%	0%
Diretoria Não Estatutária.....	42,2%	11,7%	3,1%	19,0%	24,1%	0%
Comitês.....	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal	–	–	–	–	–	–

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2017

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Baseada em Ações	Outros
Conselho de Administração	21,8%	5,3%	3,1%	–	69,8%	–
Diretoria Estatutária	24,0%	4,4%	4,1%	9,9%	56,0%	1,5%
Diretoria Não Estatutária.....	35,1%	11,3%	2,8%	14,8%	34,8%	1,2%
Comitês.....	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal	–	–	–	–	–	–

Exercício Social encerrado em 31 de dezembro de 2016

	Remuneração Fixa			Remuneração Variável		
%	Salário	Benefícios	Outros	Bônus	Remuneração por Participação em Reuniões	Baseada em Ações
Conselho de Administração	38,0%	24,1%	3,2%	–	21,3%	13,4%
Diretoria Estatutária	47,7%	5,1%	7,6%	–	–	39,7%
Diretoria Não Estatutária.....	47,0%	9,4%	3,9%	–	–	39,6%
Comitês.....	–	–	–	–	–	–
Conselho Fiscal	–	–	–	–	–	–

iii. Metodologia de cálculo e de reajuste de cada um dos elementos da remuneração

Os honorários fixos e benefícios são baseados em valores de mercado aferido por pesquisa realizada por consultorias especializadas. A remuneração fixa mensal segue nossa política e tabela salarial, criada com base nas pesquisas de mercado acima citadas, e pela discricionariedade de nossos administradores. Os valores são reajustados anualmente conforme resultado de acordo coletivo realizado entre os sindicatos representantes da empresa e dos trabalhadores e de acordo com a análise da movimentação salarial do mercado apresentada pelas pesquisas salariais e de benefícios.

Os incentivos de curto prazo são calculados com base em nosso programa de gestão de desempenho que visa o reconhecimento do cumprimento das metas com o pagamento de remuneração variável anual sobre múltiplos de salários de cada executivo, reajustados, portanto, conforme o reajuste salarial aplicado.

Por sua vez, os incentivos de longo prazo são calculados com base em nosso plano de opção de compra de ações, plano de ações restritas e plano de opção virtual de compra de ações, conforme descritos a seguir no item 13.4 deste Formulário de Referência.

iv. Razões que justificam a composição da remuneração

A composição da remuneração considera as responsabilidades de cada cargo e tem como parâmetro os valores praticados pelo mercado para os profissionais que exercem funções equivalentes.

v. Existência de membros não remunerados pelo Emissor e a razão para este fato

Não há, exceto pelos três membros do Conselho de Administração, eleitos em 21/10/2016, que embora façam jus à remuneração não possuem ainda a inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda, e portanto não receberam ainda o pagamento de remuneração.

13.1 - Descrição da Política ou Prática de Remuneração, Inclusive da Diretoria Não Estatutária

c. Principais indicadores de desempenho que são levados em consideração na determinação de cada elemento da remuneração

A definição da remuneração total de nossos executivos tem o intuito de promover salários condizentes com a posição da empresa no mercado e com as responsabilidades individuais exigidas para cada função.

Para determinar a parcela fixa da remuneração são consideradas pesquisas salarias conduzidas por consultorias especializadas e indicadores de responsabilidade e complexidade de cada cargo. Além disso, a qualificação profissional de cada indivíduo, seu nível de desempenho e comprometimento acrescentam fatores para esta avaliação.

A remuneração variável de nossos executivos é definida com base em indicadores de desempenho individual e global, atreladas ao nosso plano estratégico e programa de desempenho. Para aferir o resultado global são utilizados indicadores financeiro e operacionais tais como EBITDAR, margem operacional, pontualidade e pesquisas de satisfação ao cliente.

d. Como a remuneração é estruturada para refletir a evolução dos indicadores de desempenho

A remuneração variável de nossos executivos está baseada em indicadores de desempenho que compreendem o alcance de metas operacionais e financeiras e o desempenho individual. Contudo, não possuíamos mecanismos de avaliação de desempenho dos membros do Conselho de Administração, da Diretoria ou do Comitê.

e. Como a política ou prática de remuneração se alinha aos interesses do emissor de curto, médio e longo prazo

A política de remuneração de nossos executivos está alinhada aos nossos interesses por ser fundamentada por critérios atrelados ao nosso desempenho econômico-financeiro.

f. Existência de remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos

Os membros de nosso Conselho de Administração e Diretores não recebem remuneração suportada por subsidiárias, controladas ou controladores diretos ou indiretos.

g. Existência de qualquer remuneração ou benefício vinculado à ocorrência de determinado evento societário, tal como alienação do nosso controle societário do emissor

Com a consumação do IPO em abril de 2017, os Beneficiários (conforme definido no item 13.4 abaixo) passaram a fazer jus às Opções e ações restritas (conforme definido no item 13.4 ‘c’ abaixo).

13.2 - Remuneração Total do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2019 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,00	4,00		14,00
Nº de membros remunerados	10,00	4,00		14,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	2.260.000,00	6.246.760,00		8.506.760,00
Benefícios direto e indireto	289.600,00	1.252.802,00		1.542.402,00
Participações em comitês	405.000,00	0,00		405.000,00
Outros	0,00	1.728.841,00		1.728.841,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	5.084.198,00		5.084.198,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	11.012.980,00	4.775.744,00		15.788.724,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	13.967.581,00	19.088.346,00		33.055.926,37

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2018 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,67	4,00		14,67
Nº de membros remunerados	10,67	4,00		14,67
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.862.054,00	4.991.030,00		6.853.084,00

Benefícios direto e indireto	308.267,00	758.011,00		1.066.278,00
Participações em comitês	278.567,00	0,00		278.567,00
Outros	0,00	943.833,00		943.833,00
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	1.896.444,00		1.896.444,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	12.101.565,00	4.119.270,00		16.220.835,00
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	14.550.453,00	12.708.588,00		27.259.041,00

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2017 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,42	4,58		16,00
Nº de membros remunerados	11,42	4,58		16,00
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.358.666,67	4.840.152,54		6.198.819,21
Benefícios direto e indireto	329.266,67	884.513,52		1.213.780,19
Participações em comitês	192.000,00	0,00		192.000,00
Outros	0,00	827.877,47		827.877,47
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				

Bônus	0,00	2.000.903,67		2.000.903,67
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00		0,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	306.837,30		306.837,30
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	4.342.798,42	11.297.617,71		15.640.416,13
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	6.222.731,75	20.157.902,21		26.380.633,96

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2016 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	9,17	5,00		14,17
Nº de membros remunerados	9,17	5,00		14,17
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	125.000,00	5.443.645,31		5.568.645,31
Benefícios direto e indireto	79.466,67	585.499,20		664.965,87
Participações em comitês	0,00	0,00		0,00
Outros	10.500,00	864.363,70		874.863,70
Descrição de outras remunerações fixas				
Remuneração variável				
Bônus	0,00	0,00		0,00
Participação de resultados	0,00	0,00		0,00
Participação em reuniões	70.000,00	0,00		70.000,00
Comissões	0,00	0,00		0,00
Outros	0,00	0,00		0,00

Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00		0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00		0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	44.283,14	4.529.241,93		4.573.525,07
Observação	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.	(1) O número de membros foi calculado através da média anual do número de membros apurado mensalmente. (2) A remuneração baseada em ações deste item refere-se apenas a diretores estatutários e membros do Conselho de Administração, diferentemente das Demonstrações Financeiras da Companhia, onde o cálculo diz respeito a todos os executivos.		
Total da remuneração	329.249,81	11.422.750,14		11.751.999,95

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL PREVISTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros.....	10,00	4,00	0,00	14,00
Número de membros remunerados	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	2.542.099	–	2.542.099
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	5.592.618	–	5.592.618
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	5.084.198	–	5.084.198
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	5.084.198	–	5.084.198
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros.....	10,67	4,00	0,00	16,00
Número de membros remunerados	0,00	3,00	0,00	3,00
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	1.760.250	–	1.760.250
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	3.872.551	–	3.872.551
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	3.520.501	–	3.520.501
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	1.896.444	–	1.896.444
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

13.3 - Remuneração Variável do Conselho de Administração, Diretoria Estatutária E Conselho Fiscal

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros.....	11,42	4,58	0,00	16,00
Número de membros remunerados	0	4,58	0,00	4,58
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	1.456.358,12	–	1.456.358,12
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	3.203.987,86	–	3.203.987,86
Valor previsto no plano de remunera ção, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	2.912.716,24	–	2.912.716,24
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	2.000.903,67	–	2.000.903,67
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

REMUNERAÇÃO VARIÁVEL DO EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2016

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
	(em R$, exceto número de Administradores e membros do Conselho Fiscal)			
Número total de membros.....	9,17	5,00	0,00	14,17
Número de membros remunerados	0	4,0[1]	0	4,0
Bônus				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	1.950.114,00	–	1.950.114,00
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	4.290.320,60	–	4.290.320,60
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	3.900.291,45	–	3.900.291,45
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–
Participação no resultado				
Valor mínimo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor máximo previsto no plano de remuneração.....	–	–	–	–
Valor previsto no plano de remuneração, caso as metas estabelecidas fossem atingidas	–	–	–	–
Valor efetivamente reconhecido no resultado	–	–	–	–

[1] O número de membros remunerados apresentado neste item difere do item 13.2, tendo em vista que nosso Diretor Presidente não recebe remuneração variável.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

a. Termos e condições gerais

Primeiro Plano de Opções

O nosso primeiro plano de outorga de opção de compra de ações preferenciais de nossa emissão ("Primeiro Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 11 de dezembro de 2009, conforme aditado. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as opções do Primeiro Plano de Opções os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves, inclusive de quaisquer de nossas controladas diretas ou indiretas ("Beneficiários"). O Primeiro Plano de Opções é administrado por um comitê interno de remuneração, criado pelo nosso Conselho de Administração, que tem legitimidade para tomar todas as medidas necessárias à administração do Primeiro Plano de Opções, inclusive indicar os Beneficiários ("Comitê de Remuneração"). Adicionalmente, o Comitê de Remuneração pode estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Primeiro Plano de Opções (cada um, "Programa").

As opções do Primeiro Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

Os termos e condições do Primeiro Plano de Opções são regulados em contratos de outorga de opção de compra de ações que celebramos com cada Beneficiário ("Contratos de Opção"). Cada Programa estabelecido pelo Comitê de Remuneração contém (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar do Programa, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; e (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Primeiro Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 11 de dezembro de 2009, contempla a outorga de 5.718.400 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$3,42. Cumpre destacar que do total de opções contempladas pelo Primeiro Programa, apenas 5.032.800 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções

O Segundo Programa do Primeiro Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 24 de março de 2011, contempla a outorga de 1.648.000 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que, até a data deste Formulário de Referência, do total de opções contempladas pelo Segundo Programa, apenas 1.572.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções

O Terceiro Programa do Primeiro Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 05 de abril de 2011, contempla a outorga das 685.600 opções remanescentes do Primeiro Programa. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$6,44. Cumpre destacar que, até a data deste Formulário de Referência, do total de opções contempladas pelo Terceiro Programa, as 656.000 opções foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Plano de Opções

O nosso segundo plano de outorga de opção de compra ou subscrição de ações preferenciais de nossa emissão ("Segundo Plano de Opções") foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber opções do Segundo Plano de Opções os Beneficiários , que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Segundo Plano de Opções é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual poderá estabelecer, periodicamente, programas de opção de compra de ações no âmbito do Segundo Plano de Opções.

As opções do Segundo Plano de Opções outorgadas conferirão ao Beneficiário o direito a (i) subscrever um determinado número de nossas ações preferenciais autorizadas e não emitidas, ou (ii) adquirir um determinado número de ações preferenciais, anteriormente emitidas mas readquiridas por nós e mantidas em tesouraria.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Os termos e condições das opções do Segundo Plano de Opções outorgadas são regulados em Contratos de Opção a serem celebrados com cada Beneficiário. Ao Comitê de Remuneração compete (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de ações objeto de opção de compra; (ii) o preço de subscrição ou de aquisição das ações objeto de opção de compra e as condições para seu pagamento; e (iii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Segundo Plano de Opções. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, nos termos do Segundo Plano de Opções, acelerar o período aquisitivo do direito às opções outorgadas e modificar o período de exercício das opções, no todo ou em parte, a qualquer momento.

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Segundo Plano de Opções para refletir as seguintes alterações: (i) alterar a definição de "Comitê de Remuneração" para refletir as atividades relacionadas à organização, administração e elaboração dos nossos planos de opções; (ii) excluir referências e definições relacionadas à nossa oferta pública inicial, tendo vista não serem mais aplicáveis; (iii) refletir a competência do nosso Conselho de Administração para aprovar e aditar os planos de opções, bem como de outorgá-los; (iv) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração relacionadas com a entrega e execução dos planos de ações restritas; (v) com o propósito de refletir o desdobramento de ações que ocorreu em 23 de fevereiro de 2017, aumentar o total de opções de ações que podem ser outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de 3.738.364 para 7.476.728 ações; (vi) alterar o preço do exercício de cada ação correspondente às opções outorgadas no âmbito do Segundo Plano de Opções, de modo a equalizar com o preço de opção negociado pelo valor mais baixo no mercado de ações durante os 30 (trinta) dias que antecederem a outorga de opções aprovada pelo Conselho de Administração; e (vii) alterar o período máximo de exercício das opções para 10 anos contados a partir do início do período de *vesting* aplicável.

Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Primeiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, contempla a outorga de 2.169.122 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$19,15 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Primeiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Segundo Programa do Segundo Plano de Opções

O Segundo Programa do Segundo Plano de Opções ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, contempla a outorga de 627.810 opções. O preço de exercício de cada opção no Segundo Programa é de R$14,51 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Segundo Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções

O Terceiro Programa do Segundo Plano de Opções ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, contempla a outorga de 820.250 opções. O preço de exercício de cada opção no Terceiro Programa é de R$14,50 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Terceiro Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Quarto Programa do Segundo Plano de Opções

O Quarto Programa do Segundo Plano de Opções ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, contempla a outorga de 680.467 opções. O preço de exercício de cada opção no Quarto Programa é de R$22,57 por ação preferencial. Cumpre destacar que todas as opções contempladas pelo Quarto Programa foram efetivamente outorgadas aos Beneficiários, por meio de Contratos de Opção.

Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações

O Terceiro Plano de Opções de Compra de Ações foi aprovado pelos nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 10 de março de 2017. O Plano é direcionado a certos diretores estatutários da companhia, incluindo nosso Presidente do Conselho de Administração e acionista controlador, Sr. David Neeleman, e prevê: (a) a outorga de opções que resultem em um máximo de 11.679.389 ações preferenciais; (b) um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; (c) o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

O Plano prevê ainda que o Conselho de Administração poderá aprovar diferentes Programas, determinando o preço de exercício das opções para cada um destes programas. O preço de exercício das opções para o primeiro programa do terceiro plano foi pré-definido em R$11,85 por ação.

Em cada Programa, o Conselho de Administração definirá as outorgas entre os diretores estatutários elegíveis, considerando, entre outros fatores, o atingimento de certas metas a serem estabelecidas pelo Conselho de Administração, com auxílio do Comitê de Remuneração e o interesse em reter o participante selecionado. No caso do Sr. David Neeleman, sua outorga de opções está condicionada à manutenção de cargo na Diretoria ou no Conselho de Admiração da Companhia.

O Conselho de Administração definirá se a Companhia irá emitir novas ações ou utilizar ações em tesouraria para liquidação dos exercícios de opções.

Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções

O Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2017, contempla a outorga de 9.343.510 opções. O preço de exercício de cada opção no Primeiro Programa é de R$11,85 por ação preferencial. A totalidade das opções contempladas pelo Primeiro Programa do Terceiro Plano de Opções foi outorgada.

A tabela abaixo demonstra, até a presente data, a quantidade de opções outorgadas para todos os beneficiários e o número de opções exercíveis relativas aos Planos de Outorga de Opção de Compras de Ações:

Plano de Opções	Quantidade de opções outorgadas	Total de Opções em circulação
Primeiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	5.032.800	769.520
Segundo Programa	1.572.000	335.600
Terceiro Programa	656.000	37.560
Segundo Plano de Opções		
Primeiro Programa	2.169.122	1.029.281
Segundo Programa	627.810	355.176
Terceiro Programa	820.250	555.702
Quarto Programa	680.467	633.182
Terceiro Plano de Opções		
Primeiro Programa	9.343.510	7.474.808

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi de R$17.818 milhões (sendo R$19.862 milhões em 31 de dezembro de 2017) reconhecido na demonstração do resultado.

Plano de Ações Restritas

O nosso plano de outorga de ações preferenciais de nossa emissão ("Plano de Ações Restritas" e "Ações Restritas", respectivamente) foi aprovado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 30 de junho de 2014. De acordo com suas disposições, estão qualificados para receber as Ações Restritas os Beneficiários, que são os nossos principais administradores, gerentes e empregados chaves. O Plano de Ações Restritas é administrado pelo Comitê de Remuneração, o qual pode estabelecer, periodicamente, programas de outorga de Ações Restritas no âmbito do Plano.

As Ações Restritas outorgadas nos termos do Plano de Ações Restritas conferirão ao Beneficiário o direito a receber um determinado número de ações preferenciais de nossa emissão.

Os termos e condições das Ações Restritas outorgadas são regulados em contratos de outorga de Ações Restritas a serem celebrados com cada Beneficiário ("Contratos de Ações Restritas"). Compete ao Comitê de Remuneração (i) a indicação dos Beneficiários que irão participar dos Programas, bem como a quantidade de Ações Restritas a ser outorgada a cada Beneficiário; e (ii) quaisquer outras disposições que não contrariem os termos e condições determinados no Plano de Ações Restritas. O Comitê de Remuneração também pode, em cada caso, acelerar o período aquisitivo do direito às Ações Restritas outorgadas, bem como modificar o período de exercício do direito às Ações Restritas, conforme estabelecido no Plano, no todo ou em parte, a qualquer momento.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Em 03 de outubro de 2017, nossos acionistas reunidos em Assembleia Geral Extraordinária, por recomendação do nosso Comitê de Remuneração, aprovaram o aditamento ao nosso Plano de Ações Restritas para refletir as seguintes alterações: (i) incluir a faculdade da Companhia de, ao final de cada ano do período aquisitivo das ações restritas, a seu exclusivo critério: (a) liquidar suas obrigações decorrentes do Plano de RSU em dinheiro, ou (b) entregar as ações restritas aos beneficiários do Plano de RSU, mediante alienação de ações mantidas em tesouraria, por meio de operação privada; (ii) realizar alterações na sua redação para ajustar o significado de "Comitê de Remuneração" para refletir a sua atuação na organização, administração e intepretação de quaisquer planos de incentivos lastreados em ações da Companhia; (iii) excluir os termos definidos "IPO" e "Lock-up Period", bem como as cláusulas que os mencionavam, tendo em vista a sua inaplicabilidade; (iv) refletir a competência do Conselho de Administração da Companhia para aprovação e alteração dos programas de ações restritas da Companhia, bem como a outorga das ações restritas; (v) excluir as obrigações do Comitê de Remuneração quanto ao envio da minuta do Contrato de Ações Restritas e a coordenação das partes para a sua assinatura; e (vi) alterar o número total de ações restritas que podem ser objeto de outorga nos termos do Plano de RSU de 934.591 (novecentas e trinta e quatro mil, quinhentas e noventa e uma) para 1.869.182 (um milhão, oitocentas e sessenta e nove mil, cento e oitenta e duas) ações.

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em relação ao Plano de Ações Restritas foi de R$5.227 milhões (sendo R$10.027 milhões em 31 de dezembro de 2017) reconhecido na demonstração do resultado.

Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Primeiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 30 de junho de 2014, estabelece um valor global de ações destinadas ao Primeiro Programa correspondente a R$10.241 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 487.670 ações concedidas.

Segundo Programa do Plano de Ações Restritas

O Segundo Programa do Plano de Ações Restritas ("Segundo Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2015, estabelece um valor global de ações destinadas ao Segundo Programa correspondente a R$6.180 mil. Os beneficiários do Segundo Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 294.286 ações concedidas.

Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas

O Terceiro Programa do Plano de Ações Restritas ("Terceiro Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 1º de julho de 2016, estabelece um valor global de ações destinadas ao Terceiro Programa correspondente a R$7.416 mil. Os beneficiários do Terceiro Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas. As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00, totalizando 367.184 ações concedidas.

Quarto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quarto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quarto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 6 de julho de 2017, estabelece que 285.064 ações serão destinadas ao Quarto Programa. Os beneficiários do Quarto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Quinto Programa do Plano de Ações Restritas

O Quinto Programa do Plano de Ações Restritas ("Quinto Programa"), aprovado pelo Comitê de Remuneração em 7 de agosto de 2018, estabelece que 291.609 ações serão destinadas ao Quinto Programa. Os beneficiários do Quinto Programa adquirirão direito às ações restritas outorgadas, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, os prazos serão antecipados e cada Beneficiário adquirirá automaticamente os direitos à totalidade das Ações Restritas.

A tabela abaixo demonstra, em 31 de dezembro de 2018, a quantidade de Ações Restritas outorgadas, a quantidade de Ações Restritas em circulação e o valor juto da ação:

Plano de Ações Restritas	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
Primeiro Programa	487.670	11.902	R$ 21,00
Segundo Programa	294.286	66.651	R$ 21,00
Terceiro Programa	367.184	160.412	R$ 21,00
Quarto Programa	285.064	199.019	R$ 24,17
Quinto Programa	291.609	291.609	R$ 24,43

Plano de Opção Virtual de Compra de Ações

Em 7 de agosto de 2018, o Comitê de Remuneração aprovou o Plano de Opção Virtual de Compra de Ações ("Phantom Options"). O plano consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano. Esses valores são registrados como uma provisão a pagar, com sua contrapartida no resultado do exercício, com base no valor justo das *Phantom Options* outorgadas e pelo período de aquisição ao direito de exercício (*vesting period*). O valor justo deste passivo é revisado e atualizado a cada período de divulgação, de acordo com a variação do valor justo do benefício outorgado e a aquisição do direito de exercício.

As *Phantom Options* exigem um período de aquisição de 4 anos, têm um tempo de duração de oito anos e o preço de exercício deve ser igual ao menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração. A volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de companhias aéreas listadas nas bolsas de valores do Brasil e do restante da América Latina.

A despesa de remuneração baseada em ações durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 em relação às *Phantom Options* foi de R$1.184 milhão (sendo R$0 em 31 de dezembro de 2017) reconhecido na demonstração do resultado.

Primeiro Programa de *Phantom Options*

O Primeiro Programa de *Phantom Options* ("Primeiro Programa"), aprovado pelo Conselho de Administração em 7 de agosto de 2018, contempla a outorga de 707.400 opções virtuais. O preço de exercício de cada opção virtual no Primeiro Programa é de R$20,43 por ação virtual.

A tabela abaixo demonstra, até a presente data, a quantidade de opções virtuais outorgadas para todos os Beneficiários e o número de opções virtuais exercíveis relativas às *Phantom Options*:

Phantom Options	Quantidade de opções outorgadas	Total de opções em circulação
Primeiro Programa	707.400	707.400

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

b. Principais objetivos do plano.

O Primeiro Plano de Opções, o Segundo Plano de Opções, o Terceiro Plano de Opções, o Plano de Ações Restritas e o Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (em conjunto "Planos") foram criados como forma de incentivo ao incremento do nosso desempenho e à permanência em quadros de nossos principais administradores, gerentes e empregados, que entendemos ser essenciais para nós, e para nossas companhias controladas diretas e indiretas. Nossos Planos têm por objetivo (i) conferir a nossos administradores e empregados a oportunidade de participar, a longo prazo, de nosso sucesso por meio da participação em nosso capital; (ii) estimular o engajamento e comprometimento de nossos executivos e funcionários com a realização das nossas estratégias e objetivos corporativos; e (iii) proporcionar-lhes a oportunidade de participar de referidos resultados na medida em que os mesmos estejam refletidos no valor de nossas ações.

c. Forma como o plano contribui para esses objetivos

Ao possibilitar que os Beneficiários se tornem nossos acionistas em condições diferenciadas, esperamos incentivá-los a se comprometerem efetivamente com a criação de valor à nossa Companhia, bem como para exercerem suas funções considerando também seus interesses como nossos acionistas, integrando assim os objetivos sociais aos nossos planos de crescimento e maximizando nossos lucros, bem como gerando uma relação de longo prazo entre esses profissionais, a nossa Companhia e nossos acionistas. Os Planos ainda estimulam os Beneficiários, por meio do comprometimento de seus recursos próprios, a buscar a valorização imediata das ações, sem, contudo, prejudicar o crescimento e a valorização a longo prazo das ações. Atingimos, ainda, por meio deste modelo, a diluição dos nossos riscos e o compartilhamento dos nossos ganhos, por meio da valorização das ações adquiridas no âmbito dos Planos. Adicionalmente, esperamos que os modelos adotados sejam um eficaz mecanismo de retenção de administradores e empregados em face, principalmente, do compartilhamento da valorização das nossas ações.

d. Como o plano se insere na política de remuneração do emissor

Os Planos inserem-se em nossa política de remuneração na medida em que esta busca, além da retribuição justa e equivalente ao desempenho, a alavancagem de nossos resultados e a recompensa de nossos executivos.

e. Como o plano alinha os interesses dos administradores e do emissor a curto, médio e longo prazo

As opções de compra de ações preferenciais, as ações restritas e as opções virtuais outorgadas com base nos Planos possuem diferentes mecanismos que permitem o alinhamento de interesses dos administradores em diferentes prazos. A divisão em lotes anuais e/ou mensais e a existência de períodos de carência diferenciados fazem com que os Beneficiários se comprometam com a constante valorização das nossas ações no curto, médio e longo prazo.

f. Número máximo de ações abrangidas

Na data deste Formulário de Referência, as ações preferenciais que resultarão do exercício das opções e das ações restritas outorgadas no âmbito dos Planos não poderão ultrapassar, durante todo o prazo de vigência dos Planos, o limite máximo acumulado de (i) 8.052.000 ações preferenciais no âmbito do Primeiro Plano de Opções; (ii) 4.297.649 ações preferenciais no âmbito do Segundo Plano de Opções; (iii) 1.869.182 ações preferenciais no âmbito do Plano de Ações Restritas; e (iv) 11.679.389 ações preferenciais no âmbito no Terceiro Plano.

g. Número máximo de opções a serem outorgadas

O número máximo de opções de compra de ações preferenciais e ações restritas outorgadas no âmbito dos Planos é de 25.898.220.

h. Condições de aquisição de ações

Primeiro Plano de Opções

Nos termos dos Programas do Primeiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, fracionadamente, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções se tornaram exercíveis quando da consumação da nossa oferta pública inicial de ações ("IPO"). Ainda, no âmbito do Segundo Programa, as Opções apenas poderão ser exercidas pelos beneficiários anualmente.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Plano de Opções

Nos termos do Segundo Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, fracionadamente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Segundo Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Terceiro Plano de Opções

Nos termos do Terceiro Plano de Opções, a aquisição do direito às opções outorgadas acontecerá, em um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 (cinco) anos, sendo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total; o prazo de exercício é de 15 dias contado de cada *vesting*. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. As opções do Terceiro Plano de Opções se tornaram exercíveis quando da consumação do IPO.

Plano de Ações Restritas

Nos termos do Plano de Ações Restritas, a aquisição do direito às Ações Restritas (ou "RSUs") outorgadas, acontecerá, proporcionalmente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após 1 (um) ano do Início do Período Aquisitivo, o direito à segunda parcela adquirido após 2 (dois) anos do Início do Período Aquisitivo, o direito à terceira parcela adquirido após 3 (três) anos do Início do Período Aquisitivo, e o direito à quarta parcela adquirido após 4 (quatro) anos do Início do Período Aquisitivo. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado. O direito às Ações Restritas, na extensão do direito às Ações Restritas outorgadas adquirido, se tornaram exercíveis mediante a consumação do IPO. Antes de nossa oferta pública inicial, no final de cada ano do Período Aquisitivo, pagamos aos beneficiários em dinheiro a parcela correspondente ao valor das ações restritas já adquiridas, pelo valor justo e sem adicionais. Em 2015, efetuamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2014 aos nossos funcionários estatutários no montante de R$ 1,25 milhão, em 2016 fizemos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas outorgadas em 2015 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 1,59 milhão e em 7 de julho de 2017, realizamos pagamentos sobre os direitos adquiridos com relação às ações restritas concedidas em 2016 aos nossos funcionários estatutários totalizando R$ 2,09 milhões. Em 2018 as ações outorgadas disponíveis para exercício foram entreguges a partir da transferência de ações preferenciais mantidas em nossa tesouraria para cada beneficiário.

Phantom Options

Nos termos do *Phantom Options*, a aquisição do direito às opções virtuais outorgadas acontecerá, fracionadamente, em 4 (quatro) parcelas anuais iguais. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções virtuais outorgadas será acelerado.

i. Critérios para fixação do preço de aquisição ou exercício

Primeiro Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções outorgadas nos termos dos Planos será determinado pelo Comitê de Remuneração a seu único e exclusivo critério. De acordo com o estabelecido no Primeiro Plano de Opções, o Comitê de Remuneração determinará o preço da Opção do primeiro Programa, que foi fixado em R$3,42, equivalente a US$1,97, conforme convertido pela média das taxas de compra e venda de dólares norte-americanos utilizadas em nossos aumentos de capital ocorridos em 10 de março de 2008, 1º de julho de 2008, 9 de setembro de 2008 e 28 de agosto de 2009.

Já no Segundo Programa e Terceiro Programa, o preço de exercício por opção de ações de nossa emissão foi de R$6,44. A definição do preço de exercício foi realizada com base no valor do patrimônio líquido, à época da concessão do programa, dividido pelo número de ações preferenciais. O valor do Patrimônio Líquido foi calculado utilizando a metodologia DCF (*Discounted Cash Flow*), que traz a valor presente todos os fluxos de caixa esperados para a empresa. Esta metodologia foi corroborada pela média do múltiplo "Valor da Empresa / EBITDAR" de empresas congêneres, multiplicado pelo EBITDAR da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. ("Azul Linhas Aéreas") do período, menos a nossa dívida líquida ajustada.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

Segundo Plano de Opções

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Segundo Plano de Opções deve refletir o valor nominal de nossas ações no IPO, qual seja, o preço de R$21,00, reduzido de um desconto *pro rata* de 0% a 30%, que dependia da data do IPO, contando-se do respectivo exercício, conforme segue: (i) 0-10% se o IPO ocorresse dentro de 365 dias; (ii) 10-20% se nosso IPO ocorresse entre o dia 366 e o dia 730; (iii) 20-30% se o IPO ocorresse entre o dia 731 e o dia 1095; e (iv) até 30% (*flat)* se o IPO ocorresse entre o dia 1096 e o dia 1460.

O preço de aquisição e/ou subscrição de cada ação correspondente às opções do Quarto Programa do Segundo Plano de Opções deve refletir o menor valor nominal de nossas ações nos últimos trinta prévios à data da outorga, qual seja $ 22,57.

Terceiro Plano de Opções

O preço de aquisição de cada ação, para o primeiro programa, é de R$11,85. Esse preço, aprovado pelos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária, foi definido com base em proposta do Conselho de Administração formulada pelo Comitê de Remuneração, tomando por base, entre outros fatores, a estimativa de valor justo das opções, o modelo de opções europeias com datas de exercício mais restritas do que as opções americanas dos demais planos, o que aumenta o risco para o beneficiário e o incentivo de longo prazo projetado para retenção dos participantes, principais executivos da nossa Companhia.

Plano de Ações Restritas

O direito às Ações Restritas se tornaria exercível somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, o direito se tornou exercível com a consumação do IPO. Ao final de cada ano do período aquisitivo, se nenhum destes eventos acontecesse, nós poderíamos optar por pagar aos Beneficiários a parcela correspondente ao valor das Ações Restritas outorgadas, sem qualquer acréscimo. As Ações Restritas do Primeiro, Segundo e Terceiro Programas do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que será convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, R$21,00.

As Ações Restritas do Quarto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,17.

As Ações Restritas do Quinto Programa do Plano de Ações Restritas foram concedidas a um valor fixo em Reais, que foi convertido em uma quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço de fechamento da ação no dia da outorga deste Programa, qual seja, R$24,43.

Phantom Options

O preço de aquisição de cada ação virtual correspondente às opções do Primeiro Programa de Phantom Options deve refletir o menor preço da ação negociada no mercado durante os trinta pregões anteriores à data da outorga das opções aprovada pelo Comitê de Remuneração, qual seja R$ 20,43.

j. Critérios para fixação do prazo de exercício

Nos termos do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções, cada Beneficiário adquirirá direito às opções outorgadas, fracionadamente, em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais iguais, sendo o direito à primeira parcela adquirido após completado 01 (um) mês da data da emissão de notificação de seleção ou da data de início da relação de emprego ou de administração entre referido Beneficiário e a Companhia, ou, ainda, conforme o caso, da data em assumiu posição de administração ou gerência, o que acontecer por último, e à última em 48 (quarenta e oito) meses a contar da respectiva data de início. Na hipótese de Venda da Companhia, o período aquisitivo das opções outorgadas será acelerado.

Exceto se de outra forma determinado por nosso Comitê de Remuneração, as opções do Primeiro Plano de Opções e do Segundo Plano de Opções apenas poderão ser exercidas pelo Beneficiário (a) na exata extensão em que seu direito ao exercício tenha sido adquirido (conforme descrito no item 13.4 “h” deste Formulário de Referência); e (b) desde que o IPO tenha ocorrido.

13.4 - Plano de Remuneração Baseado em Ações do Conselho de Administração E Diretoria Estatutária

O terceiro plano possui um período aquisitivo total (*vesting*) de 5 anos, de modo que o participante selecionado adquire o direito de exercer anualmente 20% das opções outorgadas, até completar o *vesting* total, sendo o prazo de exercício limitado a 15 dias contado de cada *vesting*, seguindo o modelo europeu de opções.

Adicionalmente, todas as opções do Primeiro Plano de Opções, do Segundo Plano de Opções, do Terceiro Plano de Opções, *Phantom Options* e as Ações Restritas outorgadas poderão ser exercidas pelo Beneficiário na hipótese de "Venda da Companhia", como evento de aceleração de todo o período aquisitivo. No âmbito dos Programas, "Venda da Companhia" é entendida como (a) incorporação, fusão, combinação, aquisição, mudança de controle, reorganização ou consolidação da Companhia, na qual os acionistas controladores da Companhia, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação; ou (b) venda de participações societárias na Companhia ou outra operação ou série de operações na qual os acionistas, imediatamente antes da operação ou série de operações, não detenham a maioria de ações, com direito a voto, da entidade resultante da operação.

Nosso Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar o período aquisitivo ou modificar o período de exercício das opções, opções virtuais e das ações restritas, no todo ou em parte, a qualquer momento.

k. Forma de liquidação

Nos termos dos Planos, nosso Conselho de Administração determinará, a seu exclusivo critério, mediante o recebimento de uma notificação de exercício de um Beneficiário, se a liquidação se dará por meio da subscrição de novas ações, ou da aquisição de ações mantidas em nossa tesouraria.

l. Restrições à transferência das ações

As ações adquiridas ou subscritas nos termos dos Planos serão negociadas pelos Beneficiários sem nenhuma restrição, após o pagamento do respectivo preço de subscrição ou aquisição ter sido integralmente efetuado, em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

m. Critérios e eventos que, quando verificados, ocasionarão a suspensão, alteração ou extinção do plano

Nossa Assembleia Geral é exclusivamente responsável pela alteração, suspensão ou extinção dos Planos e, ainda, a alteração dos programas ou implementação de troca de opções de compra de ações. Nenhuma alteração, suspensão ou extinção dos Planos poderá afetar adversamente os direitos e obrigações criados por Contratos de Opção celebrados no âmbito dos Planos, sem o consentimento prévio dos respectivos participantes.

n. Efeitos da saída do administrador dos órgãos da Companhia sobre seus direitos previstos no plano de remuneração baseado em ações

Em caso de encerramento de relação de emprego e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existentes (seja oral ou escrito) ou administração, conforme o caso, por justa causa, (a) todas as opções, ações restritas ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, serão automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções ou opções virtuais detidas pelo participante e que já forem exercíveis na data do encerramento não mais poderão ser exercidas.

Em caso de encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções ou opções virtuais que tenham sido outorgadas ao participante, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. Não obstante, o Comitê de Remuneração, a seu único e exclusivo critério, pode acelerar ou modificar o período de aquisição de tais opções e a alteração dos programas ou implementação de troca de opções de compra de ações.

As opções do Primeiro Plano e do Segundo Plano que já forem exercíveis na data de saída poderão ser exercidas. Com relação às opções virtuais, em caso de encerramento sem justa causa, caberá ao Beneficiário o direito de, no todo ou em parte, durante o prazo improrrogável de 12 (doze) meses a contar da data do encerramento da relação, exercer as opções virtuais que já possam ser exercidas no momento do encerramento da relação, desde que observados integralmente os Períodos Aquisitivos e Período de Vigência.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

As tabelas a seguir apresentam informações quantitativas em relação à remuneração baseada em ações reconhecida em nosso resultado nos 3 últimos exercícios sociais e à prevista para o exercício corrente, do conselho de administração e da diretoria:

	Conselho de Administração			
	2º Plano de Opção de Compra de Ações			
	Programas			
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	06/07/2017
Quantidade de opções outorgadas	13.364	–	–	–
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015	25%-01/07/2016	25%-01/07/2017	25%-01/07/2018
	25%-30/06/2016	25%-01/07/2017	25%-01/07/2018	25%-01/07/2019
	25%-30/06/2017	25%-01/07/2018	25%-01/07/2019	25%-01/07/2020
	25%-30/06/2018	25%-01/07/2019	25%-01/07/2020	25%-01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82

	Diretoria Estatutária			
	2º Plano de Opção de Compra de Ações			
	Programas			
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	06/07/2017
Quantidade de opções outorgadas	1.318.302	180.562	216.198	251.453
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015	25%-01/07/2016	25%-01/07/2017	25%-01/07/2018
	25%-30/06/2016	25%-01/07/2017	25%-01/07/2018	25%-01/07/2019
	25%-30/06/2017	25%-01/07/2018	25%-01/07/2019	25%-01/07/2020
	25%-30/06/2018	25%-01/07/2019	25%-01/07/2020	25%-01/07/2021
Prazo máximo para exercício das opções	10 anos	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82

	Conselho de Administração
	3º Plano de Opção de Compra de Ações
	Primeiro Programa
Data da outorga	14/03/2017
Quantidade de opções outorgadas	8.689.465
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	20%-14/03/2018
	20%-14/03/2019
	20%-14/03/2020
	20%-14/03/2021
	20%-14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$4,82

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

	Diretoria Estatutária
	3º Plano de Opção de Compra de Ações
	Primeiro Programa
Data da outorga	14/03/2017
Quantidade de opções outorgadas	436.030
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	20%-14/03/2018 20%-14/03/2019 20%-14/03/2020 20%-14/03/2021 20%-14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$4,82

	Diretoria Estatutária				
	Plano de Ações Restritas				
	Programas				
	Primeiro	Segundo	Terceiro	Quarto	Quinto
Data da outorga	30/06/2014	01/07/2015	01/07/2016	01/07/2016	07/08/2018
Quantidade de opções outorgadas	231.924	51.429	60.952	62.887	57.144
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-30/06/2015 25%-30/06/2016 25%-30/06/2017 25%-30/06/2018	25%-01/07/2016 25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019	25%-01/07/2017 25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020	25%-01/07/2018 25%-01/07/2019 25%-01/07/2020 25%-01/07/2021	25%-01/07/2019 25%-01/07/2020 25%-01/07/2021 25%-01/07/2022
Prazo máximo para exercício das opções	indeterminado	indeterminado	indeterminado	indeterminado	indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$21,00	R$21,00	R$21,00	R$24,17	R$24,43

	Diretoria Estatutária
	Phantom Shares
	Primeiro Programa
Data da outorga	07/08/2018
Quantidade de opções outorgadas	265.631
Prazo para que as opções se tornem exercíveis	25%-14/03/2019 25%-14/03/2020 25%-14/03/2021 25%-14/03/2022
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias
Valor justo das opções na data de outorga	R$9,85

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Remuneração baseada em ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2019

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,00	4,00	10,00	4,00
N° de membros remunerados	3,00	3,00	0,00	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	9,4	14,7	N/A	22,7
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	11,8	N/A	N/A	22,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	16,0	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	1,0%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

Remuneração baseada em ações – Prevista para o exercício social de 31/12/2019

	Phantom Shares (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,00	4,00
N° de membros remunerados	3,00	3,00
Preço médio ponderado de exercício:		
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	N/A	0,0
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	N/A	N/A
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	20,4
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	N/A	N/A

(*) O Plano de Opção Virtual de Compra de Ações (“Phantom Shares”) consiste em uma remuneração em dinheiro, não havendo, no entanto, a previsão de negociação efetiva das ações, uma vez que não haverá emissão e/ou entrega de ações para liquidação do plano, não havendo assim diluição.

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2018

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,67	4,00	10,67	4,00
N° de membros remunerados	3,00	3,00	0	3,00
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	8,9	12,8	N/A	21,5
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	11,9	11,2	N/A	20,7
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	1,0%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

13.5 - Remuneração Baseada em Ações

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2017

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,42	4,58	11,42	4,58
N° de membros remunerados	3,0	3,0	0	3,0
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	7,9	10,0	N/A	21,0
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	6,4	7,8	N/A	24,3
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	2,7%	1,1%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

Remuneração baseada em ações – exercício social encerrado em 31/12/2016

	Remuneração baseada em ações		Ações restritas (*)	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**	**Conselho de Administração**	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	9,7	5,0	9,7	5,0
N° de membros remunerados	3,0	3,0	0	3,0
Preço médio ponderado de exercício:				
(a) Das opções em aberto no início do exercício social	2,6	9,1	N/A	21,0
(b) Das opções perdidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(c) Das opções exercidas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
(d) Das opções expiradas durante o exercício social	N/A	N/A	N/A	N/A
Diluição potencial no caso de exercício de todas as opções outorgadas	0,4%	0,9%	N/A	0,1%

(*) As ações restritas foram concedidas em valor monetário e foram convertidas em unidades considerando o preço médio da faixa indicativa de preço da ação.

Observação 1: A informação constante nas Demonstrações Financeiras corresponde à totalidade das opções outorgadas a todos os nossos administradores até 31/12/2018 que incluem diretores não estatutários e gerentes.

Observação 2: Nos casos em que uma mesma pessoa ocupa cargos na diretoria e no conselho de administração durante o ano de 2016, as informações foram compiladas somente nas tabelas referentes à diretoria para evitar duplicidade.

13.6 - Opções em Aberto

Opções em aberto ao final do exercício social encerrado em 31/12/2018.

	Remuneração baseada em ações Outorgadas em 2018	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	10,67	4,00
N° de membros remunerados	0,0	3,00
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	0	322.775
Data em que se tornarão exercíveis	N/A	25%- 01/07/2019 25%- 01/07/2020 25%- 01/07/2021 25%- 01/07/2022
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado do exercício(*)	–	R$ 21,14
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 12,43
Opções exercíveis		
Quantidade	N/A	N/A
Prazo máximo para exercício das opções	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 12,43
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	–	R$ 4.012.493

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

	Remuneração baseada em ações Outorgadas em 2017	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	11,42	4,58
N° de membros remunerados	1,0	3,0
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	6.951.572	600.951
Data em que se tornarão exercíveis	20%- 01/07/2018 20%- 01/07/2019 20%- 01/07/2020 20%- 01/07/2021 20%- 01/07/2022	22%- 01/07/2018 22%- 01/07/2019 22%- 01/07/2020 22%- 01/07/2021 13%- 01/07/2022
Prazo máximo para exercício das opções	5 anos	7,5 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado do exercício(*)	R$ 11,85	R$ 16,02
Valor justo das opções no último dia do exercício social	R$ 4,82	R$ 8,96
Opções exercíveis		
Quantidade	0	62.864
Prazo máximo para exercício das opções	15 dias	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 8,96
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	R$ 33.506.577	R$ 5.385.741

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

13.6 - Opções em Aberto

	Remuneração baseada em ações Outorgadas em 2016	
	Conselho de Administração	**Diretoria Estatutária**
Nº total de membros	9,17	5,0
N° de membros remunerados	0	3,0
Opções ainda não exercíveis		
Quantidade	0	138.568
Data em que se tornarão exercíveis	N/A	25%- 01/07/2017 25%- 01/07/2018 25%- 01/07/2019 25%- 01/07/2020
Prazo máximo para exercício das opções	8 anos	8 anos
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Preço médio ponderado do exercício (*)	–	R$ 16,65
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 12,53
Opções exercíveis		
Quantidade	N/A	78.106
Prazo máximo para exercício das opções	N/A	Indeterminado
Prazo de restrição à transferência das ações	180 dias	180 dias
Valor justo das opções no último dia do exercício social	–	R$ 12,53
Valor justo do total das opções no último dia do exercício social	–	R$ 1.736.027

(*) Considera o preço médio ponderado do exercício das opções ainda não exercíveis.

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2018

	Conselho de Administração	Diretoria estatutária						
Outorgas	3º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa	2º Plano de Opções – 2º Programa	2º Plano de Opções – 3º Programa	3º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	10,67				4			
Nº de membros remunerados	3,0				3,0			
Opções exercidas								
Número de ações	1.737.893	144.000	68.000	144.000	395.642	47.518	29.998	87.206
Preço médio ponderado de exercício	R$ 11,85	R$ 3,42	R$ 6,44	R$ 6,44	R$ 19,15	R$ 14,51	R$ 14,50	R$ 11,85
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R$ 41.970.116	R$ 4.691.520	R$ 2.010.080	R$ 4.256.640	R$ 6.666.568	R$ 1.021.162	R$ 644.957	R$ 2.106.025
Outorgas		Plano de Ações Restritas – 1º Programa	Plano de Ações Restritas – 2º Programa	Plano de Ações Restritas – 3º Programa	Plano de Ações Restritas – 4º Programa			
Ações entregues								
Número de ações entregues	N/A	57.980	12.857	15.239	15.723	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	R$ 20,71	R$ 20,71	R$ 20,71	R$ 20,71	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	R$ 886.514	R$ 196.584	R$ 233.004	R$ 240.405	N/A	N/A	N/A

13.7 - Opções Exercidas E Ações Entregues

Opções exercidas – exercício social encerrado em 31/12/2017

	Conselho de Administração	Diretoria estatutária			
Outorgas	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 1º Programa	1º Plano de Opções – 2º Programa	1º Plano de Opções – 3º Programa	2º Plano de Opções – 1º Programa
Nº total de membros	11,42	4,58			
Nº de membros remunerados	3,0	3,0			
Opções exercidas					
Número de ações	6.400	196.000	96.000	96.000	153.955
Preço médio ponderado de exercício	R$ 6,44	R$ 3,42	R$ 6,44	R$ 6,44	R$ 15,16
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações relativas às opções exercidas	R$ 129.862	R$ 4.568.956	R$ 1.947.936	R$ 1.947.936	R$ 1.781.413
Ações entregues					
Número de ações entregues	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Preço médio ponderado de aquisição	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Diferença entre o valor de exercício e o valor de mercado das ações adquiridas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Em relação às opções exercidas e ações entregues relativas à remuneração baseada em ações da diretoria estatutária nos anos de 2015 e 2016, esclarecemos que nenhuma opção foi exercida e nenhuma ação foi entregue, uma vez que as opções não se tornaram exercíveis, em linha com os Planos de Outorga de Opção de Compra de Ações e Plano de Ações Restritas.

As Ações Restritas outorgadas com direito adquirido poderiam se tornar exercíveis somente mediante (i) a venda da Companhia ou (ii) consumação do IPO. Assim, se tornaram exercíveis com a consumação do nosso IPO. Ao final de cada período aquisitivo sem a ocorrência dos eventos (i) e (ii) acima, a Companhia tinha o direito de realizar o pagamento aos Beneficiários das parcelas já adquiridas em espécie, mediante o pagamento de seu valor justo e sem correção ou qualquer acréscimo. A Companhia realizou pagamentos em 2015 e 2016 sobre o direito adquirido de ações restritas outorgadas em 2014 e 2015 para a diretoria estatutária totalizando R$1,25 milhões e R$1,59 milhões, respectivamente.

Para informações adicionais sobre os eventos que concedem o direito ao exercício das Opções no período de investidura, ver item 13.4 deste Formulário de Referência.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

a. Modelo de precificação

O modelo utilizado pela Companhia para precificação das opções outorgadas a seus administradores e funcionários com alto potencial é o modelo Black & Scholes, que considera em seu racional de cálculo as seguintes informações: volatilidade, dividendo esperado, taxa de retorno livre de risco e valor justo da opção na data da concessão. Este faz as seguintes suposições explícitas: (i) é possível emprestar e tomar emprestado a uma taxa de juros livre de risco constante e conhecida; (ii) o preço segue um movimento Browniano geométrico com tendência (*drift*) e volatilidade constantes; (iii) não há custos de transação; (iv) a ação não paga dividendos (veja abaixo para extensões que aceitem pagamento de dividendos); e (v) não há restrições para a venda a descoberto. O modelo trata apenas opções europeias (*call*). A partir dessas condições ideais no mercado para um ativo (e para a opção sobre o ativo), demonstra-se que o valor de uma opção varia apenas com o preço da ação e com o tempo até o vencimento.

b. Dados e premissas utilizadas no modelo de precificação, incluindo o preço médio ponderado das ações, preço de exercício, volatilidade esperada, prazo de vida da opção, dividendos esperados e a taxa de juros livre de risco

Plano de Opção de Compras de Ações

	Primeiro Plano de Opção		
	1º Programa	**2º Programa**	**3º Programa**
Total de opções concedidas	5.032.800	1.572.000	656.000
Reunião do Comitê de remuneração	11-dez-09	24-mar-11	05-abr-11
Total de opções em circulação	769.520	335.600	37.560
Preço de exercício da ação	R$3,42	R$6,44	R$6,44
Valor justo da opção na data da concessão	R$1,93	R$4,16	R$4,16
Volatilidade estimada do preço da ação	47,67%	54,77%	54,77%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	8,75%	12,00%	12,00%
Vencimento médio remanescente (em anos)	–	–	–
Duração da ação	10 anos	10 anos	10 anos
Prazo médio	7 anos	7 anos	7 anos

	Segundo Plano de Opção			
	1º Programa	**2º Programa**	**3º Programa**	**4º Programa**
Total de opções concedidas	2.169.122	627.810	820.250	680.467
Reunião do Comitê de remuneração	30-jun-14	01-jul-15	01-jul-16	06-jul-17
Total de opções em circulação	1.029.281	355.176	555.702	633.182
Preço de exercício da ação	R$19,15	R$14,51	R$14,50	R$22,57
Valor justo da opção na data da concessão	R$11,01	R$10,82	R$10,14	R$12,82
Volatilidade estimada do preço da ação	40,59%	40,59%	43,07%	43,35%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	12,46%	15,69%	12,21%	10,26%
Vencimento médio remanescente (em anos)	–	0,4	1,5	2,5
Duração da ação	8 anos	8 anos	8 anos	10 anos
Prazo médio	4,5 anos	4,5 anos	4,5 anos	5,5 anos

	Terceiro Plano de Opção
	1º Programa
Total de opções concedidas	9.343.510
Reunião do Comitê de remuneração	14-mar-17
Total de opções em circulação	7.474.808
Preço de exercício da ação	R$11,85
Valor justo da opção na data da concessão	R$4,82
Volatilidade estimada do preço da ação	50,64%
Dividendo esperado	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	11,13%
Vencimento médio remanescente (em anos)	3,2
Duração da ação	5 anos
Prazo médio	5 anos

Prazo de vencimento da opção: 15 dias após *vesting*. Prorrogável para o ano seguinte até o limite de 5 anos após a data do primeiro grant do programa.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

De acordo com os Planos, "Encerramento" significará o encerramento da relação de emprego ou administração e/ou a resolução de qualquer contrato de prestação de serviços existente (seja oral ou escrito) entre o grupo e um participante selecionado. Em caso de Encerramento por Justa Causa, (a) todas as opções que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização; e (b) as opções detidas pelo participante selecionado e que já forem passíveis de exercício na data do Encerramento não mais poderão ser exercidas.

Em caso de Encerramento por qualquer outra razão que não justa causa, incluídos os casos de aposentadoria, pedido de demissão e morte, todas as opções que tiverem sido outorgadas ao participante selecionado, mas que ainda não tenham se tornado direito adquirido, deverão ser automaticamente extintas para todos os fins legais, independentemente de qualquer notificação de encerramento ou indenização. O Comitê de Remuneração poderá, a seu único e exclusivo critério, acelerar ou modificar o período de aquisição das opções outorgadas.

Plano de Ações Restritas

Prazo de vencimento do plano de ação restrita: indeterminado

As ações restritas foram concedidas a um valor fixo em reais, que foi convertido em quantidade de ações preferenciais determinada pela divisão do valor concedido pelo preço da ação no momento do IPO, qual seja, pelo preço de R$21,00. A despesa de remuneração baseada em ações restritas no final do exercício findo em 31 de dezembro de 2018, 2017 e 2016 foi de R$5,3 milhões, R$10,0 milhões e R$5,2 milhões, respectivamente.

	Reunião do Comitê de remuneração	Total de opções concedidas	Total de ações em circulação	Valor justo da ação (em reais)
1º programa	30-jun-14	487.670	11.902	R$ 21,00
2º programa	01-jul-15	294.286	66.651	R$ 21,00
3º programa	01-jul-16	367.184	160.412	R$ 21,00
4º programa	06-jul-17	285.064	199.019	R$ 24,17
5º programa	07-ago-18	291.609	291.609	R$ 24,43
		1.725.813	729.593	

Phantom Shares

	Phantom Shares 1º Programa
Total de opções concedidas	707.400
Reunião do Comitê de remuneração	07-ago-18
Total de opções em circulação	707.400
Preço de exercício da ação	R$20,43
Valor justo da opção	R$9,85
Volatilidade estimada do preço da ação	34,00%
Dividendo esperado	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	6,40%
Vencimento médio remanescente (em anos)	3,6
Duração da ação	8 anos
Prazo médio	6 anos

c. Método utilizado e as premissas assumidas para incorporar os efeitos esperados de exercício antecipado

Para as opções a Companhia mensura o valor justo dos direitos sobre a valorização de ações, mediante a aplicação do modelo Black-Scholes de precificação de opções na data de concessão, registrando tal despesa como despesas gerais e administrativas ao longo do período de carência das opções.

O modelo Black & Scholes considera em seu racional matemático as seguintes premissas: preço de compra da opção, preço de venda da opção, preço da ação no momento atual, preço do exercício, taxa de juros livre de risco, tempo para vencimento da opção (expresso em anos) e volatilidade do preço da ação.

13.8 - Precificação Das Ações/opções

Exceto se de outra forma determinado pelo Conselho de Administração, qualquer opção apenas poderá ser exercida (a) na exata extensão em que o direito a exercício for adquirido, e (b) na ocorrência de um dos seguintes eventos: (i) Venda da Companhia, ou (ii) consumação do IPO. Estas são as duas possibilidades de exercício e o pagamento das ações subscritas e/ou adquiridas em conformidade com opção outorgada nos termos do plano. O pagamento será efetuado à vista mediante o exercício das opções, com fundos de disponibilidade imediata.

d. Forma de determinação da volatilidade esperada

A volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de empresas aéreas listadas na bolsa de valores do Brasil e América Latina.

e. Se alguma outra característica da opção foi incorporada na mensuração de seu valor justo

Todos os critérios utilizados na mensuração do valor justo das opções foram descritos anteriormente.

13.9 - Participações Detidas Por Órgão

Acionistas	Quantidade de ações	(%)	Quantidade de opções outorgadas	(%)(**)	Quantidade de ações restritas	(%)
Conselho de Administração						
Ordinárias	622.406.638	67,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	9.694.459	2,97	6.951.572	2,13	–	0,00
Diretoria Estatutária(*)						
Ordinárias	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	1.141.190	0,35	1.953.857	0,60	147.639	0,05
Administradores Não Estatutária						
Ordinárias	–	0,00	–	0,00	–	0,00
Preferenciais	568.889	0,17	2.322.068	0,71	574.515	0,18

(*) As ações detidas por administradores que exercem simultaneamente a função de diretores e membros do conselho de administração foram divulgadas na linha do Conselho de Administração, em linha com as informações divulgadas nos formulários do art. 11 da instrução CVM 358, de 3 de janeiro de 2002.

(**) Cálculo feito pela divisão de valores mobiliários pelo número total de ações preferenciais emitidas na data deste Formulário de Referência.

13.10 - Informações Sobre Planos de Previdência Conferidos Aos Membros do Conselho de Administração E Aos Diretores Estatutários

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Nº de membros	10,67	4,00	–
N° de membros remunerados	1,00	3,00	
Nome do plano	401-K	AzulPrev	–
Quantidade de administradores que reúnem as condições para se aposentar	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
Condições para se aposentar antecipadamente	Nenhum Administrador	Nenhum Administrador	–
Valor atualizado das contribuições acumuladas no plano de previdência até o encerramento do último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	3.921,42	1.028.491,79	–
Valor total acumulado das contribuições realizadas durante o último exercício social, descontada a parcela relativa a contribuições feitas diretamente pelos administradores	1.073,60	183.051,73	–
Se há possibilidade de resgate antecipado e quais as condições	Somente quando ocorre o desligamento do tripulante ou através de alguma necessidade (de acordo com um regulamento)	Sim, mediante manifestação do titular, somente das suas contribuições	–

13.11 - Remuneração Individual Máxima, Mínima E Média do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária E do Conselho Fiscal

Valores anuais

	Diretoria Estatutária			Conselho de Administração		
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016
Nº de membros	4,00	4,58	5,00	10,67	11,42	9,17
Nº de membros remunerados	4,00	4,58	5,00	10,67	11,42	9,17
Valor da maior remuneração(Reais)	5.626.162,00	6.451.703,64	4.590.822,62	12.853.920,00	4.608.359,74	138.166,67
Valor da menor remuneração(Reais)	1.195.449,00	847.421,37	702.300,00	7.000,00	28.000,00	5.333,33
Valor médio da remuneração(Reais)	3.177.147,00	4.398.087,75	2.284.550,03	1.364.105,00	545.056,80	35.905,10

Observação

Diretoria Estatutária

Conselho de Administração

13.12 - Mecanismos de Remuneração ou Indenização Para os Administradores em Caso de Destituição do Cargo ou de Aposentadoria

Dispomos de seguro de Responsabilidade Civil para Conselheiros, Diretores e/ou Administradores - D&O (Directors & Officers) que garante cobertura aos segurados no caso de reclamações de terceiros, relacionados aos atos de gestão praticados no exercício das atribuições da administração da sociedade. O prêmio atual do nosso seguro de responsabilidade civil dos Administradores (D&O) é US$ 400.000. A cobertura de responsabilidade civil dos Administradores e da Sociedade (D&O) em nossa apólice atual é de US$ 50.000.000 que contém um valor dedicado a coberturas de eventuais multas até o limite de US$ 5.000.000.

Até a data deste Formulário de Referência, não possuímos mecanismos de remuneração ou indenização para os nossos administradores em caso de destituição do cargo ou de aposentadoria.

13.13 - Percentual na Remuneração Total Detido Por Administradores E Membros do Conselho Fiscal Que Sejam Partes Relacionadas Aos Controladores

Órgão	2018	2017	2016
Conselho de Administração*.....	88,34%	87,3%	0%
Diretoria Estatutária*.....	0%	0%	6,15%
Conselho Fiscal			

(*) Para o ano de 2016, a remuneração auferida por diretores que exercem simultaneamente a função de membro do conselho de administração foram divulgadas na linha de Diretoria Estatutária na tabela acima

13.14 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal, Agrupados Por Órgão, Recebida Por Qualquer Razão Que Não A Função Que Ocupam

Não há valores a serem informados, dado que os membros de nossa diretoria estatutária e Conselho de Administração não receberam quaisquer valores que não aqueles em decorrência da função ocupada.

13.15 - Remuneração de Administradores E Membros do Conselho Fiscal Reconhecida no Resultado de Controladores, Diretos ou Indiretos, de Sociedades Sob Controle Comum E de Controladas do Emissor

A remuneração de nossos administradores informada no item 13.2 acima foi reconhecida no resultado de nossa controlada Azul Linhas Aéreas.

13.16 - Outras Informações Relevantes

O número de membros do Conselho de Administração, Conselho Fiscal (quando instalado) e Diretoria Estatutária da Companhia foram calculados em linha com as disposições do Ofício-Circular/CVM/SEP/ nº003/2019, conforme detalhado nas planilhas abaixo em cada exercício social:

EXERCÍCIO SOCIAL PREVISTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	10	4	N/A
Fevereiro	10	4	N/A
Março	10	4	N/A
Abril	10	4	N/A
Maio	10	4	N/A
Junho	10	4	N/A
Julho	10	4	N/A
Agosto	10	4	N/A
Setembro	10	4	N/A
Outubro	10	4	N/A
Novembro	10	4	N/A
Dezembro	10	4	N/A
Média	10	4	N/A

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	12	4	N/A
Fevereiro	12	4	N/A
Março	12	4	N/A
Abril	11	4	N/A
Maio	11	4	N/A
Junho	11	4	N/A
Julho	9	4	N/A
Agosto	10	4	N/A
Setembro	10	4	N/A
Outubro	10	4	N/A
Novembro	10	4	N/A
Dezembro	10	4	N/A
Média	10,7	4	N/A

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	11	5	N/A
Fevereiro	11	5	N/A
Março	11	5	N/A
Abril	11	5	N/A
Maio	11	5	N/A
Junho	11	5	N/A
Julho	11	5	N/A
Agosto	12	4	N/A
Setembro	12	4	N/A
Outubro	12	4	N/A
Novembro	12	4	N/A
Dezembro	12	4	N/A
Média	11,42	4,58	N/A

13.16 - Outras Informações Relevantes

EXERCÍCIO SOCIAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2016

Mês	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal
Janeiro	9	5	N/A
Fevereiro	9	5	N/A
Março	9	5	N/A
Abril	9	5	N/A
Maio	9	5	N/A
Junho	8	5	N/A
Julho	8	5	N/A
Agosto	8	5	N/A
Setembro	8	5	N/A
Outubro	11	5	N/A
Novembro	11	5	N/A
Dezembro	11	5	N/A
Média	9,17	5,0	N/A

14.1 - Descrição Dos Recursos Humanos

a. Número de empregados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

Trabalhamos para aumentar a eficiência e produtividade de nossos tripulantes. Em 31 de dezembro de 2018, tínhamos 94 funcionários por aeronave, em comparação aos 126 da Gol, conforme suas mais recentes informações intermediárias divulgadas. A tabela a seguir apresenta o número de nossos tripulantes, como chamamos nossos funcionários, por categoria e o número de funcionários ao final do período por aeronave no final dos períodos indicados:

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de		
	2018	**2017**	**2016**
Tripulação			
Pilotos	1.741	1.633	1.525
Comissários de bordo	2.351	2.217	2.150
Pessoal de Aeroporto	3.165	2.903	2.752
Pessoal de manutenção	2.063	1.835	1.724
Call Center	924	899	862
Outros	1.563	1.391	1.298
Total	**11.807**	**10.878**	**10.311**
Funcionários no final do período por aeronave	94	89	84

A tabela abaixo demonstra o número de empregados em 31 de dezembro de 2018, 2017e 2016, divididos por localização geográfica.

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2016		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	10.244	67	10.311

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2017		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	10.820	58	10.878

	Exercício Social Encerrado em 31 de dezembro de 2018		
	Brasil	**Resto do mundo**	**Total**
Tripulantes	11.696	111	11.807

b. Número de terceirizados (total, por grupos com base na atividade desempenhada e por localização geográfica)

Contratamos terceiros que nos prestam serviços, porém não é possível estabelecer o número exato de trabalhadores que as empresas terceirizadas utilizam para a prestação dos serviços, pois, nestes casos, contratamos o serviço e os trabalhadores que estarão disponíveis. São exemplos de atividades terceirizadas: os serviços de Rampa, *check- in*, limpeza, transporte de funcionários, catering, abastecimento, transporte de cargas, vigilância, segurança, refeitório, recepção, tecnologia da informação, manutenção, entre outros.

c. Índice de rotatividade

Azul S.A.

30/12/2018	30/12/2017	31/12/2016
0,95%	1,03%	0,70%

14.2 - Alterações Relevantes - Recursos Humanos

As alterações dos números divulgados no item 14.1 acima decorrem da nossa necessidade de contratação em razão da expansão de nossos negócios nos períodos indicados.

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados

a. política de salários e remuneração variável

Nossa estratégia de remuneração é competitiva e foi projetada para reter tripulantes talentosos e motivados e para alinhar os interesses de nossos tripulantes com os nossos. A remuneração inclui salários mensais, pagamentos por hora trabalhada e benefícios pagos a nossos tripulantes, os quais compreendem, dentre outros, assistência médica, assistência odontológica, reembolso de despesas com creches, seguro de vida, assistência funeral, assistência psicossocial nos termos de nosso programa Psicologia Viva, auxílio escolar (concedido apenas para diretores executivos expatriados), auxílio moradia (concedido apenas para diretores executivos expatriados), empréstimo consignado, gratificações, previdência privada, passagens aéreas, vale-transporte, vale-alimentação e vale-refeição.

Acreditamos que temos uma vantagem de custo em comparação com nossos pares do setor, no que se refere a ordenados, salários e benefícios em razão da alta produtividade dos empregados medida pelo número médio de empregados por aeronave. Também nos beneficiamos de custos trabalhistas em geral mais baixos no Brasil, em comparação com outros países, o que é de certa forma compensado pela baixa produtividade em razão de exigências do governo em relação a condições de trabalho do empregado e impostos sobre a folha de pagamento.

Nesse sentido, possuímos política de salários e remuneração variável, cujo objetivo é definir regras e procedimentos de evolução/mudança de cargos e salários e dos programas de recompensa, destinada a todos os nossos empregados, com exceção dos tripulantes de voo, que possuem regras próprias.

Os salários são administrados dentro das faixas salariais de cada classe de cargos, conforme nossa tabela salarial, sendo que (i) em regra, todo empregado é admitido com salário de acordo com a faixa salarial estabelecida para seu cargo; e (ii) o salário de um novo cargo é definido pelo nosso departamento de Recursos Humanos, após processo de avaliação e classificação, com base nas atribuições do respectivo cargo.

As alterações salariais poderão ocorrer nas seguintes situações: (i) após período de experiência, se acordado durante o processo seletivo; (ii) em razão de promoção; (iii) por mérito, após processo anual de avaliação de desempenho e competências e considerando a nossa disponibilidade orçamentária; (iv) em virtude de reclassificação do cargo, isto é, quando um cargo recebe atribuições adicionais, de maior complexidade e responsabilidade, que justifiquem a reclassificação para uma classe mais alta na estrutura de cargos; e (v) em razão de determinação constante em Acordo Coletivo de Trabalho.

Adicionalmente, possuímos um Programa de Recompensa – PLR/Bônus/Prêmio, que consiste em recompensar financeiramente os nossos empregados após o cumprimento de metas em determinado ano fiscal. Os valores de Bônus e PLR a serem concedidos por nós são definidos com base nos resultados dos nossos negócios, naquele exercício fiscal, sendo que dependendo de nossos resultados, o objetivo máximo para pagamento poderá ou não ser atendido.

O Programa de Recompensa é utilizado por nós como fator de incentivo ao desempenho dos nossos empregados e ocorre de duas maneiras: (i) por meio de PLR/Prêmio ("Participação nos Lucros e Resultados"), sendo aplicado para cargos até o nível de coordenação; e (ii) por meio de Bônus/Prêmio, aplicado aos cargos de nível gerencial e os demais cargos acima deste.

b. política de benefícios

Nossos colaboradores são elegíveis a benefícios diversos de acordo com o cargo e de acordo com as convenções coletivas ou por nossa liberalidade. Oferecemos a nossos empregados os seguintes benefícios: (i) seguro de vida; (ii) assistência médica; (iii) assistência odontológica; (iv) vale refeição; (v) vale alimentação; (vi) previdência privada; (vii) empréstimo consignado, (viii) auxílio creche; (ix) auxílio funeral; (x) Psicologia Viva e (xi) vale transporte. Além disso, concedemos para diretores e executivos expatriados: (i) auxílio escola; (ii) auxílio moradia e (iii) passagens aéreas.

14.3 - Descrição da Política de Remuneração Dos Empregados

Os benefícios são oferecidos de acordo com a localidade e o nível hierárquico de nossos colaboradores, sendo que nem todos fazem jus a todos os benefícios.

Além disso, possuímos o programa Psicologia Viva que tem por objetivo restabelecer o bem-estar emocional e psicológico do Tripulante-Azul e de sua família, resultando em melhoria na qualidade de vida tanto profissional quanto pessoal.

Oferecemos também extenso treinamento para nossos tripulantes, que enfatiza a importância da segurança. Em cumprimento às normas de segurança brasileiras e internacionais da IATA, oferecemos treinamento para nossos pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção, gerentes e administradores e tripulantes para atendimento ao cliente (aeroporto e *call center*). Instituímos medidas para prestação de contas pelo empregado por ocasião da contratação e constantemente após a contratação, de forma a manter a qualidade de nossa tripulação e do atendimento ao cliente. Atualmente operamos quatro simuladores de voo no nosso centro de treinamento, conhecido como Universidade Azul, localizado ao lado do aeroporto de Viracopos em Campinas.

c. características dos planos de remuneração baseados em ações dos empregados não- administradores, identificando: (i) grupos de beneficiários; (ii) condições para exercício; (iii) preços de exercício; (iv) prazos de exercício; e (v) quantidade de ações comprometidas pelo plano

De acordo com nossos Planos, estão qualificados para receber Opções e Ações Restritas os nossos principais administradores, gerentes e empregados essenciais, inclusive de quaisquer de nossas controladas, diretas e indiretas.

As características dos nossos Planos estão descritas no item 13.4.(a) deste Formulário de Referência.

14.4 - Descrição Das Relações Entre O Emissor E Sindicatos

Negociamos anualmente (data base 1º de dezembro) a renovação das Convenções Coletivas de Trabalho. A negociação se dá entre o SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e as Federações (FENTAC e FNTTA) que representam os sindicatos das categorias profissionais dos aeroviários e aeronautas.

Em 31 de dezembro de 2018, possuíamos relação com os seguintes sindicatos (11):

Categoria Econômica – SNEA (“Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias”).

- Sindicato Nacional dos Aeronautas;
- Sindicato Nacional dos Aeroviários;
- Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo (“SAESP”);
- Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos;
- Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco;
- Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre;
- Sindicato dos Aeroviários do Amazonas (“SINDAMAZON”);
- Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro (“SIMARJ”); e
- Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”);
- Sindicato dos Aeroviários de Campinas, Sorocaba e Jundiaí – (“Sindaerocamp”)
- Sindicato dos Aeroviários do Estado de Alagoas

A jornada máxima de trabalho dos aeronautas é regulada por legislação federal (Leis nº 13.475/2017 e 7.183/84).

A jornada de trabalho dos aeroviários segue o Decreto Lei nº 1.232/62, Convenção Coletiva de Trabalho e a própria CLT.

Nos 2 (dois) últimos anos não tivemos ocorrência de paralisações de nenhuma categoria.

14.5 - Outras Informações Relevantes - Recursos Humanos

Não há quaisquer outras informações julgadas relevantes para fins desta seção 14 do Formulário de Referência.

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
Detalhamento por classes de ações (Unidades)					
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
Rio Novo Locações Ltda.					
04.373.710/0001-18	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
24.524.564	2,640%	0	0,000%	24.524.564	1,948%
BlackRock, Inc.					
	Norte-Americana	Não	Não	30/11/2016	
Sim	Citibank DTVM S.A.		Juridica	33.868.597/0001-40	
0	0,000%	32.321.717	9,803%	32.321.717	2,568%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
Capital Research Global Investors					
	Norte Americana	Não	Não	27/08/2018	
Sim	J.P. Morgan S.A. Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários		Juridica	33.851.205/0001-30	
0	0,000%	16.205.875	4,915%	16.205.875	1,288%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
Calfinco, INC.					
22.699.769/0001-82	Americana	Sim	Não	27/04/2018	
Sim	George Pikielny		Fisica	004.756.538-15	
0	0,000%	26.995.316	8,188%	26.995.316	2,145%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista						
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**		
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**		
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**	
Detalhamento por classes de ações (Unidades)						
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
Trip Participações S.A.						
09.229.532/0001-70	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017		
Não						
202.328.712	21,780%	10.702.473	3,246%	213.031.185	16,925%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				
David Gary Neeleman						
744.573.731-68	Brasileira-SP	Sim	Sim			
Não						
622.406.638	67,000%	1.725.786	0,523%	624.132.424	49,587%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				
Saleb II Founder 1 LLC						
09.374.308/0001-71	Norte-Americana	Não	Sim	19/09/2017		
Sim	John Peter Rodgerson		Fisica	233.337.188-98		
0	0,000%	390.218	0,118%	390.218	0,031%	
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**				
TOTAL	0	0,000%				

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

Acionista					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
Detalhamento por classes de ações (Unidades)					
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
Trip Investimentos Ltda.					
15.300.240/0001-89	Brasileira-ES	Sim	Não	19/09/2017	
Não					
79.705.144	8,580%	7.528.567	2,283%	87.233.711	6,931%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
OUTROS					
0	0,000%	233.389.319	70,788%	233.389.319	18,542%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
AÇÕES EM TESOURARIA - Data da última alteração: 15/01/2018					
0	0,000%	444.246	0,136%	444.246	0,035%
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0,000%			
TOTAL					
928.965.058	100,000%	329.703.517	100,000%	1.258.668.575	100,000%

15.1 / 15.2 - Posição Acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	**Nacionalidade-UF**	**Participa de acordo de acionistas**	**Acionista controlador**	**Última alteração**	
Acionista Residente no Exterior	**Nome do Representante Legal ou Mandatório**		**Tipo pessoa**	**CPF/CNPJ**	
Detalhamento de ações (Unidades)					
Qtde. ações ordinárias (Unidades)	**Ações ordinárias %**	**Qtde. ações preferenciais (Unidades)**	**Ações preferenciais %**	**Qtde. total de ações (Unidades)**	**Total ações %**
CONTROLADORA / INVESTIDORA				**CPF/CNPJ acionista**	**Composição capital social**
Saleb II Founder 1 LLC				**09.374.308/0001-71**	
David Gary Neeleman					
744.573.731-68	Brasileira-SP	Não	Sim		
Não					
1	100,000	0	0,000	1	100,000
Classe ação	**Qtde. de ações (Unidades)**	**Ações %**			
TOTAL	0	0.000			
OUTROS					
0	0,000	0	0,000	0	0,000
TOTAL					
1	100,000	0	0,000	1	100,000

15.3 - Distribuição de Capital

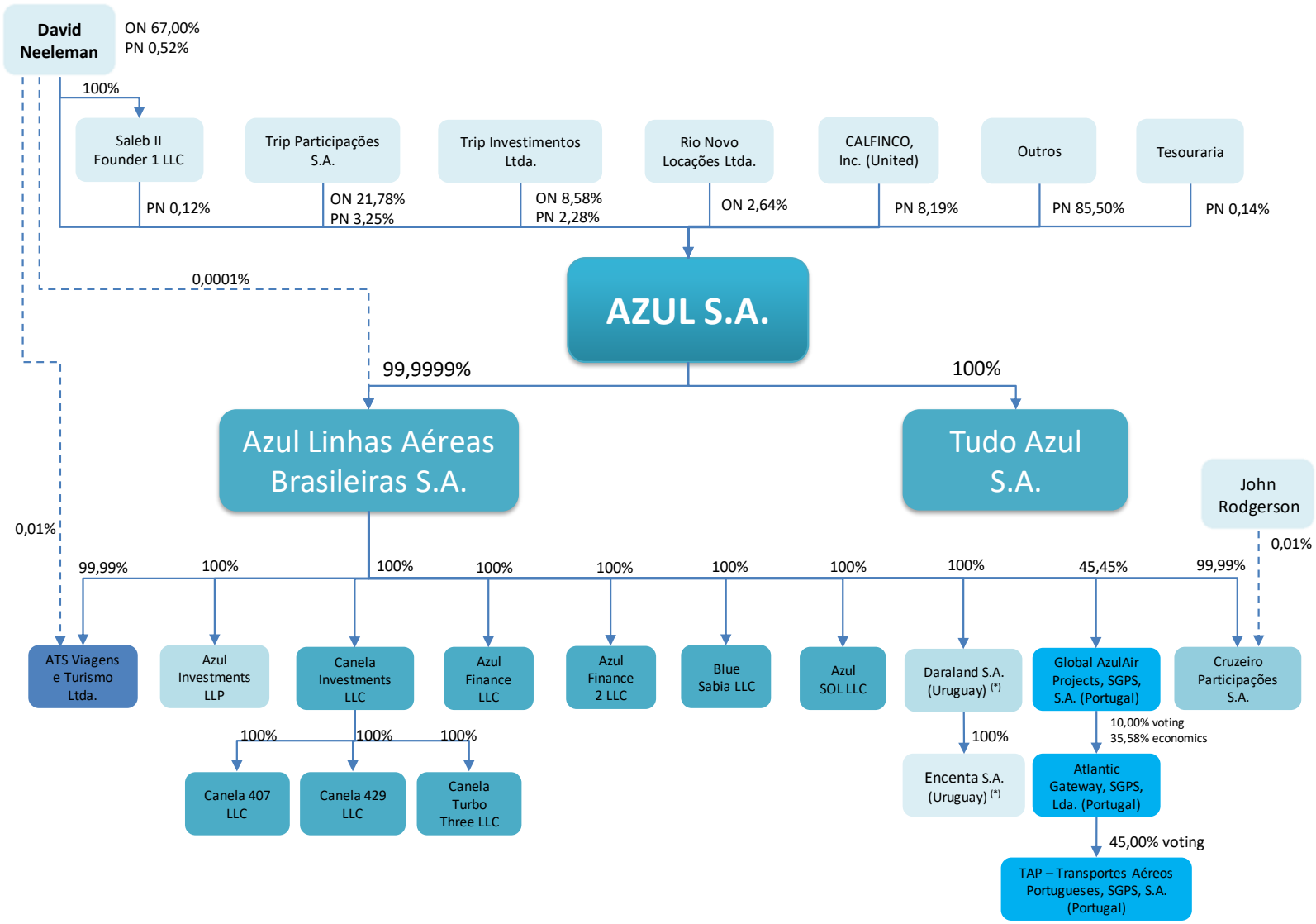
Data da última assembleia / Data da última alteração	29/04/2020
Quantidade acionistas pessoa física (Unidades)	86.385
Quantidade acionistas pessoa jurídica (Unidades)	1.407
Quantidade investidores institucionais (Unidades)	79

Ações em Circulação

Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantdas em tesouraria

Quantidade ordinárias (Unidades)	306.558.420	33,000%
Quantidade preferenciais (Unidades)	326.903.173	99,151%
Total	633.461.593	50,328%

15.4 - Organograma dos acionistas e do grupo econômico



(*) sociedade em processo de liquidação

Nota: A Sra. Vicki Labrum é a beneficiária final de 28,19% das ações detidas pelo Sr. David Neeleman na Saleb II Founder 1 LLC.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

a. partes

(i) TRIP Participações S.A. ("TRIP Participações"); (ii) TRIP Investimentos Ltda. ("TRIP Investimentos"); (iii) Rio Novo Locações Ltda. ("Rio Novo", e, em conjunto com TRIP Participações e TRIP Investimentos, "Acionistas da TRIP"); (iv) Calfinco, Inc. ("Calfinco"); (v) Hainan Airlines Holding Co., Ltd. ("HNA"); e (vi) David Gary Neeleman ("Sr. Neeleman", sendo a TRIP Participações, TRIP Investimentos, Rio Novo, Calfinco, HNA e o Sr. Neeleman doravante designados, em conjunto, como "Acionistas" e, individual e indistintamente, como "Acionista") e, ainda, nós, como interveniente anuente.

b. data de celebração

1º de setembro de 2017

c. prazo de vigência

O prazo de vigência será: (a) de 20 (vinte) anos da data de sua assinatura; ou (b) (i) até a data em que os Acionistas da TRIP passarem a deter menos de 5% das ações ordinárias de nossa emissão; (ii) ou até a data em que a Calfinco detiver menos que 50% do equivalente em ações preferenciais nas quais as ações preferenciais classe C subscritas pela Calfinco em 26 de junho de 2015 foram convertidas; ou (iii) até a data em a HNA passar a deter menos que 5% de interesse econômico em nós, o que ocorrer primeiro.

d. descrição das cláusulas relativas ao exercício do direito de voto e do poder de controle

Sujeitam-se ao Acordo as ações ordinárias e as ações preferencias detidas pelos Acionistas.

Os Acionistas obrigam-se a exercer o seu direito de voto relativo às suas ações nas nossas assembleias gerais, de maneira a cumprir com os termos e condições do Acordo de Acionistas.

Exceto para as matérias em relação às quais os acionistas detentores de ações preferenciais detêm direito de voto, nos termos do estatuto social, todas as demais decisões das nossas assembleias gerais serão tomadas pelo voto favorável de acionistas detentores de, pelo menos, a maioria das ações ordinárias.

Não obstante o disposto acima, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores, em conjunto, de pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que, ao modificarem os itens abaixo elencados, possam afetar materialmente os direitos dos Acionistas da TRIP, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP:

(i) os quóruns de deliberações do Conselho de Administração;

(ii) as competências do nosso Conselho de Administração; ou

(iii) as regras de convocação, instalação, redução dos poderes e demais disposições relativas às reuniões do Conselho de Administração.

Além disso, enquanto os Acionistas da TRIP forem detentores de, pelo menos 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, quaisquer alterações ao estatuto social que alterarem o número total de conselheiros do nosso Conselho de Administração, que deverá permanecer composto por 14 (quatorze) membros, deverão ser necessariamente aprovadas pela maioria dos Acionistas da TRIP.

e. descrição das cláusulas relativas à indicação de administradores, membros de comitês estatutários ou de pessoas que assumam posições gerenciais

Os Acionistas obrigam-se a votar com suas ações de forma a eleger para integrar o nosso Conselho de Administração os membros do Conselho de Administração indicados de acordo com o disposto abaixo:

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Indicação de Conselheiros pelos Acionistas da TRIP:

(a) Enquanto os Acionistas da TRIP, em conjunto, forem detentores de, no mínimo, 20% (vinte por cento) das ações ordinárias, os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 3 (três) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(b) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 10% (dez por cento) das ações ordinárias, mas menos de 20% (vinte por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 2 (dois) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(c) Caso os Acionistas da TRIP detenham, em conjunto, no mínimo 5% (cinco por cento) das ações ordinárias, mas menos de 10% (dez por cento), os Acionistas da TRIP terão a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seu respectivo suplente; (ii) indicar quaisquer sucessores do membro indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que os Acionistas da TRIP tenham indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

As pessoas designadas pelos Acionistas da TRIP para fazerem parte do Conselho de Administração não precisam necessariamente se enquadrar como Conselheiro Independente.

Indicação de Conselheiros pela Calfinco: (a) Enquanto a Calfinco detiver pelo menos 50% da quantidade de ações preferenciais equivalente às ações preferenciais Classe C convertidas, terá a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

Indicação de Conselheiros pelos Acionistas da HNA:

(a) Enquanto a HNA, em conjunto, for detentora de, no mínimo, 20% (vinte cento) de interesse econômico em nosso capital social e for o acionista detentor de maior percentual de interesse econômico no capital social da Companhia, considerando os Acionistas da TRIP como um único bloco de acionistas, HNA terá a prerrogativa de: (i) indicar 3 (três) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que a HNA tiver indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(b) Caso a HNA detiver no mínimo 10% (dez por cento) de interesse econômico em nosso capital social, mas menos de 20% (vinte por cento) de interesse econômico em nosso capital social, a HNA terá a prerrogativa de: (i) indicar 2 (dois) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que a HNA tiver indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima;

(c) Caso a HNA detiver no mínimo 5% (cinco por cento) de interesse econômico em nosso capital social, mas menos de 10% (dez por cento) de interesse econômico em nosso capital social, a HNA terá a prerrogativa de: (i) indicar 1 (um) dos membros do nosso Conselho de Administração, e seu respectivo suplente; (ii) indicar quaisquer sucessores do membro indicado na alínea (i) acima; e (iii) destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que a HNA tiver indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Em 27 de junho de 2018 a HNA realizou uma Oferta Pública Secundária de 19,379,335 American Depositary Shares representados por American Depositary Receipts ("ADSs" e "ADRs", respectivamente), equivalentes a 58.138.005 ações preferenciais de emissão da Companhia representando a totalidade de ações da Companhia que a HNA detinha. O preço de oferta foi fixado no valor US$ 16,15 por ADS e nenhum outro acionista da Companhia vendeu suas ADSs ou ações preferenciais nesta Oferta Secundária. Como resultado desta operação, a HNA não está mais vinculada ao nosso Acordo de Acionistas, nem tem o direito de indicar membros do nosso Conselho de Administração. Consequentemente, os membros de nosso Conselho de Administração indicados pela Hainan e eleitos em 2016 renunciaram aos seus cargos em junho de 2018, após o fechamento da oferta.

Indicação de Conselheiros por Sr. Neeleman:

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, o Sr. Neeleman terá a prerrogativa de: (i) indicar os demais membros do nosso Conselho de Administração, e seus respectivos suplentes; (ii) indicar quaisquer sucessores dos membros indicado na alínea (i) acima; e destituir do nosso Conselho de Administração qualquer membro que tenha indicado nos termos das alíneas (i) e (ii) acima.

Os conselheiros nomeados pelo Sr. Neeleman devem ser indicados por assembleia geral de acionistas e devem se qualificar como Conselheiros Independentes, a não ser que o número mínimo de Conselheiros Independentes já tenha sido atingido. Caso os outros titulares de ações ordinárias ou ações preferenciais exerçam seu direito em conformidade com o artigo 141 da Lei das Sociedades por Ações, os Acionistas da TRIP, a Calfinco e a HNA votarão, obrigatoriamente, no processo de voto múltiplo estabelecido em conformidade com referido no artigo 141 para facultativamente eleger 1 (um) de seus representantes para integrar o Conselho de Administração. Caso os Acionistas da TRIP, a Calfinco ou a HNA sejam capazes de eleger um de seus representantes no processo de voto múltiplo, o membro em questão será contado, para todos os fins, como parte dos direitos dos Acionsitas da TRIP, da Calfinco ou da HNA, conforme aplicável, de indicar representantes, nos termos mencionados acima.

Se após o processo acima mencionado, o Sr. Neeleman não for capaz de eleger a maioria do Conselho de Administração, as partes do acordo de acionistas votarão a fim de aumentar o número máximo de membros para composição do Conselho de Administração, de modo que Neeleman seja capaz de indicar e eleger o número adicional de membros necessários para atingir, no mínimo, a maioria do Conselho de Administração.

f. descrição das cláusulas relativas à transferência de ações e à preferência para adquiri-las

Observado o disposto no Acordo de Acionistas, na hipótese de os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman pretenderem transferir uma parte das ações ordinárias, deverá notificar o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias ("Direito de Venda Conjunta"). Quando os Acionistas da TRIP ou Sr. Neeleman receberem uma notificação enviada pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, informando sua intenção de transferir uma parte de suas ações ordinárias para um terceiro, os Acionistas da TRIP ou o Sr. Neeleman, notificados conforme o caso, terão o direito de exigir que a transferência das ações objeto da notificação englobe também um percentual de ações ordinárias de sua titularidade equivalente ao resultado da divisão do (i) número de ações ordinárias a serem transferidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso; pelo (ii) número total de ações ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou pelos Acionistas da TRIP, conforme o caso, no momento imediatamente anterior à operação em questão, nas mesmas condições sob as quais o Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP, conforme o caso, pretenda transferir as suas ações ordinárias.

15.5 - Acordo de Acionistas Arquivado na Sede do Emissor ou do Qual O Controlador Seja Parte

Na hipótese do Sr. Neeleman ou os Acionistas da TRIP ("Acionista Ofertado"), conforme o caso, tiver optado por exercer seu Direito de Venda Conjunta, o outro acionista ("Acionista Ofertante") não poderá validamente concluir qualquer transferência a menos que o terceiro adquirente adquira do Acionista Ofertado, concomitantemente, as ações ordinárias que faça jus a vender, nos mesmos termos e condições com os quais o adquirente houver concordado em adquirir as Ações Ofertadas, observado o disposto no Acordo de Acionistas. Caso o Acionista Ofertado não aceite celebrar os contratos definitivos com os mesmos termos e condições dos contratos definitivos negociados pelo Acionista Ofertante, o Acionista Ofertante estará livre para concluir a transferência.

Além disso, os Acionistas terão o direto de realizar a primeira oferta de venda de suas ações ordinárias aos demais Acionistas, nos termos do Acordo de Acionistas, observado o seguinte:

- Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP. Caso Sr. Neeleman queira dispor de suas ações ordinárias de forma que, após essa disposição ou transferência, as ações ordinárias de sua titularidade passem a representar menos do que 50% (cinquenta por cento) mais uma ação ordinária de nossa emissão, e em cada disposição ou transferência de ações ordinárias subsequentes (as "Ações Ofertadas Neeleman") deverá, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção aos Acionistas da TRIP, especificando os termos e condições com base nos quais pretende transferir as Ações Ofertadas Neeleman, incluindo o número de Ações Ofertadas Neeleman, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP estão especificados no Acordo de Acionistas.

- Direito de Primeira Oferta Neeleman. Caso os Acionistas da TRIP queiram dispor de qualquer de suas ações ordinárias ("Ações Ofertadas Acionistas da TRIP") deverão, primeiramente, antes de ofertar a qualquer terceiro, informar e notificar, por escrito, tal intenção ao Sr. Neeleman, especificando os termos e condições com base nos quais pretendem transferir as Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, incluindo o número de Ações Ofertadas Acionistas da TRIP, o preço por ação respectivo, as condições de pagamento e outras condições relevantes da transferência desejada. Os termos e condições acerca da efetivação do exercício do Direito de Primeira Oferta Neeleman estão especificados no Acordo de Acionistas.

Cumpre ressaltar que o exercício do Direito de Venda Conjunta, o Direito de Primeira Oferta Acionistas da TRIP e o Direito de Primeira Oferta Neeleman não serão aplicáveis quando a Transferência das Ações Ordinárias detidas pelo Sr. Neeleman ou Acionistas da TRIP, conforme o caso, for efetuada para quaisquer de suas afiliadas. Devendo ainda, o Sr. Neeleman e Acionistas da TRIP observar, em qualquer hipótese, a necessidade de submeter à prévia aprovação da Agência Nacional de Aviação Civil eventuais pedidos de transferência de ações.

g. descrição das cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle

O Acordo de Acionistas não prevê cláusulas que restrinjam ou vinculem o direito de voto de membros do nosso Conselho de Administração ou de outros órgãos de fiscalização e controle, exceto pela restrição ao Sr. Neeleman de votar em qualquer deliberação relacionada à conversão dos *Bonds* da TAP em ações da TAP.

15.6 - Alterações Relevantes Nas Participações Dos Membros do Grupo de Controle E Administradores do Emissor

Não houve alterações relevantes nas participações dos nossos membros do grupo de controle ou dos nossos administradores no período corrente e nos últimos três exercícios sociais.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Recompra e Resgate e Cancelamento das Ações Preferenciais Classe B
Principais condições do negócio	Em 30 de agosto de 2016 recompramos, para cancelamento, 1.932.059 ações preferenciais classe B detidas pelos acionistas Cia Bozano, Fidelity Blue Chip Growth Fund e Fidelity Growth Company Fund. Em 30 de novembro de 2016, recompramos, para cancelamento, 209.838 ações preferenciais classe B detidas pelo acionista Maracatu LLC. Em 23 de dezembro de 2016, resgatamos e cancelamos a totalidade das ações preferenciais classe B remanescentes, correspondentes a 258.491 ações preferenciais classe B.
Data	23 de dezembro de 2013 / 30 de agosto de 2016 / 30 de novembro de 2016 / 23 de dezembro de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós, Cia Bozano, Fidelity Blue Chip Growth Fund, Fidelity Growth Company Fund e Maracatu, LLC.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Após as recompras e resgate, com posterior cancelamento da totalidade das ações preferenciais classe B em 23 de dezembro de 2016, a Cia Bozano passou a deter o equivalente a 1,6% das nossas ações preferencias e a Maracatu LLC o equivalente a 4,2%. Fidelity Blue Chip Growth Fund e Fidelity Growth Company Fund deixaram de fazer parte do nosso quadro acionário.
Quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (56,80%) Saleb II Founder 1 LLC (0,74%) Trip Participações S.A. (21,13%) Trip Investimentos Ltda. (8,32%) **Depois:** David Neeleman (52,73%) Saleb II Founder 1 LLC (0,82%) Trip Participações S.A. (19,45%) Trip Investimentos Ltda. (7,88%)
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	As operações referidas foram aprovadas nas Assembleias Gerais de 30 de agosto de 2016, 30 de novembro de 2016 e 23 de dezembro de 2016.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Contrato de Investimento com a United Airlines, Inc.
Principais condições do negócio	Em 26 de junho de 2015, firmamos um Acordo de Investimentos com a United Airlines, Inc. e sua subsidiária integral CALFINCO Inc. (em conjunto, "United") e aprovamos um aumento de capital no valor de R$312.989 mil, dos quais R$5.422 mil foram destinados à conta de capital social e R$307.567 mil à reserva de capital, mediante a emissão de 5.421.896 novas ações preferenciais classe C (sem considerar o desdobramento de ações em 23 de fevereiro de 2017 para esses valores) adquiridas pela United, que correspondia à participação de 0,96% do nosso capital social e 5,3% do nosso valor econômico.
Data	26 de junho de 2015.
Sociedades envolvidas	Nós, United Airlines, Inc. e sua subsidiária integral CALFINCO Inc.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Emissão de ações preferenciais classe C e entrada da United no nosso quadro acionário.
Quadro societário antes e depois da operação	**Antes**: David Neeleman (55,89%) Saleb II Founder 1 LLC (0,76%) Trip Participações S.A. (21,24%) Trip Investimentos Ltda. (8,37%) CALFINCO Inc. (0%) **Depois:** David Neeleman (55,35%) Saleb II Founder 1 LLC (0,76%) Trip Participações S.A. (21,03%) Trip Investimentos Ltda. (8,29%) CALFINCO Inc. (0,96%)
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A operação referida foi aprovada na Assembleia Geral de 26 de junho de 2015.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Contrato de Investimento com a Hainan Airlines Holding Co., Ltd.
Principais condições do negócio	Em 5 de fevereiro de 2016, foram celebrados instrumentos para a realização de um investimento total de US$450.000 mil pela Hainan Airlines Holding Co., Ltd. ("HNA") em nós. Os instrumentos celebrados foram os seguintes: (a) Contrato de Empréstimo entre nós, como mutuário, HNA, como mutuante, e Azul Linhas Aéreas, como garantidora; e (b) Contrato de Investimento entre a nós e a HNA. O Contrato de Empréstimo teve por objeto a disponibilização do valor de US$150.000 mil, mantido em uma conta *escrow* para a aquisição, por nós, de *bonds* a serem emitidos pela TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. e pagamento de despesas relacionadas à referida aquisição. Em 07 de junho de 2016, emitimos ações preferenciais classe E, que foram subscritas pela HNA e integralizadas com parte dos recursos disponibilizados na conta *escrow*. Em 03 de agosto de 2016, depois de receber todas as aprovações do governo chinês, a HNA realizou um investimento de US$300.000 mil, mediante a subscrição de ações preferenciais classe D, nos termos do Contrato de Investimento, e converteu as ações preferenciais classe E em ações preferenciais classe D, com o consequente cancelamento das ações preferenciais classe E. Em 28 de setembro de 2016, a HNA converteu seu empréstimo em ações preferenciais Classe D, representando, ao final, um total de 24% de participação econômica e concluiu seu investimento no total de US$ 450.000 mil. Como resultado desse investimento, a HNA se tornou nossa maior acionista com ações preferenciais.
Data	5 de fevereiro de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós e a HNA.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Emissão de ações preferenciais classe D e a HNA tornou-se nossa maior acionistas com ações preferenciais.
Quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (55,35%) Saleb II Founder 1 LLC (0,76%) Trip Participações S.A. (21,03%) Trip Investimentos Ltda. (8,29%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (0%) **Depois:** David Neeleman (52,58%) Saleb II Founder 1 LLC (0,72%) Trip Participações S.A. (19,98%) Trip Investimentos Ltda. (7,87%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (5,34%)
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	As operações referidas foram aprovadas nas Assembleias Gerais de 07 de junho de 2016, 03 de agosto de 2016 e 28 de setembro de 2016.

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Aquisição de *Bonds* da TAP
Principais condições do negócio	Em decorrência do Contrato de Empréstimo celebrado com a HNA, adquirimos, em 14 de março de 2016, *Bonds* série A conversíveis em ações da TAP, pelo valor de € 90 milhões. Os *Bonds* são conversíveis, em todo ou em parte, em ações da TAP. Se esses *Bonds* forem convertidos, as ações da TAP convertidas representarão 6,0% do capital social votante da TAP, com o direito de receber dividendos e possuir uma participação econômica de até 41,25% na TAP. A opção de converter tais *Bonds* começou em julho de 2016 e vence em 10 anos contados da data de emissão de tais *Bonds.*
Data	14 de março de 2016.
Sociedades envolvidas	Nós, HNA e TAP.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	N/A
Quadro societário antes e depois da operação	N/A
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

15.7 - Principais Operações Societárias

Evento	Oferta Pública Secundária de ADSs no Exterior
Principais condições do negócio	Em 27 de junho de 2018 a Hainan Airlines Holding Co., Ltd ("HNA") realizou uma Oferta Pública Secundária de 19,379,335 American Depositary Shares representados por American Depositary Receipts ("ADSs" e "ADRs", respectivamente), equivalentes a 58.138.005 ações preferenciais de emissão da Companhia representando a totalidade de ações da Companhia que a HNA detinha. O preço de oferta foi fixado no valor US$ 16,15 por ADS e nenhum outro acionista da Companhia vendeu suas ADSs ou ações preferenciais nesta Oferta Secundária. Como resultado desta operação, a HNA não está mais vinculada ao nosso Acordo de Acionistas, nem tem o direito de indicar membros do nosso Conselho de Administração. Consequentemente, os membros de nosso Conselho de Administração indicados pela Hainan e eleitos em 2016 renunciaram aos seus cargos em junho de 2018, após o fechamento da oferta. Essa operação fez parte do plano estratégico da HNA, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados e investimentos em companhias aéreas e empresas do setor de serviços de aviação. Não houve mudanças materiais no relacionamento comercial entre nós e a HNA como resultado da oferta.
Data	27 de junho de 2018.
Sociedades envolvidas	Nós e HNA.
Efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	HNA deixou o quadro de acionistas da Companhia. Não houve outra alteração em relação à participação do Controlador ou de acionistas com mais de 5% do capital social. Como consequência desta operação os membros do Conselho de Administração indicados pela HNA, nos termos do Acordo de Acionistas, renunciaram aos seus cargos.
Quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (4,64%) **Depois:** David Neeleman (49,76%) Saleb II Founder 1 LLC (0,61%) Trip Participações S.A. (17,53%) Trip Investimentos Ltda. (6,95%) Hainan Airlaines Co., Ltd. (0,00%)
Mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	N/A

15.8 - Outras Informações Relevantes - Controle E Grupo Econômico

Não há outras informações consideradas relevantes para esta Seção 15 do Formulário de Referência.

16.1 - Descrição Das Regras, Políticas E Práticas do Emissor Quanto À Realização de Transações Com Partes Relacionadas

Em 8 de novembro de 2017 foi aprovada pelo Conselho de Administração a Política para Transações entre Partes Relacionadas, proposta pelo Comitê de Governança, que estabelece procedimentos com o intuito de assegurar que transações, envolvendo partes relacionadas a nós, nosso controlador, administradores ou controladas, assim como situações com potencial conflito de interesse, sejam tomadas sempre no melhor interesse nosso e dos nossos acionistas. Ou seja, as práticas adotadas por nós estão em consonância com as recomendações do Código Brasileiro de Governança Corporativa.

Essa política pode ser encontrada em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Aigle Azur S.A.S.	01/06/2018	0,00			Indeterminado	NÃO	0,000000

Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação na Aigle Azur SAS onde também atua como membro do Conselho de Administração.
Objeto contrato	Compartilhamento de Código (Codeshare)
Garantia e seguros	Não aplicável
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Codeshare Agreement do tipo Blocked Space.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

TAP S.A.	07/01/2019	0,00			31/12/2019	NÃO	0,000000

Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.
Objeto contrato	Acordo comercial para definição de tarifas aplicáveis a voos interline
Garantia e seguros	Não aplicável
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Special Prorate Agreement para definição de tarifas aplicáveis a voos interline.
Posição contratual do emissor	Outra
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

TAP S.A.	07/01/2019	0,00			Indeterminado	NÃO	0,000000

Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.
Objeto contrato	Acordo comercial para definição de tarifas aplicáveis a voos interline
Garantia e seguros	Não aplicável

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Reciprocal Frequent Flyer Agreement envolvendo os programas de fidelidade da TAP (Programa Victoria) e Azul (TudoAzul).						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
John Peter Rodgerson	13/11/2018	32.000,00			30 meses	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Administrador						
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial						
Garantia e seguros	Não aplicável.						
Rescisão ou extinção	Término das obrigações garantidas						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como garantidora.						
Abhi Manoj Shah	19/02/2016	17.000,00			54 meses	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Administrador						
Objeto contrato	Locação de imóvel residencial						
Garantia e seguros	Não aplicável.						
Rescisão ou extinção	Término das obrigações garantidas						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de outorga de fiança locatícia, que visa garantir as obrigações decorrentes de contrato de locação residencial celebrado por um de nossos executivos. O valor do contrato locação objeto da garantia é devido mensalmente, sendo corrigido anualmente pelo IGP-M.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como garantidora.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.	14/03/2016	360.768.960,00	R$1.287.780.227,58		Até março de 2026	SIM	7,500000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro da TAP onde também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subscrição de títulos de dívida conversíveis em participação acionária						
Garantia e seguros	Penhor de determinados direitos de propriedade intelectual e direitos de crédito relativos ao Programa Victoria (programa de vantagens da TAP).						
Rescisão ou extinção	Na ocorrência de qualquer evento de inadimplemento, nos termos da escritura de emissão						
Natureza e razão para a operação	Em razão da privatização da TAP, investimos € 90 milhões mediante a aquisição de bonds conversíveis da TAP, equivalente a 6% da participação com direito de voto; A remuneração dos bonds é de 3,75% até 20.06.2016; e de 7,5% a.a. até (i) a data de resgate antecipado, (ii) data de vencimento, ou (iii) data de pagamento de qualquer valor vincendo de principal.						
Posição contratual do emissor	Credor						
Especificar							
TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A.	30/04/2010	83.295.469,85	R$5.663.000,00		Indeterminado	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	A TAP ME é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Prestação de Serviços de Manutenção de aeronaves						
Garantia e seguros	Há previsão de contratação de seguros em relação à prestação do serviço.						
Rescisão ou extinção	Mediante notificação encaminhada à outra Parte e descumprimento do contrato.						
Natureza e razão para a operação	Contrato firmado para manutenção de aeronaves da frota da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como contratante.						
TAP S.A.	01/10/2015	0,00			Indeterminado	NÃO	0,000000
Relação com o emissor	Nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, detém participação minoritária indireta na TAP, onde também exerce cargo de conselheiro.						
Objeto contrato	Compartilhamento de Código (Codeshare)						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Não aplicável						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual ou término do prazo						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de Codeshare Agreement aplicável a rotas de/para Brasil e Europa operadas pela Azul e TAP.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	13/05/2016	38.241.812,50	R$21.501.810,00		28 de julho de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000450 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	17/07/2017	42.744.837,60	R$37.552.621,00		17 de julho de 2023	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000407 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	13/07/2017	42.744.837,60	R$37.552.621,00		13 de Julho de 2023	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000429 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	02/09/2016	41.892.630,85	R$11.467.632,00		16 de maio de 2022	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000541 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	16/06/2016	37.935.878,00	R$22.218.537,00		16 de agosto de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000460 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	11/08/2016	39.220.802,90	R$25.085.445,00		14 de dezembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000493 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	22/04/2016	40.974.827,35	R$24.368.718,00		21 de novembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000495 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	21/07/2016	39.628.715,55	R$25.085.445,00		14 de dezembro de 2021	SIM	5,000000
Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000506 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
David Gary Neeleman	02/09/2016	9.078.928,71	R$12.042.057,10	100%	02/09/2019	SIM	2,300000

Relação com o emissor	Acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração
Objeto contrato	Empréstimo de recursos financeiros
Garantia e seguros	Não aplicável
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual.
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de mútuo tendo com objeto o empréstimo de recursos financeiros para finalidades pessoais. O contrato de mútuo foi celebrado em dólares norte-americanos, sendo a taxa de juros da operação Libor + 2,3% a.a. e a sua conversão para reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074. O empréstimo para finalidades pessoais foi aprovado pelo Conselho de Administração (com abstenção de voto do Sr. Neeleman), conforme parecer favorável do Comitê de Governança.
Posição contratual do emissor	Credor
Especificar	

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.	20/04/2016	45.135.536,55	R$12.184.359,00		13 de junho de 2022	SIM	5,000000

Relação com o emissor	A Portugália é do grupo da TAP, empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da Portugália
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave MSN 19000550 para a Portugália, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado europeu e demanda por renovação de frota na Portugália. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é PRIME RATE + 5% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.
Posição contratual do emissor	Outra

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
Caprioli Turismo Ltda.	26/03/2018	20.000,00	R$6.220,66		5 anos	SIM	0,000000
Relação com o emissor	Membro do Conselho de Administração e Diretoria da Companhia é membro próximo dos controladores da Caprioli Turismo Ltda.						
Objeto contrato	Limite de Crédito no valor de R$20.000,00 para a venda de passagens aéreas da Azul Linhas Aéreas						
Garantia e seguros	Nota Promissória avalizada pelos sócios da emitente						
Rescisão ou extinção	Descumprimento de obrigação contratual						
Natureza e razão para a operação	Venda de passagens aéreas à agência de viagens mediante a estipulação de limite de crédito no valor de R$20.000,00. O limite de crédito e condições contratuais seguem o mesmo padrão utilizado para outras agências de viagens do mesmo porte, com a qual a Azul Linhas Aéreas contrata. A transação foi aprovada pelo Conselho de Administração, com abstenção de voto do Sr. José Mario Caprioli dos Santos.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.						
White Airways, S.A.	23/03/2016	65.473.184,56	R$52.549.277,00		23/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1232 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1232 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	29/03/2016	65.149.860,18	R$52.549.277,00		13/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1233 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1233 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	06/04/2016	64.606.748,62	R$52.062.763,00		23/03/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1236 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1236 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento É Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	03/05/2016	69.228.065,86	R$58.527.202,00		03/12/2025	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1284 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1284 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	22/03/2016	70.823.748,87	R$58.735.572,00		29/12/2025	SIM	3,000000

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1294 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1294 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						
White Airways, S.A.	28/04/2016	71.004.370,52	R$60.300.151,00		28/04/2026	SIM	3,000000
Relação com o emissor	A White Airways, S.A. é a empresa contratada para operar a aeronave ATR 72-600 MSN 1305 a serviço da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A., empresa na qual nosso acionista controlador e Presidente do Conselho de Administração, David Neeleman, é conselheiro e também detém participação minoritária indireta						
Objeto contrato	Subarrendamento de aeronaves						
Garantia e seguros	Aeronave segurada conforme apólice de seguros da White						
Rescisão ou extinção	Perda total ou evento de inadimplemento. Se, a qualquer momento, durante o período de sublocação, a Atlantic Gateway SGPS Ltd. (entidade na qual David Neeleman detém participação) deixar de deter, direta ou indiretamente, pelo menos 45% (quarenta e cinco por cento) do capital votante da TAP, o arrendador pode, a seu critério, notificar o arrendatário, por escrito, que deseja rescindir o arrendamento da aeronave para o arrendatário no que diz respeito a este arrendamento. Se o arrendador emitir uma notificação de rescisão, o termo de arrendamento irá expirar dentro de 3 (três) meses depois da data da notificação de rescisão, e quando da data em que o contrato expirar, o arrendatário deve entregar a aeronave para o arrendador.						

16.2 - Informações Sobre as Transações Com Partes Relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido (Reais)	Saldo existente	Montante (Reais)	Duração	Empréstimo ou outro tipo de divida	Taxa de juros cobrados
Natureza e razão para a operação	Trata-se de contrato de subarrendamento da aeronave ATR 72-600 MSN 1305 da Azul Linhas Aéreas para a White, operando a serviço da TAP, para a eliminação de capacidade dentro da frota da Azul, bem como possibilitar o aproveitamento/receptividade desta capacidade no mercado. A taxa de juros a ser aplicada em caso de atraso no pagamento é Libor Rate + 3% ao ano. O contrato foi celebrado em dólares norte-americanos e a sua conversão para Reais foi feita com base na cotação do dólar norte-americano no dia 29.12.2017, cujo valor de compra era de R$3,3074.						
Posição contratual do emissor	Outra						
Especificar	O emissor não é parte do contrato, mas sim a Blue Sabiá LLC, subsidiária integral da sua controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., como subarrendadora.						

16.3 - Identificação Das Medidas Tomadas Para Tratar de Conflitos de Interesses E Demonstração do Caráter Estritamente Comutativo Das Condições Pactuadas ou do Pagamento Compensatório Adequado

a. identificar as medidas tomadas para tratar de conflitos de interesses; e

Adotamos práticas de governança corporativa recomendadas e/ou exigidas pela legislação, incluindo as regras do Regulamento de Listagem do Nível 2 de Governança Corporativa. Qualquer operação ou conjunto de operações envolvendo nós e qualquer parte relacionada, direta ou indiretamente, são submetidas ao nosso Conselho de Administração. Além disso, nosso Comitê de Governança é responsável por analisar e se manifestar sobre situações de potencial conflito de interesse entre nós e nossos conselheiros, bem como opinar sobre a realização de qualquer negócio entre, de um lado, os nossos acionistas ou diretores ou partes relacionadas, seus respectivos cônjuges, ascendentes, parentes até o terceiro grau, seus Controladores ou pessoas sob Controle comum, e, de outro, nós ou nossas Controladas, quando essas operações estiverem fora do curso ordinário de negócios de uma companhia atuante no nosso setor. Assim, as nossas operações, especialmente aquelas entre partes relacionadas, são submetidas a nossos órgãos decisórios, conforme as regras vigentes.

Adicionalmente, em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações, os membros do Conselho de Administração da Companhia estão proibidos de votar em qualquer assembleia ou reunião do Conselho ou de atuar em qualquer operação ou negócios nos quais tenham interesses conflitantes com os nossos.

b. demonstrar o caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Nossas operações e negócios com partes relacionadas são realizadas com o intuito de melhorar o nosso desempenho e levam sempre em consideração o critério do melhor preço, prazo, melhor capacitação técnica e encargos financeiros compatíveis com as práticas usuais de mercado, sendo que todos estabelecem prazos para sua efetiva realização (quitação) – ou quando de prazo indeterminado, garantem a nós o direito de rescindi-los a nosso exclusivo critério, bem como taxas de juros de mercado (quando aplicável).

16.4 - Outras Informações Relevantes - Transações Com Partes Relacionadas

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 16 do Formulário de Referência.

17.1 - Informações Sobre O Capital Social

Data da autorização ou aprovação	Valor do capital (Reais)	Prazo de integralização	Quantidade de ações ordinárias (Unidades)	Quantidade de ações preferenciais (Unidades)	Quantidade total de ações (Unidades)
Tipo de capital	**Capital Emitido**				
11/05/2020	2.245.074.968,91		928.965.058	329.703.517	1.258.668.575
Tipo de capital	**Capital Subscrito**				
11/05/2020	2.245.074.968,91		928.965.058	329.703.517	1.258.668.575
Tipo de capital	**Capital Integralizado**				
11/05/2020	2.245.074.968,91		928.965.058	329.703.517	1.258.668.575
Tipo de capital	**Capital Autorizado**				
11/05/2020	0,00		0	104.813.659	104.813.659

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
26/06/2015	Assembleia Geral	26/06/2015	312.989.000,00	Subscrição particular	0	5.421.896	5.421.896	0,06284850	57,73	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.									
Forma de integralização	À vista, mediante remessa em moeda estrangeira.									
07/06/2016	Assembleia Geral	07/06/2016	172.447.948,00	Subscrição particular	0	3.517.936	3.517.936	0,34254787	49,02	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.									
Forma de integralização	À vista, mediante remessa em moeda estrangeira.									
03/08/2016	Assembleia Geral	03/08/2016	975.868.200,00	Subscrição particular	0	21.080.633	21.080.633	1,44385849	46,29	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.									
Forma de integralização	À vista, mediante remessa em moeda estrangeira.									
28/09/2016	Assembleia Geral	28/09/2016	324.792.000,00	Subscrição particular	0	7.022.381	7.022.381	0,27907664	46,25	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Perspectiva de rentabilidade futura da Companhia, de acordo com o Art. 170, §1º, inciso I, da Lei 6.404/76.									
Forma de integralização	Conversão de empréstimo em face da Companhia.									
10/04/2017	Conselho de Adiministração	10/04/2017	1.323.000,00	Subscrição pública	0	63.000.000	63.000.000	44,43768682	21,00	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	O preço por ação é justificado na medida em que o preço de mercado das Ações da Oferta Global foi aferido de acordo com a realização do Procedimento de Bookbuilding.									
Forma de integralização	As ações sob forma de ADSs, representados por ADRs,objeto da Oferta Internacional foram integralizadas à vista, em 17/04/2017, em dólares norte-americanos, de acordo com as cláusulas do Contrato de Distribuição Internacional.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	8.428.471,42	Subscrição particular	0	2.464.465	2.464.465	0,19600173	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	5.281.057,60	Subscrição particular	0	820.040	820.040	0,12280950	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	4.998.267,16	Subscrição particular	0	329.701	329.701	0,11623329	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	938.659,04	Subscrição particular	0	54.352	54.352	0,02182825	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
08/11/2017	Conselho de Administração	08/11/2017	726.375,00	Subscrição particular	0	37.500	37.500	0,01689165	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	1.038.380,40	Subscrição particular	0	303.620	303.620	0,04806676	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Admistração	05/02/2018	830.646,72	Subscrição particular	0	54.792	54.792	0,03845074	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	435.963,88	Subscrição particular	0	25.244	25.244	0,02018082	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	280.477,60	Subscrição particular	0	14.480	14.480	0,01298334	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/02/2018	Conselho de Administração	05/02/2018	503.994,40	Subscrição particular	0	78.260	78.260	0,02332997	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.902.964,40	Subscrição particular	0	848.820	848.820	0,00134187	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	3.615.416,00	Subscrição particular	0	561.400	561.400	0,00167119	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,00023884	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	2.163.102,04	Subscrição particular	0	125.252	125.252	0,00099987	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	1.607.903,70	Subscrição particular	0	83.010	83.010	0,00074324	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
16/04/2018	Conselho de Administração	16/04/2018	8.330.905,12	Subscrição particular	0	549.532	549.532	0,00385088	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	668.093,58	Subscrição particular	0	195.349	195.349	0,03061119	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.980,00	Subscrição particular	0	4.500	4.500	0,00132783	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	21.627.423,15	Subscrição particular	0	1.825.099	1.825.099	0,99094078	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	16.786,44	Subscrição particular	0	972	972	0,00076913	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
04/07/2018	Conselho de Administração	04/07/2018	28.822,56	Subscrição particular	0	1.488	1.488	0,00132061	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	203.134,32	Subscrição particular	0	59.396	59.396	0,00921292	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
30/10/2018	Conselho de Administração	30/10/2018	74.704,00	Subscrição particular	0	11.600	11.600	0,00338811	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2018	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.164.817,80	Subscrição particular	0	340.590	340.590	0,05282232	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	461.104,00	Subscrição particular	0	71.600	71.600	0,02091021	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	1.433.923,76	Subscrição particular	0	94.586	94.586	0,06502577	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	353.862,30	Subscrição particular	0	20.490	20.490	0,01604700	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	409.830,46	Subscrição particular	0	21.158	21.158	0,01858505	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
10/01/2019	Conselho de Administração	10/01/2019	429.394,25	Subscrição particular	0	19.025	19.025	0,01947223	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	671.517,00	Subscrição particular	0	196.350	196.350	0,03039343	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	425.684,00	Subscrição particular	0	66.100	66.100	0,01926682	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	1.550.086,65	Subscrição particular	0	130.809	130.809	0,07015824	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	638.175,36	Subscrição particular	0	42.096	42.096	0,02888436	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	748.809,93	Subscrição particular	0	43.359	43.359	0,03389177	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	996.683,35	Subscrição particular	0	51.455	51.455	0,04511073	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
06/05/2019	Conselho de Administração	06/05/2019	311.172,59	Subscrição particular	0	13.787	13.787	0,01408394	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	524.149,20	Subscrição particular	0	153.260	153.260	0,02366621	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	36.064,00	Subscrição particular	0	5.600	5.600	0,00162835	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	20.594.032,05	Subscrição particular	0	1.737.893	1.737.893	0,92985506	11,85	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	530.600,00	Subscrição particular	0	35.000	35.000	0,02395748	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	25.628,68	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00115718	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	28.745,08	Subscrição particular	0	1.484	1.484	0,00129789	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/08/2019	Conselho de Administração	05/08/2019	124.496,12	Subscrição particular	0	5.516	5.516	0,00562121	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100777	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	676.499,84	Subscrição particular	0	44.624	44.624	0,03024651	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.363.357,45	Subscrição particular	0	70.385	70.385	0,06095613	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	1.051.784,57	Subscrição particular	0	46.601	46.601	0,04702561	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	126.232,20	Subscrição particular	0	36.910	36.910	0,00564388	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
05/11/2019	Conselho de Administração	05/11/2019	730.814,59	Subscrição particular	0	42.317	42.317	0,03267494	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	5.814,00	Subscrição particular	0	1.700	1.700	0,00025948	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	392.007,28	Subscrição particular	0	25.858	25.858	0,01749570	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	205.133,06	Subscrição particular	0	11.878	11.878	0,00915531	17,27	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	230.115,60	Subscrição particular	0	11.880	11.880	0,01027030	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
09/03/2020	Conselho de Administração	09/03/2020	896.119,28	Subscrição particular	0	39.704	39.704	0,03999475	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	1.137.000,00	Subscrição particular	0	75.000	75.000	0,05068618	15,16	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	22.540,00	Subscrição particular	0	3.500	3.500	0,00100481	6,44	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	18.468,00	Subscrição particular	0	5.400	5.400	0,00082328	3,42	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	71.901,44	Subscrição particular	0	3.712	3.712	0,00320529	19,37	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	93.349,52	Subscrição particular	0	4.136	4.136	0,00416142	22,57	R$ por Unidade
Critério para determinação do preço de emissão	Plano de outorga de opção de compra de ações.									
Forma de integralização	À vista, mediante pagamento em dinheiro.									

17.2 - Aumentos do Capital Social

Data de deliberação	Orgão que deliberou o aumento	Data emissão	Valor total emissão (Reais)	Tipo de aumento	Ordinárias (Unidades)	Preferênciais (Unidades)	Total ações (Unidades)	Subscrição / Capital anterior	Preço emissão	Fator cotação
11/05/2020	Conselho de Administração	11/05/2020	516.695,55	Subscrição particular	0	43.603	43.603	0,02303371	11,85	R$ por Unidade

Critério para determinação do preço de emissão Plano de outorga de opção de compra de ações.

Forma de integralização À vista, mediante pagamento em dinheiro.

17.3 - Informações Sobre Desdobramentos, Grupamentos E Bonificações de Ações

Data aprovação	Quantidade de ações antes da aprovação (Unidades)			Quantidade de ações depois da aprovação (Unidades)		
	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações	Quantidade ações ordinárias	Quantidade ações preferenciais	Quantidade total ações
Desdobramento						
23/02/2017	464.482.529	127.285.633	591.768.162	928.965.058	254.571.266	1.183.536.324

17.4 - Informações Sobre Reduções do Capital Social

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não houve redução do nosso capital social até a data deste Formulário de Referência.

17.5 - Outras Informações Relevantes

Histórico do Preço Pago por Administradores, Controladores ou Detentores de Opções em Aquisições de Ações

Data	Subscritor/Adquirente	Natureza da Operação	Quantidade de Ações (refletindo o desdobramento do dia 23 de fevereiro de 2017)	Preço pago por administradores, controladores, ou detentores de opções em aquisição de ações
22/10/2014.....	David Neeleman [controlador e administrador]	Aumento de capital	381.762 ações preferenciais classe A	R$1.000,00 pela totalidade das ações preferenciais classe A emitidas, considerando um aumento de capital no mesmo valor, ou seja, R$0,0026 por ação preferencial classe A emitida.
22/10/2014.....	Saleb II Founder 1 LLC [David Neeleman – controlador e administrador]	Aumento de capital	373.616 ações preferenciais classe A	R$1.000,00 pela totalidade das ações preferenciais classe A emitidas, considerando um aumento de capital no mesmo valor, ou seja, R$0,0027 por ação preferencial classe A emitida.
22/10/2014.....	Saleb II Founder 11 LLC [John Rodgerson – administrador]	Aumento de capital	14.728 ações preferenciais classe A	R$1.000,00 pela totalidade das ações preferenciais classe A emitidas, considerando um aumento de capital no mesmo valor, ou seja, R$0,0679 por ação preferencial classe A emitida.

Operações de resgate das ações preferenciais classe B

Recompra de ações preferenciais classe B, conforme deliberada pela Assembleia Geral Extraordinária, do dia 30 de agosto de 2016

Informações do Item 15.1 (a) ao item 15.1 (e)	
a. evento	Recompra de ações
b. principais condições do negócio	Adquirimos 1.932.059 ações preferenciais classe B, pelo valor de R$160,79 por ação (“Preço de Aquisição”). O Preço de Aquisição foi deduzido da conta de reserva de capital, constante do balanço patrimonial da Companhia, levantado nesta data, nos termos do art. 30, §1º, “b”, da Lei das Sociedades por Ações.
c. data	30 de Agosto de 2016
d. sociedades envolvidas	Fidelity Mt., Vermon Steet Trust: Fidelity Growth Company Fund, Fidelity Securities Fund: Fidelity Blue Chip Growth Fund e Cia Bozano.
e. efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Saída da Fidelity e Cia Bozano do quadro societário.

17.5 - Outras Informações Relevantes

f. quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (53,04%) Fidelity Growth Company Fund (0,17%) Fidelity Blue Chip Growth Fund (0,03%) Cia. Bozano (0,13%) **Depois:** David Neeleman (53,21%) Fidelity Growth Company Fund (0%) Fidelity Blue Chip Growth Fund (0%) Cia. Bozano (0%)
g. mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A operação foi aprovada em assembleia geral.

Informações do Item 17.4(a) ao item 17.4 (b), conforme adaptadas em vista da não redução do capital social	
a. data da deliberação	30/08/2016
b. data da aquisição	30/08/2016
c. valor total da aquisição	30/08/2016
d. quantidade de ações canceladas, separadas por classe e espécie, após a aquisição	R$310.655.766,61
e. Preço de Aquisição por ação	1.932.059 ações preferenciais classe B
f. forma de pagamento:	R$160,79
g. percentual que a aquisição representa em relação ao capital social imediatamente anterior à aquisição	Moeda corrente nacional
h. razão para a redução	As ações recompradas representam 0,33% do nosso capital social total.

Recompra de ações preferenciais classe B, conforme deliberada pela Assembleia Geral Extraordinária, do dia 30 de novembro de 2016

Informações do Item 15.1 (a) ao item 15.1 (e)	
a. evento	Recompra de ações
b. principais condições do negócio	Adquirimos 209.838 ações preferenciais classe B, pelo valor de R$170,09 por ação ("Preço de Aquisição"). O Preço de Aquisição foi deduzido da conta de reserva de capital, constante do balanço patrimonial da Companhia, levantado nesta data, nos termos do art. 30, §1º, "b", da Lei das Sociedades por Ações.
c. data	30 de novembro de 2016
d. sociedades envolvidas	Maracatu LLC
e. efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Redução da participação da Maracatu LLC por meio de recompra de ações Classe B.
f. quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (52,58%) Maracatu LLC (0,87%) **Depois:** David Neeleman (52,71%) Maracatu LLC (0,95%)
g. mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A operação foi aprovada em assembleia geral.

17.5 - Outras Informações Relevantes

Informações do Item 17.4(a) ao item 17.4 (b), conforme adaptadas em vista da não redução do capital social	
a. data da deliberação	30/11/2016
b. data da aquisição	30/11/2016
c. valor total da aquisição	R$35.691.345,42
d. quantidade de ações canceladas, separadas por classe e espécie, após a aquisição	209.838 ações preferenciais classe B
e. Preço de Aquisição por ação	R$170,09
f. forma de pagamento:	Moeda corrente nacional
g. percentual que a aquisição representa em relação ao capital social imediatamente anterior à aquisição	As ações recompradas representavam 0,04% do nosso capital social total.
h. razão para a redução	Arranjo contratual

Resgate de ações preferenciais classe B, conforme deliberada pela Assembleia Geral Extraordinária, do dia 23 de dezembro de 2016

Informações do Item 15.1 (a) ao item 15.1 (e)	
a. evento	Resgate de ações e bônus de subscrição
b. principais condições do negócio	Adquirimos 258.491 ações preferenciais classe B e respectivos bônus de subscrição, pelo valor de total de R$44.589.697,50, com o consequente cancelamento da totalidade das ações preferenciais classe B e extinção da referida classe bem como dos respectivos bônus de subscrição, conforme o parágrafo 1º do artigo 44 da Lei das S.A.
c. data	23 de dezembro de 2016
d. sociedades envolvidas	Nós e Maracatu, LLC
e. efeitos resultantes da operação no quadro acionário, especialmente, sobre a participação do controlador, de acionistas com mais de 5% do capital social e dos administradores do emissor	Maracatu LLC deixou de deter ações preferenciais Classe B.
f. quadro societário antes e depois da operação	**Antes:** David Neeleman (52,71%) Maracatu LLC (0,95%) **Depois:** David Neeleman (52,73%) Maracatu LLC (0,91%)
g. mecanismos utilizados para garantir o tratamento equitativo entre os acionistas	A operação foi aprovada em assembleia geral.

Informações do Item 17.4(a) ao item 17.4 (b), conforme adaptadas em vista da não redução do capital social	
a. data da deliberação	23/12/2016
b. data da aquisição	23/12/2016
c. valor total da aquisição	23/12/2016
d. quantidade de ações canceladas, separadas por classe e espécie, após a aquisição	R$35.691.345,42
e. Preço de Aquisição por ação	258.491 ações preferenciais classe B
f. forma de pagamento:	R$138,08
g. percentual que a aquisição representa em relação ao capital social imediatamente anterior à aquisição	Moeda corrente nacional
h. razão para a redução	As ações recompradas representavam 0,04% do nosso capital social total.

17.5 - Outras Informações Relevantes

Conversão das Ações Preferenciais

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 3 de fevereiro de 2017, a totalidade dos nossos acionistas aprovou a conversão da totalidade das (i) 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe C em 5.421.896 (cinco milhões, quatrocentas e vinte e uma mil, oitocentas e noventa e seis) ações preferenciais classe A, sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe C convertida; e (ii) 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) ações preferenciais classe D em 31.620.950 (trinta e um milhões, seiscentas e vinte mil, novecentas e cinquenta) classe A, (sem considerar o desdobramento de ações em 23 de fevereiro de 2017 para esses valores) sendo a referida conversão efetuada à razão de 1 (uma) ação preferencial classe A para cada 1 (uma) ação preferencial classe D convertida. As ações preferenciais classe A passaram a ser designadas como ações preferenciais, tendo em vista a existência de somente uma classe dessas ações.

Desdobramento de Ações

O desdobramento de ações mencionado no item 17.3 deste Formulário de Referência foi aprovado pela unanimidade dos presentes na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária do dia 23 de fevereiro de 2017 na proporção de 2 novas ações preferenciais para cada uma ação preferencial então existente e duas novas ações ordinárias para cada uma ação ordinária existente. Em razão do desdobramento de ações também foi alterado o limite do capital autorizado da Emissora pela emissão de ações preferencias na mesma proporção.

18.1 - Direitos Das Ações

Espécie de ações ou CDA	**Ordinária**
Tag along	100,000000
Direito a dividendos	A Lei das Sociedades por Ações exige que o Estatuto Social de cada companhia especifique o percentual mínimo disponível do valor a ser distribuído aos acionistas como dividendos, também conhecido como dividendo obrigatório, que pode também ser pago sob a forma de juros sobre o capital próprio. O direito a receber dividendos dos titulares de ações ordinárias de nossa emissão é em valor 75 vezes inferior ao dividendo atribuído aos titulares de ações preferencias de nossa emissão. O dividendo obrigatório é baseado na porcentagem do lucro líquido ajustado, em vez de um valor monetário fixo por ação. De acordo com nosso Estatuto Social, no mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual.
Direito a voto	Pleno
Conversibilidade	Sim
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital-social	Os acionistas poderão, a qualquer tempo, converter ações da espécie ordinária em preferencial, à razão de 75 (setenta e cinco) ações ordinárias para 1 (uma) ação preferencial, desde que integralizadas e não haja violação à proporção legal de ações ordinárias e preferenciais. Os pedidos de conversão deverão ser encaminhados por escrito ao Diretor de Relações com Investidores informando a quantidade de ações ordinárias que o acionista pretende converter. Após o recebimento do pedido iremos comunicar os demais acionistas detentores de ações ordinárias concedendo-lhes 15 (quinze) dias de prazo para que exerçam seu direito de converter suas ações ordinárias.
Direito a reembolso de capital	Sim
Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas receberão os pagamentos relativos ao reembolso do capital investido na proporção de suas respectivas participações em nosso capital social. Ressaltando que, em caso de liquidação da Companhia, os acionistas detentores de nossas ações preferenciais terão direito ao reembolso prioritário a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia, conforme descrito abaixo, e, após o reembolso do capital das ações ordinárias, o acionista detentor de ações ordinárias fará jus ao valor equivalente à multiplicação do total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações ordinárias. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações.
Outras características relevantes	A partir da vigência do Regulamento do Nível 2, nossas ações preferenciais passarão a atribuir direito de alienação em oferta pública a ser realizada pelo acionista controlador, em caso de cancelamento do registro de companhia aberta ou de saída no Nível 2 para que os valores mobiliários de emissão da Companhia passem a ter registro para negociação fora do Nível 2 ou em virtude de reorganização societária na qual a sociedade resultante não tenha seus valores mobiliários admitidos à negociação no Nível 2 no prazo de 120 dias contados da assembleia geral que aprovar referida operação, pelo seu valor econômico, apurado mediante laudo de avaliação elaborado por empresa especializada e independente.
Espécie de ações ou CDA	**Preferencial**

18.1 - Direitos Das Ações

Tag along	7500,000000
Direito a dividendos	O direito a receber dividendos dos nossos acionistas preferencialistas é em valor equivalente a 75 vezes o dividendo atribuído aos titulares de ações ordinárias de nossa emissão. No mínimo 0,1% do saldo de lucro líquido do exercício social anterior, calculado conforme a Lei das Sociedades por Ações e as práticas contábeis adotadas no Brasil, deve ser distribuído a título de dividendo obrigatório anual. Podemos suspender a distribuição obrigatória de dividendos de qualquer exercício social caso o Conselho de Administração informe à Assembleia Geral Ordinária que tal distribuição seria inviável dada a nossa situação financeira na época. Tal suspensão está sujeita à revisão do Conselho Fiscal, quando instalado, e aprovação pelos acionistas. O Conselho de Administração deve registrar uma justificativa para tal suspensão na Comissão de Valores Mobiliários. Os dividendos não distribuídos por causa da suspensão devem ser destinados a uma reserva especial.
Direito a voto	Restrito
Descrição de voto restrito	Todas as ações preferenciais de emissão da Companhia conferem direito de voto restrito a determinadas matérias, incluindo as matérias previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2 e no Código CAF, entre elas a aprovação de contratos entre a Companhia e o Acionista Controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o Acionista Controlador tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em Assembleia Geral, a definição quanto à remuneração global dos administradores da Companhia e em caso de alteração ou revogação dos parágrafos nono a décimo segundo do artigo 5º, dos artigos 12 a 14, do parágrafo 2º do artigo 15 e dos artigos 29 a 32 do Estatuto Social.
Conversibilidade	Não
Direito a reembolso de capital	Sim
Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas preferencialistas terão prioridade no reembolso de capital sobre as ações ordinárias de emissão da Companhia, conforme disposto no item 18.12 abaixo. Após o reembolso prioritário do capital dos acionistas preferencialistas, conforme disposto no item 18.12, e o reembolso do capital das ações ordinárias, haverá rateio do total dos ativos remanescentes que couberem entre os acionistas, de acordo com suas Participações nos Dividendos a que fazem jus as ações preferencias. Para maiores informações sobre reembolso em caso de liquidação e também sobre reembolso em caso de exercício do direito de retirada, nos termos da lei, ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.
Restrição a circulação	Não
Resgatável	Não
Hipóteses de resgate e fórmula de cálculo do valor de resgate	
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações. Os direitos assegurados às ações preferenciais, conforme descritos no Parágrafo Nono e Décimo Segundo do artigo 5º, somente poderão ser alterados mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.

18.1 - Direitos Das Ações

Outras características relevantes	Todos os demais direitos assegurados às ações preferenciais de emissão da Companhia, nos termos previstos no Regulamento Nível 2 e na Lei das Sociedades por Ações A partir da vigência do Regulamento Nível 2, nossas ações preferenciais passarão a atribuir direito de alienação em oferta pública a ser realizada pelo acionista controlador, em caso de cancelamento do registro de companhia aberta ou de saída no Nível 2 para que os valores mobiliários de emissão da Companhia passem a ter registro para negociação fora do Nível 2 ou em virtude de reorganização societária na qual a sociedade resultante não tenha seus valores mobiliários admitidos à negociação no Nível 2 no prazo de 120 dias contados da assembleia geral que aprovar referida operação, pelo seu valor econômico, apurado mediante laudo de avaliação elaborado por empresa especializada e independente. Para maiores informações ver item 18.12 do presente Formulário de Referência.

18.2 - Descrição de Eventuais Regras Estatutárias Que Limitem O Direito de Voto de Acionistas Significativos ou Que os Obriguem A Realizar Oferta Pública

De acordo com o nosso Estatuto Social, a alienação do nosso controle, direta ou indiretamente, tanto por meio de uma única operação, quanto por meio de operações sucessivas, deverá ser contratada sob condição, suspensiva ou resolutiva, de que o adquirente do controle obrigue-se a efetivar oferta pública de aquisição das demais ações dos nossos outros acionistas, observando as condições e os prazos previstos na legislação vigente e no Regulamento do Nível 2, de forma a lhes assegurar às ações ordinárias o tratamento igualitário àquele dado ao acionista controlador alienante e às ações preferenciais mesmas condições oferecidas aos detentores de ações ordinárias e preço por ação preferencial equivalente a 75 (setenta e cinco) vezes o preço por ação ordinária pago. Ademais, a oferta pública também será exigida quando houver cessão onerosa de direitos de subscrição ou opção de aquisição de ações ou outros títulos ou direitos relativos a títulos ou valores mobiliários conversíveis em ações, ou que deem direito à sua subscrição ou aquisição, conforme o caso, que venha a resultar na alienação do nosso controle; ou em caso de alienação do controle de sociedade(s) que detenha(m) o poder de nosso controle, sendo que, nesse caso, o acionista controlador alienante ficará obrigado a declarar à B3 o valor atribuído a nós nessa alienação, anexando documentação comprobatória.

Adicionalmente, aquele que atingir participação de 30% de ações ordinárias de nossa emissão ("Participação Acionária Relevante") estará obrigado a efetivar oferta pública de aquisição de ações e valores mobiliários conversíveis em ações de emissão da Companhia, nos termos do Código de Autorregulação de Aquisições e Fusões editado pelo Comitê de Aquisições e Fusões – CAF. O preço a ser ofertado aos titulares de ações com direito a voto será o maior preço pago pelo acionista adquirente para aquisição de ações ordinárias de emissão da Companhia nos 12 (doze) meses que antecederem o atingimento da Participação Acionária Relevante, ajustado por eventos societários, tais com a distribuição de dividendos ou juros sobre capital próprio, grupamentos, desdobramentos, bonificações, exceto aqueles relacionados a operações de Reorganização Societária. O preço a ser ofertado aos titulares de ações preferenciais e valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais será de 75 (setenta e cinco vezes) o valor oferecido aos titulares de ações com direito a voto. Na OPA a ser efetivada pelo Acionista Controlador ou pela Companhia para o cancelamento do registro de companhia aberta, o preço mínimo a ser ofertado deverá corresponder ao Valor Econômico apurado em laudo de avaliação.

18.3 - Descrição de Exceções E Cláusulas Suspensivas Relativas A Direitos Patrimoniais ou Políticos Previstos no Estatuto

Não há qualquer exceção ou cláusula suspensiva relativa a direitos patrimoniais ou políticas previstas no nosso estatuto social.

18.4 - Volume de Negociações E Maiores E Menores Cotações Dos Valores Mobiliários Negociados

Exercício social **31/12/2018**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
31/03/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	34.575.838	38,20	26,40	R$ por Unidade	31,88
30/06/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	54.481.549	38,69	21,33	R$ por Unidade	29,96
30/09/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	30.979.431	25,76	20,43	R$ por Unidade	23,22
31/12/2018	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	76.387.202	36,00	22,92	R$ por Unidade	31,10

Exercício social **31/12/2017**

Trimestre	Valor Mobiliário	Espécie	Classe	Mercado	Entidade administrativa	Volume financeiro negociado (Reais)	Valor maior cotação (Reais)	Valor menor cotação (Reais)	Fator cotação	Valor média cotação (Reais)
30/06/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	16.674.442	26,60	21,00	R$ por Unidade	23,87
30/09/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	15.158.249	30,39	23,76	R$ por Unidade	27,04
31/12/2017	Ações	Preferencial		Bolsa	BM&FBOVESPA S.A. - Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros	23.207.959	30,40	25,60	R$ por Unidade	27,77

18.5 - Outros Valores Mobiliários Emitidos no Brasil

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não aplicável tendo em vista que a Companhia não possui outros valores mobiliários emitidos no Brasil.

18.5.a - Número de Titulares de Valores Mobiliários

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Não aplicável tendo em vista que a Companhia não possui outros valores mobiliários emitidos no Brasil.

18.6 - Mercados Brasileiros em Que Valores Mobiliários São Admitidos À Negociação

As nossas ações preferenciais são admitidas à negociação no segmento de listagem Nível 2 da B3 S.A. – Brasil, Bolsa Balcão, sob o código Azul4.

18.7 - Informação Sobre Classe E Espécie de Valor Mobiliário Admitida À Negociação em Mercados Estrangeiros

Valor Mobiliário	**Identificação do Valor Mobiliário**	**País**	**Mercado Valor Mobiliário**
Entidade Administradora	**Data de admissão**	**Data de Início listagem**	**Percentual**
Descrição de Segmento de Negociação		**Descrição de Proporção de Certificados de Depósito no Exterior**	
Descrição do Banco Depositário		**Descrição da Instituição Custodiante**	
Certificados de Depósito de Valores Mobiliários	American Depositary Receipts	Estados Unidos	Bolsa de Valores
New York Stock Exchange (NYSE)	31/03/2017	11/04/2017	60.100000%
Sim: ADR Nível III		Sim: A proporção é de 1 ADS para 3 ações preferenciais.	
Sim: Citibank N.A.		Sim: Banco Bradesco S.A.	

18.8 - Títulos Emitidos no Exterior

Valor mobiliário	**Certificados de Depósito de Valores Mobiliários**
Identificação do valor mobiliário	American Depositary Receipts
Data de emissão	11/04/2017
Quantidade (Unidades)	63.000.000
Valor nominal global (Reais)	0,00
Saldo devedor em aberto	0,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Sim, as mesmas de uma ação preferencial.

18.9 - Ofertas Públicas de Distribuição

Oferta Pública Inicial de Ações – Abril/2017

Em abril de 2017, realizamos uma oferta pública de distribuição primária e secundária de 96.239.837 ações preferenciais de nossa emissão, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal, livres e desembaraçadas de quaisquer ônus ou gravames, incluindo sob a forma de *American Depositary Shares*, representados por *American Depositary Receipts* (“ADSs” e “ADRs”, respectivamente), todos livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou gravames, compreendendo: (i) a distribuição primária de 63.000.000 ações preferenciais de nossa emissão; e (ii) a distribuição secundária de 33.239.837 ações preferenciais de nossa emissão e de titularidade de determinados acionistas vendedores, considerando as ações adicionais e o exercício da opção de ações do lote suplementar, realizadas simultaneamente no Brasil e no exterior, com a exclusão do direito de preferência dos então acionistas, nos termos do artigo 172, inciso I, da Lei n° 6.404, de 15 de dezembro de 1976, conforme alterada, dentro do limite de capital autorizado previsto no Estatuto Social da Companhia, ao preço de R$21,00 por ação, perfazendo o montante de R$ 2.021.036.577,00.

Oferta Pública Secundária – Setembro/2017

Em 20 de setembro de 2017, concluiu-se a oferta pública de distribuição secundária de ações preferenciais de nossa emissão. No âmbito da oferta base, foram alienadas 40.630.186 ações preferenciais de titularidade dos acionistas Saleb II Founder 1, LLC, STAR Sabia, LLC, WP-New Air, LLC, ZDBR LLC, Maracatu LLC, Trip Investimentos Ltda., Trip Participações S.A. e Rio Novo Locações Ltda. (“Acionistas Vendedores” e “Ações”), incluindo sob a forma de ADSs, tendo sido alocadas 8.018.839 ações na oferta brasileira e 10.870.449 ADSs na oferta internacional. A oferta contou, ainda, com um lote adicional de 4.063.019 ações, exclusivamente sob a forma de ADSs, de titularidade da WP-New Air, LLC, que foram destinadas, exclusivamente, a atender a um excesso de demanda constatado na oferta. A oferta foi concluída ao preço por ação de R$27,96, resultando em um montante total de R$1.249.622.011,80 pelas 44.693.205 alienadas na oferta.

Oferta Pública Secundária – Junho/2018

Em junho de 2018, anunciamos uma oferta pública secundária na qual a Hainan vendeu 19.379.335 ADSs representando todas as ações preferenciais da Azul até então em posse da Hainan. O preço da oferta foi de US$16,15 e nenhum outro acionista da Azul participou dessa oferta. Como resultado, a Hainan não está mais vinculada ao Acordo de Acionistas da Azul, nem tem o direito de nomear quaisquer conselheiros para o Conselho de Administração da Azul. Consequentemente, os três conselheiros eleitos pela Hainan em 2016 renunciaram aos seus cargos em junho de 2018, após o fechamento da oferta. A oferta fez parte do plano estratégico da Hainan, que incluía iniciativas de levantamento de capital, desinvestimentos selecionados, bem como investimentos em companhias aéreas e no setor de serviços de aviação. Mudanças materiais no relacionamento comercial entre a Azul e a Hainan não são esperadas como resultado da oferta.

18.10 - Destinação de Recursos de Ofertas Públicas

(a) como os recursos resultantes da oferta foram utilizados

Os recursos resultantes da oferta primária no âmbito de nossa oferta pública inicial, foram utilizados para amortizar nossas dívidas e reforçar o nosso capital de giro. Desta forma, além de reforçar o capital de giro, os recursos líquidos obtidos já foram destinados à amortização de R$200 milhões de dívidas e a Companhia prevê amortizar mais R$250 milhões durante o segundo semestre de 2017.

Como as nossas ofertas públicas secundárias de distribuição realizada em setembro de 2017 e em junho de 2018 compreenderam exclusivamente distribuições secundárias, não houve nenhum ingresso de recursos para nós em ambos os eventos, sendo que os acionistas vendedores das ofertas receberam a totalidade dos recursos líquidos resultantes da venda das ações (para mais informações, vide item 18.9 deste Formulário de Referência).

(b) se houve desvios relevantes entre a aplicação efetiva dos recursos e as propostas de aplicação divulgadas nos prospectos da respectiva distribuição

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

(c) caso tenha havido desvios, as razões para tais desvios

Não aplicável, visto que não ocorreram desvios entre a aplicação efetiva dos recursos de nossa oferta pública inicial e o que havia sido anteriormente proposto.

18.11 - Ofertas Públicas de Aquisição

Item não aplicável, dado que não realizamos ofertas públicas de aquisição relativas a ações de emissão de terceiros nos últimos três exercícios sociais e no exercício social corrente.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Seguem abaixo as descrições das emissões públicas de debêntures com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 476, de 16 de janeiro de 2009, conforme alterada, e das emissões de notas promissórias com esforços restritos, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 566, realizadas pela nossa controlada Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	10ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia, Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	20.000 (vinte mil)
Valor total da emissão (em R$)	R$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais)
Data da emissão	20/12/2018
Data do vencimento	20/12/2023
Restrição a circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	O Resgate Antecipado Facultativo total das Debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) Dias Úteis com relação à data prevista para realização do efetivo Resgate Antecipado Facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o Agente Fiduciário, e (ii) aos Debenturistas, com cópia para o Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) Dias Úteis com relação à data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo ("Comunicação de Resgate Antecipado Facultativo" e "Data do Resgate Antecipado Facultativo", respectivamente). Por ocasião do Resgate Antecipado Facultativo, os Debenturistas farão jus ao pagamento do Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, acrescido (i) da Remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da Remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data de Integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento ("Valor do Resgate Antecipado Facultativo").

Período	Prêmio
De 20 de junho de 2020 (inclusive) até 19 de junho de 2021 (inclusive).....	1,00%
De 20 de junho de 2021 (inclusive) até 19 de junho de 2022 (inclusive).....	0,60%
De 20 de junho de 2022 (inclusive) até a Data de Vencimento (exclusive).....	0,15%

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Características dos valores mobiliários	Não conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Após aprovação dos titulares das debêntures da 9ª (nona) emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária com garantia real e garantia fidejussória adicionais, em série única, para distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, sob o regime de garantia firme de colocação, de emissão da Emissora ("9ª Emissão" e "Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão"), sobre o compartilhamento da garantia real da 9ª Emissão com presente Emissão, em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de titularidade da Emissora, os quais já se encontram cedidos aos titulares das debêntures da 9ª Emissão ("Garantia Real"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA ("Cessão Fiduciária"). Em garantia das obrigações assumidas na 9ª Emissão e na presente Emissão, a Cessão Fiduciária deverá representar, após Aprovação dos Debenturistas da 9ª Emissão, no mínimo, a soma de (i) 1/3 (um terço) do saldo devedor da 9ª Emissão; e (ii) 1/3 (um terço) do saldo devedor da presente Emissão ("Valor Mínimo" e "Créditos Cedidos Fiduciariamente", respectivamente). A Cessão Fiduciária será compartilhada entre os titulares das debêntures da 9ª Emissão e os Debenturistas desta Emissão, na proporção do saldo devedor de cada emissão, sem ordem de preferência de recebimento no caso de excussão. Remuneração: juros – 116,90% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 3 parcelas sendo a 1ª no dia 20 de dezembro de 2021 correspondendo a 45% do saldo do Valor Nominal Unitário, a 2ª no dia 20 de dezembro de 2022 correspondendo a 81,8182% do saldo do Valor Nominal Unitário e a 3ª na Data de Vencimento correspondendo a 100% do saldo do valor Nominal Unitário Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 20 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 20 de junho de 2019. Espécie Quirografária.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios;

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	9ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária com Garantia Fidejussória Adicional, a ser convolada em Espécie Quirografária com Garantia Real Adicional e Garantia Fidejussória Adicional, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	50.000 (cinquenta mil)
Valor total da emissão (em R$)	R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais)
Data da emissão	18/06/2018
Data do vencimento	18/12/2021
Restrição a circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	O Resgate Antecipado Facultativo total das Debêntures ocorrerá mediante comunicação, pela Companhia, dirigida (i) à B3, com antecedência mínima de 3 (três) Dias Úteis com relação à data prevista para realização do efetivo Resgate Antecipado Facultativo, devendo esta comunicação ser realizada em conjunto com o Agente Fiduciário, e (ii) aos Debenturistas, com cópia para o Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) Dias Úteis com relação à data do efetivo Resgate Antecipado Facultativo ("Comunicação de Resgate Antecipado Facultativo" e "Data do Resgate Antecipado Facultativo", respectivamente). Por ocasião do Resgate Antecipado Facultativo, os Debenturistas farão jus ao pagamento do Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, acrescido (i) da Remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada pro rata temporis a partir da Data de Integralização ou da Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio flat conforme tabela abaixo, incidente sobre o Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da Remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data de Integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento ("Valor do Resgate Antecipado Facultativo").

Período	Prêmio
De 28 de janeiro de 2019 (inclusive) até 28 de janeiro de 2020 (exclusive).....	1,00%
De 28 de janeiro de 2020 (inclusive) até o 28 de janeiro de 2021 (exclusive).....	0,60%
Do 28 de janeiro de 2021 (inclusive) até a Data de Vencimento.....	0,15%

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Características dos valores mobiliários	Não conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações da Emissora, principais e acessórias, decorrentes das Debêntures e desta Escritura de Emissão, será constituída, pela Emissora, em favor dos Debenturistas, representados pelo Agente Fiduciário, cessão fiduciária dos direitos creditórios de titularidade da Emissora (“Garantia Real”), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito e débito da bandeira VISA (“Direitos Creditórios”), que deverão representar, desde que superada a Condição Suspensiva, até a liquidação integral do Valor Total da Emissão, no mínimo, 1/3 (um terço) do saldo devedor da Emissão (“Valor Mínimo”, "Créditos Cedidos Fiduciariamente" e “Cessão Fiduciária” respectivamente). Remuneração: juros – 122% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, over extra grupo, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis Pagamento do Principal – 2 parcelas sendo a 1ª no dia 18 de dezembro de 2020 correspondendo a 50% do saldo do Valor Nominal Unitário e a 2ª no dia 18 de dezembro de 2021 correspondendo a 100% do saldo do valor Nominal Unitário Pagamento da Remuneração: semestralmente, a contar da Data de Emissão, sempre no dia 18 dos meses de junho e dezembro, sendo o primeiro pagamento em 18 de dezembro de 2018. Espécie Quirografária.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) alteração do objeto social disposto no estatuto social da Emissora, que modifique substancialmente as atividades atualmente por ela praticadas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$50 milhões; (iii) ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Emissora, nos termos do artigo 116 e 243, parágrafo 2°, da Lei das Sociedades por Ações, exceto no caso de aprovação prévia de Debenturistas que representem mais do que 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de redução ou reorganização do capital social da Emissora, exceto por determinação legal, ou por requerimento de órgãos reguladores e entidades governamentais com as quais a Emissora mantenha relação, desde que, em qualquer dos casos, seja se previamente aprovada pelos Debenturistas reunidos em Assembleia Geral de Debenturistas, exceto em caso de reestruturação societária envolvendo a Emissora e suas controladas que não implique mudança do controle indireto da Emissora por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante de tal reestruturação societária assuma expressamente as obrigações decorrentes das Debêntures; (v) alienação ou qualquer outra forma de disposição, pela Emissora, de ativos permanentes em montante igual ou superior a R$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), admitidos os casos de alienação de aeronaves, motores, partes e peças aeronáuticas, simuladores, hangares e/ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Emissora, desde que os recursos oriundos de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento do objeto social da Emissora; (vi) pagamento de dividendos pela Emissora e/ou de juros sobre capital próprio ou qualquer outra participação no lucro, ou qualquer outra forma de distribuição de recursos a seus acionistas, empresas controladoras (ou grupo de controle) ou coligadas à Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com quaisquer das obrigações previstas nos termos desta Escritura de Emissão, ressalvado, entretanto, o pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto no artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações, e os juros sobre capital próprio imputados aos dividendos obrigatórios;

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	8ª Emissão Debêntures Simples, não Conversíveis em Ações, da Espécie Quirografária, a ser convolada em Espécie com Garantia Real, em série Única, para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
Quantidade	20.000 (vinte mil)
Valor total da emissão (em R$)	R$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais)
Data da emissão	20/06/2017
Data do vencimento	03/01/2019
Restrição a circulação	Não
Descrição da restrição	Não aplicável
Conversibilidade	Não
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	As debêntures não são conversíveis
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	O Resgate Antecipado Facultativo total das Debêntures ocorrerá mediante comunicação dirigida (i) à CETIP, com antecedência mínima de 3 (três) Dias Úteis com relação à data prevista para realização do efetivo Resgate Antecipado Facultativo, e (ii) ao Agente Fiduciário, com antecedência mínima de 10 (dez) Dias Úteis com relação à data prevista para realização do efetivo Resgate Antecipado Facultativo ("Comunicação de Resgate Antecipado Facultativo" e "Data do Resgate Antecipado Facultativo"). Por ocasião do Resgate Antecipado Facultativo, os Debenturistas farão jus ao pagamento do Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário, conforme o caso, acrescido (i) da Remuneração devida e ainda não paga até a data do resgate, calculada *pro rata temporis* a partir da Data de Subscrição e Integralização ou da Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, e (ii) de um prêmio flat, incidente sobre o Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário a ser resgatado, conforme o caso, acrescido da Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Subscrição e Integralização ou a data de pagamento de Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, equivalente a 2,25% (dois inteiros e vinte e cinco centésimos por cento) ao ano ("Valor do Resgate Antecipado Facultativo").
Características dos valores mobiliários	Não conversíveis em ações de emissão da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações no âmbito da emissão foi constituída, em favor dos debenturistas, cessão fiduciária dos direitos creditórios de titularidade da Emissora ("Garantia Real"), provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito da bandeira MasterCard ("Direitos Creditórios"), que deverão representar, até a liquidação integral do Valor Total da Emissão, no mínimo 100% (cem por cento) do saldo devedor do Valor Total da Emissão ("Valor Mínimo", "Créditos Cedidos Fiduciariamente" e "Cessão Fiduciária" respectivamente) Remuneração: juros – 100% da variação acumulada das taxas médias diárias dos DI – Depósitos Interfinanceiros de um dia, "extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, acrescida de *spread* ou sobretaxa equivalente a 1,50%.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Pagamento do Principal – 5 parcelas trimestrais iguais e consecutivas, a partir de 197 (cento e noventa e sete) dias, inclusive, contadas da data de emissão, sendo a primeira em 03 de janeiro de 2018 e a última em 03 de janeiro de 2019.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Outras características relevantes	Pagamento da Remuneração: trimestralmente nos meses de outubro, janeiro, abril e julho a partir da data de emissão, sendo o primeiro pagamento em 03 de outubro de 2017. Espécie Quirografária. Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários. São considerados eventos de vencimento antecipado das obrigações decorrentes da emissão de debêntures, dentre outros: (i) o vencimento antecipado das debêntures da 5ª e/ou da 6ª emissão da Azul Linhas Aéreas; (ii) o inadimplemento de obrigações pecuniárias em valor superior a R$30 milhões; (iii) a ocorrência de qualquer alteração direta ou indireta no controle acionário da Azul Linhas Aéreas, nos termos dos artigos 116 e 243, § 2º, da Lei das Sociedades por Ações, exceto se previamente aprovada pelos debenturistas em assembleia especialmente convocada para este fim, ou caso a operação em questão não implique mudança do controle indireto da Azul Linhas Aéreas por seu atual grupo econômico controlador; (iv) cisão, fusão, incorporação, inclusive incorporação de ações e/ou qualquer forma de reorganização do societária envolvendo a Azul Linhas Aéreas, exceto se previamente aprovada pelos debenturistas em assembleia especialmente convocada para este fim, ou em caso de reestruturação societária envolvendo a Azul Linhas Aéreas e suas controladas que não implique em mudança do controle indireto da Azul Linhas Aéreas por seu atual grupo controlador, e desde que a sociedade resultante da tal reestruturação assuma expressamente as obrigações decorrentes das debêntures; (v) alienação ou disposição, de qualquer outra forma, pela Azul Linhas Aéreas, de seus ativos permanentes em valor igual ou superior a R$50 milhões, que possa ser material e que comprovadamente afete sua capacidade creditícia e condição de pagamento, afetando adversamente sua capacidade econômico-financeira de cumprir suas obrigações decorrentes da emissão de debêntures (sendo, no entanto, admitidas alienações de aeronaves, motores, simuladores, ou outros bens feitos no curso ordinário das atividades da Azul Linhas Aéreas, desde que os recursos oriundo de tais vendas sejam investidos exclusivamente no cumprimento de seu objeto social); (vi) o pagamento de dividendos, juros sobre capital próprio, ou qualquer outra forma de participação nos lucros ou distribuição de recursos a seus acionistas, controladores ou coligadas, quando em mora em relação aos pagamentos decorrentes da escritura de emissão (com exceção do pagamento do dividendo mínimo obrigatório previsto na Lei das Sociedades por Ações); e (vii) a redução de capital social da Azul Linhas Aéreas, exceto quando houver a anuência dos debenturistas representando a maioria das debêntures em circulação, ou caso a referida redução seja realizada com fins de absorção de prejuízos.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Valor mobiliário	Notas Promissórias Comerciais
Identificação do valor mobiliário	6ª Emissão de Notas Promissórias Comerciais, em Série Única, da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. para Distribuição Pública com Esforços Restritos de Distribuição
Quantidade	30 (trinta)
Série	A emissão é composta por série única
Valor total da emissão (em R$)	R$300.000.000,00 (trezentos milhões de reais)
Data da emissão	28/12/2017
Data do vencimento	26/06/2018
Restrição a circulação	Não
Descrição da restrição	(não aplicável)
Conversibilidade	(não aplicável)
Condição da conversibilidade e efeitos sobre o capital social	(não aplicável)
Possibilidade de resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	A emitente poderá resgatar antecipadamente de forma facultativa a Nota Comercial nos termos da Instrução CVM 566, a seu exclusivo critério, sem necessidade de anuência prévia do Titular da Nota Comercial, desde que a totalidade das Notas Comerciais seja resgatada antecipadamente na mesma data, de acordo com os termos e condições previstos na Cártula, mediante o pagamento do Valor Nominal Unitário, acrescido da Remuneração, sem o pagamento de prêmio, desde que o resgate da totalidade das Notas Comerciais seja realizado com os recursos financeiros provenientes de emissão de debêntures coordenada pelo Coordenador Líder. Caso contrário, haverá prêmio *flat* de 1,00% (um por cento) incidente sobre o valor do Resgate Antecipado Facultativo em questão, acrescido de remuneração ("Resgate Antecipado Facultativo").
Características dos valores mobiliários	Notas promissórias comerciais objeto de oferta pública de distribuição com esforços restritos de colocação, sob o regime de garantia firme de colocação, com relação à totalidade das Notas Comerciais sob o Regime de Garantia Firme. O Valor Nominal Unitário desta Nota Comercial não será atualizado monetariamente. A Nota Comercial fará jus ao pagamento de juros remuneratórios estabelecidos com base na variação acumulada de 122,00% (cento e vinte e dois por cento) das taxas médias diárias dos DI - Depósitos Interfinanceiros de um dia, "over extra grupo", expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) Dias Úteis, calculada e divulgada diariamente pela B3 no seu informativo diário, disponibilizado em sua página na Internet (http://www.cetip.com.br) ("Taxa DI"), calculados de forma exponencial e cumulativa pro rata temporis por Dias Úteis decorridos, incidentes sobre o Valor Nominal Unitário desde a Data de Emissão até a data do seu efetivo pagamento ("Remuneração"), considerando os critérios estabelecidos no "Caderno de Fórmulas Notas Comerciais CETIP21" disponível para consulta no sítio eletrônico http://www.cetip.com.br. A Remuneração da Nota Comercial será paga ao Titular desta Nota Comercial (i) em uma única parcela na Data de Vencimento; ou (ii) na data da liquidação antecipada decorrente da declaração de algum Evento de Vencimento Antecipado e de eventual Resgate Antecipado Facultativo, nos termos e condições previstos na Cártula, e calculada de acordo com os termos descritos na Cártula.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	Não existem condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários.
Outras características relevantes	Em garantia ao integral e pontual cumprimento das obrigações, principais e acessórias, decorrentes da emissão das Notas Comerciais conta com (i) Garantia constituída pela emitente, em favor dos titulares das Notas Comerciais, referente à cessão fiduciária da totalidade dos direitos creditórios de sua titularidade, provenientes de ordens de pagamentos performadas com cartões de crédito Visa, nos termos previstos na Cártula; e (ii) Aval (conforme abaixo definido) da Azul S.A.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Complementação do item 18.1:

Direitos das ações ordinárias de nossa emissão

Descrição das características do reembolso de capital

No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas receberão os pagamentos relativos ao reembolso do capital investido na proporção de suas respectivas participações em nosso capital social. Ressaltando que, em caso de liquidação da Companhia, os acionistas detentores de nossas ações preferenciais terão direito ao reembolso prioritário a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia, conforme descrito abaixo, e, após o reembolso do capital das ações ordinárias, o acionista detentor de ações ordinárias fará jus ao valor equivalente à multiplicação do total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações ordinárias.

Na hipótese de retirada de acionistas, o montante a ser pago pela Companhia, a título de reembolso pelas ações detidas pelos acionistas que tenham exercido direito de retirada, nos casos autorizados pela Lei das S.A., deverá corresponder ao valor econômico de tais ações, a ser apurado de acordo com o procedimento de avaliação aceito pela Lei das Sociedades por Ações, sempre que tal valor for inferior ao valor patrimonial contábil apurado de acordo com o artigo 45 da Lei das Sociedades por Ações.

O direito de retirada deverá ser exercido no prazo de 30 dias, contados da publicação da ata da Assembleia Geral que tiver aprovado o ato que deu origem ao recesso. As nossas ações podem ser resgatadas mediante determinação de nossos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária ou por meio de sorteio.

Direitos das ações preferenciais de nossa emissão

Descrição de voto restrito

Restrito

Todas as ações preferenciais de emissão da Companhia conferem direito de voto restrito às seguintes matérias:

a) direito de voto em determinadas circunstâncias, incluindo (i) transformação, incorporação, fusão ou cisão da Companhia, (ii) aprovação de contratos entre a Companhia e seu acionista controlador, diretamente ou por meio de terceiros, assim como de outras sociedades nas quais o acionista controlador da Companhia tenha interesse, sempre que, por força de disposição legal ou estatutária, sejam deliberados em assembleia geral de acionistas da Companhia, (iii) avaliação de bens destinados à integralização de aumento de capital da Companhia, (iv) escolha de instituição ou empresa especializada para determinação do valor econômico da Companhia, para fins de cancelamento de registro da Companhia como companhia aberta ou de saída no Nível 2, (v) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social da Companhia que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas no item 4.1 do Regulamento do Nível 2, enquanto estiver em vigor o Contrato de Participação no Nível 2, (vi) as hipóteses indicadas no Código CAF; (vii) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social da Companhia que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas neste item, bem como nos Artigos 12 a 14 do Estatuto Social da Companhia; (viii) a remuneração global dos administradores da Companhia; e (ix) alteração ou revogação de dispositivos do Estatuto Social que alterem ou modifiquem quaisquer das exigências previstas no parágrafo segundo do artigo 15 e nos artigos 29 a 32.

A deliberação quanto às matérias elencadas nos subitens (i) a (vi) do item (a) acima pela Assembleia Geral dependerão de aprovação prévia dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial sempre que o Acionista Controlador detenha ações de emissão da Companhia que representem, em conjunto, Participação nos Dividendos, conforme definido abaixo, igual ou inferior a 50% (cinquenta por cento). A aprovação da matéria prevista no subitem (vii) do item (a) acima pela Assembleia Geral sempre dependerá de aprovação prévia dos acionistas preferencialistas reunidos em assembleia especial.

Nos termos do artigo 54, alínea “l” do Estatuto Social da Companhia, o termo Participação nos Dividendos significa a participação nos dividendos detida por qualquer acionista ou representado por um determinado número de ações será expressa como uma porcentagem, que não levará em consideração a existência de lucros ou sua distribuição em determinado exercício social, e determinada mediante a aplicação da seguinte fórmula:

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

$$PnD = \frac{100x\,[XON + 75x(XPN)]}{(TON + 75xTPN)}$$

Onde:

PnD = expressão em porcentagem da Participação nos Dividendos de determinado acionista;

XON = número de ações ordinárias de emissão da Companhia detidas pelo acionista ou envolvidas no negócio em questão na data de apuração;

XPN = número de ações preferenciais de emissão da Companhia detidas pelo acionista ou envolvidas no negócio em questão na data de apuração;

TON = número total de ações ordinárias emitidas pela Companhia na data de apuração;

TPN = número total de ações preferenciais emitidas pela Companhia na data de apuração.

As ações preferenciais de nossa emissão não fazem jus a dividendos fixos ou mínimos, e portanto, não adquirirão direito de voto irrestrito em caso de não pagamento de dividendos por mais de três exercícios sociais consecutivos.

Além do disposto acima, os direitos conferidos aos acionistas preferencialistas pela Lei das Sociedades por Ações em relação a (i) nova avaliação em caso de oferta pública de aquisição de ações para fechamento de capital (artigo 4º-A caput); (ii) propositura de ações judiciais para exibição de livros (artigo 105); (iii) convocação de assembleia geral de acionistas (artigo 123, § único, (c) e (d)); (iv) solicitação de lista de endereços de acionistas (artigo 126, § 3º); (v) solicitação de informações à administração em assembleia geral ordinária (artigo 157, § 1º); (vi) propositura de ação de responsabilidade contra administradores (artigo 159, § 4º); (vii) instalação de conselho fiscal (artigo 161, § 2º); (viii) solicitação de prestação de informações pelo conselho fiscal (artigo 163, § 6º); (ix) propositura de ação de dissolução (artigo 206, II, (b)); e (x) propositura de ação de responsabilidade e reparação contra sociedade controladora (246, § 1º, (a)), poderão ser exercidos por acionistas que sejam titulares de ações representando percentual de Participação nos Dividendos igual ao percentual de capital social ou ações em circulação, conforme o caso, estabelecido em tais artigos da Lei das Sociedades por Ações.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Descrição das características do reembolso de capital	No caso de nossa liquidação, após pagarmos todas as nossas obrigações, os nossos acionistas preferencialistas terão prioridade no reembolso de capital sobre as ações ordinárias de emissão da Companhia em valor correspondente à multiplicação do capital social da Companhia pela Participação nos Dividendos (conforme termo definido no art. 54, alínea "l" do Estatuto Social da Companhia, reproduzido acima) a que fazem jus as ações preferenciais de emissão da Companhia. Após o reembolso prioritário do capital dos acionistas preferencialistas, conforme acima, e o reembolso do capital das ações ordinárias, as ações preferenciais terão direito ao reembolso de valores equivalentes à multiplicação ao total dos ativos remanescentes que couberem aos acionistas pela Participação nos Dividendos a que fazem jus as ações preferenciais. Para fins de esclarecimentos, os valores pagos prioritariamente às ações preferenciais devem ser considerados para fins do cálculo do valor total a ser pago às ações preferenciais em caso de liquidação da Companhia. Na hipótese de retirada de acionistas, o montante a ser pago pela Companhia, a título de reembolso pelas ações detidas pelos acionistas que tenham exercido direito de retirada, nos casos autorizados pela Lei das S.A., deverá corresponder ao valor econômico de tais ações, a ser apurado de acordo com o procedimento de avaliação aceito pela Lei das Sociedades por Ações, sempre que tal valor for inferior ao valor patrimonial contábil apurado de acordo com o artigo 45 da Lei das Sociedades por Ações. Qualquer acionista preferencialista dissidente de certas deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral poderá retirar-se do nosso quadro acionário, mediante o reembolso do valor de suas ações, com base no valor patrimonial, desde que ocorra qualquer uma das hipóteses expressamente previstas na Lei das Sociedades por Ações. O direito de retirada deverá ser exercido no prazo de 30 dias, contados da publicação da ata da Assembleia Geral que tiver aprovado o ato que deu origem ao recesso. As nossas ações podem ser resgatadas mediante determinação de nossos acionistas em Assembleia Geral Extraordinária ou por meio de sorteio.
Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários	De acordo com a Lei das Sociedades por Ações, nem o nosso Estatuto Social nem as deliberações tomadas em nossa Assembleia Geral podem privar os nossos acionistas dos direitos de (i) participar dos nossos lucros sociais; (ii) participar do nosso acervo, em caso de liquidação; (iii) fiscalizar a nossa gestão, nos termos da Lei das Sociedades por Ações; (iv) preferência para a subscrição de nossas ações, debêntures conversíveis em ações e bônus de subscrição, observadas as condições previstas na Lei das Sociedades por Ações; e (v) retirar-se do nosso quadro de acionistas nos casos previstos na Lei das Sociedades por Ações. Os direitos assegurados às ações preferenciais, conforme descritos no Parágrafo Nono a Décimo Segundo do artigo 5º, somente poderão ser alterados mediante mediante aprovação pelos acionistas preferencialistas em assembleia especial.
Outras características relevantes	As ações preferenciais tem o direito de serem incluídas em oferta pública de aquisição de ações em decorrência de Alienação de Controle da Companhia nas mesmas condições e ao preço por ação equivalente a 75 (setenta e cinco) vezes o preço por ação ordinária pago ao Acionista Controlador Alienante.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Complementação do item 18.8, com descrição da emissão de Notes realizada pela nossa controlada Azul Investments LLP, destinados à colocação no mercado internacional, tendo sido ofertados para investidores institucionais qualificados, residentes e domiciliados nos Estados Unidos, com base na regulamentação emitida pela Securities and Exchange Commission, especificamente, a "Rule 144A" e, nos demais países, exceto no Brasil e nos Estados Unidos da América, com base na "Regulation S":

Valor mobiliário	**Nota Comercial**
Identificação do valor mobiliário	*Notes* emitidos nos Estados Unidos
Data de emissão	26/10/2017
Quantidade (Unidades)	400.000
Valor nominal global (Reais)	1.289.734.187,00
Saldo devedor em aberto	1.310.875.390,00
Restrição a circulação	Não
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Em ou após 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, nos preços especificados em "Descrição das Notas – Resgate Opcional", acrescidos de juros não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Antes de 26 de outubro de 2021, os títulos poderão ser resgatados, por opção do Emissor, em um todo ou em parte, a qualquer momento, a um preço igual a 100% do montante principal das notas a serem resgatadas, acrescido de um prêmio "makewhole", se houver, acrescido de juros devidos e não pagos até a data imediatamente anterior à data de resgate. Além disso, em ou antes de 26 de outubro de 2020, o Emissor poderá resgatar até 35% do saldo restante de principal agregado das notas utilizando os proventos líquidos de uma ou mais oferta de capital a um preço de resgate igual a 105,875% do saldo restante de principal agregado, acrescido de juros devidos e não pagos, até a data imediatamente anterior à data de resgate contanto que: • No mínimo 65% do saldo original de principal agregado dos títulos permaneça disponível depois de cada resgate. • cada resgate ocorra dentro de 90 dias depois do fechamento de cada oferta de capital.
Características dos valores mobiliários	As obrigações dos títulos serão garantidas de forma completa, incondicional e irrevogável (as "garantias"), de forma insubordinada e sem garantia, pelo Garantidor. Os títulos e as garantias relacionadas serão obrigações diretas e não garantidas do Emissor e Garantidores. Os títulos serão classificados igualmente com todas as outras obrigações quirografárias não subordinadas da Emissora e a garantia se classificará igualmente em direito de pagamento com todas as obrigações atuais e futuras não garantidas dos Garantidores (exceto aquelas obrigações preferenciais por força da legislação brasileira, inclusive reivindicações trabalhistas e fiscais). A garantia estará efetivamente subordinada a todas as dívidas garantidas, existentes e futuras, dos Garantidores, na medida do valor dos ativos que assegurem tal endividamento, e se classificará como senior no direito de pagamento à futura dívida subordinada dos Garantidores. A garantia também será estruturalmente subordinada a todas as dívidas existentes e futuras e outras obrigações, incluindo contas a pagar, das subsidiárias dos Garantidores que não o Emissor.

18.12 - Outras Inf. Relev. - Val. Mobiliários

Oferta Pública de Distribuição Secundária com Esforços Restritos de Colocação das Ações

Em 20 de setembro de 2017, concluiu-se a oferta pública de distribuição secundária de ações preferenciais de nossa emissão. No âmbito da oferta base, foram alienadas 40.630.186 ações preferenciais de titularidade dos acionistas Saleb II Founder 1, LLC, STAR Sabia, LLC, WP-New Air, LLC, ZDBR LLC, Maracatu LLC, Trip Investimentos Ltda., Trip Participações S.A. e Rio Novo Locações Ltda. ("Acionistas Vendedores" e "Ações"), incluindo sob a forma de ADSs, tendo sido alocadas 8.018.839 ações na oferta brasileira e 10.870.449 ADSs na oferta internacional. A oferta contou, ainda, com um lote adicional de 4.063.019 ações, exclusivamente sob a forma de ADSs, de titularidade da WP-New Air, LLC, que foram destinadas, exclusivamente, a atender a um excesso de demanda constatado na oferta. A oferta foi concluída ao preço por ação de R$27,96, resultando em um montante total de R$1.249.622.011,80 pelas 44.693.205 alienadas na oferta.

A Oferta foi realizada nos termos da Instrução CVM 476 e, portanto, foi automaticamente dispensada do registro de distribuição pública pela CVM, nos termos do artigo 6º da Instrução CVM 476. Por se tratar de uma oferta pública com esforços restritos, exclusivamente de distribuição secundária, não foi aplicável a concessão de prioridade aos nossos atuais acionistas, conforme disposto no artigo 9º-A da Instrução CVM 476.

19.1 - Informações Sobre Planos de Recompra de Ações do Emissor

Data delib.	Período recomp.	Reservas e lucros disp. (Reais)	Espécie	Classe	Qtde. prevista (Unidades)	% rel. circ.	Qtde. adquirida aprovadas (Unidades)	PMP	Fator de cotação	% adquirido
Outras caracter.										
12/03/2019	12/03/2019 à 12/09/2020	1.918.373.000,00	Preferencial		2.000.000	0,631059	100.000	31,67	R$ por Unidade	5,000000
Em 12 de março de 2019, nos termos do nosso Estatuto Social, o Conselho de Administração da Companhia aprovou, por unanimidade, um programa de recompra de ações (“Programa de Recompra”), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2014, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral. O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada (“Instrução CVM nº 567”). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Uma ou mais Instituições financeiras que atuarão como intermediárias: Bradesco Corretora (Bradesco S.A. CTVM), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3064 – 9º andar – Itaim Bibi – São Paulo – SP; Itaú Corretora (ITAU Corretora de Valores S.A.), Av. Brig. Faria Lima, 3.500 – 3º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132; Santander Corretora (Santander Corretora de Câmbio e Valores Mobiliários S.A.), Av. Juscelino Kubitschek, 2.041 – E2235 –24º Andar – Vila Nova Conceição – São Paulo - SP CEP: 04543-011; XP Investimentos (XP Investimentos Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Imobiliários S.A.), Av. Brigadeiro Faria Lima, 3600 – 10º andar – Itaim Bibi – São Paulo - SP – CEP: 04538-132. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 31 de dezembro de 2018.										

05/07/2017	05/07/2017 à 05/01/2019	1.895.385.411,00	Preferencial		700.000	0,220000	550.000	27,12	R$ por Unidade	78,570000
Em 5 de julho de 2017, nos termos do nosso Estatuto Social, nossos acionistas aprovaram em Assembleia Geral, por unanimidade, um programa de recompra de ações (“Programa de Recompra”), para manutenção em tesouraria e posterior cumprimento de parcela de nossas obrigações em decorrência do Plano de Outorga de Ações Restritas, aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 30 de junho de 2017, conforme alterado, e de eventuais outros planos de remuneração de longo prazo aprovados em assembleia geral. O Programa de Recompra deverá observar os limites e condições estabelecidos na Instrução CVM nº 567, de 17 de setembro de 2015, conforme alterada (“Instrução CVM nº 567”). Além disso, a aquisição será realizada na B3, a preço de mercado, cabendo à administração decidir o momento e a quantidade de ações a serem adquiridas, respeitando os limites previstos na regulamentação aplicável. Instituições financeiras que atuaram como intermediárias: XP Investimentos CCTVM S.A., com endereço na Av. Afranio de Melo Franco, 290, Leblon, Rio de Janeiro-RJ, CEP 22430-060. O montante de reservas para recompra refere-se a data base 31 de março de 2018.										

19.2 - Movimentação Dos Valores Mobiliários Mantidos em Tesouraria

Exercício social 31/12/2018

Ações

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Ordinária			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	103.000	
Quantidade adquirida	447.000	27,23
Quantidade alienada	217.020	20,71
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	332.980	
Relação valores mobiliários em circulação	0,047223%	

Exercício social 31/12/2017

Ações

Espécie de ação	Classe ação preferencial	Descrição dos valores mobiliários	Fator cotação
Ordinária			

Movimentação	Quantidade (Unidades)	Preço médio ponderado de aquisição/alienação (Reais)
Quantidade Inicial	0	
Quantidade adquirida	103.000	26,64
Quantidade alienada	0	0,00
Quantidade cancelada	0	
Quantidade final	103.000	
Relação valores mobiliários em circulação	0,047223%	

19.3 - Outras Inf. Relev. - Recompra/tesouraria

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 19 do Formulário de Referência.

20.1 - Informações Sobre A Política de Negociação de Valores Mobiliários

Data aprovação	**16/05/2013**
Órgão responsável pela aprovação	Conselho de Administração
Cargo e/ou função	Diretores, membros do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal, caso seja instalado, e de quaisquer órgãos com funções técnicas ou consultivas criados por disposição estatutária, bem como seus cônjuges não separados judicialmente, companheiro ou dependente incluído na declaração anual de imposto de renda, e sociedades por elas controladas, direta ou indiretamente.

Principais características e locais de consulta

Esclarecer as regras que deverão ser observadas visando a coibir e punir a utilização de informações privilegiadas sobre ato ou fato relevante relativo a nós, ou Informações Privilegiadas, em benefício próprio das pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada ("Instrução CVM 358"), ou Pessoas Vinculadas, em negociação com valores mobiliários de nossa emissão, e enunciar as diretrizes que regerão, de modo ordenado e dentro dos limites estabelecidos por lei, a negociação de tais valores mobiliários, nos termos da Instrução CVM 358 e das nossas políticas internas. Tais regras também procuram coibir a prática de insider trading (uso indevido em benefício próprio ou de terceiros de Informações Privilegiadas) e tipping (dicas de Informações Privilegiadas para que terceiros delas se beneficiem), preservando a transparência nas negociações de valores mobiliários de nossa emissão.
A adesão à Política de Negociação é obrigatória por todas as Pessoas Vinculadas, mediante assinatura de Termo de Adesão.
A Política de Negociação pode ser acessada nos seguintes endereços: (i) na sede da Companhia: Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 939, 8º andar, Torre Jatobá, CEP 06460-040, Tamboré, Barueri, São Paulo; e (ii) no website da Companhia (www.voeazul.com.br/ri); no website da CVM (www.cvm.gov.br) e no website da B3 (www.bmfbovespa.com.br).

Períodos de vedação e descrição dos procedimentos de fiscalização	Estamos sujeitos às regras estabelecidas na Instrução CVM 358, assim, é vedada a negociação, prestação de aconselhamento ou assistência de investimento, por nós ou pelas Pessoas Vinculadas, de valores mobiliários de nossa emissão, desde a data em que tomamos conhecimento de ato ou fato relevante até a sua divulgação ao mercado, conforme descritos no item 20.2 nesta seção 20. Além disso, nós e as Pessoas Vinculadas estamos vedados de negociar valores mobiliários de nossa emissão no período de 15 (quinze dias) que anteceder a divulgação das nossas informações trimestrais (ITR) e anuais (DFP), nos termos do artigo 13, parágrafo 4º da Instrução CVM 358.

20.2 - Outras Informações Relevantes

Estamos sujeitos às regras estabelecidas na Instrução CVM 358, assim, é vedada a negociação, prestação de aconselhamento ou assistência de investimento, por nós ou pelas Pessoas Vinculadas, de valores mobiliários de nossa emissão, desde a data em que tomamos conhecimento de ato ou fato relevante até a sua divulgação ao mercado, conforme descritos nesta seção 20:

(i) É vedada a negociação com Valores Mobiliários de nossa emissão pelas Pessoas Vinculadas nas datas em que negociarmos com ações de nossa emissão, com base em qualquer programa de recompra aprovado pelo nosso Conselho de Administração.

(ii) As Pessoas Vinculadas e nós devemos nos abster de negociar nossos Valores Mobiliários de nossa emissão em todos os períodos em que o Diretor de Relações com Investidores tenha determinado a proibição de negociação, mediante autorização prévia do nosso Presidente do Conselho de Administração. O Diretor de Relações com Investidores não está obrigado a fundamentar a decisão de determinar o período de bloqueio, que será tratado confidencialmente pelos seus destinatários.

(iii) As Pessoas Vinculadas e nós deveremos assegurar que nossos contatos comerciais e aqueles com quem mantemos relação comercial, profissional ou de confiança não negociem nossos Valores Mobiliários quando tiverem acesso a Informações Privilegiadas. Para tanto, as Pessoas Vinculadas e nós envidaremos nossos melhores esforços para que todos que acessem Informações Privilegiadas firmem o competente Termo de Adesão à Política de Negociação.

(iv) No contexto de uma oferta pública de distribuição de Valores Mobiliários e nos termos do artigo 48 da Instrução CVM n.º 400/03, as Pessoas Vinculadas deverão abster-se de negociar, desde a data em que tenham tomado conhecimento de tal oferta pública até a publicação do anúncio de encerramento de distribuição de Valores Mobiliários de nossa emissão.

(v) As Pessoas Vinculadas não poderão negociar os Valores Mobiliários de nossa emissão, independente de determinação do Diretor de Relações com Investidores: (a) no período de 15 (quinze) dias corridos que anteceder a divulgação das informações trimestrais (ITR) e anuais (DFP e Formulário de Referência), cabendo ao Departamento de Relações com Investidores informar, antecipadamente, às Pessoas Vinculadas as datas previstas para divulgação dessas informações; (b) entre a data da deliberação do órgão competente de aumentar o capital social, distribuir dividendos e pagar juros sobre o capital próprio, e a publicação dos respectivos editais ou anúncios e (c) a partir do momento em que tiverem acesso à informação relativa à nossa intenção ou dos nossos acionistas controladores de: (i) modificar o nosso capital social mediante subscrição de ações; (ii) aprovar um programa de aquisição ou alienação de ações de nossa emissão por nós mesmos; ou (iii) distribuir dividendos ou juros sobre capital próprio, bonificações em ações ou seus derivativos ou desdobramento; e (d) a publicação dos respectivos editais e/ou anúncios ou informativos.

(vi) Os administradores, membros do Conselho Fiscal e de quaisquer órgãos estatutários com funções técnicas ou consultivas, bem como de nossas controladas e coligadas, poderão adquirir as ações de nossa emissão, em conformidade com plano de investimento aprovado por nós no período de 15 (quinze) dias que anteceder a divulgação das informações trimestrais (ITR) e anuais (Formulário de Referência e DFP) exigidas pela CVM, desde que: (a) nós tenhamos aprovado o cronograma definindo datas específicas para divulgação dos formulários ITR e DFP; (b) o plano de investimento estabeleça: (i) o compromisso irrevogável e irretratável de seus participantes de investir valores previamente estabelecidos, nas datas nele previstas; (ii) a impossibilidade de adesão ao plano na pendência de fato relevante não divulgado ao mercado, e durante os 15 dias que antecederem a divulgação dos formulários ITR e DFP; (iii) a obrigação de prorrogação do compromisso de compra, mesmo após o encerramento do período originalmente previsto de vinculação do participante ao plano, na pendência de fato relevante não divulgado ao mercado, e durante os 15 (quinze) dias que antecederem a divulgação dos formulários ITR e DFP; e (iv) obrigação de seus participantes reverterem a nós quaisquer perdas evitadas ou ganhos auferidos em negociações com ações de nossa emissão, decorrentes de eventual alteração nas datas de divulgação dos formulários ITR e DFP, apurados por meio de critérios razoáveis definidos no próprio plano.

20.2 - Outras Informações Relevantes

(vii) As Pessoas Vinculadas que se afastarem da Companhia anteriormente à divulgação de Ato ou Fato Relevante originado durante seu período de gestão não poderão negociar Valores Mobiliários da Companhia desde a data em que tenham tomado conhecimento de Ato ou Fato Relevante até o que ocorrer primeiro entre: (a) a data de sua divulgação ao mercado e (b) seis meses após o seu afastamento.

(viii) Caso tenha sido celebrado qualquer acordo ou contrato visando à transferência do controle acionário respectivo, ou se houver sido outorgada opção ou mandato para o mesmo fim, bem como se existir a intenção de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária, e enquanto a operação não for tornada pública por meio da publicação de fato relevante, o nosso Conselho de Administração não poderá deliberar a aquisição ou alienação de ações de própria emissão.

(ix) As vedações à negociação de nossos Valores Mobiliários deixarão de vigorar tão logo divulguemos o Ato ou Fato Relevante aplicável ao mercado. No entanto, tais vedações serão mantidas, mesmo após a divulgação do Ato ou Fato Relevante, na hipótese em que eventuais negociações com Valores Mobiliários por Pessoas Vinculadas possam interferir, em nosso prejuízo ou de nossos acionistas, com o ato ou fato associado ao Ato ou Fato Relevante.

(x) Mesmo após sua divulgação ao mercado, o Ato ou Fato Relevante deve continuar a ser tratado como não tendo sido divulgado até que tenha decorrido período de tempo mínimo para que os participantes do mercado tenham recebido e processado o Ato ou Fato Relevante, bem como se a negociação possa, a nosso juízo, interferir nas condições dos negócios com nossas ações, de maneira a resultar prejuízo a nós mesmos ou aos nossos acionistas, devendo tal restrição adicional ser informada pela Diretoria de Relações com Investidores.

O nosso Diretor de Relações com Investidores é responsável pela aplicação dos termos da Política de Negociação.

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

De acordo com a legislação e as normas da CVM em vigor, em especial a Lei das Sociedades por Ações e a Instrução CVM 358, toda e qualquer companhia de capital aberto deve, como regra geral, apresentar à CVM e à B3 determinadas informações periódicas, tais como informações financeiras trimestrais e demonstrações financeiras anuais acompanhadas do relatório da administração e do parecer dos auditores independentes, bem como arquivar junto à CVM e à B3 quaisquer acordos de acionistas existentes, avisos concernentes às assembleias gerais de acionistas e cópias de atas e comunicados relativos à divulgação de atos ou eventuais fatos relevantes. Nesse sentido, devemos cumprir e cumprimos com as normas e legislação relacionadas acima.

A Instrução CVM 358 disciplina, ainda, algumas regras a respeito da divulgação e do uso de informações sobre os atos ou fatos relevantes, inclusive, mas não se limitando, ao que se refere à divulgação de informações relativas à negociação e a aquisição de títulos emitidos pelas companhias de capital aberto.

Tais regras:

- estabelecem o conceito de ato ou fato relevante que origina a obrigatoriedade de divulgação. Enquadram-se no conceito de ato ou fato relevante as decisões tomadas pelos acionistas controladores, resoluções de assembleia geral de acionistas ou da administração da companhia, ou quaisquer outros atos ou fatos políticos, administrativos, técnicos, financeiros ou econômicos relacionados com os negócios da companhia que possam influenciar o preço de suas ações e/ou a decisão dos investidores de negociarem e/ou manterem tais ações ou de exercer quaisquer direitos subjacentes às ações;

- especificam atos ou fatos que são considerados relevantes, tais como a celebração de contratos prevendo a transferência de controle da companhia, a entrada ou retirada de acionistas que mantenham com a companhia qualquer contrato ou colaboração operacional, administrativa, financeira ou tecnológica, bem como a ocorrência de qualquer reestruturação societária realizada entre as sociedades relacionadas à companhia em questão;

- obrigam a companhia de capital aberto a divulgar atos ou fatos relevantes à CVM e à B3, bem como ao mercado em geral, por meio da publicação dos referidos atos ou fatos relevantes nos jornais geralmente utilizados pela referida companhia;

- exigem que o adquirente do controle de uma companhia de capital aberto divulgue um fato relevante, inclusive sua intenção, ou não, de promover o cancelamento do registro da companhia como companhia aberta, no prazo de um ano;

- exigem que os administradores e os membros do conselho fiscal (ou de qualquer órgão técnico ou consultivo) de uma companhia de capital aberto divulguem à CVM e à B3 o número, tipo e forma de negociação das ações emitidas pela referida companhia, suas subsidiárias e suas sociedades controladoras, detidas por referidas pessoas, bem como detidas por seus cônjuges, companheiros e dependentes, informando ainda quaisquer mudanças em referidas posições acionárias;

- exigem que, se qualquer acionista controlador, direto ou indireto, ou qualquer acionista elegendo membros do conselho de administração de uma companhia de capital aberto aumente ou diminua sua participação na referida companhia em mais de 5,0%, referido acionista ou entidade divulgue as informações relacionadas com a referida aquisição ou alienação; e

- proíbem a negociação de valores mobiliários com base em informações privilegiadas.

21.1 - Descrição Das Normas, Regimentos ou Procedimentos Internos Relativos À Divulgação de Informações

Ademais, fazemos parte do segmento especial de listagem Nível 2 de governança corporativa da B3. Nesse sentido, adicionalmente à legislação e às normas da CVM aplicáveis, devemos observar o Regulamento do Nível 2, que contempla regras de divulgação mais rigorosas e amplia as informações a serem divulgadas pelas companhias de capital aberto em razão da adoção das práticas de governança corporativa diferenciadas. O Regulamento do Nível 2, dentre as diversas obrigações que estabelece, impõe a obrigação, à companhia de capital aberto, de apresentação de demonstração de fluxo de caixa nas informações trimestrais e nas demonstrações financeiras e a divulgação de cronograma de eventos corporativos, que deve ser divulgado anualmente, até o fim do mês de janeiro.

Em observância às normas da CVM e da B3, em 16 de maio de 2013, adotamos uma Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante, ou Política de Divulgação, cujas regras devem ser observadas por todas as Pessoas Vinculadas.

De acordo com a regulamentação da CVM aplicável e a nossa Política de Divulgação, é considerada uma "Informação Relevante" qualquer decisão de eventual acionista controlador, deliberação de nossa Assembleia Geral ou dos órgãos de nossa administração, ou qualquer outro ato ou fato de caráter político administrativo, técnico, negocial ou econômico-financeiro ocorrido ou relacionado aos nossos negócios, que possa influenciar de modo ponderável (i) na cotação dos valores mobiliários de nossa emissão; (ii) na decisão dos investidores de comprar, vender ou manter os valores mobiliários de nossa emissão; ou (iii) na determinação dos investidores sobre o exercício de quaisquer direitos inerentes à condição de titulares de valores mobiliários de nossa emissão.

Ainda, de acordo com a regulamentação da CVM aplicável, antes da divulgação ao mercado de ato ou fato relevante ocorrido referente à companhia, é vedada a negociação com ações de emissão da companhia: (i) pela companhia; (ii) pelos eventuais acionistas controladores, diretos ou indiretos; (iii) pelos seus Diretores; (iv) pelos seus Conselheiros; (v) pelos membros de quaisquer órgãos com funções técnicas ou consultivas, criados por disposição; (vi) por quem quer que, em virtude de seu cargo, função ou posição na companhia, nas sociedades controladoras, controladas ou coligadas, tenha conhecimento da informação relativa ao ato ou fato relevante; (vii) por quem quer que tenha conhecimento do ato ou fato relevante, sabendo que se trata de informação ainda não divulgada ao mercado, em especial àqueles que tenham relação comercial, profissional ou de confiança com a companhia, tais como auditores independentes, analistas de mercado e consultores, aos quais compete verificar a respeito da divulgação da informação antes de negociar com valores mobiliários de emissão da companhia; e (viii) pelos administradores que se afastarem de sua administração antes da divulgação pública de negócio ou fato iniciado durante seu período de gestão, e cuja vedação se estenderá pelo prazo de seis meses após o seu afastamento.

A referida vedação também prevalece sempre que estiver em curso a aquisição ou a alienação de ações de emissão da companhia, sociedades controladas, coligadas ou outra sociedade sob controle comum, ou se houver sido outorgada opção ou mandato para o mesmo fim, bem como se existir a intenção da companhia de promover incorporação, cisão total ou parcial, fusão, transformação ou reorganização societária.

É também vedada a negociação de valores mobiliários de emissão da companhia pelas pessoas acima mencionadas no período de 15 (quinze) dias anterior à divulgação das nossas informações trimestrais (ITR) e demonstrações financeiras.

Exceto pelo descrito acima, não há outras normas, regimentos ou procedimentos internos por nós adotados para assegurar que tais informações a serem divulgadas publicamente sejam recolhidas, processadas e relatadas de maneira precisa e tempestiva.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

Em observância às normas da CVM e da B3, em 16 de maio de 2013, o Conselho de Administração da Companhia aprovou a "Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante" ("Política de Divulgação"), cujas regras devem ser observadas por todas aquelas pessoas relacionadas no artigo 13 da Instrução da CVM nº 358, de 3 de janeiro de 2002, conforme alterada ("Instrução CVM 358"), quais sejam: os acionistas controladores, diretos ou indiretos, os administradores, os conselheiros fiscais, diretores, os integrantes dos demais órgãos com funções técnicas ou consultivas da Companhia, os empregados e executivos com acesso a informações relevantes e, ainda, por quem quer que, em virtude de seu cargo, função ou posição na Companhia, nas sociedades controladoras, nas sociedades controladas e nas sociedades coligadas, tenha conhecimento de informação relativa a ato ou fato relevante sobre a Companhia ("Destinatários"). Os Destinatários deverão assinar o Termo de Adesão à Política de Divulgação, e guardar sigilo sobre as informações ainda não divulgadas.

A Política de Divulgação da Companhia visa estabelecer regras que deverão ser observadas pelo Diretor de Relações com Investidores e demais Pessoas Vinculadas no que tange à divulgação de Informações Relevantes e à manutenção do sigilo a cerca daquelas que ainda não tenham sido divulgadas ao público.

De acordo com a nossa Política de Divulgação, é responsabilidade do Diretor de Relações com Investidores a comunicação de Informação Relevante à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores. A Informação Relevante deve ser feita imediatamente por meio de documento escrito, descrevendo detalhadamente, de forma clara e precisa e em linguagem acessível ao público investidor, os atos e/ou fatos ocorridos, indicando, sempre que possível, os valores envolvidos e outros esclarecidos.

A Informação Relevante deve ser divulgada ao público por meio de anúncio publicado nos jornais de grande circulação utilizados por nós habitualmente ou em um portal de notícias com página na rede mundial de computadores, que disponibilize, em seção disponível para acesso gratuito, a informação em sua integralidade, podendo o anúncio conter a descrição resumida da Informação Relevante, desde que indique endereço na internet onde esteja disponível a descrição completa da Informação Relevante, em teor no mínimo idêntico ao texto enviado à CVM, às bolsas de valores e a outras entidades, conforme aplicável. Atualmente, divulgamos nossas Informações Relevantes nos seguintes canais: no Portal NEO1 (http://www.portalneo1.net) e em nosso site de Relações com Investidores (www.voeazul.com.br/ri).

A nossa Política de Divulgação estabelece como responsabilidades de nossa Diretoria de Relações com Investidores:

a) divulgar e comunicar por escrito, à CVM e às bolsas de valores, imediatamente após a ciência, qualquer ato ou fato relevante ocorrido ou relacionado aos nossos negócios que seja considerado Informação Relevante; e

b) zelar pela ampla e imediata disseminação da Informação Relevante simultaneamente na CVM e nas bolsas de valores e em todos os mercados nos quais tenhamos valores mobiliários admitidos a negociação, assim como ao público investidor em geral.

Sempre que for veiculada Informação Relevante por qualquer meio de comunicação, inclusive informação à imprensa ou em reuniões de entidades de classe, investidores, analistas ou com público selecionado, no país ou no exterior, a Informação Relevante deverá ser obrigatoriamente divulgada simultaneamente à CVM e, se for o caso, às bolsas de valores e ao público investidor em geral.

Qualquer Pessoa Vinculada que tenha conhecimento de atos ou fatos que possam configurar uma Informação Relevante deverá comunicá-los imediatamente, por escrito, a nossa Diretoria de Relações com Investidores.

21.2 - Descrição da política de divulgação de ato ou fato relevante e dos procedimentos relativos à manutenção de sigilo sobre informações relevantes não divulgadas

A nossa Política de Divulgação estabelece como Pessoa Vinculada aquelas indicadas no artigo 13 da Instrução CVM 358, inclusive nós, nossos acionistas controladores diretos e indiretos, Diretores, membros do nosso Conselho de Administração, do Conselho Fiscal, quando instalado, e de quaisquer outros órgãos com funções técnicas ou consultivas criados por disposição estatutária, gerentes e empregados, sociedades controladoras e/ou sob controle comum e respectivos acionistas controladores, membros da administração e de órgãos com funções técnicas ou consultivas, prestadores de serviços e outros profissionais que tenham aderido expressamente à nossa Política de Divulgação e estejam obrigados à observância das regras nela descritas, ou, ainda, qualquer pessoa que, nos termos da Instrução CVM 358, mesmo não tendo aderido à nossa Política de Divulgação, tenha conhecimento da informação relativa ao ato ou fato relevante, em virtude de seu cargo, função ou posição ocupada em nossa Companhia, seus acionistas controladores, suas controladas ou coligadas.

A nossa Política de Divulgação prevê, ainda, que a Informação Relevante poderá, excepcionalmente, deixar de ser divulgada, se nossos acionistas controladores ou administradores entenderem que a sua revelação poderá colocar em risco o nosso interesse legítimo. Poderemos submeter à apreciação da CVM a nossa decisão de, excepcionalmente, manter o sigilo da Informação Relevante. De todo modo, em tais casos excepcionais de não divulgação, caso seja constatada oscilação atípica na cotação, preço ou quantidade de negociação dos valores mobiliários de nossa emissão ou, ainda, na hipótese de a informação escapar ao controle, os nossos acionistas ou administradores deverão, diretamente ou por meio do nosso Diretor de Relações com Investidores, divulgar imediatamente o ato ou fato relevante à CVM, às bolsas de valores e ao público em geral.

Nos termos de nossa Política de Divulgação, as Pessoas Vinculadas deverão guardar sigilo das informações relativas a atos ou fatos relevantes da Companhia e de suas controladoras, controladas e coligadas, às quais tenham acesso privilegiado em razão do cargo ou posição que ocupam, até sua efetiva divulgação ao mercado, assim como zelar para que subordinados e terceiros de sua confiança também o façam, responsabilizando-se solidariamente com estes na hipótese de descumprimento.

21.3 - Administradores Responsáveis Pela Implementação, Manutenção, Avaliação E Fiscalização da Política de Divulgação de Informações

O administrador responsável pela implementação, manutenção e fiscalização da Política de Divulgação é o nosso Diretor de Relações com Investidores.

21.4 - Outras Informações Relevantes

Não há outras informações consideradas relevantes para esta seção 21 do Formulário de Referência.