

# RELATÓRIO INTEGRADO

Desempenho Financeiro, Social  
e Ambiental SATA Internacional - Azores Airlines

# 2017



sata  The Atlantic and You™

## Índice

Sobre o Relatório	3
Mensagem do Conselho de Administração	4
Indicadores-Chave	6
Principais acontecimentos	7
A SATA Gestão Internacional – Azores Airlines	8
Governance	11
Envolvente externa	14
Estratégia	19
Diálogo com stakeholders	27
A. Desempenho Económico	31
B. Desempenho Social	48
C. Desempenho Ambiental	56
Aplicação de Resultados	59
Anexos	60

## Sobre o Relatório

Mantendo um ciclo de reporte anual, este é já o sexto Relatório Integrado publicado pela SATA Internacional – Azores Airlines. Esta publicação visa comunicar, a todos os *stakeholders*, o desempenho financeiro, social e ambiental da Empresa.

O Relatório incide sobre a atividade da SATA Internacional – Azores Airlines durante o ano de 2017 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho da Empresa.

Os conteúdos apresentados abrangem o desempenho individual da SATA Internacional – Azores Airlines.

À semelhança de anos anteriores, o Relatório foi elaborado de acordo com as orientações do *International Integrated Reporting Council (IIRC)* e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative (GRI)*.



### Verificação externa

Os dados do desempenho financeiro apresentados foram sujeitos a verificação externa independente pela PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda..

### Contactos

Para esclarecimentos adicionais sobre a informação publicada neste Relatório ou sobre práticas e políticas do Grupo SATA, por favor consulte o *website* corporativo [www.sata.pt](http://www.sata.pt) ou proceda ao envio de um *e-mail* através do endereço eletrónico [info@sata.pt](mailto:info@sata.pt).

## Mensagem do Conselho de Administração

O ano de 2017 foi um ano de grandes novidades para o Grupo SATA, mas também de grandes desafios.

Foi um ano de aposta no reforço do Hub Açores, consolidando e dando corpo ao *Business Plan*, que tem como um dos seus objetivos a colocação do arquipélago como centro da nossa rede, interligando a América do Norte ao continente europeu e unindo os arquipélagos da Macaronésia.

Assim, pela primeira vez na história da SATA, interligamos regularmente os quatro arquipélagos dos Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde, substanciando o anseio de sermos a companhia de referência da Macaronésia.

Aumentamos igualmente a operação de Providence de dez para dezoito rotações e a de Oakland de nove para treze.

Nas rotas tradicionais, entre os Açores e Lisboa, Porto, Madeira e Canárias, oferecemos mais frequências e melhores horários.

No que respeita à SATA Air Açores, apresentámos igualmente horários e frequências melhoradas, com vista a facilitar o transporte entre todas as ilhas e os encaminhamentos de ou para as diversas gateways na Região.

O crescimento do turismo nos Açores foi um dos maiores registados no País, o que não pode deixar de ser uma boa notícia para a Região, bem como para o Grupo SATA, que tem agora o objetivo de superar as dificuldades que resultaram desta situação. O aumento de volume de dormidas nas nossas ilhas, batendo todos os recordes, dá uma ideia dos elevados índices de exigência com que o mercado nos confrontou e aos quais tudo fizemos para dar resposta mais adequada.

Das novidades comerciais deste ano fizeram parte dois novos produtos designados por Stopover e Overnight. O produto Stopover, criado com o posicionamento geográfico do nosso arquipélago e a rede da SATA em mente, surge de forma natural e convida os passageiros que viajem entre a América do Norte e a Europa Continental ou restantes ilhas da Macaronésia a fazer uma paragem nos Açores sem qualquer penalidade na tarifa. Por sua vez, o produto Overnight permite ao cliente SATA ter acesso a destinos adicionais da nossa rede, sem que os mesmos acarretem custos com estadias em pontos intermédios do percurso, todas as vezes que este obrigue a uma pernoita. Estes são produtos que pretendemos promover cada vez mais e incrementar.

Passámos ainda a possibilitar a aquisição de percursos de navio para as ilhas do triângulo – Pico, Faial e São Jorge – nas reservas de avião e criámos um novo serviço, o My Upgrade, que permite viajar em classe executiva, a baixo custo.

Abrimos, ainda, uma loja virtual, a Air-Store, onde poderão ser adquiridas recordações do Grupo SATA, nomeadamente miniaturas dos nossos aviões, artigos de coleção, acessórios e outros produtos.

Não terminaremos sem recordar que, durante este ano, teve início o processo de renovação da frota da Azores Airlines que prevê a substituição faseada dos Airbus A310 pelas novas aeronaves Airbus A321neo, um investimento que representa um passo decisivo na consolidação da estratégia que, como companhia aérea indispensável aos Açores, no plano nacional e internacional, a SATA tem a competência de prosseguir. O primeiro A321NEO foi entregue à SATA ainda durante o mês de dezembro.

Estas novas aeronaves permitirão reduzir a pegada de carbono de cada passageiro em cerca de 50%, se estabelecida uma comparação com aeronaves alternativas, o que dá uma ideia dos índices de eficiência dos seus motores. É que comparadas com outros equipamentos, estas aeronaves garantem diminuições substanciais de custo por lugar, que oscilam entre os 8 e os 21%, e um menor gasto de combustível por voo, conseguindo ganhos que vão de 16 a 21% ao nível do CO2 por quilómetro de cada passageiro.

A utilização destes aviões pela Azores Airlines constitui um fator determinante para a estratégia de crescimento da companhia que tem a missão de levar os Açores ao Mundo e de trazer o Mundo aos Açores.

O ano de 2017 foi, também, um ano com diversos constrangimentos operacionais, que prejudicaram, sobremaneira, os nossos resultados. Estamos convictos que, passada esta fase difícil da nossa empresa, e com as apostas que fizemos, o futuro será auspicioso.

## Indicadores-Chave

ECONÓMICO	2015	2016	2017	Varição 17/16
Resultado operacional (milhares €)	(20.565)	(9.740)	(35.743)	-267%
EBITDA (milhares €)	(18.890)	(8.256)	(34.220)	-315%
EBITDAR (milhares €)	(11.280)	1.815	(23.708)	-1399%
Dívida líquida (milhares €)	17.956	8.837	12.670	43%
Gastos em combustível (milhares €)	32.630	31.190	44.259	42%
OPERACIONAL	2015	2016	2017	Varição 17/16
City-pairs - Destinos (N.º)*	55	56	61	9%
Voos (N.º)	5.597	6.335	7.318	16%
Passageiros (LUTs)	760.792	858.851	985.806	15%
Carga transportada (t)*	5.732	5.525	5.496	-1%
Taxa de ocupação (%)	81%	78%	76%	-2 p.p.

SOCIAL	2015	2016	2017	Varição 17/16
Colaboradores (N.º)	607	635	630	-1%
Horas de formação (N.º)	20.831	16.887	15.936	-6%

AMBIENTAL	2015	2016	2017	Varição 17/16
Consumo de <i>jet fuel</i> das aeronaves (litros)	72.084.968	82.251.707	89.887.000	+9%
Emissões de CO <sub>2</sub> das aeronaves (t CO <sub>2</sub> e)	179.383	204.683	223.684	+9%
Taxa de valorização* (%)	66%	58%	58 %	0%
Derrames*	0	0	0	0%

\*Valores referentes a todo o Grupo SATA.

## Principais acontecimentos

- Bolsa de Turismo de Lisboa - A SATA marcou mais uma vez presença na BTL que decorreu de 28 de Fevereiro a 04 de Março, no pavilhão da FIL no Parque das Nações.
- SATA Azores Airlines Pro
- Azores Airlines Rallye
- Azores Airlines presente no Websummit 2017 – A SATA Internacional - Azores Airlines foi escolhida para companhia aérea oficial da segunda edição da Web Summit, que decorreu em Lisboa, entre os dias 6 e 9 de novembro. O Grupo SATA esteve presente na cimeira digital com um stand que serviu para divulgar o percurso e a história de mais de 75 anos da primeira companhia aérea portuguesa, bem como os seus projetos futuros.

websummit  @irline  
azores airlines

web   
summit  
@irline  
azores airlines

## A SATA Internacional – Azores Airlines

### A SATA

A SATA é atualmente um Grupo constituído por seis empresas com personalidades jurídicas distintas: SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations America, SATA Gestão de Aeródromos e SATA SGPS, cujo centro de decisão está localizado na Região Autónoma dos Açores, ilha de São Miguel, cidade de Ponta Delgada. Estas empresas têm assumido um papel relevante nas acessibilidades dos habitantes das ilhas dos Açores e como instrumento indispensável à consolidação e desenvolvimento económico e social da Região Autónoma.

### SATA Internacional – Azores Airlines | 100% SATA Air Açores

Fundada em 1995, participa nas ligações aéreas entre os Açores e o exterior, oferecendo rotas aéreas para a Europa e América do Norte, ampliando o âmbito da sua operação aérea regular com a realização de operações charter para variados destinos. Tem vindo a reforçar a presença nos mercados Europeus.

#### Missão

Desenvolver de modo sustentado toda a atividade de transporte aéreo relacionado com os Açores através de uma operação com vocação atlântica assente num serviço fiável, hospitaleiro e inovador.

#### Valores



A SATA aposta na hospitalidade do seu serviço. A bordo e em terra faz por oferecer um serviço atento e cuidado, bem como procura transportar, para onde quer que voe, a genuinidade, simplicidade e amabilidade da alma açoriana.

A SATA faz da pontualidade das suas ligações e fiabilidade da sua ação um ponto primordial no seu desempenho, procedendo a constantes auditorias na procura constante de alcançar a excelência na sua atuação.

O Grupo SATA elegeu o valor inovação como principal vetor da sua atuação. Ao longo dos últimos anos, tem apostado nas novas tecnologias, com o objetivo de oferecer aos passageiros e aos seus parceiros soluções cómodas, inovadoras e práticas.

## Missão e Valores

## Colaboradores

No final de 2017, a SATA Internacional – Azores Airlines contava com 630 colaboradores.

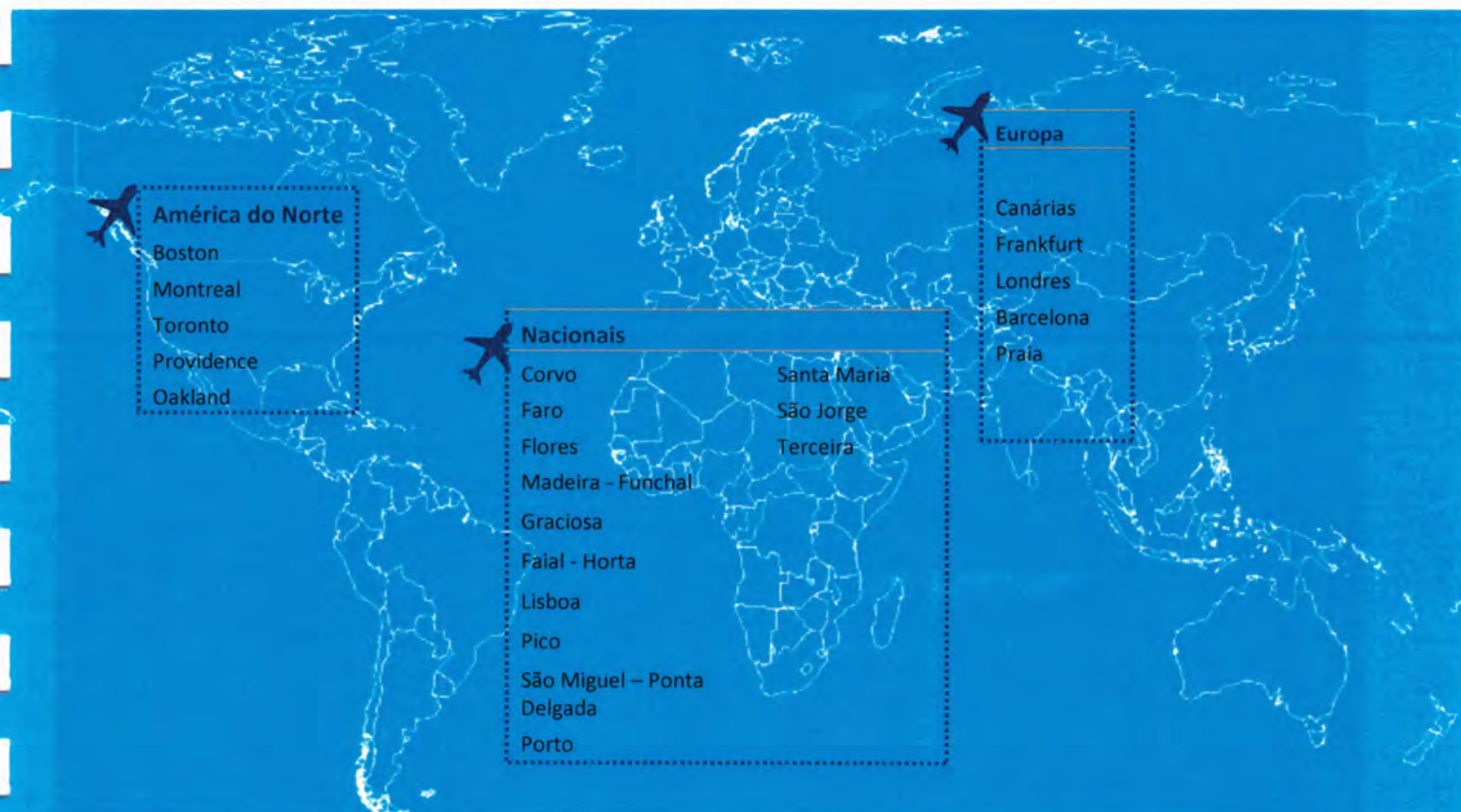
SATA Internacional –  
Azores AirAirlines



## Rotas

A SATA liga, em parceria com outras companhias, mais de oitenta destinos, com voos entre continentes, arquipélagos e ilhas, contribuindo para a satisfação das necessidades de mobilidade dos açorianos, e ao mesmo tempo para a redução do isolamento dos Açores e promoção do destino turístico da região.

De seguida são apresentadas as rotas operadas por destino em 2017.



## Frota

A frota da SATA Internacional - Azores Airlines é composta, atualmente, por 8 aeronaves modernas, eficientes e confortáveis, para rotas de curto, médio e longo prazo.

### Sata Internacional- Azores Airlines:

1 A330-223  
3 A310-300  
3 A320-200  
1 A321-NEO

A321-253N		<b>Comprimento</b> Length 44.51m	<b>Envergadura</b> Wing Span 35.80m	<b>Altura</b> Height 11.70m	<b>Velc. Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
<b>A321 - 253N</b> REACTORES CFM LEAP-1A33 IMPULSO 33.000 LBS A321 - 253N CFM LEAP-1A33 33.000 LBS	<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 11.900m	<b>Alcance</b> Max. Range 7.400Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 26.700lt	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 186	
A330 - 223		<b>Comprimento</b> Length 59.00m	<b>Envergadura</b> Wing Span 60.30m	<b>Altura</b> Height 18.23m	<b>Velc. Cruzeiro</b> Cruising Speed 1050Km/h
<b>A330 - 223</b> REACTORES PRATT & WHITNEY MODELO PW4168A (THRUST 68.600 LBS) A330 - 223 PRATT & WHITNEY ENGINES MODEL PW4168A - 68.600 LBS (THRUST)	<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 12.527m	<b>Alcance</b> Max. Range 13.450Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 139.900lt	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 283	
A310 - 325		<b>Comprimento</b> Length 46.66m	<b>Envergadura</b> Wing Span 46.90m	<b>Altura</b> Height 15.80m	<b>Velc. Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
<b>A310 - 325</b> REACTORES PRATT & WHITNEY, MODELO PW4156A-1C - IMPULSO 56.000 LBS A310 - 325 PRATT & WHITNEY ENGINES, MODEL PW4156A-1C - 56.000 LBS (THRUST)	<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 11.900m	<b>Alcance</b> Max. Range 9.200Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 68.260lt	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 222	
A310 - 304		<b>Comprimento</b> Length 37.57m	<b>Envergadura</b> Wing Span 34.10m	<b>Altura</b> Height 11.76m	<b>Velc. Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
<b>A310 - 304</b> REACTORES GENERAL ELECTRIC, MODELO CF6-80C2A2 - IMPULSO 52.460 LBS A310 - 304 GENERAL ELECTRIC ENGINES, MODEL CF6-80C2A2 - 52.460 LBS (THRUST)	<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 10.600m	<b>Alcance</b> Max. Range 4.400Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 23.859lt	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 165	
A320 - 214		<b>Comprimento</b> Length 37.57m	<b>Envergadura</b> Wing Span 34.10m	<b>Altura</b> Height 11.76m	<b>Velc. Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
<b>A320 - 214</b> REACTORES CFM (G.E/SNECMA), MODELO CFM56-5B - IMPULSO 27.000 LBS A320 - 214 CFM (G.E/SNECMA) ENGINES, MODEL CFM56-5B - 27.000 LBS (THRUST)					

## Governance

A SATA atua no sentido de garantir que a sua estrutura e funcionamento organizacionais se encontram devidamente alinhados com os Princípios de Bom Governo do Setor Empresarial do Estado e com as boas práticas internacionais. Os órgãos sociais e colaboradores desenvolvem as suas atividades com salvaguarda de questões éticas e de acordo com os padrões de conduta recomendados.

### Princípios do Governo de Sociedade

A SATA fomenta internamente uma cultura de controlo, segregação de funções e prevenção de conflitos de interesses, e ao mesmo tempo, promove também o princípio da transparência e integridade com o mercado.

Com vista a garantir o envolvimento de todos os seus *stakeholders*, a SATA procede à divulgação de todas as informações de carácter corporativo, estratégico e relacionadas com alterações da sua envolvente que afetem a sua operacionalidade, de forma responsável e verdadeira. A elaboração de pareceres sobre a situação económico-financeira da SATA, assegurada pelo seu órgão de fiscalização, contribui para a tomada de decisão informada por parte do acionista.




Adaptabilidade  
Auditoria  
Prevenção de conflito de interesses  
Controlo  
Integridade com o mercado  
Respeito  
Responsabilização  
Segregação de funções  
Transparência

### Órgãos de Gestão – SATA Internacional - Azores Airlines

A estrutura de Governo das empresas da SATA assenta no Modelo Latino, que prevê a existência de 3 órgãos de gestão, encontrando-se perfeitamente definidos, nos estatutos societários as suas funções e as suas regras de funcionamento.

*Os órgãos sociais atuais da SATA Internacional - Azores Airlines foram eleitos a 13 de julho de 2017, para o triénio 2017-2019.*

#### Responsabilidades

<b>Assembleia Geral</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);</li><li>• Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;</li><li>• Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.</li></ul>
<b>Fiscal Único</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;</li><li>• Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos <i>standards</i> internacionais definidos.</li></ul>
<b>Conselho de Administração</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;</li><li>• Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;</li><li>• Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.</li></ul>

## Assembleia Geral

Presidente	Vice-Presidente	Secretário	Reuniões	Remuneração
Carlos Eduardo da Silva Melo Bento	Sara Cristina Brum de Medeiros	Joana Torres Decq Mota	<p><b>N.º reuniões:</b> 3</p> <p><b>% de participação:</b> 100%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fixação da remuneração do novo Vogal do Conselho de Administração</li> <li>- Aprovação do Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2016</li> <li>- Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados</li> <li>- Eleição dos membros para os órgãos sociais para o triénio 2017-2019</li> <li>- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade</li> </ul>	A política de remunerações da SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõe a Assembleia Geral, pelo que estes não auferem qualquer remuneração pelo exercício das suas funções enquanto membros que compõe este órgão social.

## Conselho Fiscal

Nome do Presidente	Vogais		Nome do Suplente	Remuneração
Ruben Mota Cordeiro	Catarina Isabel Pacheco	Vera Silva Amaro	Marco António Fernandes Chaves	Foi fixada a remuneração mensal de 600 euros para o Presidente, e de 400 euros para os restantes vogais.

## Revisor Oficial de Contas

Nome do Revisor	Data da primeira designação	N.º de mandatos	Duração do mandato	Remuneração
UHY & Associados, SROC, Lda.  Nomeado a 11 janeiro de 2018.	2017	Primeiro mandato	3 anos civis	A remuneração do Revisor Oficial de Contas é de 14.500€ pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.

## Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por 4 administradores executivos, encontrando-se perfeitamente definidas quais as responsabilidades e as áreas de competência de cada um.

Nome do membros do Conselho de Administração	Pelouros	Indicadores
 <p><b>Presidente da SATA Internacional – Azores Airlines</b> <i>Chief Executive Officer</i></p> <p>Paulo Menezes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operações</li> <li>• Jurídico</li> <li>• Gestão de aeródromos</li> <li>• Comunicação e imagem</li> </ul>	<p><b>N.º reuniões:</b> 42</p> <p><b>% de participação:</b> 98%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <p>- Apreciação do Relatório e Contas relativo à SATA Internacional, referente ao exercício de 2016 e, em virtude, deliberação de requisição ao Presidente da Assembleia Geral de convocação de Assembleia Geral, a fim da mesma deliberar o que acionista entender mais conveniente.</p> <p><b>Remuneração:</b></p> <p>A política de remuneração dos membros do Conselho de Administração é definida de acordo com os Estatutos do Gestor Público Regional e com os Estatutos da SATA. A remuneração dos membros do Conselho de Administração é constituída por uma componente fixa, que, de acordo com o artigo 25º dos Estatutos do Gestor Público Regional, é fixada por deliberação em Assembleia Geral, sendo que na sua determinação existem três fatores que são tidos em consideração:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As responsabilidades assumidas, complexidade e exigência das mesmas;</li> <li>- Desempenho do membro do órgão social;</li> <li>- Práticas remuneratórias dos principais pares.</li> </ul> <p>Os membros do Conselho de Administração só auferem remuneração pelas funções de gestores públicos que desempenham na SATA Air Açores.</p>
 <p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Isabel Barata</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercial</li> <li>• Coordenação e controlo operacional</li> <li>• Auditoria e Qualidade de Serviço</li> </ul>	
 <p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional - Azores Airlines</b></p> <p>João Soares</p> <p>Cessou funções a 17 maio 2017.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operações de voo</li> <li>• Treino e Instrução</li> <li>• Manutenção, Engenharia e continuidade de aeronavegabilidade</li> <li>• <i>Handling</i> e Operações Terrestres</li> </ul>	
 <p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>João Trabuco Nunes</p> <p>Eleito em julho de 2017</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recursos Humanos</li> <li>• Centro de Formação Aeronáutica</li> <li>• Sistemas de Informação</li> <li>• Segurança, Saúde e Ambiente no Trabalho</li> <li>• Relações Laborais</li> </ul>	
 <p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria</p> <p>Assumiu funções a 13 de julho de 2017, tendo cessado as mesmas a 28 de fevereiro de 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contabilidade e Finanças</li> <li>• Compras e Planeamento</li> <li>• Planeamento e Controlo de Gestão</li> </ul>	

## Envolvente externa

O setor do transporte aéreo, especialmente a SATA, está altamente exposta às variações nos níveis de procura e consumo, ficando condicionado à conjuntura a nível internacional, nacional e da própria região.

## Contexto Institucional

O Grupo SATA continuou a adaptar-se à liberalização do mercado e à entrada das *low-cost carriers*.

Dado que integra o Setor Público Administrativo Regional (SPER), no Grupo SATA é mantida uma presença sindical relevante. No universo total de colaboradores (efetivos e sazonais) pode estimar-se que a filiação, distribuída por 5 sindicatos com maior expressão, situar-se-á na ordem dos 70%, assumindo 79% no segmento do pessoal de voo (tripulantes de cabine e pilotos) e 83% quando circunscrita aos pilotos. Em simultâneo, a Comissão de Trabalhadores assegura a representatividade de todos os trabalhadores.

Na gestão do ativo paz social, os sindicatos e comissão de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do Grupo, quando por razões exógenas e em continuidade com o verificado em anteriores exercícios, limitações de natureza legal impuseram reduções remuneratórias e proibição de valorizações retributivas.

No contexto limitativo enunciado, foram apresentados quatro avisos de greve, referentes a tripulantes de cabine, sendo desconvocada uma greve. As três greves efetuadas dos tripulantes de cabine, duas na matriz clássica de paralisação total, em períodos sucessivos, e uma de natureza atípica, em modelo irregular de *self-service*, foram impactantes na atividade operacional e resultados do Verão IATA.

Acresce que a natureza da atividade assegurada expõe a Empresa a conflitos laborais de outras entidades, que condicionam a operação ou podem mesmo inviabilizá-la, nomeadamente greves decretadas por operadores de assistência handling e, também, prestadores de serviços de segurança aeroportuária.

## Contexto Macroeconómico

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2018, as projeções do Fundo Monetário Internacional (FMI) para a economia mundial apontam para um reforço do crescimento da economia mundial em 2017 para 3,6% (3,2% em 2016), que se irá prolongar em 2018 (3,7%), em linha com o fortalecimento do comércio mundial de bens e serviços.

De entre as economias avançadas, o crescimento do PIB da área do euro para 2017 e 2018 foi revisto em alta, estando associado sobretudo a um melhor desempenho face ao esperado da economia durante o primeiro semestre do corrente ano; por sua vez, o crescimento foi revisto em baixa nos Estados Unidos da América (EUA), em ambos os anos, devido ao menor estímulo orçamental projetado, bem como no Reino Unido (-0,3 p.p. para 2017), em resultado da incerteza em torno das negociações da saída deste país da União Europeia (*Brexit*).

Nas economias avançadas, prevê-se a manutenção de um crescimento moderado dos EUA, e uma ligeira desaceleração da economia europeia, resultando sobretudo de um crescimento menos forte do Reino Unido.

Na área do euro, perspectiva-se uma desaceleração do crescimento em 2018 que continuará a ser apoiado por um crescimento moderado da procura interna suportado pelas condições de financiamento favoráveis, com taxas de juro baixas, e pela melhoria do mercado de trabalho. Assim, o consumo privado deverá beneficiar do recente fortalecimento do crescimento do emprego.

O FMI prevê que o preço do petróleo estabilize em torno de 50 USD/bbl resultando, em parte, da extensão do acordo entre a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e a Rússia em acumulação com um aumento previsto da procura

**PIB, Taxa de variação, em %**

	2017 P	2018 P	2019 P
Economia mundial	3,7	3,9	3,9
Economias avançadas, das quais:	2,3	2,3	2,2
EUA	2,3	2,7	2,5
Canadá	3,0	2,3	2,0
Zona Euro	2,4	2,2	2,0
Reino Unido	1,7	1,5	1,5

**Conjuntura Nacional**

De acordo com dados de projeção do Banco de Portugal, o processo de expansão da economia portuguesa deverá manter-se nos próximos anos. Após um aumento de 2,6% em 2017, a atividade económica continuará a apresentar um perfil de crescimento entre 2017-2020, embora a um ritmo progressivamente menor (2,3%, 1,9% e 1,7%, respetivamente em 2018, 2019 e 2020). Em 2020 o PIB deverá situar-se cerca de 4% acima do nível registado antes da crise financeira internacional. O crescimento do PIB em Portugal será muito próximo do da média da área do euro ao longo do horizonte de projeção. Em termos do PIB per capita, a convergência real face à área do euro deverá continuar nos próximos anos de forma ligeira, em parte refletindo a redução da população em Portugal. Relativamente à evolução da procura global, a componente mais dinâmica ao longo do período em análise deverá ser a FBCF. As exportações irão manter um crescimento robusto, devido à evolução da procura externa e pela estimativa de manutenção de ganhos de quota de mercado.

O consumo privado irá manter um crescimento relativamente estável e inferior ao do PIB. Prevê-se a continuação da recuperação do mercado de trabalho, embora a um ritmo progressivamente menor. Em resultado desta evolução, e com um crescimento muito limitado da população ativa, a taxa de desemprego irá manter uma trajetória de redução.

**PIB, Taxa de variação, em %**

	2016	2017 P	2018 P	2019 P	2020 P
PIB	1,5	2,6	2,3	1,9	1,7
Consumo privado	2,1	2,2	2,1	1,8	1,7
Consumo público	0,6	0,1	0,6	0,4	0,2
Formação Bruta de Capital Fixo	1,6	8,3	6,1	5,9	5,4
Procura Interna	1,6	2,7	2,5	2,2	2,1
Exportações	4,1	7,7	6,5	5,0	4,1
Importações	4,1	7,5	6,7	5,5	4,8
Emprego	1,6	3,1	1,6	1,3	0,9
Taxa de Desemprego (em % da população ativa)	11,1	8,9	7,8	6,7	6,1

P – Projetado

Fonte: Banco de Portugal, Boletim Económico, dezembro 2017

**Conjuntura Regional**

De acordo com os dados publicados pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores, a taxa média de inflação nos Açores foi de 1,9% em dezembro (enquanto que a média nacional foi de 1,4%), registando uma redução de 0,1 p.p. relativamente a 2016.

A taxa de desemprego regional no 4º trimestre (8,3%) situou-se acima da média nacional (8,1%), corresponde a uma diminuição homóloga de 2,1 p. p.. A taxa de desemprego anual fixou-se nos 9,0%, registando-se uma redução de 2,1 p. p. face ao ano anterior.

No que diz respeito à taxa de emprego, por setores de atividade nos últimos três meses do ano, comparativamente com o trimestre homólogo, verificou-se um acréscimo em todos os setores (17% no setor primário, 3,8% no secundário e 2,0% no terciário).

Relativamente à evolução das dormidas, de janeiro a dezembro de 2017, os diversos tipos de estabelecimentos hoteleiros da Região Autónoma dos Açores registaram um aumento das dormidas face ao ano anterior – apuraram-se 2.376,6 mil dormidas, dos quais 1.787,5 em hotelaria tradicional (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos e pousadas). Neste tipo de hotelaria. Registou-se um aumento de 15,8% nas dormidas e um aumento de 16,8% nos hóspedes, relativamente ao período homólogo de 2016.

Em 2017, os residentes em Portugal registaram 751,4 mil dormidas, o que traduz um aumento de 18,7% comparativamente a igual período de 2016. As dormidas dos residentes no estrangeiro atingiram as 1.036,0 mil dormidas, refletindo uma variação homóloga positiva de 13,8%. O mercado alemão concentrou 24,6% do total das dormidas dos residentes no estrangeiro, cerca de 255,2 mil dormidas, tendo registado uma variação homóloga positiva de 11,2%.

A ilha que concentrou maior número de dormidas neste período, foi a de São Miguel, seguida da Terceira e do Faial, respetivamente com 1.246,7 mil (69,8%), 287,7 mil (16,1%) e 104,9 mil (5,9%) dormidas.

Os proveitos totais nos estabelecimentos hoteleiros somaram 87,6 milhões de euros, correspondendo a uma variação homóloga de -24,0%. Os proveitos de aposento somaram 63,6 milhões de euros, equivalendo a um aumento de 23,0%, em comparação com o período homólogo.

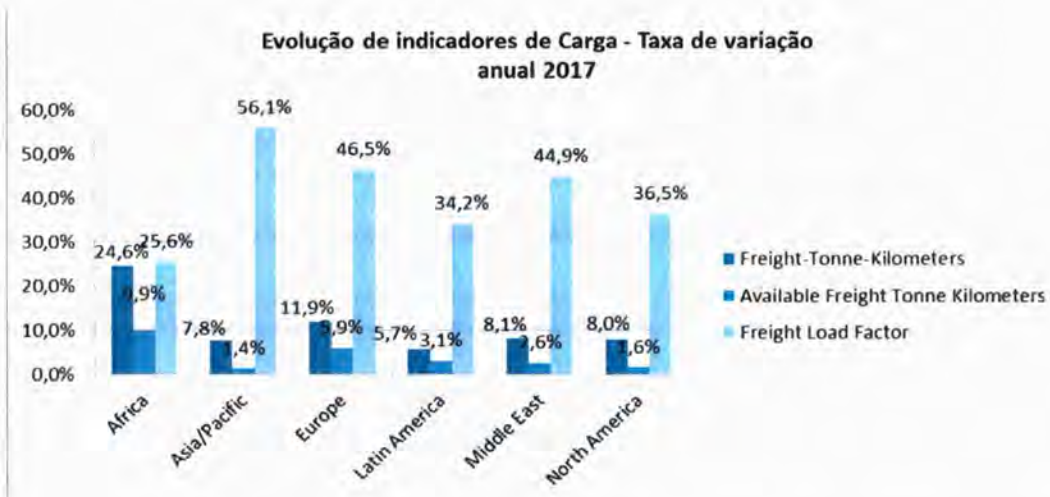
## Contexto no Setor de Transporte Aéreo

O ano de 2017 foi mais um ano com um crescimento internacional forte ao nível do tráfego de passageiros, tendo a receita de passageiros por quilómetro (RPKs) registado um aumento significativo na ordem dos 7,6% em 2017.



2017 foi também um ano de crescimento no tráfego de carga ((Freight-Tonne-Kilometers – FTKs) em todas as regiões, com um aumento de 9%.





Durante o ano assistiu-se à entrada de novos *players* no mercado da SATA tanto nas ligações entre Portugal Continental e os Açores, com a entrada da Ryanair nos voos entre Lisboa e a Terceira, e entre esta última e o Porto, tendo anunciado o aeroporto da Terceira como uma das suas bases. Assistiu-se também ao aumento significativo da oferta da TAP nas ligações entre Lisboa e Ponta Delgada, passando para 6 voos por dia (3 frequências) no *peak season*, ficando a par do Grupo SATA durante os meses de verão com 21 ligações por semana.

No mercado do Canadá assistiu-se à entrada da TAP na rota Toronto-Lisboa, com ligações diárias durante o verão e 5 ligações semanais no inverno e, também nesta mesma rota, registou-se o aumento dos voos da Air Canada. Nos Estados Unidos, houve o anúncio da Delta, com o início da rota New York – Ponta Delgada para o verão 2018, com 5 voos semanais de junho a setembro.

## Regulação

A SATA assume, ao mais alto nível de gestão, o comprometimento em desenvolver a sua atividade, numa base diária, em conformidade com um conjunto de leis e regulamentos internacionais, comunitários, nacionais e regionais.

### Principais alterações legislativas com impacto na gestão do SATA Internacional – Azores Airlines em 2017

- Lei n.º 4/2016 de 28 de dezembro (LOE2017), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Decreto Legislativo Regional n.º 3/2017/A, de 13 de abril (Diploma Orçamento RAA), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Regulamento (UE) 679/216 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados).
- Lei n.º 73/2017, de 16 de agosto (décima segunda alteração ao Código do Trabalho), que reforça o quadro legislativo para a prevenção da prática de assédio no setor privado.
- O Regulamento (CE) n.º 261/2004, que concerne os direitos dos passageiros do transporte aéreo em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso considerável dos voos, permanece inalterado, mantendo-se as orientações interpretativas emanadas pela Comissão Europeia e que refletem a jurisprudência. Contudo, assiste-se ao aumento de reclamações, visando sobretudo questões relativas a este Regulamento, o qual tem por base o surgimento de empresas especializadas em reclamações nos últimos anos. Estas empresas incentivam os passageiros a reclamar, sem custos iniciais para cliente, e recebem uma percentagem do valor da indemnização quando paga pelas companhias aéreas, originando um aumento de reclamações e conseqüente custo decorrente do pagamento de indemnizações.

## Estratégia

### Plano de Negócios 2017-2022

A SATA procedeu à revisão do seu Plano de Negócios face ao desempenho económico obtido nos últimos anos e às alterações significativas no Grupo SATA e na sua envolvente, tendo sido preparado o Plano de Negócios 2017/2022, o qual incorpora atualizações de pressupostos operacionais no dimensionamento da rede e frota aérea, mantendo as decisões estratégicas anteriormente assumidas, nomeadamente sobre os mercados que o Grupo pretende servir: ligações entre os Açores, o Continente Português, a América do Norte e os arquipélagos da Macaronésia.

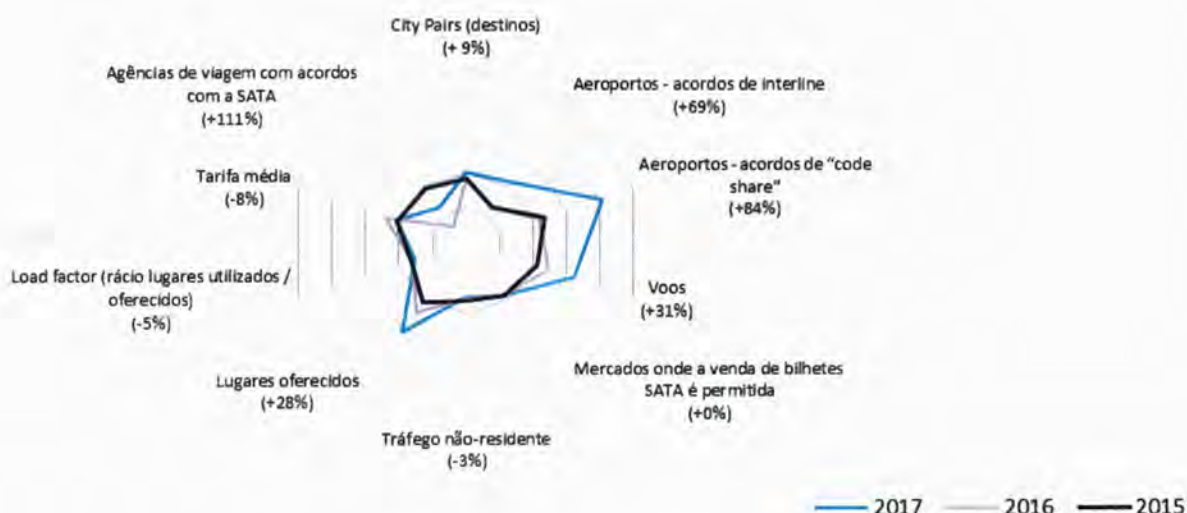
### Plano de Negócios 2017-2022



Para levar a cabo este plano de negócios, o incremento da venda dos Açores como destino turístico, a par da continuidade da estratégia de redução de custos, intensificação da promoção da SATA e da região nos mercados onde opera, e a inovação e eficiência são pilares estratégicos do Grupo.

O ano de 2017 marcou o início da implementação do Plano Operacional definido na revisão ao Plano de Negócios, o qual reforça a estratégia de *hub and spoke* pelo aumento de frequências e conectividade da rede centrada nos Açores, bem como esbate a sazonalidade, pelo alargamento das validades das operações, e reforça a produtividade dos ativos, pela utilização mais intensiva dos recursos, nomeadamente a frota.

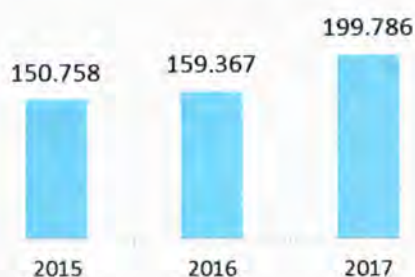
### Evolução Conetividade SATA (2015-2017) – Grupo SATA



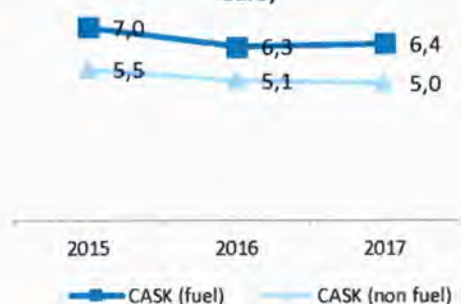
2017 foi um ano marcado pelo aumento da operação da SATA Internacional, o que originou o aumento significativo na ordem de 25% dos custos operacionais da Companhia, em consequência do incremento do número de voos, de ASK e do número de horas voadas.

No que diz respeito ao CASK (um indicador importante de monitorização dos gastos operacionais para os operadores aéreos, e que indica o montante de gastos operacionais por lugar disponível por quilómetro percorrido), em 2017 manteve-se a tendência face ao ano anterior, destacando-se os encargos com combustíveis, pela sua relevância na estrutura de gastos. O CASK excluindo Gastos com Combustíveis sofreu uma redução de 2% face ao ano anterior, e considerando a totalidade de gastos o aumento face a 2016 é de 2% neste indicador.

**Total de Custos Operacionais - SATA Internacional (milhares de euros)**



**CASK - SATA Internacional (cêntimos de euro)**



A visão comercial do Grupo assenta na construção de um produto atrativo para o cliente, para que os passageiros que viajam entre Portugal e Estados Unidos e Canadá ou vice-versa possam conhecer o berço da SATA.

Em 2017, o programa Açores Stopover foi reformulado, permitindo aos passageiros que viajam da América do Norte para Portugal e vice-versa descobrir os Açores. Além disso, novas políticas de catering, bagagem e a própria experiência no aeroporto estão a ser desenvolvidas e implementadas para assegurar uma experiência positiva do passageiro. Assegurar uma experiência “full-service” é determinante na estratégia do Grupo, estando a SATA Internacional empenhada em ser a companhia “full-service” que traz turistas e passageiros em negócios para os Açores, assim como aproximar o continente norte-americano ao europeu, particularmente a Portugal e aos Açores.

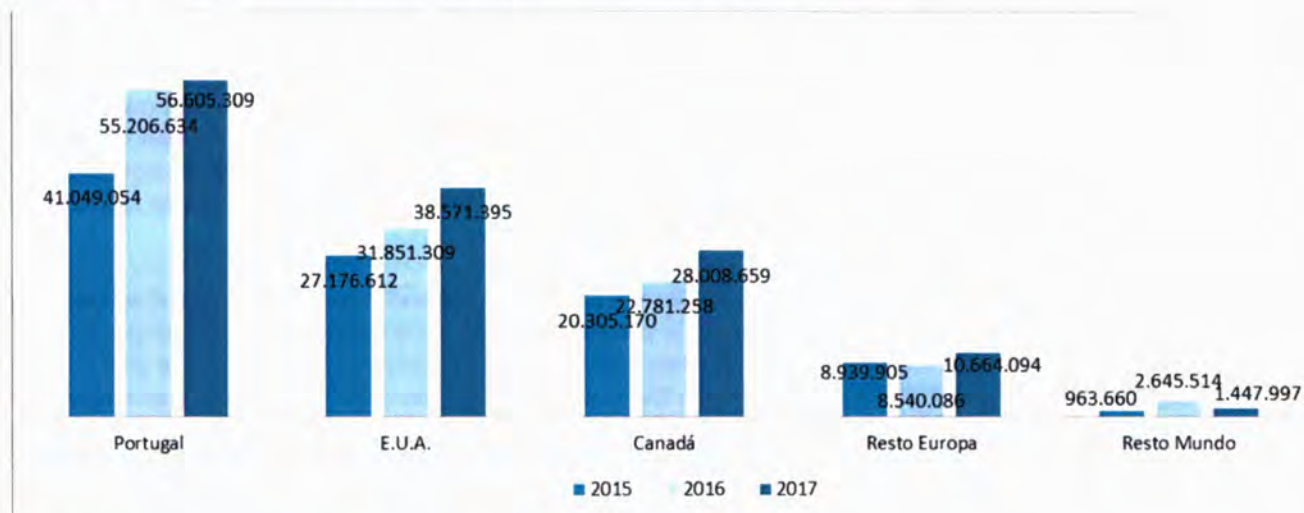
A SATA manteve o mesmo modelo tarifário que vinha aplicando nos anos anteriores e que assenta em: a) agrupamento dos diferentes produtos tarifários em *brands* (famílias) que partilham os mesmos atributos; e b) manutenção de alguns serviços adicionais como gratuitos (incluídos na tarifa), como por exemplo a franquia livre de bagagem de porão e a pré-reserva de lugar a bordo. Este modelo tarifário permite à SATA ter uma vantagem competitiva comparativamente com alguns dos seus concorrentes, porquanto alguns dos atributos incluídos no preço são bastante valorizados pelos nossos clientes, nomeadamente o tráfego residente e o tráfego étnico.

#### Evolução do Proveito por lugar disponível por quilómetro (RASK) – Grupo SATA

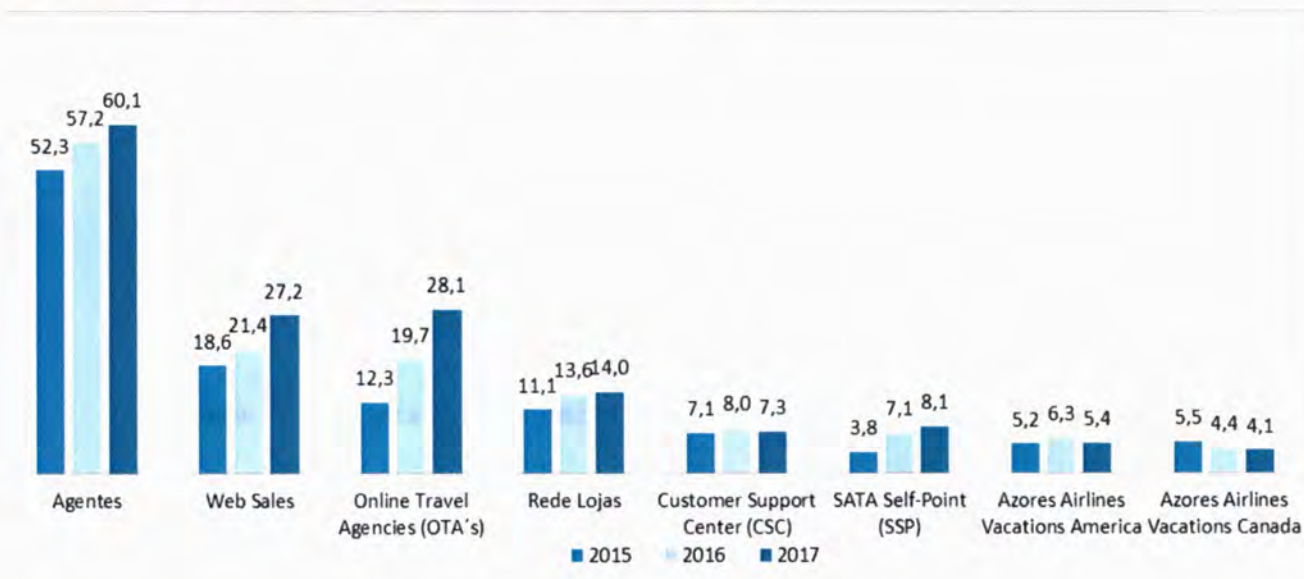
Mercado	2015	2016	2017	Var. 16/17
Doméstico	6.16	6.32	6.09	-0.23
América do Norte	5.11	4.95	5.26	0.31
Europa	4.67	4.63	3.97	-0.66
África	0.00	0.00	4.04	4.04
RAA	13.9	11.85	12.31	0.46
<b>Total</b>	<b>6.05</b>	<b>5.89</b>	<b>5.33</b>	<b>-0.56</b>

Comparativamente com o ano de 2016, o RASK sofreu uma degradação decorrente de dois efeitos, nomeadamente a diminuição da *yield*, devido ao aumento de produção da própria SATA e da concorrência, e ao aumento do tráfego de ligação com conseqüente diluição de receita por mais do que uma rota (rateio). Este efeito é natural e expetável numa rede *hub and spoke* em que as rotas de médio curso contribuem para a alimentação do longo curso.

**Evolução das receitas por mercado emissor (euros) - SATA Internacional - Azores Airlines**



**Evolução da receita por canal de venda (em milhões de euros) – Grupo SATA**



**Receita de serviços adicionais – 2015-2017 – Grupo SATA**

Mercado	2015	2016	2017	Var. 16/17
Domésticas	182 987 €	180 042 €	174 823 €	-3%
América do Norte	708 090 €	1 956 434 €	2 866 215 €	47%
Europa	31 636 €	33 780 €	34 373 €	2%
África	0 €	0 €	4 767 €	-
RAA	83 736 €	88 994 €	107,704 €	21%
<b>Total</b>	<b>1 006 449 €</b>	<b>2 259 250 €</b>	<b>3 187 882 €</b>	<b>41%</b>

Em 2017, a SATA potenciou a receita através da promoção serviços adicionais, assistindo-se a um aumento deste tipo de receita em cerca de 41% no total.

## Rotas

Em 2017, na SATA Internacional, foi descontinuada a rota Ponta Delgada – Munique, Funchal – Faro e Funchal – Las Palmas e adicionadas as rotas Ponta Delgada – Praia e Ponta Delgada – Barcelona. Estas últimas inserem-se na estratégia de rede da SATA, tirando partido da existência de um mercado potencial, não servido por voos diretos, entre Boston e Barcelona e entre Boston e Praia, bem como de procura natural entre Toronto e Barcelona não servida pela oferta existente no mercado.

**Rotas regulares operadas por semana – 2015-2017 (N.º)**

Mercado	2015	2016	2017	Var. 16/17
Domésticas (S4)	9	9	8	-1
América do Norte (S4)	8	10	10	0
Europa (S4)	8	5	4	-1
África (S4)	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>-1</b>

Em consonância com o Plano Operacional implementado, em 2017, destaca-se a intensificação da atuação no mercado dos Estados Unidos da América e do Canadá, como forma de garantir que o reforço de produtividade tinha correspondência do lado da procura.

**Lugares oferecidos por mercado – 2015-2017 (N.º)**

Mercado	2015	2016	2017	Var. 16/17
Canadá	108 904	121 206	160 518	32%
EUA	124 791	169 810	203 639	20%
<b>Total</b>	<b>233 695</b>	<b>291 016</b>	<b>364 157</b>	<b>25%</b>

## Parcerias Comerciais

A estratégia comercial da SATA, em 2017 e para o futuro, centra-se no trabalho em conjunto com os agentes de viagens e tour operadores, de forma a criar parcerias, fomentar ações e promoções conjuntas para potenciar as vendas. Estas

parceiras com agentes de viagens tradicionais (offline) são importantes, da mesma forma que o são as parcerias com agentes de viagens online (OTA's).

O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (offline) permite à SATA potenciar e consolidar estes dois canais conseguindo desta forma obter ainda melhores resultados.

Durante o ano de 2017, a SATA continuou a marcar presença em workshops, feiras nacionais e internacionais realizadas em mercados onde a SATA opera diretamente ou por via de acordos interline. A presença nestes eventos é fundamental para promover o networking profissional entre parceiros, e ao mesmo tempo o destino Açores.

#### Feiras de Turismo e Workshops onde a SATA esteve presente em 2017

Mercado	Ação/Evento
Nacional	BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
	Mundo Abreu
	Expo Abreu
	WebSummit
Espanhol	Fitur
	B-Travel
	IBTM
Alemão	ITB
	CMT
	FREE
	IMEX
	TOURNATUR
Americano	Boston Globe
	AAA Travel Show
Canadiano	Outdoor Travel and Adventure Show
	Golf and Travel Show
	The Travel and Vacation (Ottawa)
	The Travel Marketplace
	International and Tourism Travel (Montreal)
Cabo Verdiano	FIC – Feira Internacional de Cabo Verde

Durante 2017, o Grupo SATA apoiou inúmeras viagens de familiarização (*fam trips*) conjuntamente com agências internacionais de turismo, tais como o Patronato Turismo Gran Canaria; Associação de Turismo dos Açores (ATA) e o Turismo de Portugal.

Além disso, foi dada continuidade à promoção conjunta da SATA com o Turismo dos Açores em várias feiras e *workshops*, nomeadamente a ITB (Alemanha), FITUR (Espanha) e também a WTM (Reino Unido – Londres). O Grupo SATA esteve também presente em feiras direcionadas para o cliente final em Munique, Estugarda e Dusseldorf. A SATA também trabalhou em estreita colaboração com o Turismo de Portugal (TdP), participando em *workshops* em toda a América do Norte para impulsionar a oferta de rotas aéreas da América do Norte para os Açores, Madeira e Portugal Continental.

No Canadá e nos EUA, as agências de relações públicas que trabalham com o Grupo SATA foram muito favoráveis no apoio a inúmeras viagens de imprensa (*press trips*) para desenvolver artigos sobre os Açores, e a Azores Airlines. A companhia aérea também participou de vários *roadshows* e *workshops* com agentes de viagens e tour operadores para apresentar a companhia aérea e o destino.

Também ocorreram eventos em Cabo Verde para lançar a nova rota de Boston para Praia (via Ponta Delgada), e *workshops* com agentes para apresentar o projeto para o inverno 2017 e ano de 2018.

A SATA continuou a realizar um acompanhamento regular aos operadores, com visitas presenciais e através do portal exclusivo para agentes [www.sata4agents.com/](http://www.sata4agents.com/).

Também participou em vários workshops de tour operadores de modo a dar a conhecer o seu programa de Verão e também fomos patrocinadores de outros eventos importantes, nomeadamente Expo Abreu e Abreu World.

#### Principais Campanhas e E-Business

A SATA continuou a apostar no e-business, tendo desenvolvido várias campanhas online em diferentes canais consoante o mercado-alvo, o que lhe permitiu melhorar a exposição do destino Açores, da marca Azores Airlines e suas rotas à saída de Boston e Toronto, bem como dos canais AzoresAirlines.pt e AzoresAirlinesVacations.com

Foram também realizadas várias campanhas de marketing e



publicidade ao longo do ano, das quais se destacam as campanhas Continente – Açores; Açores – Continente; Toronto-Açores e Porto; Boston-Açores e Continente (winterflashsale).



## Inovação e Eficiência Operacional

Consciente da importância das novas tecnologias no setor da aviação, a SATA continua a inovar nos serviços disponibilizados aos seus clientes. Ao longo dos últimos anos, tem feito uma forte aposta nas novas tecnologias, oferecendo aos seus passageiros e parceiros de negócio soluções inovadoras, práticas, cómodas e eficientes, tanto em terra como a bordo.

Principais iniciativas desenvolvidas no âmbito da inovação de processos e sistemas de informação

Soluções orientadas para o Cliente	Soluções com impacto na eficiência de processos internos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Solução para suporte a vendas no mercado de Cabo Verde:</b> implementação de solução que visa permitir a venda e emissão de bilhetes no mercado de Cabo Verde, o qual tem a particularidade de não ser um mercado com emissão com recurso a IATA BSP;</li> <li>• <b>Solução para licitação online para <i>upgrade</i>:</b> desenvolvimento interno e implementação de solução que visa permitir ao cliente efetuar uma licitação online para acesso a um <i>upgrade</i> do bilhete de económica para executiva;</li> <li>• <b>Automação e controlo de processos:</b> desenvolvimento interno de um conjunto adicional de ferramentas que visa ganhos de eficiência interna por meio da automação de processos de tratamento de informação relacionada com reservas e/ou introdução de mecanismos complementares de controlo interno;</li> <li>• <b>Site para comercialização de <i>Stopover</i>:</b> desenvolvimento interno e implementação de solução que visa suportar a comercialização online do <i>Stopover</i> nos Açores;</li> <li>• <b>Venda viagem barco:</b> Solução que permite a comercialização online, integrada no site <a href="http://www.azoresairlines.pt">www.azoresairlines.pt</a>, de viagens de barco entre algumas das ilhas do Grupo Central;</li> <li>• <b>Portal de Merchandising:</b> disponibilização de solução para suporte a vendas online de merchandising (<a href="http://www.airstore.pt">www.airstore.pt</a>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Otimização e controlo interno:</b> desenvolvimento interno de um conjunto alargado de soluções que visam a obtenção de ganhos de eficiência e aumento do nível de controlo na execução de processos;</li> <li>• <b>Revisão da infraestrutura Data Center:</b> realização de um conjunto de investimentos que visaram aumentos de capacidade e performance da infraestrutura que suporta as aplicações alojadas internamente, acompanhando deste modo as exigências colocadas quer pelos clientes externos como internos;</li> <li>• <b>Revisão da WAN (Wide Area Network):</b> revisão da arquitetura de rede da WAN com vista ao aumento generalizado da performance e resiliência da própria infraestrutura de telecomunicações;</li> <li>• <b>Ambiente Cloud:</b> reforço da aposta na utilização de infraestrutura Cloud, já com a adoção de solução de <i>containers</i>.</li> </ul>



## Comunicação interna

A SATA dispõe de um conjunto de canais de comunicação interna que lhe permite assegurar a correta e adequada difusão de mensagens aos seus colaboradores, essencial para o alinhamento e motivação das suas equipas.

A estratégia de comunicação interna da SATA assenta em 5 pilares:

**INFORMAR**

**ENVOLVER**

**INTEGRAR**

**MOTIVAR**

**RECONHECER**

### I N F O R M A P O R T A L D O C O L A B O R A D O R | M Y S A T A

Portal interno, que se assume como fonte principal de conhecimento, informação e promotor de relação, disponível a todos os colaboradores e de acesso livre em qualquer computador.

### E N V O L V E E - m a i l i b e l o n g

Mais do que um *e-mail* para sugestões, é por excelência um canal de partilha de informação, marcado pela rapidez e fiabilidade de resposta, e um facilitador para a realização de outras ações que promovem igualmente o sentimento de pertença.



### N E W S I B E L O N G N E W S I B E L O N G

Uma Newsletter *online*, que tem como objetivo a partilha de eventos ou práticas de recursos humanos, bem como de notícias internas das restantes áreas da empresa.

### I N T E G R A M A N U A L D E A C O L H I M E N T O

Manual e Quick-Guide de 6 passos de acolhimento e integração eficaz para os novos elementos, onde está espelhada a cultura organizacional da empresa, as suas práticas correntes, bem como a sua missão, valores e procedimentos.



### W E L C O M I N G E - m a i l W E L C O M I N G E - m a i l

Consiste num *e-mail* que é enviado ao colaborador no seu primeiro dia de trabalho, onde este é convidado a viajar no MySATA por um conjunto de temas que foram considerados fundamentais para o desempenho das suas funções.

### M A N U A I S S A T A 4 L E A D E R S E S A T A & Y O U M A N U A I S S A T A 4 L E A D E R S E S A T A & Y O U

Dois manuais de suporte ao processo de acolhimento e integração que pretendem potenciar o acesso à informação sobre um conjunto de temas frequentes da gestão do dia-a-dia da empresa, bem como reforçar uma cultura de autodesenvolvimento – uma parceria na responsabilidade de crescer e de fazer crescer.

### C Ó D I G O D E É T I C A E C O N D U T A C Ó D I G O D E É T I C A E C O N D U T A

Estabelece as orientações e os padrões de atuação para todos os colaboradores, identificando os princípios e as normas de conduta que cada um deve respeitar na promoção de um ambiente de trabalho íntegro, justo e honesto na relação com os seus *stakeholders*. Foi atualizado em 2017 e divulgado a todos os colaboradores via *e-mail* e através da newsletter interna, estando disponível para consulta no MySATA.

### M O T I V A R C O M P A N H A S D E S O L I D A R I E D A D E M O T I V A R C O M P A N H A S D E S O L I D A R I E D A D E

Iniciativas que estimulam a participação dos colaboradores em atividades que promovam a responsabilidade social e que valorizam a posição e imagem da empresa na comunidade onde está inserida.



### R E U N I Õ E S I N T E R N A S R E U N I Õ E S I N T E R N A S

Realização de reuniões periódicas com as primeiras linhas funcionais e quadros da empresa, onde se partilham os objetivos da empresa, e se promove o debate e troca de ideias/ boas práticas.

R  
E  
C  
O  
N  
H  
E  
C  
E  
R

#### 25 anos da SATA

Reconhecimento pelos 25 anos de desempenho do colaborador na SATA, simbolicamente materializado na oferta de um relógio personalizado. Em cada 5 anos de antiguidade dos colaboradores, a SATA formaliza o seu agradecimento.

#### Reformados

Reconhecimento pelo desempenho do colaborador reformado, tendo sido desenvolvidas ferramentas de reconhecimento de passagem à reforma (ex.: site para reformados e emails)

#### Aniversário

*E-mail* enviado automaticamente pelo mysata para o colaborador no dia do seu aniversário, com conhecimento para as chefias superiores (até 2 níveis de coordenação).



## Comunicação externa

A política de comunicação externa da SATA visa promover um contacto adequado, atempado e eficaz com os *stakeholders*, refletindo a estratégia do grupo. A comunicação externa é desenvolvida em alinhamento com um plano de marketing anual para cada mercado geográfico, onde se encontra integrada a dimensão da comunicação.

Neste sentido, a SATA, em 2017, continuou a disponibilizar um conjunto de canais de comunicação externa, tais como:



MyPlan, revista de carácter comercial e institucional distribuída a bordo dos aviões SATA, com periodicidade bimestral;



Meios de comunicação *online*: *websites* (<https://www.sata.pt> e [www.azoresairlines.pt](http://www.azoresairlines.pt)) e redes sociais (Blogue corporativo – *check-in*- Facebook, Twitter, YouTube e Flickr);



Meios de comunicação exterior: *outdoors*, redes multibanco, meios de transporte, imprensa nacional e internacional;



Rede de Lojas SATA e *Contact Center*, como canais de venda e de apoio ao passageiro;



TV a bordo;



TV corporativa nas lojas;



Serviços SMS e aplicação Mobile para o telemóvel;



*Newsletters*;



Campanhas publicitárias de carácter comercial e institucional;



Comunicados pontuais à imprensa;



Relatório Integrado;



Inquéritos de Satisfação aos passageiros;



*E-mail* da área de comunicação para efeito de convites institucionais (em nome da SATA).



## A - Desempenho Económico

O Grupo SATA assume a sua vocação regional, sendo um pilar económico e social da Região Autónoma dos Açores (RAA) e contribuindo decisivamente para a coesão regional, dado que o transporte aéreo providenciado pela SATA é a única forma de garantir transporte entre ilhas. A sua motivação para a operação comercial da América do Norte consiste na prestação de serviço à diáspora açoriana.

A finalidade da gestão da SATA é garantir um serviço relevante à RAA, assegurando que as ligações aéreas entre as várias ilhas e destas com o exterior se concretizem de forma regular. Dado operar numa região insular, desempenha um papel fundamental na garantia da acessibilidade a bens e serviços básicos pelas populações, contribuindo de forma decisória para a competitividade da economia e para a qualidade de vida dos açorianos, incluindo o apoio à comunidade do ponto de vista social, como é o caso da missão prestada nas deslocações de casos especiais como, por exemplo, pessoas com doenças.

A atividade do Grupo SATA é gerida com base em princípios de qualidade e segurança, tendo em vista um bom desempenho económico, social e ambiental. Prova disso, é o contexto envolvente de aumento da concorrência, e a SATA teve a capacidade de adaptar-se e manter os níveis de serviço num padrão elevado, o resultou na melhoria dos resultados operacionais e na procura contínua dos passageiros pelos serviços SATA.

O capítulo "Gestão do Risco" é uma síntese de quais os principais tipos de riscos a que a SATA está exposta e quais as medidas de mitigação.

O capítulo "Desempenho Financeiro" apresenta os principais resultados financeiros da SATA Internacional – Azores Airlines.

O capítulo "Segmentos de Negócio" revela os principais destaques da operação da SATA Internacional – Azores Airlines.

O capítulo "Safety and Security" é uma síntese das iniciativas levadas a cabo para garantir a segurança operacional e a segurança contra atos ilícitos.

O capítulo "Qualidade do Serviço" é um síntese das atividades levadas a cabo para garantir a qualidade do serviço.

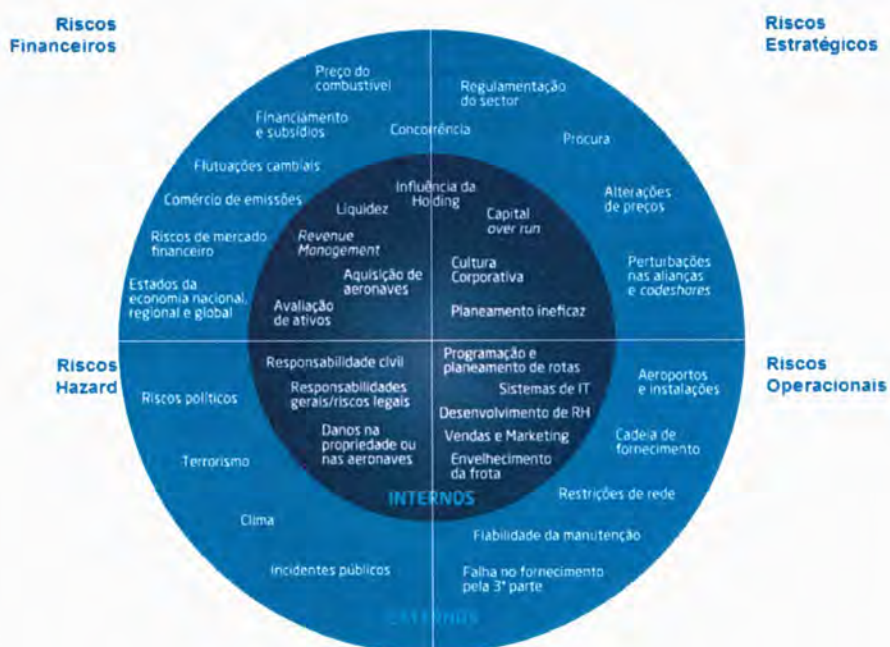
## Gestão do Risco

A Gestão de Risco assume uma importância fundamental no dia-a-dia operacional e de gestão da SATA, presente em todos os processos, sendo uma responsabilidade de todos os colaboradores do Grupo, nos diferentes níveis hierárquicos da Empresa.

A gestão da SATA é suportada numa metodologia de gestão do risco, claramente definida e alinhada com as boas práticas do mercado, alinhada com a metodologia da *Enterprise Risk Management Integrated Framework/COSO II* e considera a recente norma ISO 31000:2009 – *Risk Management*. Esta metodologia visa assegurar um ambiente de controlo interno eficaz e minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, tendo como fim último a sustentabilidade da SATA.

Em complemento, a SATA tem como referência a Matriz de Risco do Setor Aéreo que identifica quatro tipos de risco – riscos financeiros, riscos estratégicos, riscos *hazard* e riscos operacionais, os quais são geridos e monitorizados no dia-a-dia operacional.

## Principais riscos do Grupo SATA





## Mitigação dos tipos de riscos

Tipo do Risco	Risco	Como mitigar?
Riscos Financeiros	<p><b>Preço do Jet Fuel</b></p> <p>O consumo de jet fuel na SATA, anualmente, ascende a cerca de dezenas de milhares de toneladas sendo que qualquer alteração no seu preço provoca um impacto muito significativo nos resultados operacionais da SATA.</p>	<p>Contratação de operações de hedging num total variável que poderá ir até 80% do total de consumo anual de jet fuel sendo o horizonte temporal das operações até 24 meses, ao mesmo tempo que assegura uma monitorização cuidada e periódica da variação dos preços de petróleo.</p>
	<p><b>Processo de reestruturação financeira</b></p> <p>A execução do Plano de Negócios tem associados alguns riscos operacionais, intrínsecos do setor e específicos do Grupo SATA, que são relevantes para a rentabilidade das operações e reposição da necessária sustentabilidade económica e financeira</p>	
Riscos Estratégicos	<p><b>Regulamentação do Setor</b></p> <p>As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que a SATA está exposta, exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorização assegurada pelo Gabinete Jurídico, com total apoio e colaboração dos membros da Gestão.</li> </ul>
Riscos Operacionais	<p><b>Safety &amp; Security</b></p> <p>A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade da SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão xpostos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência do Safety Management System (SMS)</li> <li>• Monitorização de dados de voo (Flight Data Monitoring)</li> <li>• Plano de Resposta a Emergências (Emergency Responsive Plan)</li> <li>• Existência medidas de security</li> <li>• Realização de processos periódicos de auditoria internos e externos, transversais a todas as áreas de negócio.</li> <li>• Avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função.</li> <li>• Formação dos colaboradores</li> </ul>
	<p><b>Interrupção da Operação</b></p> <p>Várias áreas operacionais da SATA,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação</li> </ul>

pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por situações que podem afetar o normal funcionamento da operação

---

**Riscos Hazard****Desastres naturais**

A atividade da SATA está sujeita a vários eventos naturais que provocam impactos significativos em termos de receita e custos: maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas e eventos sociais como guerras civis, greves e ações terroristas.

- Contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos da SATA.
- Existência de um Grupo de Gestão de Emergência SATA, que suportado no Manual de Procedimentos de Emergência, atua nas várias situações de crise.

---

**Riscos Socio-Laborais****Relações laborais**

Os colaboradores da SATA estão associados a várias unidades sindicais tornando necessário a gestão dos vários processos de negociação, de forma a alinhar os vários interesses entre as partes, com vista a mitigar o risco de greves e, conseqüentemente, atrasos e cancelamentos de voos.

- Existe um Gabinete de Relações Laborais que garante e motiva uma relação de diálogo aberto com as várias unidades sindicais.

---

**Riscos Políticos****Políticas regionais e nacionais**

A SATA, sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos tem a sua atividade assente em eventuais alterações políticas regionais e nacionais.

- O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar o cumprimento e o alinhamento dos melhores interesses das várias partes envolvidas.

---

**Outros Riscos****Ética e cultura organizacional**

A SATA pauta a sua atividade por princípios éticos e de responsabilidade social, tendo medidas para gerir o risco de inadequação e o não comprometimento da Empresa, Gestão e Colaboradores com estes princípios.

- Divulgação do Código de Ética junto dos colaboradores, que integra princípios de equidade e respeito, lealdade, confidencialidade, relação com entidades externas, uso de bens da empresa, conflito de interesses e comportamentos não éticos, conhecimento e inovação, qualidade do serviço, segurança e saúde, qualidade do serviço, ambiente, responsabilidade social. Existe um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas. Em 2017, a SATA não recebeu reclamações associadas a estas matérias.
- Plano de Prevenção de riscos e corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do Grupo.

## Desempenho Financeiro

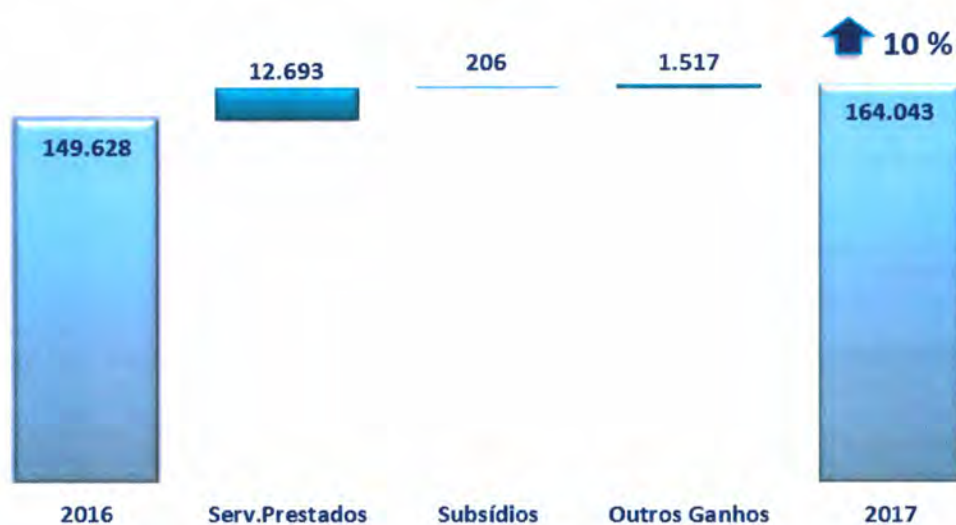
O exercício de 2017 foi para a SATA Azores Airlines um ano marcado pela deterioração dos resultados operacionais em aproximadamente 26 milhões de euros face aos valores registados no exercício de 2016.

### Ganhos operacionais

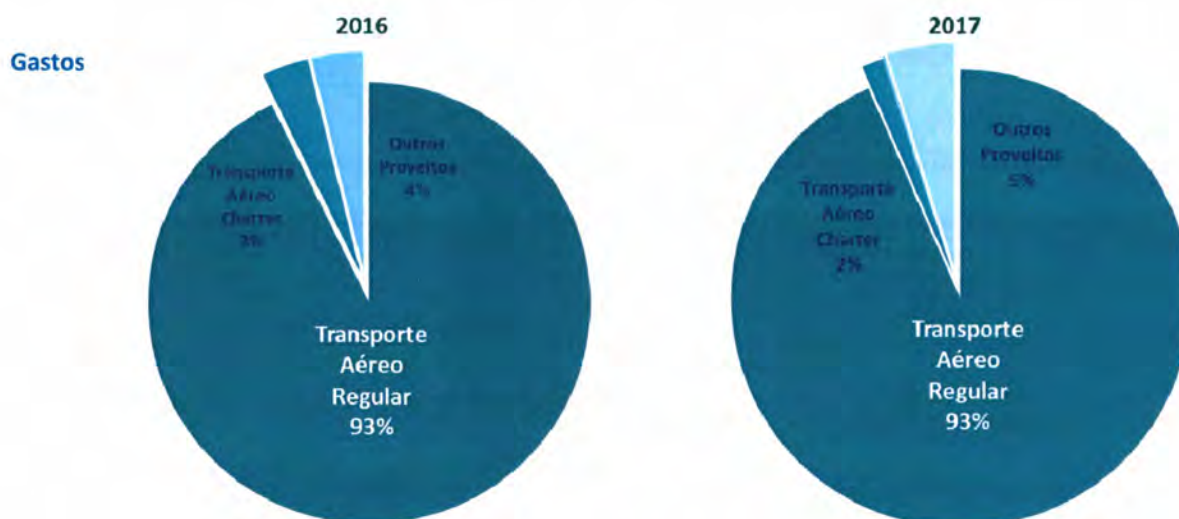
<b>Ganhos operacionais (milhares de Euros)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Serviços prestados	123.117	146.965	159.658
Subsídios	2.260	14	220
Outros ganhos	4.816	2.648	4.165
	<b>130.193</b>	<b>149.628</b>	<b>164.043</b>

O volume de ganhos operacionais auferidos no âmbito dos serviços de transporte aéreo apresentou um crescimento na ordem dos 9%, mais 13 milhões de euros face ao ano anterior.

O gráfico abaixo demonstra as variações nas rubricas mais relevantes de rendimentos auferidos ao longo de 2017 e respetiva variação face no exercício anterior.



Os Rendimentos Operacionais (incluindo subsídios) por segmento detalham-se do seguinte modo:



## Operacionais

<b>Gastos Operacionais</b> (milhares de Euros)	<b>2016</b>	<b>2017</b>
a. Combustíveis e Lubrificantes	31.190	44.259
b. Handling	14.942	17.357
c. Reservas Manutenção (Horas de Voo)	10.925	16.184
d. Rendas e Alugueres	10.071	10.512
e. Taxas Aeroportuárias	7.686	9.746
f. Comissões	6.121	6.661
g. Outras Taxas	3.572	5.029
h. Catering	4.329	5.884
i. Manutenção	13.827	12.220
j. Cedência de Pessoal	2.075	1.930
k. Gastos com Pessoal	30.389	30.964
l. Depreciações	1.484	1.523
m. Outros gastos operacionais	22.756	37.518
	<b>159.367</b>	<b>199.786</b>

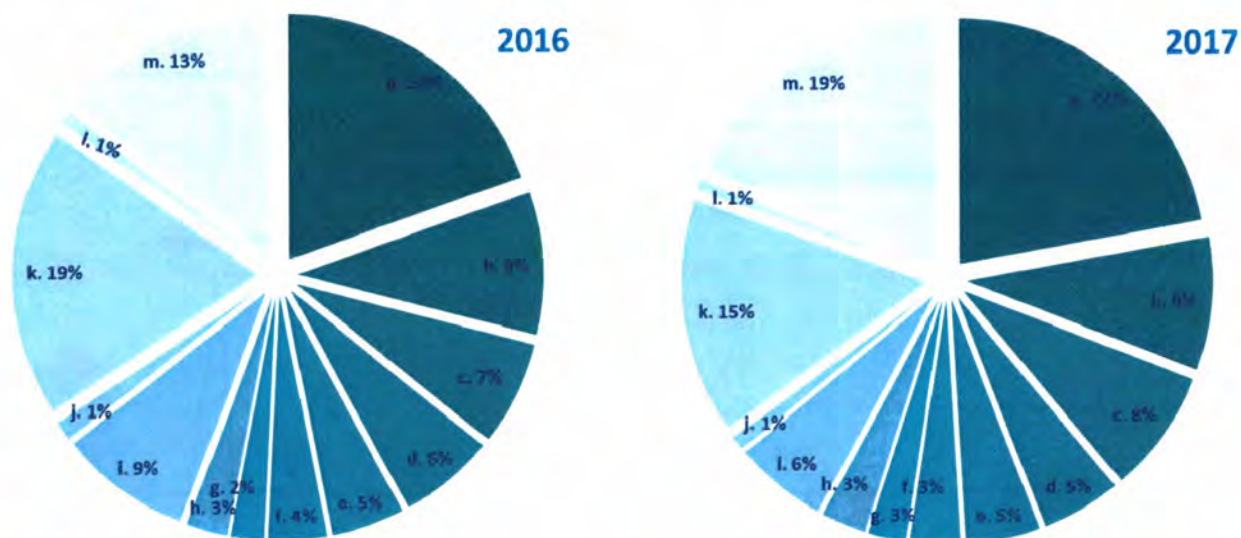
A tabela à esquerda detalha por rubrica o peso de cada tipologia de encargo no total dos gastos operacionais registados.

À semelhança do verificado em exercícios anteriores, as rubricas de Combustíveis e Gastos com o Pessoal assumem os maiores contributos para a totalidade do volume de gastos operacionais.

Face ao exercício de 2016 registou-se um aumento no total de gastos operacionais na ordem dos 40 milhões de euros.

## Peso dos gastos operacionais

O contributo de cada rubrica para o valor total incorrido de gastos operacionais foi em 2016 e 2017 como se demonstra no gráfico abaixo:



## Resultados

A evolução dos resultados para o período 2015-2017 apresenta-se do seguinte modo:

<b>Reconciliação dos resultados</b> <b>(milhares de Euros)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Ganhos operacionais	130.193	149.628	164.043
Gastos operacionais	(150.758)	(159.367)	(199.786)
<i>dos quais Rendas e alugueres</i>	(7.610)	(10.071)	(10.512)
<i>dos quais Depreciações e amortizações de ativos</i>	(1.675)	(1.484)	(1.523)
<b>EBITDA (Result.Ops. Excl. Amortizações)</b>	<b>(18.890)</b>	<b>(8.256)</b>	<b>(34.220)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>(11.280)</b>	<b>1.815</b>	<b>(23.708)</b>
<b>Resultado operacional</b>	<b>(20.565)</b>	<b>(9.740)</b>	<b>(35.743)</b>
Resultados Financeiros	(2.003)	(2.370)	(1.675)
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>(22.568)</b>	<b>(12.110)</b>	<b>(37.418)</b>
Imposto sobre o rendimento	3.696	1.120	(236)
<b>Resultado líquido</b>	<b>(18.873)</b>	<b>(10.990)</b>	<b>(37.654)</b>

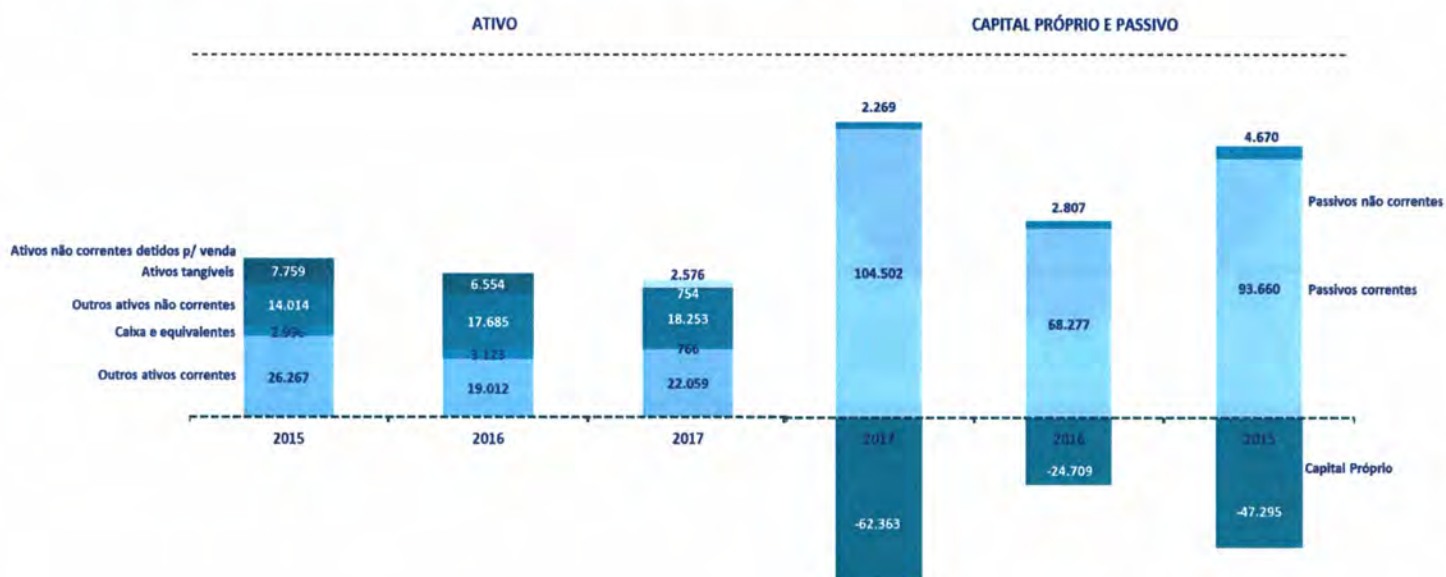
De acordo com a tabela acima, é notória a deterioração dos resultados apresentados pela SATA Internacional Azores Airlines.

O crescimento dos gastos impulsionou os resultados para uma deterioração relevante de aproximadamente de 27 milhões de euros face aos resultados líquidos de 2016.

O impacto negativo dos resultados financeiros é fortemente justificado pela sazonalidade operacional da operação SATA, obrigando assim o Grupo SATA a socorrer-se de instrumentos de gestão de Tesouraria, como são caso os empréstimos bancários e as contas correntes caucionadas com os respetivos impactos a nível de custos financeiros no resultado líquido do exercício.

## Posição financeira e liquidez

A estrutura da posição financeira da SATA Azores Airlines decompõe-se do seguinte modo:



Ao nível do Ativo, destacam-se as alterações dos valores registados por via de abate, amortizações e imparidades relacionadas com a saída de serviço de duas aeronaves A310. A rubrica de Clientes apresenta um crescimento na ordem dos 1,4 milhões de euros face ao valor de 2016.

Ao nível da estrutura e fontes de Financiamento, destaque para a deterioração da rubrica de Capital Próprio por via da integração dos resultados do exercício, cujo impacto é evidente na variação negativa de 38 milhões de euros face ao anterior exercício.

No que respeita a Passivos registados, destaque para a variação em cerca de 28 milhões de euros da rubrica de Outras Contas a Pagar por via do crescimento do montante em dívida a empresas do grupo por transações efetuadas intra-grupo realizadas em condições normais de mercado aos quais se adicionam cerca de 2 milhões de euros na componente corrente da rubrica de financiamentos bancários.

A evolução da dívida líquida, bem como do rácio Dívida líquida/EBITDA, apresenta-se como se segue:

Dívida líquida (milhares de Euros)	2015	2016	2017
Financiamentos obtidos			
Não corrente	3.034	2.549	2.049
Corrente	17.917	9.411	11.387
Caixa e equivalentes de caixa	(2.996)	(3.123)	(766)
<b>Dívida líquida</b>	<b>17.956</b>	<b>8.837</b>	<b>12.670</b>
<b>Dívida líquida/EBITDA</b>	<b>(1,0)</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(0,4)</b>

## Segmentos de negócio

O Grupo SATA desenvolve a sua atividade em torno de quatro áreas de negócio.

### Segmentos de negócio do Grupo SATA

#### 01 Transporte Aéreo

- **SATA Air Açores:** Transporte aéreo de passageiros e carga nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira
- **SATA Internacional- Azores Airlines:** Transporte aéreo nas restantes rotas operadas pela SATA

#### 02 Assistência a aeronaves

- **SATA Air Açores:** Assistência a aeronaves que operam nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores



#### 03 Gestão de aeródromos

- **SATA Gestão de Aeródromos:** Gestão integral de quatro aeródromos nas ilhas dos Açores – Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge – e da aerogare das Flores

#### 04 Operadores Turísticos

- **Azores Airlines Vacations Canadá:** Consolidação da presença da SATA no mercado canadiano
- **Azores Airlines Vacations America:** Reforço do posicionamento da marca SATA no mercado dos EUA

### 01 Transporte Aéreo

O negócio de transporte aéreo divide-se em três atividades principais, com exigências distintas entre si: operações de voo, operações terrestres/*handling* e manutenção e engenharia.

Na **SATA Internacional – Azores Airlines**, a operação decorreu com alguns constrangimentos, incluindo gestão de tripulações, e da própria frota, impactando no *peak season*. As irregularidades operacionais resultantes levaram a companhia a realizar contratos com empresas prestadoras de serviço para a realização de voos em regime ACMI. Registaram-se também constrangimentos técnicos em ambas as frotas (A320 e A310) o que também levou à necessidade de recorrer a contratação de serviços externos.

Devido ao trabalho de manutenção programada e à entrega tardia dos equipamentos para linha, foram realizados contratos com empresas prestadoras de serviço, para a realização de voos em regime ACMI.

Fase a este contexto, verificou-se um aumento de custos por via da necessidade da contratação de serviços a terceiros (113 voos operados em regime ACMI) e pelos custos associados à assistência prestada a passageiros, devido às irregularidades operacionais.

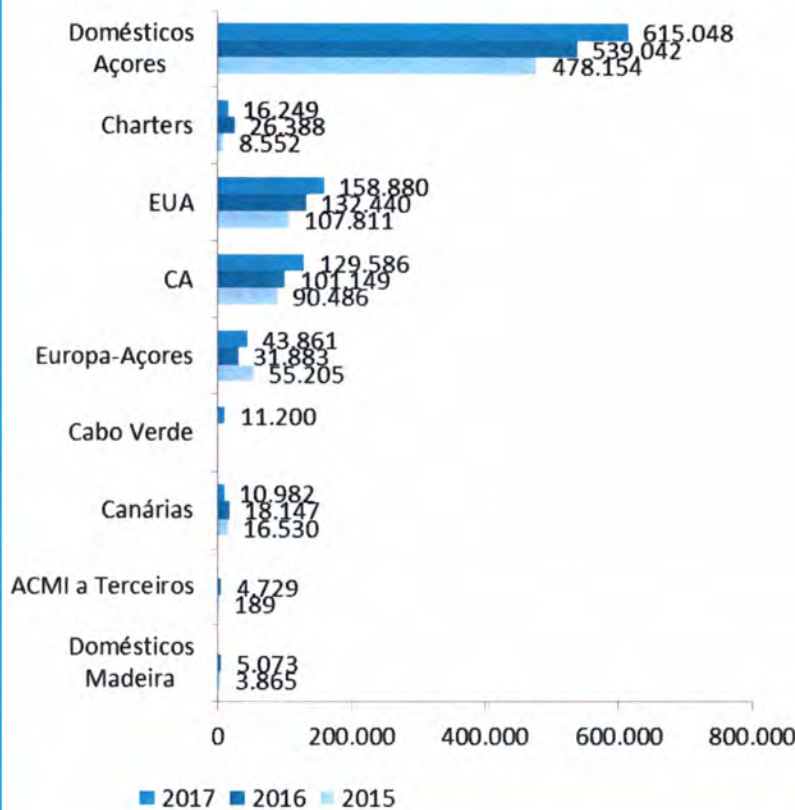
Ao nível das **operações terrestres**, foi dada continuidade ao processo de renegociação dos contratos com prestadores de serviços de *handling* nas escalas nacionais e escalas do Canadá e EUA. Foi também efetuada a renegociação de 13 contratos de *handling* para integração do A321 e concluída com êxito a renegociação dos acordos de *handling* nas escalas de Providence e Boston, a preços mais competitivos.

Foi nomeado pela primeira vez o chefe de escala no aeroporto de Toronto, para garantir os padrões de qualidade e de excelência no serviço prestado, anteriormente assegurados por um prestador de *handling*.

Para tornar os processos aduaneiros mais eficientes e reduzir custos com despachantes oficiais externos, procedeu-se à criação do Gabinete de Despacho Aduaneiro.

Além disso, a SATA Internacional concluiu a preparação da assistência para as novas rotas 2017 entre Boston-Barcelona-Boston e Boston-Praia-Boston, com escala intermédia em Ponta Delgada, consolidando os aspetos contratuais relacionados com procedimentos operacionais nestas rotas.

**N.º de passageiros transportados por mercado (LUTs) - S4**



Em 2017, registou-se um aumento de passageiros na ordem dos 15%.

O mercado doméstico dos Açores continuou a marcar a maior parte da operação da SATA Internacional - Azores Airlines, com um incremento de 14% de passageiros transportados face ao anterior.

O mercado Europa-Açores registou o incremento mais significativo na ordem dos 38%.

Registou-se também uma redução acentuada no número de passageiros transportados nos voos Canárias (-39%) e nos voos Charter (-38%).

Para o mercado dos EUA registou-se um aumento de 20%, enquanto no mercado Canadá um aumento de 28% dos passageiros transportados.

\*Inclui passageiros em trânsito

**Evolução n.º voos realizados**



**N.º passageiros transportados (LUTs)**



\* Inclui passageiros em trânsito



### Load Factor (RPK/ASK)



Em 2017, apesar de registar-se um aumento no número de voos e de passageiros transportados (16 % e 15%, respetivamente), a taxa de ocupação (*Load Factor*) registou um decréscimo de 2,0 p.p.

## 04 Operadores Turísticos

Os operadores turísticos do Grupo SATA - Azores Airlines Vacations Canadá e Azores Airlines Vacations America – têm como missão promover estrategicamente o destino turístico Açores nos mercados Canadá e EUA, respetivamente.

### Canadá

A Airlines Vacations Canadá continuou a ter um impacto positivo no mercado. A atividade da Azores Airlines Vacations Canadá continuou em 2017 centrada na promoção da SATA direcionada ao mercado canadiano, através da presença nas diferentes feiras de turismo no Canadá; da presença em eventos de turismo em Ontário e Quebec e no evento multicultural de rua Dundas Fest; da publicação nos vários órgãos de comunicação dentro e fora do mercado VFR (viagens de amigos e familiares) e da presença em festas de angariação de fundos não lucrativos.

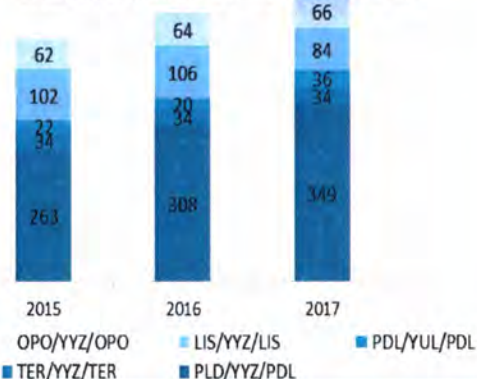
### Principais Indicadores 2017

#### Evolução do N.º Passageiros (LUTs) nas rotas SATA para Toronto



\* Inclui passageiros em trânsito

#### Evolução da repartição do número de voos por rota



PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; OPO = Aeroporto do Porto; YYZ = Aeroporto de Toronto (Pearson); YUL = Aeroporto de Montreal (Pierre-Elliott-Trudeau)

A atividade operacional da Azores Airlines Vacations Canadá registou um aumento de voos na ordem dos 7%, totalizando 569 voos e um aumento de cerca de 28% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

### EUA

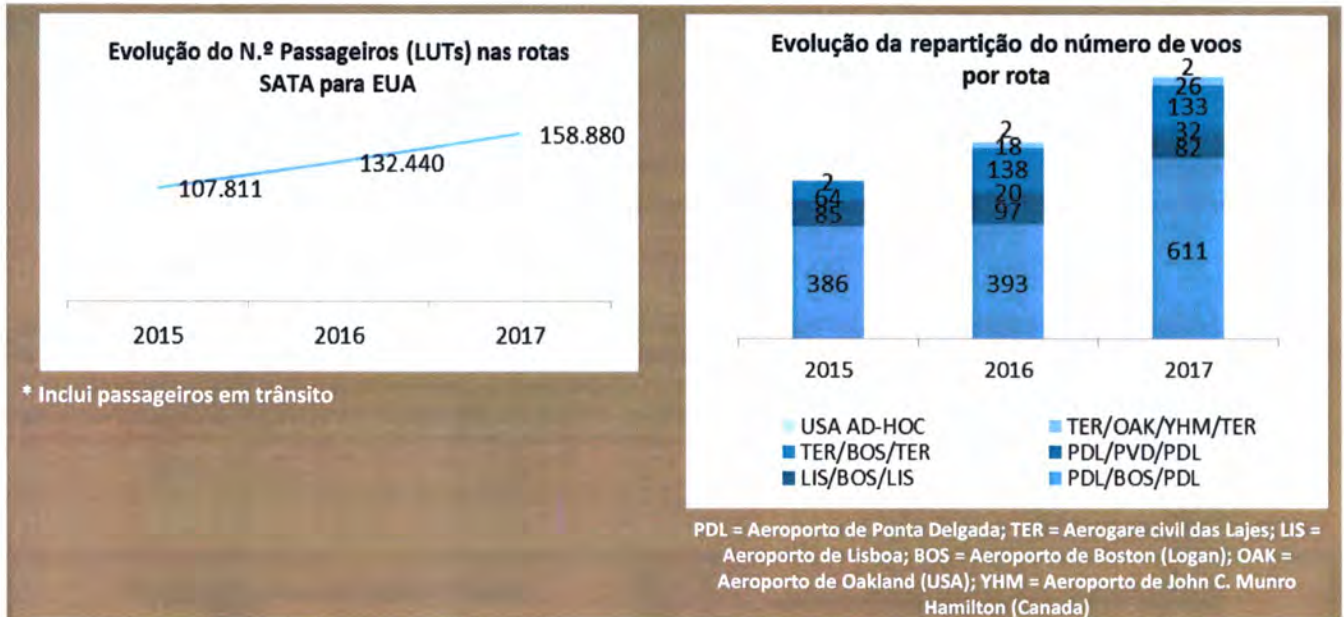
O ano de 2017 foi marcado por um aumento considerável de passageiros nas rotas existentes bem como na abertura de outras, nomeadamente Praia em Cabo Verde e Barcelona em Espanha, todas elas a partir de Boston e via Ponta Delgada.

Durante o verão, praticamente duplicamos a nossa operação com dois voos diários, o que nos permitiu transportar uma média de 800 passageiros/dia.

Dada as limitações do escritório em Fall River e dando seguimento a uma decisão anteriormente tomada, foi efetuada a transferência para as novas instalações em New Bedford, dos serviços de Back Office, Help Desk, Customer Service, Groups, Packages e Accounting. O novo escritório localiza-se em espaço nobre, no centro da cidade e muito próximo do porto de pesca que é considerado um dos mais movimentados dos Estados Unidos.

A participação em Feiras e Workshops foi intensificada em diversas cidades dos Estados Unidos da América com uma abrangência de costa a costa, onde foram feitas apresentações não só do destino Açores como também da Azores Airlines. O tempo de comunicação nos media americanos aumentou, proporcionando uma maior notoriedade não só do destino como também da Companhia.

Principais Indicadores 2017



A atividade operacional da Azores Airlines Vacations America registou um aumento de voos na ordem dos 33%, totalizando 886 voos, e um crescimento de cerca de 20% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

## Safety & Security

A SATA encontra-se absolutamente comprometida com a Segurança a todos os níveis da organização, a partir da Gestão de Topo, considerando como prioridade operacional, assegurar o estabelecimento de uma cultura de segurança, em conformidade com os regulamentos aplicáveis em vigor. De forma a garantir a fiabilidade e qualidade do serviço prestado, a SATA tem percorrido um caminho de melhoria contínua em matéria de segurança, alicerçado num modelo de gestão de segurança, quer nas vertentes de *safety* (segurança operacional) e *security* (segurança contra atos ilícitos): desde o Accountable Manager em cada estrutura operacional até cada um dos colaboradores, nas suas atividades do dia-a-dia, contribuindo para a segurança da operação.

Para cada uma das empresas do Grupo, encontram-se disponíveis, no *website*, as políticas corporativas de segurança.

### Safety

A SATA Internacional-Azores Airlines tem como política corporativa desenvolver e melhorar estratégias e processos que garantam que a sua atividade se guie pelos mais altos níveis de segurança e pelo cumprimento dos regulamentos da aviação civil.

#### Safety Management System (SMS)

Sendo a melhoria contínua um dos elementos chave do SMS (Safety Management System), tem sido com essa perspetiva que a Sata Internacional - Azores Airlines tem vindo, ano após ano, a consolidar a implementação dos processos e procedimentos que suportam o SMS.

Em 2017, com a implementação do novo sistema de Gestão do SMS (IQSMS), e em particular do seu módulo de reporte de ocorrências, assistiu-se a uma clara melhoria do processo relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências *safety*. Este novo sistema trouxe, entre outros, vários benefícios, incluindo o reporte de ocorrências online e offline 24/7, permitindo o reporte de uma ocorrência, a qualquer hora, através de qualquer portátil, tablet ou telemóvel (correndo Windows, Android ou iOS). Com este sistema os reportes são enviados diretamente para os responsáveis pelo seu tratamento, permitindo um maior envolvimento interdepartamental e aumentando a eficiência do processo.

Em 2017, o Departamento *Safety* foi reforçado com um Safety Analyst e um Flight Data Monitoring Analyst. Este reforço revelou-se da maior importância para o cumprimento dos desafios definidos para 2017. Permitiu, entre outros, o início da produção de relatórios periódicos de Flight Data Monitoring (FDM) e do Sistema de Reporte de Ocorrências, essenciais para comunicação às áreas das principais preocupações em termos *safety*, para que as mesmas possam agir em consonância, melhorando assim a segurança operacional.

A formação é também, no âmbito do SMS, um elemento chave para a promoção de uma cultura *safety* em geral e de uma cultura de reporte em particular. Nesse sentido, em 2017, o Departamento *Safety* ministrou 40 ações de formação sobre o Safety Management System (SMS) a um total de 402 colaboradores, dos quais 376 tripulantes. Foi ainda ministrada formação SMS a 32 colaboradores (Gestores Operacionais e Safety Officers) por parte uma empresa externa.

### Security

Em 2017, deu-se continuidade ao cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos da União Europeia, mantendo-se a Política de Security e do Manual de Segurança, dando-se seguimento à atualização da formação de security conforme o Manual de Formação de Segurança aprovado pela ANAC.

Dado que a security tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, a SATA Internacional - Azores Airlines continua a garantir que todos os colaboradores que exercem funções com envolvimento nesta área têm formação adequada e atualizada. Dispõe de 2 formadores *security* devidamente certificados.

Durante o ano de 2017 foram ministradas 70 ações formativas a Pessoal de Terra (PT) e Pessoal Navegante (PN), dando cumprimento aos requisitos da UE, Nacionais, da EASA e da IOSA, incluídos no Programa de Segurança da SATA Internacional-Azores Airlines.

**SATA Internacional – Azores Airlines:**

70 ações de formação *Security* com 515 formandos

No seguimento do previsto no Plano Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) e, conforme habitual, em 2017 a SATA Internacional – Azores Airlines procedeu a 9 Auditorias de Segurança em destinos Europeus e Norte-Americanos.

Os membros do Gabinete de Security da companhia participaram em vários seminários ou conferências, tendo em vista a atualização de conhecimentos e relacionamento com Autoridades.

## Qualidade do serviço

Na SATA, todos os colaboradores contribuem, de forma decisiva, qualquer que seja a sua função ou área de trabalho, para garantir as melhores condições e a melhor experiência ao cliente.

A SATA avalia e monitoriza a qualidade de serviço prestado aos clientes, através da realização de inquéritos de satisfação aos passageiros, *focus groups*, observações diretas, auditorias internas, bem como através da análise de reclamações. Esta análise de reclamações permite identificar oportunidades de intervenção que visam a contínua melhoria da qualidade do serviço, como forma de promover a satisfação dos clientes e a sua fidelização.

### O que foi feito em 2017

#### Inquéritos de satisfação aos passageiros



- Realização, ao longo do ano, de inquéritos de satisfação aos passageiros que viajaram na SATA Air Açores e em todas as rotas da SATA Internacional. De acordo com os resultados obtidos, 79,6% dos passageiros estão satisfeitos/ muito satisfeitos com os serviços prestados pela SATA/Azores Airlines.

#### Observações diretas



- Projeto “Pontualidade” – realização de várias observações de voos efetuadas nas Escalas de Ponta Delgada, Terceira, Santa Maria e Lisboa, das quais resultaram os respetivos relatórios e recomendações, assim como ações de sensibilização interna e alerta relativamente aos custos de assistência e pagamento de indemnizações a passageiros afetados por irregularidades de voos.
- Em simultâneo, realização sim de observações no que concerne ao transporte de bagagem de cabine.

#### Reclamações (Customer Care)



- Registo de 9.327 reclamações, tendo sido fornecidas um total de 16.961 respostas pelo *Customer Care*, em que o tempo médio de resposta foi de 61 dias. Os principais motivos das reclamações apresentadas foram: atrasos e cancelamentos, seguidos de reclamações de bagagem.

O *Customer Care* (área de gestão de reclamações da SATA) tem como missão a análise e tratamento de reclamações, sugestões e elogios dos clientes da SATA, respondendo-lhes de forma justa e adequada. Esta resposta visa reverter a sua insatisfação, restabelecer a sua confiança e contribuir para a sua fidelização, respeito pela sustentabilidade da Empresa e das suas regras de funcionamento.

## Modelo de Qualidade do Serviço

Para ir ao encontro, e até mesmo superar as expectativas dos clientes, a SATA tem definido um conjunto de princípios orientadores que, em conjugação com os fatores críticos de sucesso identificados para cada um dos pontos de contacto, marcam a diferença na qualidade do serviço prestado.

Os 8 princípios orientadores da SATA		O que o cliente pode esperar em cada ponto de contacto
 <b>DISPONIBILIDADE</b>	Ser proactivo e antecipar as necessidades dos clientes. Tomar decisões rápidas e úteis. Ser receptivo à mudança e encará-la como uma oportunidade de melhorar.	 <b>ACUISÃO DO SERVIÇO</b>
 <b>PONTUALIDADE</b>	Estabelecer planos de ação para concretizar os objetivos estabelecidos, dentro do prazo definido. Executar de forma atempada e com prontidão as tarefas que são assignadas.	 <b>CHECK-IN</b>
 <b>FIABILIDADE</b>	Cumprir com os níveis de serviços definidos de forma consistente.	 <b>BAGAGEM E CARCA</b>
 <b>FLEXIBILIDADE</b>	Saber adaptar o comportamento a diversas situações, pessoas e exigências, não comprometendo a satisfação do cliente. Procurar alternativas e apresentar soluções para a sua maximização.	 <b>EMBARQUE</b>
 <b>RIGOR</b>	Conhecer e cumprir as regras, normas e procedimentos que regulam a atividade da SATA. Ser profissional e exigente.	 <b>CONDIÇÕES FÍSICAS DENTRO DO AVIÃO</b>
 <b>COMUNICAÇÃO</b>	Assegurar que a mensagem é transmitida de forma clara, objetiva e atempadamente. Ser assertivo, honesto e confiante.	 <b>SERVICO A BORDO</b>
 <b>SIMPATIA</b>	Controlar as emoções e comunicar com todas as pessoas de forma amável, próxima, calorosa e simpática.	 <b>DESEMBARQUE</b>
 <b>CONHECIMENTO</b>	Querer saber mais, ter vontade de aprender e procurar ativamente informações, atualizações, ideias e inovações geradoras de valor para a SATA e, principalmente, para o cliente.	 <b>IRREGULARIDADES E RECLAMAÇÕES</b>

## SATA IMAGINE

O SATA IMAGINE é o Programa de Passageiros Frequentes da SATA. Em 2017, as adesões ao SATA IMAGINE continuaram a aumentar alcançando 184.585 membros (+10% face a 2016) e somando 89 parcerias. Registaram-se 18.759 novas adesões e 3 novas parcerias, tendo sido realizadas 18 campanhas.



## B - Desempenho Social

Na área social, a SATA aposta na valorização dos seus recursos humanos e no contínuo na comunidade local, através da implementação de boas práticas e respeitando dos direitos humanos em cumprimento com a legislação aplicável em vigor.

investimento  
os princípios fundamentais

Com efeito, a gestão eficaz do capital humano é um dos pilares estratégicos da SATA, dotando-se de profissionais competentes que permitem assegurar a notoriedade da marca e reputação do Grupo, enquanto referência regional, assegurando um serviço fiável e de qualidade, que satisfaça as expectativas dos seus clientes. Ao mesmo tempo, a SATA apoia e investe na comunidade envolvente em torno de cinco eixos, de acordo com a sua Política de Responsabilidade Social: Promoção Turística da Região Autónoma dos Açores, Desporto, Cultura, Solidariedade Social e Combate à fobia de voar.

O capítulo "Gestão do Capital Humano" é uma síntese de como é que a SATA Internacional –Azores Airlines apoia e desenvolve os seus Colaboradores, bem como, como assegura a saúde e segurança dos mesmos, respeitando sempre a diversidade.



# Gestão do Capital Humano

## 1. A Equipa SATA Internacional Azores Airlines

No final de 2017, a SATA Internacional Azores Airlines contava com:



### Colaboradores por categoria profissional, faixa etária e género

	Dirigentes		Quadros superiores		Quadros médios e intermédios		Profissionais altamente qualificados e qualificados		Profissionais semiquualificados		Profissionais não qualificados		Praticantes/Aprendizes	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
< 30 anos	0	0%	0	0%	7	9%	33	7%	0	0%	0	0%	0	0%
30 a 50 anos	0	0%	35	52%	56	74%	428	88%	3	100%	0	0%	0	0%
> 50 anos	0	0%	32	48%	13	17%	23	5%	0	0%	0	0%	0	0%
Masculino	0	0%	51	76%	67	88%	185	38%	2	67%	0	0%	0	0%
Feminino	0	0%	16	24%	9	12%	299	62%	1	33%	0	0%	0	0%
<b>Total</b>	<b>0</b>		<b>67</b>		<b>76</b>		<b>484</b>		<b>3</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

### Colaboradores navegantes, por género



Masculino

**94** Pessoal Navegante Comercial  
**80** Pessoal Navegante Técnico



Feminino

**126** Pessoal Navegante Comercial  
**5** Pessoal Navegante Técnico



## 2. Admissão de colaboradores

### Recrutamento e Seleção

Em 2017, a SATA Internacional – Azores Airlines organizou 67 processos de recrutamento e seleção, tendo sido recrutados 82 novos colaboradores no total.

#### Novas contratações e rotatividade por género, faixa etária e região

	Masculino	Feminino	<30 anos	30 a 50 anos	>50 anos	Portugal Continental	Açores
Novas contratações (n.º)	41	41	49	33	0	26	56
Rotatividade (n.º)	45	42	47	38	2	40	47

### Acolhimento e Integração

Considerando que a entrada de um novo colaborador é uma das fases mais críticas da vida organizacional, no âmbito do modelo de acolhimento e integração da SATA, em 2017, procedeu-se ao desenvolvimento de um *dashboard* da avaliação do processo de Acolhimento e Integração, tendo sido comunicado às chefias de primeira linha no início de cada ano, com a informação da avaliação do Processo de A&I dos colaboradores que entraram no ano anterior, para as suas áreas de responsabilidade. De forma a fortalecer o compromisso com o processo de acolhimento e integração de novos colaboradores, foi desenvolvido um *quick-guide* de 6 Passos para o acolhimento de novos colaboradores, o qual é enviado às chefias aquando de novas entradas.

### Relação com sindicatos

A estratégia de recursos humanos da SATA assegura a liberdade de associação a todos os colaboradores, por forma a assegurar um clima interno positivo. Desta forma, em 2017, 62% dos colaboradores estavam abrangidos por acordos de negociação coletiva.

## 3. Desenvolvimento e Formação

### Proximidade com as universidades e as escolas profissionais

A SATA procura manter uma relação de proximidade com as universidades e as escolas profissionais da Região Autónoma dos Açores. Neste sentido, em 2017, para além de facilitar a integração na vida ativa dos estudantes, através de estágios, respondeu também a vários questionários de estudantes, sobre vários temas, entre eles: políticas e práticas formais anti-fraude, silêncio/voz nas organizações e segurança psicológica, impacto das práticas de recursos humanos no desempenho das organizações, bem como utilização de sistemas de informação nas empresas portuguesas.

### Programas de Estágios

Em 2017, a SATA Internacional Azores Airlines acolheu os seguintes estágios:

Programa Estagiar L e T\*

3

Programa Estagiar U\*\*

3

Estágios Profissionais

7

\*Programa de Incentivo à Inserção do Estagiar L e T – programa que apoia a transição de jovens que estejam a terminar o seu estágio para o mercado de trabalho.

\*\*Programa Estagiar U - criado pelo Governo dos Açores para possibilitar aos jovens que frequentam qualificação de nível superior um estágio profissional em contexto real de trabalho.

## Progressão na Carreira e Avaliação de desempenho

A progressão na carreira na SATA é baseada em regras acordadas com os vários parceiros sociais e o Grupo tem vindo a desenvolver esforços para alocar as pessoas de acordo com o seu talento, apostando na mobilidade de colaboradores em função das suas competências.

A SATA iniciou um processo de revisão do modelo de avaliação de desempenho, razão pela qual não foi levado a cabo o processo periódico de avaliação de desempenho dos efetivos, incluindo pessoal navegante de cabine, tendo em 2017 sido efetuada a avaliação de desempenho apenas do pessoal de terra contratado

## Formação

Anualmente, a SATA define e implementa um plano de formação, em conformidade com a formação obrigatória do setor e com as necessidades identificadas.

A maior parte da formação é assegurada por uma bolsa de formadores e instrutores internos que asseguram a transferência do conhecimento em determinadas áreas: operações de voo, terrestres e handling; comercial; manutenção; engenharia; continuidade de aeronavegabilidade e segurança, saúde e ambiente.

Em 2017, foram realizadas na SATA Internacional Azores Airlines 15.936 horas de formação

Total de horas e média de horas de formação anual por colaborador e categoria profissional



## Benefícios

A SATA tem como uma das principais preocupações manter os seus colaboradores motivados e satisfeitos com as condições de trabalho oferecidas. Neste sentido, a SATA oferece aos seus colaboradores vários benefícios, que contribuem para uma melhor conciliação da vida pessoal e profissional, valorizando a família.

- Seguro de Saúde
- Facilidades de transporte em conformidade com as regras vigentes no setor
- Subsídio de creche
- Flexibilidade de horário
- Aos colaboradores pertencentes ao mesmo agregado familiar, é facilitado o gozo simultâneo de férias
- No grupo profissional de Pessoal Navegante de Voo, e numa situação de estadia, a empresa facilita a possibilidade dos conjugues/familiares viajarem juntos ou separados, consoante a sua preferência ou realidade familiar
- Acordos com parceiros comerciais para garantir melhores condições de aquisição de bens/serviços

## Centro de Formação Aeronáutica dos Açores – formação externa SATA Internacional

Desde finais de 2013, ano em que a SATA foi certificada enquanto entidade formadora, o Grupo tem investido na promoção do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores (CFAA) e consequente captação de formandos particulares e entidades externas, com ambição de ser uma referência na formação aeronáutica.

No decorrer do ano de 2017, o CFAA realizou duas formações externas do Curso Inicial de Tripulantes de Cabine, um dos cursos com mais procura e sucesso, com um total de 33 formandos externos. De salientar também que o CFAA aluga anualmente à OMNI quer as instalações, quer os equipamentos, para a prática do Módulo “Emergency Procedures” do Curso de Tripulantes de Cabine, o que correspondeu, no ano de 2017, ao aluguer para 10 formações práticas, recebendo o Centro 213 formandos externos. O CFAA também alugou o centro e respetivos equipamentos para as formações práticas de “Emergency Procedures” do Curso de Tripulantes de Cabine da GAir/ORBEST, recebendo um total de 18 formandos externos.

A formação de Familiarização e Evacuação de Aviões foi também um curso com uma enorme procura no decorrer do ano de 2017, havendo 5 ações de formação, em parceria com a ANA Aeroportos, onde 72 Bombeiros (do Aeroporto de Faro e da Madeira) receberam esta formação. No entanto, o CFAA também realizou 2 ações desta formação para 29 formandos externos de diversas áreas.

Em março de 2017, ocorreu o curso *Security Níveis 13&14* para 29 inspetores de trabalho da Inspeção Regional do Trabalho IRT e em abril o CFAA formou 8 treinadores da Fundação Pauleta em Suporte Básico de Vida e Desfibrilhador Automático Externo.

Realizaram-se, ainda durante o ano, diversas visitas de Estudo ao CFAA, nomeadamente de diversas escolas da Região Autónoma dos Açores, dos Amigos da Pediatria do HDES, do Rancho Folclórico Santa Cecília (ilha de S. Miguel), de várias instituições, empresas externas, entre outros. De destacar a visita, a 25 de outubro de 2017, do Presidente da República Dr. Marcelo Rebelo Sousa.

Desde 2013 até agora, o CFAA já formou mais de 3.000 profissionais, sejam formandos internos, ou seja, colaboradores da SATA, sejam formandos externos! Para 2018, o CFAA pretende continuar a ser um Centro de Formação de excelência.

## Grupo SATA – Formação Externa realizada no CFAA em 2017

N.º Formações



22

N.º Horas



577

N.º de Formandos  
externos



419

### Principais Ações de Formação

- *Curso Inicial de Tripulantes de Cabine*
- *Familiarização e Evacuação de Aviões*
- *Suporte Básico de Vida e Desfibrilhação Automática Externa*

## 4. Igualdade de oportunidades

A SATA promove e pratica a igualdade de oportunidades e de tratamento no acesso ao emprego, no desenvolvimento e formação profissional, nas condições de trabalho e no salário entre géneros, em conformidade com o estabelecido na Lei. Também o seu Código de Ética e Conduta, atualizado em 2017, define padrões de atuação, incluindo equidade e respeito, que devem ser respeitados por todos os colaboradores independentemente da sua função e tipo de vínculo contratual.

Com efeito, a distribuição equilibrada dos colaboradores entre sexos (48% masculino e 52% feminino) comprova a não discriminação em género nas contratações feitas pela SATA Internacional – Azores Airlines.

Também no que respeita à remuneração dos colaboradores não existe discriminação entre mulheres e homens, sendo a remuneração equilibrada entre mulher e homem.

A SATA promove também a inclusão de colaboradores portadores de deficiência, pelo que em 2017, contava com 8 colaboradores portadores de deficiência.

Em 2017, 27 homens e 29 mulheres usufruíram de licença parental, verificando-se uma taxa de regresso ao trabalho de 100%.

## 5. Saúde e Segurança no Trabalho

A saúde e a segurança dos colaboradores são uma prioridade constante na SATA. Em 2017, procedeu-se a uma atualização da Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, com o compromisso da gestão de topo com os seguintes princípios orientadores nesta área:

- Promover a segurança, saúde e bem-estar dos colaboradores e condições nos locais de trabalho, minimizando os acidentes e prevenindo as doenças profissionais;
- Minimizar e controlar os riscos profissionais intrínsecos às atividades desenvolvidas pela empresa;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do colaborador;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de melhores práticas de segurança e saúde no trabalho;
- Promover a melhoria contínua e assegurar o cumprimento das obrigações de conformidade em matéria de segurança e saúde no trabalho.

### Comités de saúde e segurança

Existe uma Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional – Azores Airlines, representante dos colaboradores para assuntos de saúde e segurança. 100% dos colaboradores encontram-se representados nesta Comissão.

Em 2017, registaram-se 108 acidentes de trabalho na SATA Internacional – Azores Airlines, mais 35 acidentes face ao ano anterior.

### Evolução de dias perdidos por acidente de trabalho



O número total de dias perdidos por acidente de trabalho aumentou. Registou-se na SATA Internacional - Azores Airlines 2.197 dias perdidos (+24 face ao anterior).

### Dias de trabalho perdidos por natureza de lesão



De realçar que os dias perdidos por natureza de lesão devem-se sobretudo a barotraumatismos, lesões não diagnosticadas e lesões músculo-esqueléticas relacionadas com o trabalho (LMERT) e entorses.

No decorrer de 2017 foram levadas a cabo diversas iniciativas no âmbito da saúde e segurança no trabalho, das quais se destacam:

- Realização de um exercício de emergência médica na escala da Graciosa, integrado no simulacro de emergência à escala total realizado nesta escala.
- Realização de reuniões de preparação de exercícios de emergência na escala do Porto e Santa Maria.
- Elaboração dos manuais ATEX (atmosferas potencialmente explosivas).
- Avaliação da Qualidade do Ar Interior – específica na Direção de Manutenção e Engenharia e escala da Terceira.
- Avaliação de Qualidade do Ar Interior em todas as 9 escalas, no decorrer da realização das auditorias internas.
- Implementação da continuidade do Programa “Em Forma e Força”, executado por 2 fisioterapeutas (Ponta Delgada e Terceira), composto por sessões de fisioterapia, ginástica laboral e sensibilização.

- Revisão das Avaliações de Riscos Profissionais.
- Realização de auditorias e inspeções de segurança, no âmbito da parceria estabelecida entre SATA e Açoreana, com o objetivo de prevenir os riscos profissionais e acidentes de trabalho.

### **Medicina no trabalho**

No âmbito da Medicina no Trabalho, a SATA dispõe de um protocolo de vigilância da saúde dos colaboradores que abrange todos os colaboradores e atua em três vertentes: medicina preventiva; medicina curativa e sensibilização.

A medicina no trabalho é assegurada por uma clínica em Lisboa e um serviço interno com dois médicos em Ponta Delgada.

## C - Desempenho Ambiental

A preservação do ambiente e a redução do impacto ambiental da atividade faz parte da base de atuação da SATA, refletida na sua Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, recentemente atualizada, e na qual, em matéria ambiental, compromete-se a:

- Proteger o ambiente, através da prevenção da poluição e das alterações climáticas, da racionalização do consumo de recursos renováveis e não renováveis, e de adequada gestão de resíduos;
- Minimizar e controlar os efeitos negativos dos aspetos ambientais significativos;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do ambiente de forma sustentável;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de boas práticas ambientais
- Promover a melhoria contínua do desempenho ambiental e assegurar o cumprimento da conformidade legal ao nível ambiental.

Este capítulo é uma síntese do desempenho ambiental da SATA Internacional – Azores Airlines, incluindo algumas medidas de mitigação do impacto ambiental da sua atividade.



## 1. Gestão ambiental

A SATA tem implementado um Sistema de Gestão Integrado (SGI) em Segurança e Ambiente certificado pela APCER, transversal a toda a empresa. Foi conferida pela APCER a renovação da certificação do Sistema de Gestão Integrado.



O SGI tem por objetivo a prevenção da segurança e saúde dos trabalhadores e a preservação do meio ambiente, através do conhecimento detalhado dos perigos e riscos profissionais, bem como dos aspetos e impactes ambientais resultantes das atividades da empresa.

Ao longo dos últimos anos, a SATA tem implementado um conjunto de medidas e iniciativas de natureza ambiental, focadas em 3 eixos de atuação.

### Eixos de atuação ambiental do Grupo SATA

A SATA monitoriza e avalia a conformidade com os requisitos ambientais a que a sua atividade está sujeita. Ao longo de 2017, foram realizadas 11 auditorias internas – 1 ao Sistema de Gestão Integrado e 10 no âmbito de Saúde, Segurança no Trabalho e Ambiente.

Foram também realizadas auditorias por 11 entidades externas, incluindo a APCER. Dois fornecedores foram auditados neste âmbito. Adicionalmente, com vista a promover a responsabilidade ambiental na cadeia de fornecimento, os princípios ambientais da SATA encontram-se formalizados nos requisitos ambientais e segurança para os prestadores de serviços.

## 2. Performance ambiental

### Otimização do consumo de recursos

Em 2017, a SATA prosseguiu a implementação de medidas de monitorização e controlo dos consumos, de forma a potenciar a redução do seu impacto ambiental e a redução de custos.

#### Principais consumos da SATA Internacional – Azores Airlines (2017)



Água da rede pública: 7.138 m<sup>3</sup>  
↑ + 0,1% face a 2016



Jet Fuel nas aeronaves: 3.053.461 GJ  
↑ + 9% face a 2016



Eletricidade: 671 GJ  
↓ - 21% face a 2016

### Adaptação às alterações climáticas

A SATA monitoriza as emissões de carbono através da elaboração de um inventário trimestral, produzido através de uma aplicação informática, de acordo com os requisitos da Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Possui também uma base de dados com informação dos gases fluorados com efeito de estufa instalados nos equipamentos de refrigeração (ar condicionado, arcas frigoríficas e frigoríficos) e de halons. Anualmente, esta informação é comunicada à Agência Portuguesa do Ambiente.



Decorrente da natureza da atividade da SATA, o consumo de jet fuel das aeronaves é o que mais contribui para a pegada de carbono da empresa.

#### Emissões de GEE da SATA Internacional – Azores Airlines (2017)



#### Licenças de Carbono

A SATA Internacional - Azores Airlines continuou com a maioria das suas rotas isentas, uma vez que são contempladas apenas as rotas dentro do Espaço Económico Europeu (EEE), não incluindo rotas entre o continente e as regiões ultraperiféricas. Neste sentido, para efeitos do Comércio Europeu de Licenças de Emissões (CELE), as emissões de CO<sub>2</sub> corresponderam a 1.559 licenças em 2017, associadas às rotas Lisboa-Porto, Lisboa-Frankfurt, Lisboa-Londres e alguns voos circulares efetuados dentro da Região pela SATA Internacional – Azores Airlines, cuja operação utilizou três aeronaves A320, três aeronaves A310, uma aeronave A330 e quatro aeronaves DH400 em regime de ACMI.

#### Produção de resíduos e efluentes

A SATA tem implementado um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR) para os vários estabelecimentos, que define as técnicas e tecnologias disponíveis para a reciclagem, prevenção, reutilização e armazenamento de resíduos, assim como boas práticas de gestão de resíduos.

Neste sentido, a SATA tem procurado reduzir a sua produção e, ao mesmo tempo, efetuar o seu correto encaminhamento através de operadores licenciados que otimizem a sua gestão. Em 2017, a SATA implementou a utilização da eGAR (Guias Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos). No futuro, irá promover a sensibilização ambiental através da visita Centros de Processamento e Valorização e Resíduos dos Açores.

#### Produção de Resíduos – SATA Internacional – Azores Airlines (2017)



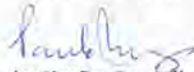
## Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Internacional, SA, declara que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante na documentação de prestação de contas foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis em IFRS, dando uma imagem verdadeira do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados da SATA Internacional, SA, e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 37.653.897,47€ seja aplicado em Resultados Acumulados, e que face aos Capitais Próprios negativos no montante de 62.362.947 Euros, e dando cumprimento ao disposto no artº 35 do código das sociedades comerciais, o Conselho de Administração irá propor ao Acionista, para sua cobertura, o respetivo aumento de capital.

Ponta Delgada, 24 de abril de 2018

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



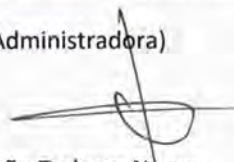
Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes

(Presidente)



Isabel Maria dos Santos Barata

(Administradora)



João Trabuco Nunes

(Administrador)

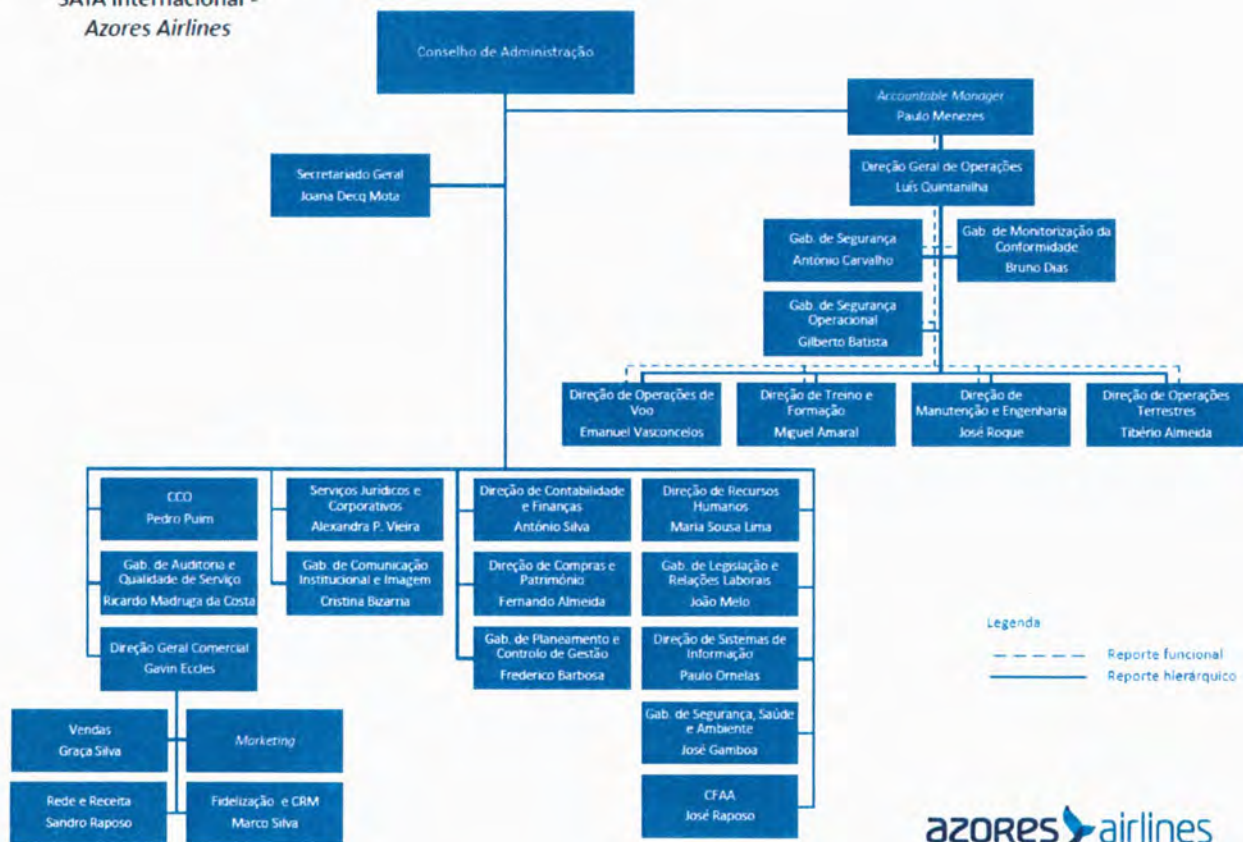
## **Anexos**

## CV dos membros do Conselho de Administração

<p><b>Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Licenciatura em Engenharia Eletrotécnica pelo Instituto Superior Técnico, em 1980 Programa Avançado de Gestão para Executivos, da Escola de Pós-Graduação em Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa, em 1994</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 09/10/1959</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde 2015 que desempenha funções como Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA. Anteriormente assumiu funções Presidente do Conselho de Administração da GLOBALEDA, Telecomunicações e Sistemas de Informação, SA, de 28 de novembro de 2012 a 17 de dezembro de 2015.</p>
<p><b>Isabel Maria dos Santos Barata</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Licenciatura em Psicologia pela Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra (1988) Programa Avançado de Gestão para Executivos pela Escola de Pós-graduação em Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa (1995)</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 19/08/1964</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde 2010 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA SGPS, SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Anteriormente, em 2009, exerceu funções como Assessora da Comissão Executiva da Eletricidade dos Açores e, no período de 2002 a 2008, foi Diretora Regional de Turismo do Governo Regional dos Açores.</p>
<p><b>João Trabuco Nunes</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Licenciatura em Economia pelo Instituto Superior de Economia Grau Equivalente ao MBA em Gestão de Recursos Humanos, pela Middlesex Business School de Londres Frequência do Mestrado em Economia Internacional</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 13/02/1953</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde 2017 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Iniciou a sua carreira profissional na área de recursos humanos nos CTT em 1980, tendo sido responsável pela Divisão dos Recursos Humanos e Administrativos da Direção de Coordenação de Correios e Telecomunicações dos Açores entre 1988 e 1992, e até 2002, responsável pela Direção do Departamento de Recursos Humanos da Portugal Telecom dos Açores. Entre outras funções foi também consultor de recursos humanos.</p>

# Organograma Geral Sata Internacional – Azores Airlines

Organograma Geral  
SATA Internacional -  
Azores Airlines



azores airlines

Publicado a 17 de abril de 2018

## Tabela de Conformidade com D.L n.º 89/2017

Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho	Capítulo/secção	Página/s
Art.º 3º (remetido para Art. 66º-B e 508º-G do CSC): A demonstração não financeira deve conter as informações bastantes para uma compreensão da evolução, do desempenho, da posição e do impacto das suas atividades, referentes, no mínimo, às questões ambientais, sociais e relativas aos trabalhadores, à igualdade entre homens e mulheres, à não discriminação, ao respeito dos direitos humanos, ao combate à corrupção e às tentativas de suborno, incluindo:		
a) Breve descrição do modelo empresarial da empresa	Responsabilidade económica - Segmentos de negócio	Pág. 39
b) Uma descrição das políticas seguidas pela empresa em relação a essas questões, incluindo os processos de diligência devida aplicados	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 28, 31, 34, 43, 45 Págs. 48-55 Pág. 56
c) Os resultados dessas políticas	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 13, 34, 43-45 Págs. 48-55 Págs. 56-58
d) Os principais riscos associados a essas questões, ligados às atividades da empresa, incluindo, se relevante e proporcionado, as suas relações empresariais, os seus produtos ou serviços suscetíveis de ter impactos negativos nesses domínios e a forma como esses riscos são geridos pela empresa	Responsabilidade económica	Págs. 32-34
e) Indicadores -chave de desempenho relevante para a sua atividade específica	Indicadores-chave Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Pág. 6 Págs. 13, 34, 43-45 Págs. 49-55 Págs. 57-58

## Notas metodológicas

### Indicadores Ambientais

Os fatores de conversão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	GJ/t	43,0	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	GJ/t	43,3	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	kWh/GJ	0,0036	Agência Internacional de Energia

### Consumos

Os valores de consumo de gasóleo e eletricidade de 2016 da SATA Internacional – Azores Airlines, foram estimados a partir do preço médio de cada um destes combustíveis. O valor do consumo de eletricidade foi estimado a partir do preço médio de eletricidade da ERSE.

Os valores de consumo de água da rede pública de 2016 da SATA Internacional – Azores Airlines, foram estimados a partir do preço médio da água da EPAL.

### Emissões de CO<sub>2</sub>

Os fatores de emissão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	t CO <sub>2</sub> /t Jet Fuel	3,15	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	kg CO <sub>2</sub> /GJ	74,00	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	g CO <sub>2</sub> /kWh	674	EDA publicado pela ERSE

### Indicadores Laborais

Para o cálculo dos indicadores foi tido em conta os colaboradores ativos a 31 de dezembro de 2017.

Os indicadores apresentados não incluem os 4 membros do Conselho de Administração.

## Glossário

**ACMI** – *Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance* – Voos contratados em que a transportadora é responsável pelos custos relativos à aeronave, tripulação, manutenção e seguros

**Acordos interline** – Acordos de cooperação entre companhias. Estes acordos permitem que os passageiros reservem voos em duas ou mais companhias aéreas parceiras e façam um itinerário que inclui cidades não operadas por uma só empresa

**AMADEUS** – Sistema de reservas por computador

**AMO** – Certificado de Aptidão Técnica para Empresas de Manutenção

**ANA** – Aeroportos de Portugal

**APA** - Agência Portuguesa do Ambiente

**APCER** – Associação Portuguesa de Certificação

**ATA** – Associação do Turismo dos Açores

**Available Freight Tonne Kilometers** – Disponibilidade de carga em toneladas, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade de carga disponível

**Available-Seat-Kilometers (ASK)** – Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros

**CASK** – *Operating costs per available seat kilometer* – Custos por lugar disponível por quilómetro

**CELE** – Comércio Europeu de Licenças de Emissões

**CFAA** – Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

**Charter** – Voo reservado por uma agência de viagens, para a deslocação dos seus clientes

**CO<sub>2</sub>** – Dióxido de Carbono

**EADS** – *European Aeronautic Defense and Space Company*

**EASA** – *European Aviation Safety Agency*

**ECAC** – *European Civil Aviation Conference*

**EDA** – Eletricidade dos Açores

**EEE** - Espaço Económico Europeu

**EFB** – *Electronic Flight Bag*

**FAA** – *Federal Aviation Authorities*

**FAM e PRESS Trips** – Viagens de prospeção de destino com agentes de viagem e jornalistas, respetivamente

**Freight Load Factor** – Coeficiente de Ocupação por Carga (*Load Factor* de Carga)

**Freight-Tonne-Kilometers (FTK)** – Tonelada de carga transportada, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede o tráfego de carga real

**GEE** – Gases com Efeito de Estufa

**GJ** – Gigajoules

**Handling** – Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto

**Hazard** – Perigosidade; caracteriza os eventos geofísicos extremos que são capazes de causar um desastre

**Hedging** – Cobertura

**IFRS** – *International Financial Reporting Standards*

**IATA** – *International Air Transport Association*

**ICAO** – *International Civil Aviation Organization*



**IIRC** – *International Integrated Reporting Council*

**INAC** – Instituto Nacional de Aviação Civil

**IOSA** – *IATA Operational Safety Audit*

**ISO** – *International Organization for Standardization*

**JAA TO** – *Joint Aviation Authorities Training Organization*

**Jet fuel** – Combustível para aviões

**Load Factor** – Coeficiente de Ocupação – RPK dividido pelo ASK

**Low-cost carriers** – Transportadoras de baixo custo

**LUTS** – Lugares Utilizados – Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito

**OTA** – *Online Travel Agency*

**Passenger-Load-Factor** – Coeficiente de Ocupação por Passageiros (*Load Factor* de Passageiros)

**PIB** – Produto Interno Bruto

**Revenue-Passenger-Kilometres (RPK)** – Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados

**Safety** – Segurança operacional

**Security** – Segurança contra atos ilícitos

**SGA** – SATA Gestão de Aeródromos

**SGI** – Sistema de Gestão Integrado

**SGPS** – Sociedade Gestora de Participações Sociais

**SITA** – *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*

**Stakeholders** – Partes interessadas - São todos aqueles, pessoas ou instituições, que afetam e/ou podem ser afetados pelas atividades, produtos ou serviços de uma organização e o desempenho a ela associado

**t CO<sub>2</sub>e**- Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente

**UPU** – *Universal Postal Union*

## **Demonstrações Financeiras e Anexos às Demonstrações Financeiras**

**Demonstrações Financeiras**

**31 de dezembro de 2017**

Índice das Demonstrações Financeiras	
Demonstração da posição financeira	3
Demonstração dos resultados	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa	7
Anexo às demonstrações financeiras	8
1. Introdução	8
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	9
2.1 Bases de Preparação	9
3. Principais políticas contabilísticas	11
3.1 Conversão cambial	12
3.2 Ativos fixos tangíveis	12
3.3 Ativos Intangíveis	15
3.4 Imparidade de ativos não financeiros	15
3.5 Ativos financeiros	16
3.6 Justo valor de ativos e passivos	18
3.7 Inventários	18
3.8 Clientes e Outras contas a receber	19
3.9 Caixa e equivalentes de caixa	19
3.10 Capital social	19
3.11 Passivos financeiros	20
3.12 Compensação de instrumentos financeiros	21
3.13 Empréstimos obtidos	21
3.14 Imposto sobre o rendimento	22
3.15 Benefícios aos empregados	22
3.16 Provisões	23
3.17 Subsídios e apoios do Governo	24
3.18 Locações	24
3.19 Gastos e rendimentos	25
3.20 Rédito	25
3.21 Ativos não correntes detidos para venda	27
3.22 Demonstração dos fluxos de caixa	27
3.23 Eventos subsequentes	28
4 Políticas de gestão do risco financeiro	28
4.1 Fatores do risco financeiro	28
4.2 Gestão do risco de capital	32

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	32
5.1 Provisões	33
5.2 Ativos tangíveis	33
5.3 Imparidade	33
5.4 Documentos pendentes de voo	34
5.5 Programa de fidelização	34
5.6 Impostos	34
6. Ativos fixos tangíveis	35
7. Ativos Intangíveis	38
8. Ativos e passivos por impostos diferidos	39
9. Outras contas a receber	40
10. Inventários	42
11. Clientes	44
12. Caixa e equivalentes de caixa	45
13. Capital	46
14. Reservas e prestações suplementares	46
15. Provisões	47
16. Empréstimos obtidos	47
17. Outras contas a pagar	49
18. Fornecedores	51
19. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar	51
20. Documentos pendentes de voo	51
21. Ativos e passivos financeiros por categoria	51
22. Justo valor de ativos e passivos	52
23. Vendas e Prestação de serviços	54
24. Subsídios à exploração	54
25. Fornecimentos e serviços externos	55
26. Gastos com o pessoal	55
27. Outros rendimentos e ganhos	56
28. Outros gastos e perdas	56
29. Gastos e rendimentos financeiros	57
30. Imposto do exercício	57
31. Compromissos	59
32. Contingências	59
33. Partes relacionadas	61
34. Ativos não correntes detidos para venda	62
35. Eventos subsequentes	62

## Demonstração da posição financeira

	Nota	2017	2016
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	754.140	6.553.511
Ativos intangíveis	7	-	-
Ativos por impostos diferidos	8	10.519.425	10.519.425
Clientes	11	2.158.236	2.161.371
Outras contas a receber	9	5.574.973	5.004.484
		<b>19.006.774</b>	<b>24.238.791</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	10	764.907	649.063
Clientes	11	10.397.480	8.949.726
Outras contas a receber	9	10.897.023	9.413.628
Caixa e equivalentes de caixa	12	766.068	3.122.913
		<b>22.825.478</b>	<b>22.135.330</b>
Ativos não correntes detidos para venda	34	2.575.697	-
		<b>25.401.175</b>	<b>22.135.330</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>44.407.949</b>	<b>46.374.121</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	13	5.000.000	5.000.000
Reservas legais	14	492.199	492.199
Outras reservas		329.178	329.178
Prestações suplementares	14	85.673.389	85.673.389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(116.203.584)	(105.213.778)
Resultado líquido		(37.653.897)	(10.989.806)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>(62.362.947)</b>	<b>(24.709.050)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	15	220.000	220.000
Empréstimos obtidos	16	2.049.130	2.548.810
Outras contas a pagar	17	-	37.859
		<b>2.269.130</b>	<b>2.806.669</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	16	11.386.680	9.411.468
Fornecedores	18	34.313.651	27.337.378
Outras contas a pagar	17	41.463.171	13.384.054
Imposto sobre o rendimento a pagar	19	49.781	38.972
Documentos pendentes de voto	20	17.288.483	18.104.630
		<b>104.501.766</b>	<b>68.276.502</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>106.770.896</b>	<b>71.083.171</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>44.407.949</b>	<b>46.374.121</b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

## Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Vendas e serviços prestados	23	159.658.050	146.965.442
Subsídios à exploração	24	220.392	14.383
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(1.176.930)	(1.069.998)
Fornecimentos e serviços externos	25	(155.051.155)	(121.071.001)
Gastos com o pessoal	26	(30.964.066)	(30.389.418)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(1.523.378)	(1.483.666)
Imparidade de ativos depreciables/ amortizáveis	6	(1.882.241)	-
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11	(341.049)	(463.503)
Provisões (aumentos/reduções)	15	-	-
Outros rendimentos e ganhos	27	4.164.540	2.647.955
Outros gastos e perdas	28	(8.847.541)	(4.889.815)
<b>Resultado operacional</b>		<b><u>(35.743.378)</u></b>	<b><u>(9.739.621)</u></b>
Gastos financeiros	29	(1.677.784)	(2.395.491)
Rendimentos financeiros	29	2.916	25.069
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(37.418.246)</u></b>	<b><u>(12.110.043)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	30	(235.651)	1.120.237
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(37.653.897)</u></b>	<b><u>(10.989.806)</u></b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

## Demonstração do rendimento integral

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(37.653.897)</b>	<b>(10.989.806)</b>
<b>Outros rendimentos do exercício:</b>		
<b>Itens que podem reclassificar por resultados</b>		
Variação de justo valor de derivados de cobertura de fluxos de caixa	-	3.171
	<u>-</u>	<u>3.171</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>	<b><u>(37.653.897)</u></b>	<b><u>(10.986.635)</u></b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.



## Demonstração da alteração dos capitais próprios

Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2016</b>	5.000.000	492.199	328.178	52.100.574	(3.403)	(86.341.097)	(18.872.681)	(47.295.230)
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	3.171	-	(10.989.806)	(10.986.635)
Realizações de prestações suplementares	-	-	-	33.572.815	-	-	-	33.572.815
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(18.872.681)	18.872.681	-
<b>A 31 de dezembro de 2016</b>	5.000.000	492.199	328.178	85.673.389	(232)	(105.213.778)	(10.989.806)	(24.709.050)
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	-	-	(37.653.897)	(37.653.897)
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(10.989.806)	10.989.806	-
<b>A 31 de dezembro de 2017</b>	5.000.000	492.199	328.178	85.673.389	(232)	(116.203.584)	(37.653.897)	(62.362.947)

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

## Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2017	2016
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		156.862.570	144.525.049
Pagamentos a fornecedores		(149.966.671)	(119.924.309)
Pagamentos ao pessoal		(31.053.024)	(30.036.285)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>			
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(224.870)	(269.272)
Outros recebimentos/ pagamentos		(5.691.093)	7.611.371
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>(30.073.088)</b>	<b>1.906.554</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(342.437)	(704.380)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo		-	(1.902.096)
Recebimentos provenientes de:			
Juros e rendimentos similares		2.916	25.069
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	33	1.966.562	-
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento</b>		<b>1.627.041</b>	<b>(2.581.407)</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	25.871.326	29.739.770
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	33	26.434.413	12.114.682
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(24.391.311)	(37.255.012)
Amortização de locações financeiras	16	(4.232)	(9.173)
Juros e gastos e similares		(1.677.784)	(2.395.491)
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de financiamento</b>		<b>26.232.412</b>	<b>2.194.776</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		(2.213.635)	1.519.923
Efeitos das diferenças de câmbio		(142.959)	73.900
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	12	3.122.662	1.528.839
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	12	<b>766.068</b>	<b>3.122.662</b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA”), denominada de SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos S.A. até 6 de maio de 2015, foi constituída em 10 de dezembro de 1990, tendo sido designada originalmente por Oceanair – Transportes Aéreos Regionais, S.A. até 20 de fevereiro de 1998.

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, e que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio.

Desde 1 de janeiro de 2008 que a Empresa detém o direito à exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, em regime de code-share com a TAP. O direito à exploração da rota entre a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira cessou em 31 de dezembro de 2013.

Em 29 de março de 2015 o espaço aéreo açoriano foi liberalizado nas rotas entre o Continente Português e Ponta Delgada/ Terceira.

Em 31 de dezembro de 2017, a Empresa operava com: (i) três aviões Airbus A310-304, os quais são propriedade da Empresa; (ii) três aviões Airbus A320 em regime de locação operacional; (iii) um avião Airbus A330 em regime de locação operacional e (iv) um A321 NEO em regime de locação operacional.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 24 de abril de 2018. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

O Conselho de Administração entende que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e desempenho financeiro e fluxos de caixa.

## **2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras**

### **2.1 Bases de Preparação**

Estas demonstrações financeiras foram preparadas pela Empresa de acordo com as IFRS adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2017.

Na preparação das demonstrações financeiras, a SATA seguiu a convenção do custo histórico, modificada, quando aplicável, pela mensuração ao justo valor de instrumentos financeiros derivados e os programas de fidelização de clientes.

As demonstrações financeiras da Empresa foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos, da conclusão do processo de privatização e da reestruturação financeira dos seus passivos.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

### **Novas normas e interpretações de aplicação mandatória em 31 de dezembro de 2017**

As interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, são de aplicação obrigatória pelo IASB, para os exercícios que se iniciem em, ou após, 1 de janeiro de 2017:

### **Alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2017**

Descrição	Alteração	Data efetiva
IAS 7 – Demonstração dos fluxos de caixa	Reconciliação das alterações no passivo de financiamento com os fluxos de caixa das atividades de financiamento.	1 de janeiro de 2017
IAS 12 – Imposto sobre o rendimento	Registo de impostos diferidos ativos sobre os ativos mensurados ao justo valor, o impacto das diferenças temporárias dedutíveis na estimativa dos lucros tributáveis futuros e o impacto das restrições sobre a capacidade de recuperação dos impostos diferidos ativos.	1 de janeiro de 2017

A introdução destas interpretações e a alteração das normas referidas anteriormente não tiveram impactos relevantes nas demonstrações financeiras da Empresa.

#### Novas normas e interpretações de aplicação não mandatória em 31 de dezembro de 2017

Existem novas normas, alterações e interpretações efetuadas a normas existentes, que apesar de já estarem publicadas, a sua aplicação apenas é obrigatória para exercícios anuais, que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2018, que a Empresa decidiu não adotar antecipadamente neste exercício, como segue:

#### Normas que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2018, já endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva
IFRS 9 – Instrumentos financeiros	Nova norma para o tratamento contabilístico de instrumentos financeiros	1 de janeiro de 2018
IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes	Reconhecimento do rêdito relacionado com a entrega de ativos e prestação de serviços, pela aplicação o método das 5 etapas.	1 de janeiro de 2018
IFRS 16 - Locações	Nova definição de locação. Nova contabilização dos contratos de locação para os locatários. Não existem alterações à contabilização das locações pelos locadores.	1 de janeiro de 2019
IFRS 4 – Contratos de seguro (aplicação da IFRS 4 com a IFRS 9)	Isenção temporária da aplicação da IFRS 9 para as seguradoras para os exercícios que se iniciem antes de 1 de janeiro de 2021. Regime específico para os ativos no âmbito da IFRS 4 que qualificam como ativos financeiros ao justo valor por via dos resultados na IFRS 9 e como ativos financeiros ao custo amortizado na IAS 39, sendo permitida a classificação da diferença de mensuração no Outro rendimento integral	1 de janeiro de 2018
Alterações á IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes	Identificação das obrigações de desempenho, momento do reconhecimento do rêdito de licenças PI, revisão dos indicadores para a classificação da relação principal versus agente, e novos regimes para a simplificação da transição.	1 de janeiro de 2018

**Normas (novas e alterações) e interpretações que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2018, ainda não endossadas pela UE:**

## Normas

Descrição	Alteração	Data efetiva
Melhorias às normas 2014 - 2016	Clarificações várias: IFRS 1, IFRS 12 e IAS 28	1 de janeiro de 2017 e 1 de janeiro de 2018
IAS 40 – Propriedades de investimentos	Clarificação de que é exigida evidência de alteração de uso para efetuar a transferências de ativos de e para a categoria de propriedades de investimento	1 de janeiro de 2018
IFRS 2 – Pagamentos baseados em ações	Mensuração de planos de pagamentos baseados em ações liquidados financeiramente, contabilização de modificações, e a classificação dos planos de pagamentos baseados em ações como liquidados em capital próprio, quando o empregador tem a obrigação de reter imposto.	1 de janeiro de 2018
IFRS 9 – Instrumentos financeiros	Opções de tratamento contábilístico de ativos financeiros com compensação negativa	1 de janeiro de 2019
IAS 28 – Investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos	Clarificação quanto aos investimentos de longo-prazo em associadas e empreendimentos conjuntos que não estão a ser mensurados através do método de equivalência patrimonial	1 de janeiro de 2019
Melhorias às normas 2015 – 2017	Clarificações várias: IAS 23, IAS 12, IFRS 3 e IFRS 11	1 de janeiro de 2019
IFRS 17 – Contratos de seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária.	1 de janeiro de 2021

## Interpretações

Descrição	Alteração	Data efetiva
IFRIC 22 – Transações em moeda estrangeira e contraprestação adiantada	Taxa de câmbio a aplicar quando a contraprestação é recebida ou paga antecipadamente	1 de janeiro de 2018
IFRIC 23 – Incertezas sobre o tratamento de imposto sobre o rendimento	Clarificação relativa à aplicação dos princípios de reconhecimento e mensuração da IAS 12 quando há incerteza sobre o tratamento fiscal de uma transação, em sede de imposto sobre o rendimento	1 de janeiro de 2019

A Empresa não concluiu, ainda, o apuramento de todos os impactos decorrentes da aplicação das normas supra pelo que optou pela sua não adoção antecipada.

## 3. Principais políticas contábilísticas

As principais políticas contábilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras são as que abaixo se descrevem. Estas políticas foram consistentemente aplicadas a todos os exercícios apresentados, salvo indicação contrária.

### 3.1 Conversão cambial

#### i) Moeda funcional e de apresentação

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que a entidade opera (moeda funcional). As demonstrações financeiras são apresentadas em Euros, sendo esta a moeda funcional e de relato da Empresa.

#### ii) Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento/ recebimento das transações bem como da conversão pela taxa de câmbio à data do relato financeiro, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração dos resultados, na rubrica de resultados financeiros líquidos, se relacionadas com empréstimos ou em outros ganhos ou perdas operacionais, para todos os outros saldos/transações.

#### iii) Cotações utilizadas

As cotações de moeda estrangeira utilizadas para conversão de saldos expressos em moeda estrangeira, foram como segue:

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2017	2016
USD	0,8318	0,9465
GBP	1,1231	1,1620
CAD	0,6634	0,7017

### 3.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade. Este custo inclui: (a) o "custo considerado" determinado à data de transição para IFRS, que no caso da frota aérea foram mensurados ao justo valor e todos os restantes ativos foram mensurados pelo valor líquido transitado do normativo anterior, incluindo reavaliações legais; e (b) o custo de aquisição dos ativos adquiridos ou construídos após essa data.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do ativo para que este seja colocado na sua condição de utilização. Os custos financeiros incorridos com empréstimos obtidos para a construção de ativos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do ativo.

Os custos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que se traduzam no aumento da vida útil dos respetivos ativos e na capacidade de gerar benefícios económicos futuros são reconhecidos como elemento do custo dos respetivos ativos, sendo capitalizados enquanto ativos fixos tangíveis. Caso estas condições não sejam cumpridas, os respetivos custos são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os gastos a suportar com o desmantelamento ou remoção de ativos instalados em propriedade de terceiros são considerados como parte do custo inicial dos respetivos ativos, quando constituam montantes significativos.



As vidas úteis estimadas e valores residuais para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	<u>Anos</u>
<b><u>Frota Aérea</u></b>	
Aviões	18 anos
Motores	3 anos
Hélices	5 anos
Trens aterragem	6 anos
Sobressalentes	6 anos
<b><u>Restantes ativos</u></b>	
Edifícios e outras construções	50 anos
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Equipamento de transporte	Entre 5 a 7 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

O valor a alocar a cada componente é estimado com base no custo a incorrer na grande manutenção, sendo a vida útil acima indicada o período estimado que decorre entre cada grande manutenção da referida componente.

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram componentizados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção. No caso de a grande manutenção ser antecipada, os valores líquidos contabilísticos da anterior grande manutenção serão desconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados do exercício.

A Empresa estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica, com exceção da frota aérea que apresenta um valor residual de 10%.

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo, e quando necessário registar uma perda por imparidade. O valor recuperável é determinado como o mais elevado entre o justo valor menos custos de vender, e o valor de uso do ativo, sendo este último calculado com base no valor atual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do ativo no final da vida útil definida.

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada relato financeiro, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. Os terrenos não são depreciados. Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contabilística e são aplicadas prospetivamente.

Os ganhos ou perdas na alienação dos ativos são determinados pela diferença entre o valor de realização e o valor contábilístico do ativo, sendo reconhecidos na demonstração dos resultados.

### 3.3 Ativos Intangíveis

Os ativos intangíveis apenas são reconhecidos quando: i) sejam identificáveis; ii) seja provável que dos mesmos advenham benefícios económicos futuros; e iii) o seu custo possa ser mensurado com fiabilidade.

Quando adquiridos individualmente os ativos intangíveis são reconhecidos ao custo, o qual compreende: i) o preço de compra, incluindo custos com direitos intelectuais e taxas após a dedução de quaisquer descontos; e ii) qualquer custo diretamente atribuível à preparação do ativo, para o seu uso pretendido.

A Empresa tem registado como ativos intangíveis essencialmente programas de computador – referem-se aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas e dos custos de parametrização incorridos, para apoio à atividade desenvolvida. São também capitalizados como ativo intangível os upgrades efetuados às aplicações ou a introdução de novas funcionalidades, na medida em que estas inovações incorporem benefícios económicos futuros para os ativos beneficiados. As licenças de utilização e manutenção são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados, pró-rata do período a que se referem.

A SATA determina a vida útil e o método de amortização dos ativos intangíveis com base na estimativa de consumo dos benefícios económicos associados ao ativo.

### 3.4 Imparidade de ativos não financeiros

Os ativos não financeiros que não têm uma vida útil definida, não estão sujeitos a amortização ou depreciação, sendo objeto de testes de imparidade anuais. A Empresa realiza os testes de imparidade no final de cada ano e sempre que eventos ou alterações nas condições envolventes indiquem que o valor pelo qual se encontram registados nas demonstrações financeiras não seja recuperável.

Quando o valor recuperável é inferior ao valor contábilístico dos ativos, é registada a respetiva imparidade.

Uma perda por imparidade é reconhecida pelo montante do excesso da quantia contabilística do ativo face ao seu valor recuperável, sendo o valor recuperável, o maior entre o justo valor de um ativo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso. Para a determinação da existência de imparidade, os ativos são alocados ao nível mais baixo para o qual existem fluxos de caixa separados identificáveis (unidades geradoras de caixa).

Os ativos não financeiros para os quais tenham sido reconhecidas perdas por imparidade, são avaliados a cada data de relato, sobre a possível reversão das perdas por imparidade.

Quando há lugar ao registo de uma perda por imparidade ou à sua reversão, a depreciação/amortização dos respetivos ativos são recalculadas prospectivamente de acordo com o valor recuperável ajustado da imparidade reconhecida.

### 3.5 Ativos financeiros

O Conselho de Administração determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial, de acordo com o objetivo da sua aquisição, reavaliando esta classificação a cada data de relato.

Os ativos financeiros podem ser classificados como:

- i) Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados - incluem os ativos financeiros não derivados detidos para negociação respeitando a investimentos de curto prazo e ativos ao justo valor por via de resultados à data do reconhecimento inicial;
- ii) Empréstimos concedidos e contas a receber – inclui os ativos financeiros não derivados com pagamentos fixos ou determináveis não cotados num mercado ativo;
- iii) Investimentos detidos até à maturidade – incluem os ativos financeiros não derivados com pagamentos fixos ou determináveis e maturidades fixas, que a entidade tem intenção e capacidade de manter até à maturidade;
- iv) Ativos financeiros disponíveis para venda – incluem os ativos financeiros não derivados que são designados como disponíveis para venda no momento do seu reconhecimento inicial ou que não se enquadram nas categorias acima referidas. São reconhecidos como ativos não correntes exceto se houver intenção de alienar nos 12 meses seguintes à data do relato financeiro.

A 31 de dezembro de 2017 e de 2016, a Empresa apenas tem ativos financeiros classificados como Empréstimos concedidos e contas a receber.

Compras e vendas de investimentos em ativos financeiros são registadas na data da transação, ou seja, na data em que a Empresa se compromete a comprar ou a vender o ativo.

Ativos financeiros ao justo valor por via de resultados são reconhecidos inicialmente pelo justo valor, sendo os custos da transação reconhecidos em resultados. Estes ativos são mensurados subsequentemente ao justo valor, sendo os ganhos e perdas resultantes da alteração do justo valor, reconhecidos nos resultados do período em que ocorrem na rubrica de custos financeiros líquidos, onde se incluem também os montantes de rendimentos de juros e dividendos obtidos.

Ativos financeiros disponíveis para venda são reconhecidos inicialmente ao justo valor acrescido dos custos de transação. Nos períodos subsequentes, são mensurados ao justo valor sendo a variação do justo valor reconhecida na reserva de justo valor no capital. Os dividendos e juros obtidos dos ativos financeiros disponíveis para venda são reconhecidos em resultados do período em que ocorrem, na rubrica de outros ganhos operacionais, quando o direito ao recebimento é estabelecido.

Empréstimos concedidos e contas a receber são classificados na demonstração da posição financeira como "Clientes" e "Outras contas a receber" (Notas 9 e 11), e são reconhecidos ao custo amortizado usando a taxa de juro efetiva, deduzidos de qualquer perda de imparidade. O ajustamento por imparidade das contas a receber é efetuado quando existe evidência objetiva de que a Empresa não irá receber os montantes em dívida de acordo com as condições iniciais das transações que lhe deram origem.

A Empresa avalia a cada data de relato, se existe evidência objetiva de que os ativos financeiros sofreram perda de valor.

No caso de instrumentos de dívida classificados como ativos financeiros disponíveis para venda, caso exista evidência objetiva de imparidade (diferença entre o custo de aquisição e o justo valor atual, deduzida de perdas de imparidade sobre esse ativo, previamente reconhecidas em resultados do exercício), as perdas de imparidade acumuladas são reclassificadas de capitais próprios para a demonstração dos resultados. Em exercícios subsequentes, caso o justo valor destes instrumentos aumente, e esse aumento possa ser objetivamente atribuído a um evento que ocorre após a contabilização das perdas de imparidade em resultados, a perda de imparidade é revertida através da demonstração dos resultados.

No caso de instrumentos de capital próprio classificados como ativos financeiros disponíveis para venda, um decréscimo significativo ou prolongado de justo valor abaixo do seu custo é evidência de que os ativos estão em imparidade. Caso tal evidência se verifique (diferença entre o custo de aquisição e o justo valor atual, deduzida de

perdas de imparidade sobre esse ativo, previamente reconhecidas em resultados do exercício) , as perdas de imparidade acumuladas são reclassificadas de capitais próprios para a demonstração dos resultados. As perdas de imparidade de instrumentos de capital próprio reconhecidas em resultados do exercício não são revertidas através da demonstração dos resultados.

Os ativos financeiros são desreconhecidos quando os direitos ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos expiram ou são transferidos, assim como todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

### 3.6 Justo valor de ativos e passivos

Na determinação do justo valor de um ativo ou passivo, se existir um mercado ativo, a cotação de mercado é aplicada. Este constitui o nível 1 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

No caso de não existir um mercado ativo, o que é o caso para alguns ativos e passivos financeiros, são utilizadas técnicas de valorização geralmente aceites no mercado, baseadas em pressupostos de mercado. Este constitui o nível 2 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

A Empresa aplica técnicas de valorização para os instrumentos financeiros não cotados, tais como, derivados. Os modelos de valorização que são utilizados mais frequentemente são modelos de fluxos de caixa descontados e modelos de avaliação de opções que incorporam, por exemplo, as curvas de taxa de juro e volatilidade de mercado.

Para alguns tipos de derivados mais complexos, são utilizados modelos de valorização mais avançados contendo pressupostos e dados que não são diretamente observáveis em mercado, para os quais a Empresa utiliza estimativas e pressupostos internos. Este constitui o nível 3 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

### 3.7 Inventários

Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição, o qual inclui todas as despesas diretas suportadas com a compra. Subsequentemente, os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização.

O custo de aquisição refere-se a todos os custos de compra e outros custos diretos incorridos para colocar os inventários no seu local e na sua condição atual. Por outro lado, o valor realizável líquido é o preço de venda estimado no decurso ordinário da atividade empresarial menos os custos estimados de acabamento e os custos estimados necessários para efetuar a venda.

Os inventários incluem também materiais, matérias-primas e de consumo inicialmente mensurado pelo preço de compra adicionado das despesas diretamente relacionadas com a aquisição.

O método de custeio utilizado para o registo do consumo dos inventários em geral é o custo médio ponderado.

### 3.8 Clientes e Outras contas a receber

As rubricas de Clientes e Outras contas a receber são reconhecidas inicialmente ao justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado, deduzido de ajustamentos por imparidade (se aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em "Imparidade de contas a receber", sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou deixem de existir.

### 3.9 Caixa e equivalentes de caixa

Caixa e equivalentes de caixa incluem caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo, de liquidez elevada e com maturidades iniciais até 3 meses, que podem ser imediatamente convertidos em caixa, estando sujeitos a um risco insignificante de variação de valor.

Os descobertos bancários são apresentados na demonstração da posição financeira, no passivo corrente, na rubrica "Empréstimos obtidos", e são considerados na elaboração das demonstrações dos fluxos de caixa, como caixa e equivalentes de caixa.

### 3.10 Capital social

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio. Os custos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações ou opções são apresentados no capital próprio como uma dedução, líquida de impostos, ao montante resultante da emissão.

### 3.11 Passivos financeiros

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

- i) Passivos financeiros ao justo valor por via de resultados;
- ii) Outros passivos financeiros

Os Outros passivos financeiros incluem os “Empréstimos obtidos” (Nota 3.13), “Fornecedores” e “Outras contas a pagar”. Os passivos classificados como “Fornecedores” e “Outras contas a pagar” são reconhecidos inicialmente ao justo valor e subsequentemente são mensurados ao custo amortizado de acordo com a taxa de juro efetiva.

Os passivos financeiros são desreconhecidos quando as obrigações subjacentes se extinguem pelo pagamento, são canceladas ou expiram.

### Instrumentos financeiros derivados

Os instrumentos financeiros derivados são registados inicialmente e subsequentemente ao justo valor. O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é feita dos instrumentos financeiros derivados. Quando se tratem de instrumentos financeiros derivados de negociação, os ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do período nas rubricas de custos ou proveitos financeiros. Quando designados como instrumentos financeiros derivados de cobertura, o reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da natureza do item que está a ser coberto, podendo tratar-se de uma cobertura de justo valor, ou de uma cobertura de fluxos de caixa.

Numa operação de cobertura de justo valor de um ativo ou passivo (*fair value hedge*), o valor desse ativo ou passivo, determinado com base na respetiva política contabilística, é ajustado de forma a refletir a variação do seu justo valor atribuível ao risco coberto. As variações do justo valor dos derivados de cobertura são reconhecidas em resultados, conjuntamente com as variações de justo valor dos ativos ou dos passivos cobertos atribuíveis ao risco coberto.

Numa operação de cobertura da exposição à variabilidade de fluxos de caixa futuros de elevada probabilidade (*cash flow hedge*), a parte eficaz das variações de justo valor do derivado de cobertura são reconhecidas em reservas, no Capital próprio, sendo transferidas para resultados nos períodos em que o respetivo item coberto afeta resultados. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados no momento em que ocorre.

### 3.12 Compensação de instrumentos financeiros

Os ativos e os passivos financeiros são compensados, sendo os seus valores líquidos reportados na demonstração da posição financeira apenas quando existe um direito legalmente exercível para compensar os referidos valores, e quando existe uma intenção para liquidar numa base líquida, ou quando o ativo seja realizado simultaneamente com a liquidação do passivo. O direito legal de compensar existe quando seja exercível a todo o momento no decurso normal da atividade, não sendo contingente à ocorrência de eventos futuros ou de casos de *default*, insolvência ou falência da entidade.

### 3.13 Empréstimos obtidos

Os Empréstimos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido dos custos de transação incorridos. Os empréstimos são subsequentemente mensurados ao custo amortizado sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa de juro efetiva.

Os empréstimos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do relato financeiro, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

Os encargos financeiros, relacionados com empréstimos, são, geralmente, reconhecidos como gastos financeiros, de acordo com o princípio da especialização dos exercícios.

Os encargos financeiros de empréstimos diretamente relacionados com a aquisição, construção (caso o período de construção ou desenvolvimento exceda um ano) ou produção de ativos fixos são capitalizados, fazendo parte do custo do ativo.

A capitalização destes encargos começa após o início da preparação das atividades de construção ou desenvolvimento do ativo e é interrompida após o início de utilização ou quando a execução do projeto em causa se encontre suspensa ou substancialmente concluída.



### 3.14 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre rendimento do período compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração dos resultados, exceto quando estão relacionados com itens que sejam reconhecidos diretamente no capital próprio.

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando tenham havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos.

### Impostos diferidos

Os impostos diferidos são reconhecidos usando o método do passivo com base na demonstração da posição financeira, considerando as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras.

Os impostos diferidos são calculados com base na taxa de imposto em vigor ou já oficialmente comunicada à data do relato financeiro, e que se estima que seja aplicável na data da realização dos impostos diferidos ativos ou na data do pagamento dos impostos diferidos passivos.

Os impostos diferidos ativos são reconhecidos na medida em que seja provável que existam lucros tributáveis futuros disponíveis para a utilização da diferença temporária. Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis, exceto as relacionadas com o reconhecimento inicial de ativos e passivos, que não resultem de uma concentração de atividades, e que à data da transação não afetem o resultado contabilístico ou fiscal. Contudo, no que se refere às diferenças temporárias tributáveis relacionadas com investimentos em subsidiárias, estas não devem ser reconhecidas na medida em que: i) a empresa mãe tem capacidade para controlar o período da reversão da diferença temporária; e ii) é provável que a diferença temporária não reverta num futuro próximo.

### 3.15 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ **Planos de contribuição definida**

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da Empresa e prevê uma contribuição base de 6% por parte da Empresa e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

Adicionalmente, os pilotos admitidos até 31 de dezembro de 2008, beneficiam ainda do Prémio de Jubilação, que prevê uma contribuição base de 2,5% da remuneração de base mensal.

As contribuições efetuadas são registadas como custo com o pessoal na demonstração dos resultados.

➤ **Benefícios de cessação de emprego**

Os benefícios de cessação de emprego são reconhecidos quando a Empresa cessa o emprego antes da data normal de reforma, ou quando um empregado aceita a cessação de emprego em troca destes benefícios. A Empresa reconhece a responsabilidade com benefícios de cessação de emprego na mais antiga das seguintes datas: na qual a Empresa deixa de poder retirar a oferta dos benefícios; ou na qual a SATA reconhece os gastos de uma reestruturação, no âmbito do registo das provisões. Os benefícios devidos a mais de 12 meses após o final do período de reporte, caso existam, são descontados para o seu valor presente.

### 3.16 Provisões

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável de que não que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação; e iii) o montante possa ser estimado com razoabilidade. Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, a Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para o pagamento da mesma seja considerada remota.

As provisões são mensuradas ao valor presente dos custos estimados para pagar a obrigação utilizando uma taxa de juro antes de impostos, que reflete a avaliação de mercado para o período do desconto e para o risco da provisão em causa.

Os passivos contingentes, em que a possibilidade de uma saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja apenas possível, não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados nas notas, a menos que a possibilidade de se concretizar a saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja remota, caso em que não são objeto de divulgação.

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras mas são divulgados no anexo quando é provável a existência de um benefício económico futuro.

### Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a SATA a entidades terceiras, são constituídas de acordo com as avaliações internas de risco efetuadas pela Gestão, com o apoio e aconselhamento dos seus consultores legais.

### 3.17 Subsídios e apoios do Governo

A SATA reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia ou organismos equiparados (“Governo”) pelo seu justo valor quando existe uma certeza razoável de que o subsídio será recebido.

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de Outros rendimentos e ganhos.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados no mesmo período em que os custos associados são incorridos e/ou registados.

Os subsídios obtidos do Governo sob a forma de atribuição de financiamentos reembolsáveis a taxa bonificada, são descontados na data do reconhecimento inicial com base na taxa de juro de mercado à data da atribuição, constituindo o valor do desconto o valor do subsídio a amortizar pelo período do financiamento ou do ativo cuja aquisição pretende financiar, consoante as atividades financiadas.

### 3.18 Locações

Locações de ativos fixos tangíveis, relativamente às quais a SATA detém substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo são classificadas como locações financeiras. São igualmente classificadas como locações financeiras os acordos em que a análise de uma ou mais situações particulares do contrato aponte para tal natureza. Todas as outras locações são classificadas como locações operacionais.

As locações financeiras são capitalizadas no início da locação pelo menor entre o justo valor do ativo locado e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação, cada um determinado à data de início do contrato. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de “Empréstimos obtidos”. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados, são reconhecidos na Demonstração dos resultados, no período a que dizem respeito.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos através de locações financeiras são depreciados pelo menor entre o período de vida útil do ativo e o período da locação quando a SATA não tem opção de compra no final do contrato, ou pelo período de vida útil estimado quando a Empresa tem a intenção de adquirir os ativos no final do contrato.

Nas locações operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados numa base linear, durante o período da locação.

### 3.19 Gastos e rendimentos

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos exercícios. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes réditos e gastos são reconhecidas como ativos ou passivos, se qualificarem como tal.

### 3.20 Rédito

O rédito corresponde ao justo valor do montante recebido ou a receber relativo à venda de produtos e/ ou serviços no decurso normal da atividade da SATA. O rédito é registado líquido de quaisquer impostos, descontos comerciais e descontos financeiros atribuídos.

O Rédito da venda de bens é reconhecido quando: i) o valor do rédito pode ser estimado com fiabilidade; ii) é provável que benefícios económicos fluam para a SATA; e iii) parte significativa dos riscos e benefícios tenham sido transferidos para o comprador.

O Rédito da prestação de serviços é reconhecido de acordo com a percentagem de acabamento ou com base no período do contrato quando a prestação de serviços não esteja associada à execução de atividades específicas, mas à prestação contínua do serviço.

Os principais tipos de rédito detalham-se abaixo.

### Transporte aéreo

O valor de venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de documentos pendentes de voo. Quando o transporte é efetuado, o valor de venda é transferido da rubrica de documentos pendentes de voo para receitas do exercício, se prestado pela Empresa, ou transferido para uma conta a pagar, caso o transporte seja efetuado por outra companhia aérea.

São efetuadas análises periódicas do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo, de forma a corrigir os saldos dos bilhetes vendidos a fim de verificar os que já foram voados ou cujos cupões perderam a validade, não podendo, portanto, ser voados ou reembolsados.

As comissões, atribuídas pela Empresa na venda de bilhetes, são diferidas e registadas como gastos do exercício, de acordo com a periodização entre exercícios das respetivas receitas de transporte.

### Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Estado Português para contrapartida das obrigações de serviço público são reconhecidas no período em que se origina o direito às mesmas e registadas na rubrica de subsídios à exploração. Estas compensações financeiras são calculadas de acordo com os contratos de concessão de serviços aéreos regulares entre Ponta Delgada e Lisboa, entre Ponta Delgada e Porto e entre Ponta Delgada e o Funchal (até 31 de dezembro de 2013), em função do número de passageiros transportados, residentes nas Regiões Autónomas. Importa salientar que o espaço aéreo açoriano foi liberalizado com efeitos a 29 de março de 2015.

Estas compensações apenas são reconhecidas quando existe uma certeza razoável de que a Empresa cumpre com as condições de atribuição das mesmas e de que estas irão ser recebidas.

### Programa SATA Imagine

A Empresa segue o procedimento de, em condições definidas e com base nos voos efetuados, atribuir milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização SATA Imagine, as quais podem, posteriormente, ser por estes utilizados na realização de voos com condições preferenciais, nomeadamente, tarifas reduzidas. Com base no número de milhas atribuídas e não utilizadas no final de cada exercício, e na valorização unitária atribuída, ao justo valor, a Empresa procede ao diferimento do rédito correspondente à estimativa do valor percecionado pelo cliente na atribuição das milhas.

### 3.21 Ativos não correntes detidos para venda

Os ativos não correntes são classificados como ativos não correntes detidos para venda quando o seu valor contábilístico se destina a ser recuperado, principalmente, através de uma transação de venda em vez do uso continuado e existe uma decisão do Conselho de Administração com a consequente definição do preço e procura de comprador, que permite classificar a transação da venda, como de realização altamente provável, no período até 12 meses.

Estes ativos são mensurados ao menor entre o valor líquido contábilístico e o justo valor menos custos de venda, na data da classificação como detido para venda. Os ativos com vida útil definida deixam de ser depreciados/amortizados desde a data da classificação como detido para venda, até à data da venda.

### 3.22 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com o método direto. A Empresa classifica na rubrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rubrica de caixa e equivalentes de caixa compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira na rubrica de Empréstimos obtidos.

A demonstração dos fluxos de caixa encontra-se classificada em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

As **atividades operacionais** englobam os recebimentos de clientes e os pagamentos a fornecedores, ao pessoal e outros relacionados com a atividade operacional.

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, as aquisições e alienações de venda de ativos intangíveis e tangíveis.

As **atividades de financiamento** abrangem, designadamente, os pagamentos e recebimentos referentes a empréstimos obtidos, contratos de locação financeira, compra e venda de ações próprias e pagamento de dividendos.

### 3.23 Eventos subsequentes

Os eventos ocorridos, após a data da demonstração da posição financeira, que proporcionem informação adicional sobre condições que existiam naquela data, são considerados na preparação das demonstrações financeiras do exercício.

Os eventos ocorridos, após a data da demonstração da posição financeira, que proporcionem informação sobre condições que ocorram após aquela data, são divulgados, se materiais, nas notas às demonstrações financeiras.

## 4 Políticas de gestão do risco financeiro

### 4.1 Fatores do risco financeiro

As atividades da Empresa estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro, incluindo os efeitos de alterações de preços de mercado: risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro, entre outros.

A gestão de risco da Empresa é controlada pelo departamento financeiro de acordo com políticas aprovadas pelo Conselho de Administração. Nesse sentido, o Conselho de Administração tem definido por escrito os princípios de gestão de risco globais e bem assim políticas específicas para algumas áreas, como sejam a cobertura de risco de taxa de câmbio, risco de taxa de juro e risco de crédito.

#### i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Empresa é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em dólares.

A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição da Empresa ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios da SATA.

As estratégias de gestão do risco cambial da SATA podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, face ao potencial de limitação de exposição cambial, associado às compras e vendas futuras, aos créditos a receber e a pagar, a empréstimos não vencidos, entre outros.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2017 e 2016, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2017			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	146.931	154.715	17.976	319.622
Clientes	2.286.621	424.054	67.093	2.777.768
Outras contas a receber	5.574.973	-	-	5.574.973
	<b>8.008.525</b>	<b>578.769</b>	<b>85.069</b>	<b>8.672.363</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Fornecedores	4.021.277	735.261	43.024	4.799.562
Outras contas a pagar	335.778	695.899	19.771	1.051.448
	<b>4.357.055</b>	<b>1.431.160</b>	<b>62.795</b>	<b>5.851.010</b>

	2016			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	81.975	615.999	28.595	726.569
Clientes	3.345.204	222.829	67.662	3.635.695
Outras contas a receber	5.013.052	-	-	5.013.052
	<b>8.440.231</b>	<b>838.828</b>	<b>96.257</b>	<b>9.375.316</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Fornecedores	2.681.874	232.939	14.000	2.928.813
Outras contas a pagar	555.450	84.562	-	640.012
	<b>3.237.324</b>	<b>317.501</b>	<b>14.000</b>	<b>3.568.825</b>

Em 31 de dezembro de 2017, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 282 milhares de Euros (2016: 581 milhares de Euros).

## ii. Risco de crédito

O risco de crédito da Empresa resulta essencialmente do risco de crédito dos clientes e das restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde a empresa efetua os seus depósitos. O acompanhamento do risco de crédito é efetuado através da avaliação de risco efetuada antes da aceitação e pelo adequado acompanhamento dos limites de crédito atribuídos a cada cliente, sendo solicitadas cauções sempre que necessário.



Não existem questões de concentração de crédito em clientes e/ou devedores.

A qualidade de crédito dos ativos financeiros (depósitos bancários) pode ser avaliada com referência aos *ratings* de crédito ou informação histórica das entidades a que se referem:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
BBB-	50.421	8.238
BBB+	19.218	-
BB-	292.227	1.045.420
B	41.629	36.948
B+	-	418.588
A-	-	29.758
A	-	261.761
A+	171.745	534.696
Outros	81.918	210.451
<b>Total depósitos bancários (Nota 12)</b>	<b><u>657.157</u></b>	<b><u>2.545.860</u></b>

### iii. Risco de liquidez

As necessidades de tesouraria são geridas de forma centralizada pelo departamento financeiro do Grupo SATA, que gere os excessos e défices de liquidez de cada uma das empresas. As necessidades de tesouraria são cobertas pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias e por empréstimos de empresas do Grupo, nomeadamente, da SATA Air Açores.

O risco de liquidez pode ocorrer se as fontes de financiamento, como por exemplo os fluxos de caixa operacionais, de linhas de crédito e os fluxos de caixa obtidos de operações de financiamento, não satisfizerem as necessidades de financiamento, como sejam as saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, os investimentos, a remuneração dos acionistas e o reembolso da dívida.

A tabela seguinte analisa os passivos financeiros da Empresa pelo líquido, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade contratual, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são cash-flows contratuais não descontados:

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
<b>31 de dezembro de 2017</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	10.491.344	2.199.853	-
- factoring	1.056.062	-	-
- descobertos bancários	-	-	-
- locações financeiras	4.815	8.941	-
Fornecedores	34.313.651	-	-
Outras contas a pagar	41.463.171	-	-
Instrumentos financeiros derivados	-	-	-
	<b><u>87.329.043</u></b>	<b><u>2.208.794</u></b>	<b><u>-</u></b>

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
<b>31 de dezembro de 2016</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	7.867.565	2.351.625	440.860
- factoring	1.821.772	-	-
- descobertos bancários	251	-	-
- locações financeiras	4.807	13.777	-
Fornecedores	27.337.378	-	-
Outras contas a pagar	13.384.054	37.859	-
	<b><u>50.415.827</u></b>	<b><u>2.403.261</u></b>	<b><u>440.860</u></b>

#### iv. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis.

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a Empresa contrata, sempre que apropriado e possível, swaps de taxa de juro, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

#### **Análise de sensibilidade dos custos financeiros a variações na taxa de juro:**

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2017 e 2016.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2017, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 134 milhares de Euros (2016: 120 milhares de Euros).

#### **4.2 Gestão do risco de capital**

O objetivo da Empresa em relação à gestão de capital, que é um conceito mais amplo do que o capital relevado na face da Demonstração da posição financeira, é manter uma estrutura de capital equilibrada.

A contratação de dívida é analisada periodicamente através da ponderação de fatores como o custo do financiamento e as necessidades de tesouraria.

### **5. Principais estimativas e julgamentos apresentados**

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acreditam serem razoáveis.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa possam, para efeitos de relato financeiro, vir a diferir dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

### 5.1 Provisões

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos: (a) por variação dos pressupostos utilizados; (b) pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes; e/ou (c) pela anulação futura de provisões, quando passem a classificar apenas como passivos contingentes.

### 5.2 Ativos tangíveis

A determinação das vidas úteis e valor residual dos ativos, bem como o método de depreciação a aplicar é essencial para determinar o montante das depreciações a reconhecer na demonstração dos resultados de cada exercício.

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas do sector ao nível internacional.

### 5.3 Imparidade

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, à Empresa.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor de ativos implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à identificação e avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

#### 5.4 Documentos pendentes de voo

A Empresa procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de "Documentos pendentes de voo" por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

#### 5.5 Programa de fidelização

A Empresa procede ao diferimento do rédito, no âmbito do programa de fidelização de clientes SATA Imagine, com base no valor unitário da milha, ao justo valor percecionado pelo cliente. Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo.

#### 5.6 Impostos

De acordo com a IAS 12, a Empresa reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos. A Empresa analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade sempre que seja provável que esses ativos não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias.

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2016 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de Janeiro de 2016</b>								
Custo de aquisição	437.523	50.449.843	226.934	80.510	1.049.895	783.704	-	53.028.409
Imparidade acumulada	-	(108.885)	-	-	-	-	-	(108.885)
Depreciações acumuladas	(78.998)	(43.048.434)	(166.080)	(80.510)	(1.020.419)	(786.541)	-	(45.160.982)
<b>Valor líquido</b>	<b>358.525</b>	<b>7.292.524</b>	<b>60.854</b>	<b>-</b>	<b>29.476</b>	<b>17.163</b>	<b>-</b>	<b>7.758.542</b>
<b>Movimento de 2016</b>								
Adições	-	146.101	20.882	3.013	3.439	200	105.000	173.635
Alienações	-	-	(16.437)	-	-	-	-	(16.437)
Transferências e abates	-	-	-	-	(34.995)	-	-	(34.995)
Depreciação - exercício	(72.921)	(1.381.708)	(12.408)	(3.013)	(12.470)	(1.146)	-	(1.483.666)
Depreciação - alienações	-	-	16.437	-	-	-	-	16.437
Depreciação- transf. e abates	-	-	-	-	34.995	-	-	34.995
	<b>(72.921)</b>	<b>(1.235.607)</b>	<b>8.474</b>	<b>-</b>	<b>(9.031)</b>	<b>(946)</b>	<b>105.000</b>	<b>(1.310.031)</b>
<b>31 de dezembro de 2016</b>								
Custo de aquisição	437.523	50.595.944	231.379	83.523	1.018.339	783.904	105.000	53.255.612
Imparidade acumulada	-	(108.885)	-	-	-	-	-	(108.885)
Depreciações acumuladas	(151.919)	(44.430.142)	(162.051)	(83.523)	(997.894)	(767.687)	-	(46.593.216)
<b>Valor líquido</b>	<b>285.604</b>	<b>6.056.917</b>	<b>69.328</b>	<b>-</b>	<b>20.445</b>	<b>16.217</b>	<b>105.000</b>	<b>6.553.511</b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2017</b>								
Custo de aquisição	437.523	50.595.944	231.379	83.523	1.018.339	783.904	105.000	53.255.612
Impairidade acumulada	-	(108.885)	-	-	-	-	-	(108.885)
Depreciações acumuladas	(151.919)	(44.430.142)	(162.051)	(83.523)	(987.894)	(767.687)	-	(46.593.216)
<b>Valor líquido</b>	<b>285.604</b>	<b>6.056.917</b>	<b>69.328</b>	<b>-</b>	<b>20.445</b>	<b>16.217</b>	<b>105.000</b>	<b>6.553.511</b>
<b>Movimento de 2017</b>								
Adições	-	266.557	-	12.658	7.820	-	-	287.035
Transferências e abates	-	-	-	-	(29.927)	-	(105.000)	(134.927)
Impairidade - exercício	-	(1.882.241)	-	-	-	-	-	(1.882.241)
Transferência para Ativos não correntes detidos para venda (Nota 34)	-	(2.575.697)	-	-	-	-	-	(2.575.697)
Depreciação - exercício	(72.921)	(1.418.322)	(14.458)	(1.858)	(16.504)	(315)	-	(1.523.378)
Depreciação- transf. e abates	-	-	-	-	29.926	-	-	29.926
	<b>(72.921)</b>	<b>(5.609.703)</b>	<b>(14.458)</b>	<b>10.800</b>	<b>(7.685)</b>	<b>(315)</b>	<b>(105.000)</b>	<b>(5.799.282)</b>
<b>31 de dezembro de 2017</b>								
Custo de aquisição	437.523	3.550.289	231.379	96.181	996.232	783.904	-	6.095.508
Impairidade acumulada	-	-	-	-	-	-	-	-
Depreciações acumuladas	(224.840)	(3.103.075)	(176.509)	(85.381)	(983.561)	(768.002)	-	(5.341.368)
<b>Valor líquido</b>	<b>212.683</b>	<b>447.214</b>	<b>54.870</b>	<b>10.800</b>	<b>12.671</b>	<b>15.902</b>	<b>-</b>	<b>754.140</b>

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 1.882.241 Euros relativamente à frota A310, tendo por base as propostas de compra recebidas. Na sequência das intenções de alienação da frota A310 no decorrer de 2018, os referidos ativos foram reclassificados para a rubrica Ativos não correntes detidos para venda (Nota 34).

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica “Gastos/reversões de depreciações e amortizações” da demonstração dos resultados pela sua totalidade.

## 7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se essencialmente ao software adquirido. A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2016</b>			
Custo de aquisição	317.008	97.356	414.364
Amortizações acumuladas	(317.008)	(97.356)	(414.364)
<b>Valor líquido</b>	-	-	-
Amortização - exercício	-	-	-
	-	-	-
<b>31 de dezembro de 2016</b>			
Custo de aquisição	317.008	97.356	414.364
Amortizações acumuladas	(317.008)	(97.356)	(414.364)
<b>Valor líquido</b>	-	-	-
<b>A 1 de janeiro de 2017</b>			
Custo de aquisição	317.008	97.356	414.364
Amortizações acumuladas	(317.008)	(97.356)	(414.364)
<b>Valor líquido</b>	-	-	-
Adições	-	-	-
Alienações	-	-	-
Transferências e abates	-	-	-
Amortização - exercício	-	-	-
	-	-	-
<b>31 de dezembro de 2017</b>			
Custo de aquisição	317.008	97.356	414.364
Amortizações acumuladas	(317.008)	(97.356)	(414.364)
<b>Valor líquido</b>	-	-	-



As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas na rubrica "Gastos/reversões de depreciações e amortizações" da Demonstração dos resultados pela sua totalidade.

## 8. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2017 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 16,8%. No caso das restantes diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 18,3%.

### Ativos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos nas rubricas de ativos por impostos diferidos para os exercícios apresentados são como se segue:

	Provisões	Prejuízos fiscais	Derivados cobertura	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2016	15.924	8.900.000	413	42.580	8.958.917
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	1.560.508	(413)	413	1.560.508
Movimento do exercício	-	1.560.508	(413)	413	1.560.508
A 31 de dezembro de 2016	15.924	10.460.508	-	42.993	10.519.425
	Provisões	Prejuízos fiscais	Derivados cobertura	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2017	15.924	10.460.508	-	42.993	10.519.425
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2017	15.924	10.460.508	-	42.993	10.519.425

### Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2013, 2014 a 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de cinco, doze e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de

70% do lucro tributável.

Em 31 de dezembro de 2017 os prejuízos fiscais, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

<b>Exercício do prejuízo fiscal</b>	<b>Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2017</b>	<b>Ano limite para dedução</b>
2013	16.314.676	2018
2014	50.980.871	2026
2015	21.279.705	2027
2016	10.447.283	2028
2017	37.175.724	2022

Tendo em consideração o alargamento do período de reporte dos prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016, para doze anos, a Empresa considerou que os prejuízos fiscais gerados de 2014 a 2016 são recuperáveis através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro, e como tal, registou o imposto diferido ativo correspondente.

## 9. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 e 2016, a decomposição da rubrica de Outras contas a receber, é como se segue:

	2017			2016		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Direção Geral do Tesouro	317.370	-	317.370	817.370	-	817.370
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
ILFC	-	389.427	389.427	275.822	3.500.267	3.776.089
Sasof III (A23) Aviation Ireland	3.295.633	491.039	3.786.672	-	-	-
ACG - Aviation Capital Group	-	506.737	506.737	-	506.737	506.737
Amentum	-	997.479	997.479	-	997.480	997.480
Air Lease Corporation	-	3.190.291	3.190.291	-	-	-
IVA Intracomunitário	277.598	-	277.598	214.444	-	214.444
Outros	1.549.176	-	1.549.176	1.107.463	-	1.107.463
<b>Saldos devedores de fornecedores</b>	1.026.565	-	1.026.565	927.127	-	927.127
<b>Empresas do Grupo (Nota 33)</b>	146.160	-	146.160	2.942.470	-	2.942.470
<b>Gastos diferidos</b>						
Rendas	583.732	-	583.732	1.214.243	-	1.214.243
Outros	50.775	-	50.775	31.058	-	31.058
<b>Acréscimo proveitos</b>	2.363.565	-	2.363.565	602.048	-	602.048
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>						
Imposto sobre o valor acrescentado	149.869	-	149.869	145.003	-	145.003
<b>Outras contas a receber</b>	<b>10.897.023</b>	<b>5.574.973</b>	<b>16.471.996</b>	<b>9.413.628</b>	<b>5.004.484</b>	<b>14.418.112</b>

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, o saldo a recuperar da Direção Geral do Tesouro no montante de 317.370 Euros e 817.370 Euros, respetivamente, está relacionado com as "Indemnizações compensatórias" relativas a voos regulares e reencaminhamentos, incluindo o parcial da tarifa suportada pelo Estado referente às rotas da Região Autónoma dos Açores e encaminhamentos entre ilhas. Estes montantes correspondem a bilhetes vendidos pela SATA, podendo ser voados por esta ou por companhias terceiras.

No exercício findo a 31 dezembro 2017 foram recebidos 500 milhares de Euros, referentes ao ano de 2014 e ao 1º trimestre de 2015. O remanescente referente a estes períodos ainda não se encontra totalmente aferidos e verificados pela Inspeção Geral de Finanças, nem aprovados pelo Governo, não sendo contudo esperadas correções significativas aos valores registados pela SATA.

Importa salientar que a 29 de março de 2015, o espaço aéreo açoriano foi liberalizado sendo expectável a contínua redução destes montantes.

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, o saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 Euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela Empresa em anos anteriores na Europa, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra.

O saldo a receber dos *Lessors* num prazo superior a 1 ano, no montante de 5.574.973 Euros da ILFC, da Sasof III, da ACG, Amentum e da Air Lease Corporation, em 31 de dezembro de 2017, compreendem os depósitos de caução entregues pela Empresa como garantia dos contratos de *leasing* operacional.

O montante de 3.295.633 Euros a receber da Sasof III (A23) Aviation Ireland decorre do pedido de reembolso de reservas de manutenção efetuado por conta de intervenções efetuadas em 2017 numa aeronave.

Os acréscimos de proveito resultam maioritariamente da recuperação de taxas de fuel referentes ao exercício de 2017 no montante de 1.979 milhares de euros, regularizados no início de 2018.

Para os períodos apresentados não existem diferenças, para os saldos correntes, entre os valores contabilísticos e os seu justo valor.

## 10. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2017 e 2016 é como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Mercadorias	79.899	2.868
Matérias primas	<u>737.197</u>	<u>698.384</u>
Imparidade de inventários	<u>(52.189)</u>	<u>(52.189)</u>
<b>Total inventários</b>	<b><u>764.907</u></b>	<b><u>649.063</u></b>

As matérias-primas referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação das aeronaves da Empresa, fardamento e outros consumíveis.

O custo dos inventários reconhecidos, em 2017, como gasto e incluído na rubrica "custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas" totalizou 1.176.930 Euros (em 2016: 1.069.998 Euros).

### Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2017 e 2016, é como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	52.189	52.189
Aumentos / reduções	-	-
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<u>52.189</u>	<u>52.189</u>

## 11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 e 2016, a decomposição da rubrica de Clientes, é como se segue:

	2017		2016	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Clientes/ corrente	13.645.316	2.158.236	11.859.216	2.161.371
Clientes de cobrança duvidosa	-	-	-	-
	13.645.316	2.158.236	11.859.216	2.161.371
Imparidade clientes	(3.247.836)	-	(2.909.490)	-
<b>Total Clientes</b>	<b>10.397.480</b>	<b>2.158.236</b>	<b>8.949.726</b>	<b>2.161.371</b>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 2.158.236 Euros (2016: 2.161.371 Euros) resulta de valores a receber da American Express cuja expectativa de realização é superior a 1 ano.

### Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2017 e 2016, é como segue:

	2017	2016
<b>A 1 de janeiro</b>	2.909.490	2.489.313
Aumentos / reduções	341.049	463.503
Utilizações	(2.703)	(43.326)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>3.247.836</b>	<b>2.909.490</b>

O reforço da imparidade de clientes reconhecida no exercício decorre do incumprimento e insolvência de alguns clientes.

Os aumentos/reduções de imparidade de clientes estão reconhecidas na rubrica "Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)" da Demonstração dos resultados pela sua totalidade.

A antiguidade dos saldos é a seguinte:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Não vencidas	1.341.415	4.716.446
até 6 meses	5.545.777	5.127.557
de 6 a 12 meses	1.493.647	717.080
de 12 a 18 meses	924.140	610.257
de 18 a 24 meses	719.408	2.374.290
superior a 24 meses	<u>5.779.165</u>	<u>474.957</u>
<b>Total</b>	<b><u>15.803.552</u></b>	<b><u>14.020.587</u></b>

A dívida vencida e sem imparidade, corresponde a créditos classificados como não correntes, tendo em consideração o perfil da respetiva dívida, bem como, a créditos em que existem acordos de pagamento ou sobre os quais existe uma expectativa de liquidação total.

Para os períodos apresentados não existem diferenças entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

## 12. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Caixa	108.911	577.053
Depósitos bancários	<u>657.157</u>	<u>2.545.860</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>766.068</u></b>	<b><u>3.122.913</u></b>

O detalhe do montante considerado como saldo final na rubrica de "Caixa e equivalentes de caixa" para efeitos da elaboração da demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 e 2016 é como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Caixa	108.911	577.053
Descobertos bancários	-	(251)
Depósitos bancários	<u>657.157</u>	<u>2.545.860</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>766.068</u></b>	<b><u>3.122.662</u></b>

## 13. Capital

Em 31 de dezembro de 2017, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A..

## 14. Reservas e prestações suplementares

### Reservas legais

A legislação comercial estabelece que, pelo menos, 5% do resultado líquido anual tem de ser destinado ao reforço da reserva legal até que esta represente pelo menos 20% do capital.

Esta reserva não é distribuível, a não ser em caso de liquidação da Empresa, mas pode ser incorporada no capital ou utilizada para absorver prejuízos, depois de esgotadas as outras reservas.

A 31 de dezembro de 2017 e 2016 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

### Prestações Suplementares

Por deliberação da Assembleia Geral de 27 de dezembro de 2001, o acionista único da Empresa efetuou prestações suplementares no montante de 17.446.294 Euros, as quais foram reforçadas no exercício de 2010, com a conversão de suprimentos em prestações suplementares no montante de 17.128.175 Euros, conforme deliberado em Assembleia Geral de 29 de dezembro de 2010. No exercício de 2013 houve uma realização adicional de prestações suplementares no montante total de 17.526.105 Euros, as quais foram realizadas por entrada em dinheiro (11.749.855 Euros) e por conversão de créditos do acionista em capital (5.776.250 Euros), conforme deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2013.

Por deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2016, o acionista único da Empresa converteu suprimentos em prestações suplementares no montante de 33.572.815 Euros.



As prestações suplementares, de acordo com a legislação em vigor, só podem ser restituídas aos acionistas desde que o capital próprio após a sua restituição não fique inferior à soma do capital e da reserva legal.

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, as prestações suplementares ascenderam a 85.673.389 Euros.

## 15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2017 e 2016 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	
	2017	2016
<b>A 1 de janeiro</b>	220.000	220.000
Dotação	-	-
Redução	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>220.000</b>	<b>220.000</b>

As dotações /reduções de provisões estão reconhecidas na rubrica "Provisões (aumentos/reduções)" da Demonstração dos resultados pela sua totalidade.

## 16. Empréstimos obtidos

A classificação dos empréstimos obtidos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo, no final do exercício, é como segue:

	2017			2016		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários Montepio	5.000.000	-	5.000.000	4.950.000	-	4.950.000
Empréstimos bancários CCA	494.733	2.040.507	2.535.240	474.427	2.535.785	3.010.212
Conta corrente caucionada - BCP	4.331.483	-	4.331.483	982.286	-	982.286
Conta corrente caucionada - Santander	500.000	-	500.000	1.178.500	-	1.178.500
Factoring- Santander	1.056.062	-	1.056.062	1.821.772	-	1.821.772
Descobertos bancários (Nota 12)	-	-	-	251	-	251
	<b>11.382.278</b>	<b>2.040.507</b>	<b>13.422.785</b>	<b>9.407.236</b>	<b>2.535.785</b>	<b>11.943.021</b>
Locações financeiras - BCP	4.402	8.623	13.025	4.232	13.025	17.257
	<b>4.402</b>	<b>8.623</b>	<b>13.025</b>	<b>4.232</b>	<b>13.025</b>	<b>17.257</b>
	<b>11.386.680</b>	<b>2.049.130</b>	<b>13.435.810</b>	<b>9.411.468</b>	<b>2.548.810</b>	<b>11.960.278</b>

No final do exercício de 2017, as linhas de crédito contratadas pela Empresa estavam utilizadas na sua totalidade.

De salientar que a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada com taxas de juro variáveis.

Os empréstimos obtidos reconciliam com os montantes apresentados na Demonstração dos fluxos de caixa do seguinte modo:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>11.960.278</b>	<b>20.951.228</b>
Varição dos descobertos bancários	(251)	(1.466.535)
Recebimentos de empréstimos obtidos	25.871.326	29.739.770
Pagamentos de empréstimos obtidos	(24.391.311)	(37.255.012)
Pagamentos de locações financeiras	(4.232)	(9.173)
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>13.435.810</b>	<b>11.960.278</b>

## Empréstimos

A análise por maturidade da dívida detalha-se como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Até 1 anos	11.382.278	9.407.236
Entre 2 e 5 anos	2.040.507	2.102.292
Superior a 5 anos	-	433.493
	<u><b>13.422.785</b></u>	<u><b>11.943.021</b></u>

Uma vez que todos os empréstimos são negociados a condições de mercado (a taxas de juro variáveis), o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos.

## Locações financeiras

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação financeira. Em 31 de dezembro de 2017 e 2016 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação financeira.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação financeira negociados pela Empresa detalha-se como se segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Locações Financeiras - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	4.815	4.807
Entre 2 e 5 anos	8.946	13.777
	<u>13.760</u>	<u>18.584</u>
Custos financeiros futuros das locações financeiras	(735)	(1.327)
<b>Valor atual do passivo das locações financeiras</b>	<b><u>13.025</u></b>	<b><u>17.257</u></b>

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
O valor atual do passivo das locações financeiras é como segue:		
Até 1 ano	4.402	4.232
Entre 2 e 5 anos	8.624	13.025
	<u>13.025</u>	<u>17.257</u>

## 17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar é como segue:

	<u>2017</u>			<u>2016</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
<b>Outros credores</b>						
Credores diversos	236.027	-	236.027	1.175.131	-	1.175.131
Empresas do Grupo (Nota 33)	27.917.555	-	27.917.555	388.254	-	388.254
Taxas aeronáuticas	3.651.703	-	3.651.703	2.916.461	-	2.916.461
<b>Estado e outros entes públicos</b>						
Imposto sobre o rendimento singular	405.665	-	405.665	401.700	-	401.700
Segurança social	1.422.251	-	1.422.251	522.025	-	522.025
<b>Rendimentos diferidos</b>						
SATA Imagine	2.111.713	-	2.111.713	2.149.912	-	2.149.912
Outros rendimentos diferidos	202.877	-	202.877	264.602	-	264.602
<b>Acréscimos de gastos</b>						
Remunerações a liquidar	3.301.810	-	3.301.810	3.390.768	-	3.390.768
Juros (Nota 33)	-	-	-	851.181	-	851.181
Manutenção Frota Aérea	139.296	-	139.296	151.437	37.859	189.296
Outros acréscimos	2.074.274	-	2.074.274	1.172.583	-	1.172.583
<b>Outras contas a pagar</b>	<b><u>41.463.171</u></b>	<b>-</b>	<b><u>41.463.171</u></b>	<b><u>13.384.054</u></b>	<b><u>37.859</u></b>	<b><u>13.421.913</u></b>

A rubrica de taxas aeronáuticas refere-se, essencialmente, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos.

No âmbito da aplicação do IFRIC 13 – Programa de fidelização de clientes, a atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é diferida com base no valor unitário da milha, percebido pelo cliente (Nota 3.20.).

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, decorre essencialmente do reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 33), como suporte da atividade deficitária da empresa.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2018.

O acréscimo de gastos para Manutenção da Frota Aérea refere-se à estimativa de custos que a Empresa terá de incorrer aquando da preparação dos aviões em regime de locação operacional para entrega às respetivas entidades locadoras (phase out) e o custo com as próximas grandes manutenções nos aviões. Este montante foi apurado de acordo com as horas de voo realizadas por cada avião e tendo em conta um custo médio por hora de voo.

## 18. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

Descrição	2017	2016
Fornecedores c/c	34.245.605	27.337.378
Faturas em receção e conferência	68.046	-
<b>Total fornecedores</b>	<b>34.313.651</b>	<b>27.337.378</b>

## 19. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento a pagar são como segue:

	2017	2016
Pagamentos por conta	209.913	161.000
Retenções na fonte	(24.043)	28
Estimativa de IRC (Nota 30)	(235.651)	(200.000)
<b>Total</b>	<b>(49.781)</b>	<b>(38.972)</b>

## 20. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 17.288.483 Euros e 18.104.630 Euros, respetivamente.

## 21. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IAS 39 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2017 e 2016:

	2017			Total
	Créditos e valores a receber	Outros passivos financeiros	Ativos/passivos não financeiros	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	7.733.209	-	-	7.733.209
Caixa e equivalentes de caixa	-	-	766.068	766.068
Clientes e outras contas a receber	20.510.127	-	784.376	21.294.503
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>28.243.336</b>	<b>-</b>	<b>1.550.444</b>	<b>29.793.780</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	-	(2.049.130)	-	(2.049.130)
Empréstimos obtidos corrente	-	(11.386.680)	-	(11.386.680)
Outras contas a pagar não corrente	-	-	-	-
Fornecedores e outras contas a pagar	-	(71.634.316)	(4.192.287)	(75.826.603)
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>-</b>	<b>(85.070.126)</b>	<b>(4.192.287)</b>	<b>(89.262.413)</b>

	2016			Total
	Créditos e valores a receber	Outros passivos financeiros	Ativos/passivos não financeiros	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	7.165.855	-	-	7.165.855
Caixa e equivalentes de caixa	-	-	3.122.913	3.122.913
Clientes e outras contas a receber	16.973.050	-	1.390.304	18.363.354
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>24.138.905</b>	<b>-</b>	<b>1.390.304</b>	<b>28.652.122</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	-	(2.548.810)	-	(2.548.810)
Empréstimos obtidos corrente	-	(9.411.468)	-	(9.411.468)
Outras contas a pagar não corrente	-	(37.859)	-	(37.859)
Fornecedores e outras contas a pagar	-	(37.383.193)	(3.377.211)	(40.760.404)
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>-</b>	<b>(49.381.330)</b>	<b>(3.377.211)</b>	<b>(52.758.541)</b>

## 22. Justo valor de ativos e passivos

O justo valor dos ativos e passivos valorizados ao justo valor corresponde aos seguintes níveis, tal como previsto na nota 3.6:

	2017			
	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
<b>Passivos financeiros</b>				
Instrumentos financeiros derivados	-	-	-	-
<b>Passivos não financeiros</b>				
Outras contas a pagar	-	(2.111.713)	-	(2.111.713)
	<u>-</u>	<u>(2.111.713)</u>	<u>-</u>	<u>(2.111.713)</u>

	2016			
	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
<b>Passivos financeiros</b>				
Instrumentos financeiros derivados	-	-	-	-
<b>Passivos não financeiros</b>				
Outras contas a pagar	-	(2.149.912)	-	(2.149.912)
	<u>-</u>	<u>(2.149.912)</u>	<u>-</u>	<u>(2.149.912)</u>

#### Outras contas a pagar

O Programa SATA Imagine encontra-se mensurado ao justo valor percebido pelo cliente. A mensuração do justo valor da milha atribuída aos passageiros tem por base a tarifa média anual praticada para as *lowest fares*, equiparável a terceiros, cujos dados são considerados como observáveis no mercado.

### 23. Vendas e Prestação de serviços

O montante de vendas e prestações de serviços reconhecido na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Vendas de Produtos</b>		
Merchandising	49.611	3.472
Outros	-	-
<b>Sub-total</b>	<u>49.611</u>	<u>3.472</u>
<b>Prestação de Serviços - Mercado Interno</b>		
Voos Regulares	72.246.009	67.008.443
Outros	3.794.946	3.058.217
<b>Prestação de Serviços - Mercado externo</b>		
Voos Regulares	81.031.188	71.772.137
Operações Charter	2.536.296	5.123.173
<b>Sub-total</b>	<u>159.608.439</u>	<u>146.961.970</u>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<u>159.658.050</u>	<u>146.965.442</u>

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2017 decorre do aumento do número de passageiros quando comparado com o período homólogo.

### 24. Subsídios à exploração

O montante de subsídios à exploração reconhecido na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Outros	220.392	14.383
<b>Subsídios à exploração</b>	<u>220.392</u>	<u>14.383</u>



## 25. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2017 e 2016 é como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Combustíveis e Lubrificantes	44.258.840	31.190.170
Handling	17.356.845	14.942.158
Manutenção	12.220.016	13.827.365
Reservas de manutenção por horas de voo	16.183.611	10.924.678
Rendas e alugueres	10.511.628	10.070.725
Taxas aeroportuárias	9.746.466	7.686.011
Comissões	6.660.936	6.121.094
Fretamentos	11.334.074	5.042.105
Outras Taxas	5.028.643	3.572.431
Catering	5.883.879	4.329.146
Cedência de Pessoal	1.929.811	2.074.771
Outros	13.936.406	11.290.347
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b><u>155.051.155</u></b>	<b><u>121.071.001</u></b>

O aumento dos gastos relacionados com fornecimentos e serviços externos deve-se, essencialmente ao efeito conjunto do aumento da atividade e do preço médio do *jetfuel*.

O incremento dos gastos com reservas de manutenção decorre maioritariamente a entrada em operação do A330, representando em 2017 um ano completo de operação.

O aumento dos gastos com fretamentos resultou da necessidade de suprir necessidades operacionais ao longo do verão IATA 2017.

## 26. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2017 e 2016, foram como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	2.000	3.000
Pessoal	<u>23.582.577</u>	<u>22.810.428</u>
	<b><u>23.584.577</u></b>	<b><u>22.813.428</u></b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	4.947.661	4.885.304
Benefícios pós-emprego	627.249	633.849
Indemnizações	-	14.167
Custos de acção social	655	123
Outros	<u>1.803.924</u>	<u>2.042.547</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>7.379.489</u></b>	<b><u>7.575.990</u></b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b><u>30.964.066</u></b>	<b><u>30.389.418</u></b>

O número médio de empregados da Empresa encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

#### Plano de contribuição definida

Em 2017, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 627.249 Euros (633.849 Euros em 2016).

## 27. Outros rendimentos e ganhos

A rubrica de Outros rendimentos e ganhos pode ser apresentada como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	4.070.866	2.583.742
Rendimentos suplementares	81.406	59.416
Ganhos em inventários	12.268	4.565
Outros	-	233
	<b><u>4.164.540</u></b>	<b><u>2.647.955</u></b>

## 28. Outros gastos e perdas

O detalhe da rubrica de Outros custos operacionais é apresentado no quadro seguinte:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Diferenças de câmbio desfavoráveis	6.300.285	2.448.085
Comissões	2.400.961	1.986.892
Impostos	85.686	135.392
Perdas em inventários	645	10.001
Outros	59.964	309.445
	<u><b>8.847.541</b></u>	<u><b>4.889.815</b></u>

## 29. Gastos e rendimentos financeiros

O detalhe dos gastos financeiros incorridos e rendimentos financeiros obtidos é como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros empréstimos	629.861	757.203
Juros - partes relacionadas (Nota 33)	-	851.181
Comissões, taxas e outros	1.047.923	787.107
	<u><b>1.677.784</b></u>	<u><b>2.395.491</b></u>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos	2.783	23.945
Outros	133	1.124
	<u><b>2.916</b></u>	<u><b>25.069</b></u>

## 30. Imposto do exercício

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 19)	235.651	200.000
Excesso/insuficiência estimativa imposto	-	93.271
Anulação PEC anos anteriores	-	147.000
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 8)	-	(1.560.508)
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<u><b>235.651</b></u>	<u><b>(1.120.237)</b></u>

A reconciliação do montante de imposto do exercício é conforme segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Resultado antes de Imposto	(37.418.246)	(12.110.043)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u>(6.286.265)</u>	<u>(2.034.487)</u>
Diferenças permanentes	40.744	473.979
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	6.245.521	
Tributação autónoma	235.651	200.000
Excesso/insuficiência estimativa imposto	-	93.271
Anulação PEC anos anteriores	-	147.000
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<u><b>235.651</b></u>	<u><b>(1.120.237)</b></u>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>-0,6%</b>	<b>9,3%</b>

A taxa de imposto utilizada na determinação do montante de imposto nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u><b>16,80%</b></u>	<u><b>16,80%</b></u>

### 31. Compromissos

#### Compromissos com locações operacionais

Conforme referido na Nota 3.18., as responsabilidades com contratos de locação operacional não se encontram registadas na demonstração de posição financeira da Empresa.

Resumo das rendas vincendas não descontadas relacionadas com os contratos de locação operacional em vigor à data de 31 de dezembro de 2017 e 2016, expressos em euros:

Rendas vincendas	2017		2016	
	< 1ano	1 - 5 anos	< 1ano	1 - 5 anos
Locações operacionais				
Airbus A321 NEO	3.865.040	3.220.867	-	-
Airbus A320	5.470.209	26.077.509	6.224.385	24.338.778
Airbus A330	3.565.515	7.873.846	4.057.092	13.016.503
	<b>12.900.764</b>	<b>37.172.222</b>	<b>10.281.477</b>	<b>37.355.281</b>

### 32. Contingências

#### Garantias bancárias

A SATA tem os seguintes passivos contingentes decorrentes das garantias bancárias prestadas, conforme segue:

Beneficiário	Início	2017			2016		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Estado Português	19-12-2013	2.438.989	EUR	2.438.989	2.438.989	EUR	2.438.989
Estado Português	27-03-2016	1.053.192	EUR	1.053.192	1.053.192	EUR	1.053.192
Estado Português	19-12-2014	652.733	EUR	652.733	652.733	EUR	652.733
Estado Português	29-03-2015	951.581	EUR	951.581	951.581	EUR	951.581
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	290.827	241.910	USD	228.963
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	266.605	176.866	CAD	124.109
AENA	02-05-2000	140.000	EUR	140.000	140.000	EUR	140.000
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	135.665	90.000	CAD	63.154
Shell Aviation Espana, S.L.U.	30-04-2013	80.000	USD	96.177	80.000	USD	75.718
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	78.000	EUR	78.000	78.000	EUR	78.000
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	72.133	60.000	USD	56.789
Government of Canada	29-06-2010	30.000	CAD	45.222	30.000	CAD	21.051
Entrepasto Gestão Imobiliária	11-08-2014	25.912	EUR	25.912	25.912	EUR	25.912
ANA - Aeroportos de Portugal SA	28-08-2017	22.000	EUR	22.000	-	EUR	-
Ibéria Linhas de Espanha	01-01-2011	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
H.M Customs and revenue	16-03-2016	-	GBP	-	33.826	GBP	39.305
Alfandega de Ponta Delgada	19-04-1999	-	EUR	-	4.988	EUR	4.988
				<b>6.279.036</b>			<b>5.964.484</b>

As garantias prestadas ao Estado Português foram ao abrigo do contrato de exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (até 31 de dezembro de 2014).

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2017 e 2016, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

### 33. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, a Empresa controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

#### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A..

#### Remuneração do Revisor Oficial de Contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2017 cifrou-se em 14.500 €. O mesmo não prestou quaisquer outros serviços distintos de auditoria.

#### Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2017 e 2016, são como segue:

	2017		2016	
	Outras contas a receber	Outras contas a pagar	Outras contas a receber	Outras contas a pagar
Sata SGPS	40.282	-	103.093	-
Sata Air Açores	-	26.733.287	-	851.181
Sata Gestão Aeródromos	-	552.307	1.903.751	-
Sata Express (EUA)	105.878	-	-	388.254
Sata Express (Canadá)	-	631.961	935.626	-
	<b>146.160</b>	<b>27.917.555</b>	<b>2.942.470</b>	<b>1.239.435</b>

	2017		2016	
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços
Sata Air Açores	10.451.976	1.648.222	8.626.690	1.704.591
Sata Gestão Aeródromos	1.118.943	193.611	133.877	264.109
Sata SGPS	7.358	-	20.000	-
Sata Express (EUA)	1.102.101	-	704.638	60.436
Sata Express (Canadá)	914.384	-	831.746	73.124
	<b>13.594.762</b>	<b>1.841.833</b>	<b>10.316.952</b>	<b>2.102.260</b>

Em 31 de dezembro de 2016, os valores a pagar à SATA Air Açores no montante de 851 milhares de Euros resultam de juros decorrentes dos suprimentos obtidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício de 2016 a taxas normais de mercado. Os referidos suprimentos foram convertidos em prestações suplementares de capital, conforme referido na Nota 14.

Em 31 de dezembro de 2017 os valores a receber da SATA Gestão de Aeródromos no montante de 552 milhares de Euros (2016: 1.904 milhares de Euros) decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais não vencem juros e não têm prazo de reembolso definido, pelo que a Empresa classificou como ativo corrente.

A rubrica fornecimentos e serviços externos inclui, essencialmente, apoio técnico e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e carga, efetuados pela Sata Air Açores, Sata Express (EUA) e Sata Express (Canadá).

As transações efetuadas com as empresas do Grupo SATA foram realizadas em condições normais de mercado.

#### 34. Ativos não correntes detidos para venda

Na sequência da antiguidade da frota A310 e necessidade de renovação da mesma, a Empresa decidiu alienar as 3 aeronaves e respetivas peças sobressalentes, a qual se perspectiva que venha a ocorrer ao longo de 2018. Deste modo, procedeu à reclassificação dos referidos ativos fixos tangíveis para a rubrica de Ativos não correntes detidos para venda, conforme se resume abaixo.

	2017	2016
Custo de aquisição	47.312.212	-
Imparidade acumulada	(1.991.126)	-
Depreciações acumuladas	(42.745.389)	-
	<b>2.575.697</b>	<b>-</b>

Atendendo à perda por imparidade reconhecida nos resultados da Empresa em 2017, o valor contabilístico destes ativos afigura-se semelhante ao seu justo valor menos custos estimados de vender, pelo que não foram registadas quaisquer perdas adicionais nos resultados da Empresa decorrente desta reclassificação (ver adicionalmente Nota 5).

#### 35. Eventos subsequentes

À data de relato, a entidade Sata Air Açores, na qualidade de Acionista único da Sata Internacional, está a proceder à alienação de 49% do capital social desta empresa. Para tal já disponibilizou um caderno de encargos para as entidades eventualmente interessadas.

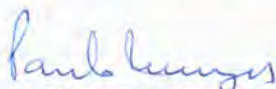


**Contabilista Certificado**



António Jorge Ferreira da Silva

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



Paulo Simão Carvalho Borba Menezes  
(Presidente)



Isabel Maria dos Santos Barata  
(Administradora)



João Manuel Trabuco Nunes  
(Administrador)

**CLC**

## RELATÓRIO E PARECER DO EXERCÍCIO DE 2017

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2017 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

### 1. RELATÓRIO

#### I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., é uma empresa qualificada como entidade de interesse público, nos termos da alínea l) do art.º3 da Lei 148/2015 de 9 de setembro. Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º1 do art.º413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi eleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 13 de julho de 2017, para o mandato de 2017-2019, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

Todos os membros do Conselho Fiscal são independentes nos termos do n.º 5 do artigo 414.º, e não estão abrangidos por nenhuma incompatibilidade nos termos do n.º 1 do artigo 414.º A, ambos do Código das Sociedades Comerciais.

#### II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2017, o Conselho Fiscal realizou oito reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

No decurso de 2017, o Conselho Fiscal aprovou o regulamento interno que estabelece as regras aplicáveis ao seu funcionamento e definiu e calendarizou um plano de ação de fiscalização.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2017, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2017, foi realizado, designadamente, através da análise das atas do Conselho de Administração, participação na Assembleia Geral realizada e análise das contas intercalares e do relatório e contas do exercício.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, com o Auditor Externo, com o responsável pelo Departamento Financeiro e pelo Departamento de Contabilidade e Relato Financeiro, bem como com o responsável pelo Departamento de Controlo Interno de Auditoria e Qualidade de Serviço.



3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e da fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria, das informações reportadas no Relatório Adicional do Órgão de Fiscalização, previsto no artº24 do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria, e das informações incluídas no Anexo às demonstrações financeiras de 2017.

O acesso do Conselho Fiscal à informação financeira foi realizado de forma regular e adequada, sem que tenham surgido quaisquer constrangimentos no exercício das suas funções.

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2017 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, análise do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2017, particularmente na nota 4 do Anexo.

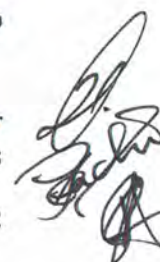
Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito; ii) o acréscimo de gastos operacionais e iii) a imparidade da frota aérea.

5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2017, o Conselho Fiscal não recebeu quaisquer comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização não obteve evidência de tais irregularidade.

6. O Conselho Fiscal, no decurso do exercício de 2017, selecionou e propôs à Assembleia Geral, que se realizou a 11/01/2018, a eleição para o mandato de 2017/2019, de um novo Revisor Oficial de Contas, a sociedade UHY & Associados, SROC, Lda - representada por Manuel Luís Fernandes Branco, em cumprimento do disposto no artigo 16.º do Regulamento (EU) n.º 537/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Abril de 2014, e tendo em consideração as obrigações previstas no Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, aprovado pela Lei n.º 140/2015, de 7 de Setembro de 2015.
7. O Conselho Fiscal obteve a declaração de independência da SROC nos termos alínea a) do nº6 do artº24 do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria e ao Conselho Fiscal compete receber a comunicação da SROC relativa a todos os serviços distintos de auditoria realizados por esta, durante o exercício de 2017, como estabelecido na b) do nº6 do referido artigo.

No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços



não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2017, pelo que concluiu que foi salvaguardada a independência do Revisor Oficial de Contas.

8. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras incluída na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria do exercício de 2017 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam e forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), exceto quanto aos efeitos das seguintes matérias:
- Sobrevalorização do ativo e dos resultados acumulados no montante de 10.461 milhares de euros, referente a ativos por impostos diferidos respeitantes a prejuízos fiscais ocorridos nos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante o período de reporte máximo de 12 anos.
  - Sobrevalorização da quantia escriturada da rubrica Outras contas a receber no montante de 2.359 milhares de euros, dos resultados acumulados no montante de 1.137 milhares de euros e do resultado líquido no montante de 1.222 milhares de euros, referente a um valor a receber de uma associação respeitante a incentivos decorrentes da realização de voos para alguns destinos europeus em anos anteriores no montante de 1.137 milhares de euros e a outros valores a receber que não cumprem igualmente os critérios de reconhecimento de ativo no montante de 1.222 milhares de euros, tendo em consideração a antiguidade do incentivo a receber e a inexistência de qualquer informação adicional sobre o momento da sua realização, bem como a imprevisibilidade atual quanto à recuperabilidade dos restantes montantes a receber.
9. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, dada a sua estreita dependência do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos, da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados e, ainda do sucesso do processo de privatização em curso.

## 2. PARECER

Exmos. Senhores acionistas da  
SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2017, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2017, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações no capital próprio, a demonstração dos fluxos de

caixa do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas e do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

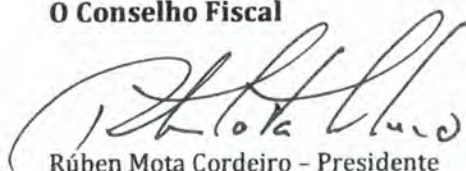
Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Seja aprovado o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2017;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2017, no sentido do resultado líquido negativo de 37.653.897 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

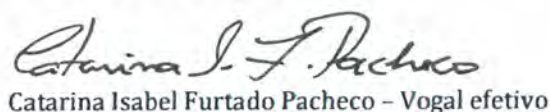
Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., pela colaboração prestada ao exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 27 de abril de 2018

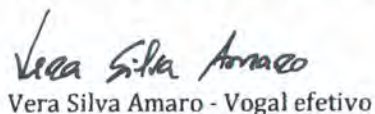
#### **O Conselho Fiscal**



Rúben Mota Cordeiro - Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco - Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

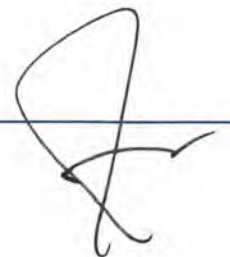
#### Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2017 (que evidencia um total de 44.407.949 euros e um total de capital próprio negativo de 62.362.947 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 37.653.897 euros), as demonstrações dos resultados por naturezas, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao período findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas nos números 1 e 2 na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao período findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### Bases para a opinião com reservas

1. Em 31 de dezembro de 2017 encontra-se registado na rubrica Ativos por impostos diferidos um saldo de 10.461 milhares de euros, que transita do período anterior, respeitante a prejuízos fiscais dos períodos de 2014 a 2016, cuja recuperação depende da capacidade de serem gerados lucros tributáveis suficientes para utilizar esses prejuízos dentro do período de reporte. Consideramos que essa utilização se afigura como difícil, atendendo ao histórico de resultados e à incerteza sobre resultados futuros, sobre os quais desconhecemos os potenciais impactos da previsível entrada de um novo acionista no contexto da privatização da Entidade e, nesta conformidade, o ativo registado como passível de recuperação e os resultados acumulados estão nessa extensão sobreavaliados.
2. Em 31 dezembro de 2017, existem diversos ativos correntes no montante estimado de 2.359 milhares de euros, designadamente um saldo que transita de anos anteriores de 1.137 milhares de euros, que se refere a incentivos relativos a voos efetuados para um conjunto de destinos europeus e outros saldos no montante de 1.222 milhares de euros que se estimam que não se



venham a recuperar e, nesta conformidade, a rubrica de Outras contas a receber correntes e os resultados do ano encontram-se sobreavaliados nessa extensão.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

#### **Incerteza material relacionada com a continuidade**

As demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações. Este pressuposto implica que a Entidade disponha de recursos apropriados para manter a sua atividade.

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 62.362.947 euros em 31 de dezembro de 2017, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, e um passivo corrente largamente superior ao ativo corrente. Conforme divulgado na nota 2.1 do Anexo, o Conselho de Administração entende que a Entidade dispõe de meios para continuar a sua atividade, através do apoio financeiro do acionista, do sucesso futuro das suas operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados e, ainda, do sucesso do processo de privatização em curso. As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

#### **Matérias relevantes de auditoria**

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção "Bases para a Opinião com Reservas" e na secção "Incertezas material relacionada com a continuidade", consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias mais relevantes de auditoria:





## Matérias relevantes de auditoria

### Reconhecimento do rédito

Pela sua relevância e pelo elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros, este assunto constituiu uma matéria relevante de auditoria.

Como divulgado na Nota 3.20 das demonstrações financeiras, o rédito do transporte aéreo de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, sendo transferido para resultados no momento da ocorrência do voo (Nota 23). Em 31 de dezembro de 2017, a responsabilidade da Entidade referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 16.826.829 euros (Nota 20).

No encerramento do exercício, são realizadas análises a esta rubrica, de forma a garantir o correto corte de operações do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do estado dos cupões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, etc.).

Adicionalmente, conforme disposto na IFRIC 13, a Entidade, o rédito relativo ao programa de fidelização do rédito relativo ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, é diferido com base no valor unitário da milha, pelo justo valor percebido pelo cliente (Nota 17).

## Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, entre outros, a avaliação dos controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento do rédito do transporte aéreo.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo e avaliação das principais estimativas e julgamentos associados, nomeadamente:

- (i) reconhecimento da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras;
- (ii) validação dos diversos inputs da referida listagem através de testes de detalhe;
- (iii) revisão analítica das diversas categorias de rédito de transporte aéreo, como tarifas, taxas e comissões; e
- (iv) conciliação das listagens da receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizamos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria:

- (i) validação do justo valor unitário atribuído por milha, tendo por base as lowest fares utilizadas em 2017, que seriam as aplicáveis;
- (ii) reconhecimento das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de



31 de dezembro de 2017, com as milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa; e

- (iii) comparação da taxa histórica de milhas a expirar sem utilização com a percentagem considerada pela Gestão na mensuração da responsabilidade com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.

#### **Acréscimo de gastos operacionais**

Como divulgado nas notas 3.19 e 17 das demonstrações financeiras, a Entidade procede à especialização de diversos gastos operacionais, que, em algumas situações, exigem elevado julgamento e são complexas, com o acréscimo de gastos para manutenção da frota aérea.

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito da aplicação do princípio da especialização dos exercícios. As referidas estimativas individualmente não são materialmente relevantes, mas em determinadas circunstâncias, poderão ser materiais no seu agregado.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos controlos existentes relevantes no processo de reconhecimento de gastos e sua especialização.

Realizámos, também, procedimentos substantivos para validação do corte de operações, nomeadamente:

- (i) validação da razoabilidade dos acréscimos de gastos constituídos a 31 de dezembro de 2017;
- (ii) testes de detalhe aos gastos registados no exercício seguinte que poderiam influenciar o exercício de 2017;
- (iii) confirmação externa de saldos de fornecedores numa base de amostragem; e,
- (iv) procedimentos analíticos e testes de detalhe para as diversas naturezas de gastos do exercício.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações



apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.

#### **Outras matérias**

As demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2016 foram auditadas por outra Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, que emitiu a Certificação Legal das Contas em 26 de abril de 2017, a qual apresentava duas reservas por desacordo com a mesma natureza das expressas na secção “Bases para a Opinião com Reservas”.

#### **Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras**

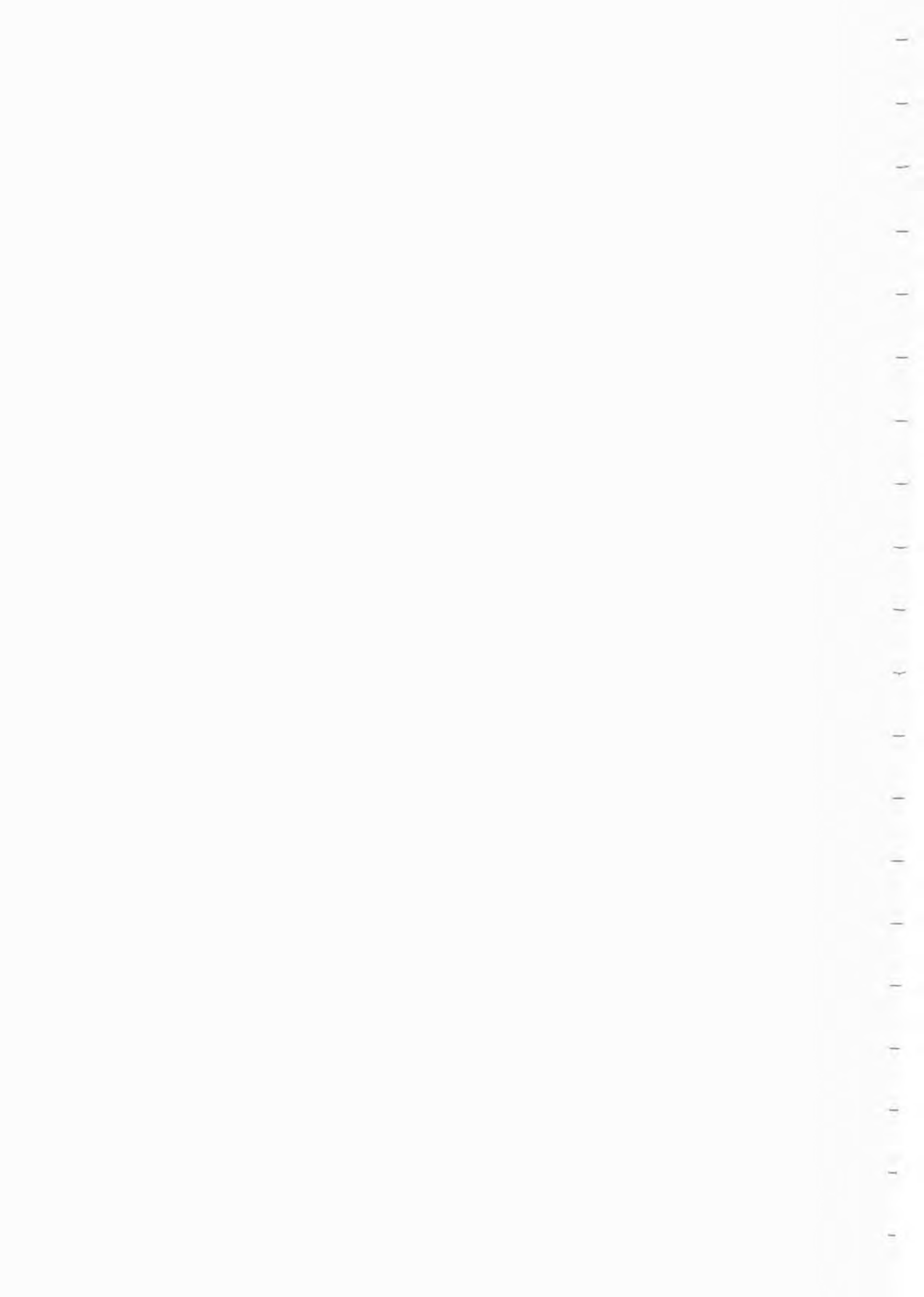
O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (IFRS) adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devida a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

#### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

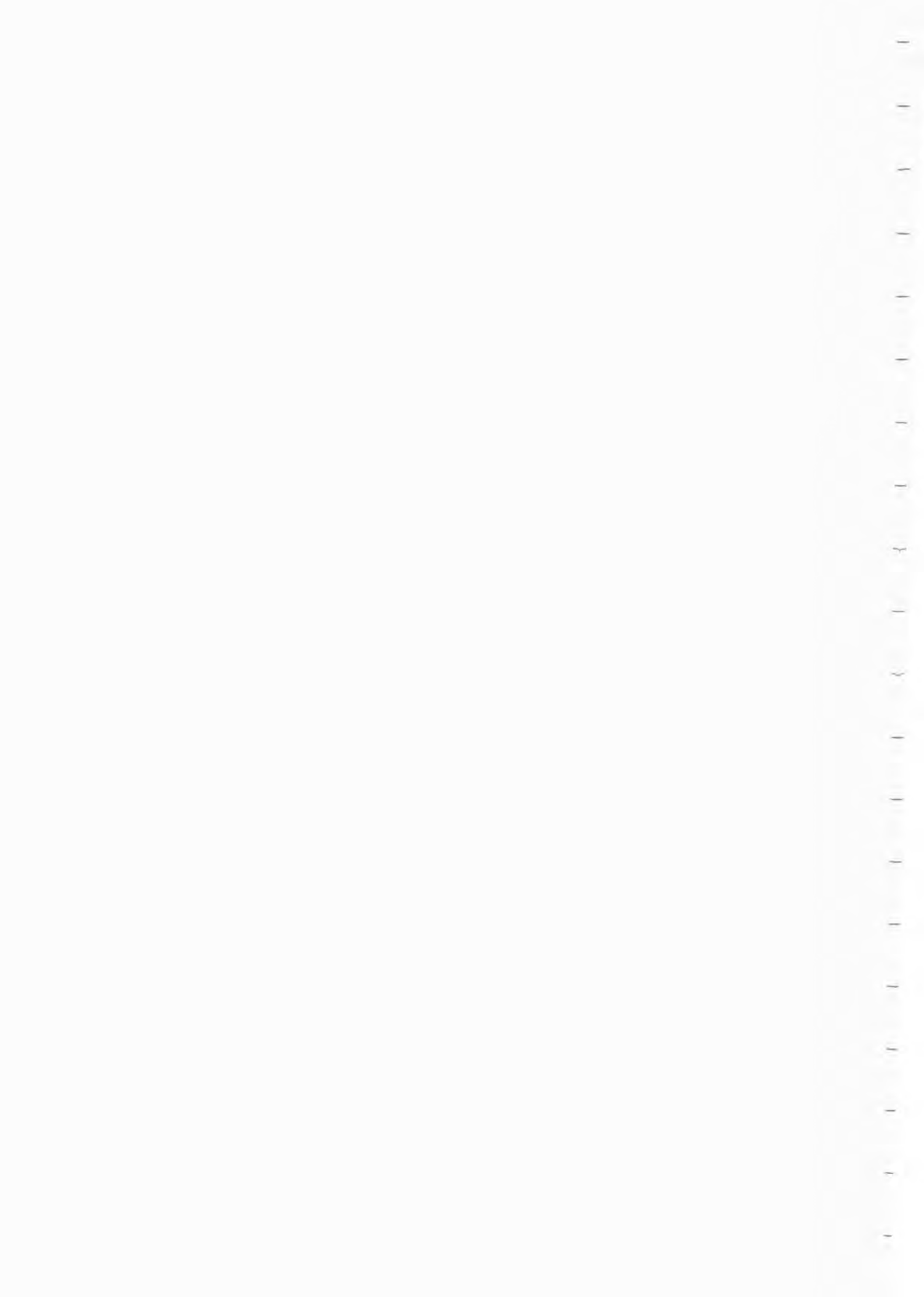
A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.





Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação





pública;

- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

## **RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

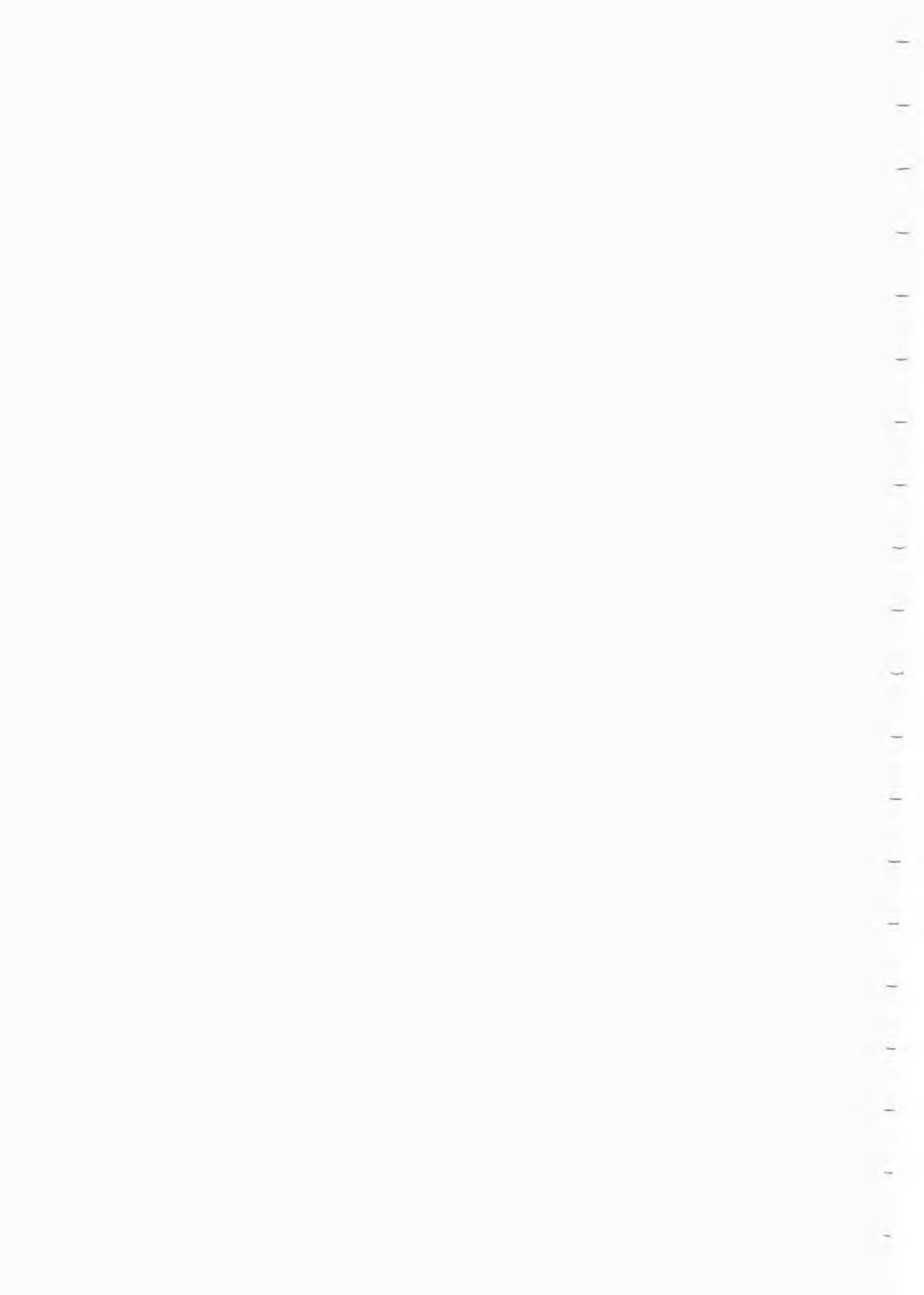
### **Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

### **Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014**

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

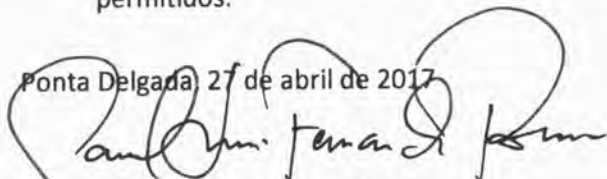
- Fomos nomeados auditores da Entidade pela primeira vez na assembleia geral realizada a 11 de janeiro de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2019.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 27 de abril de 2018.





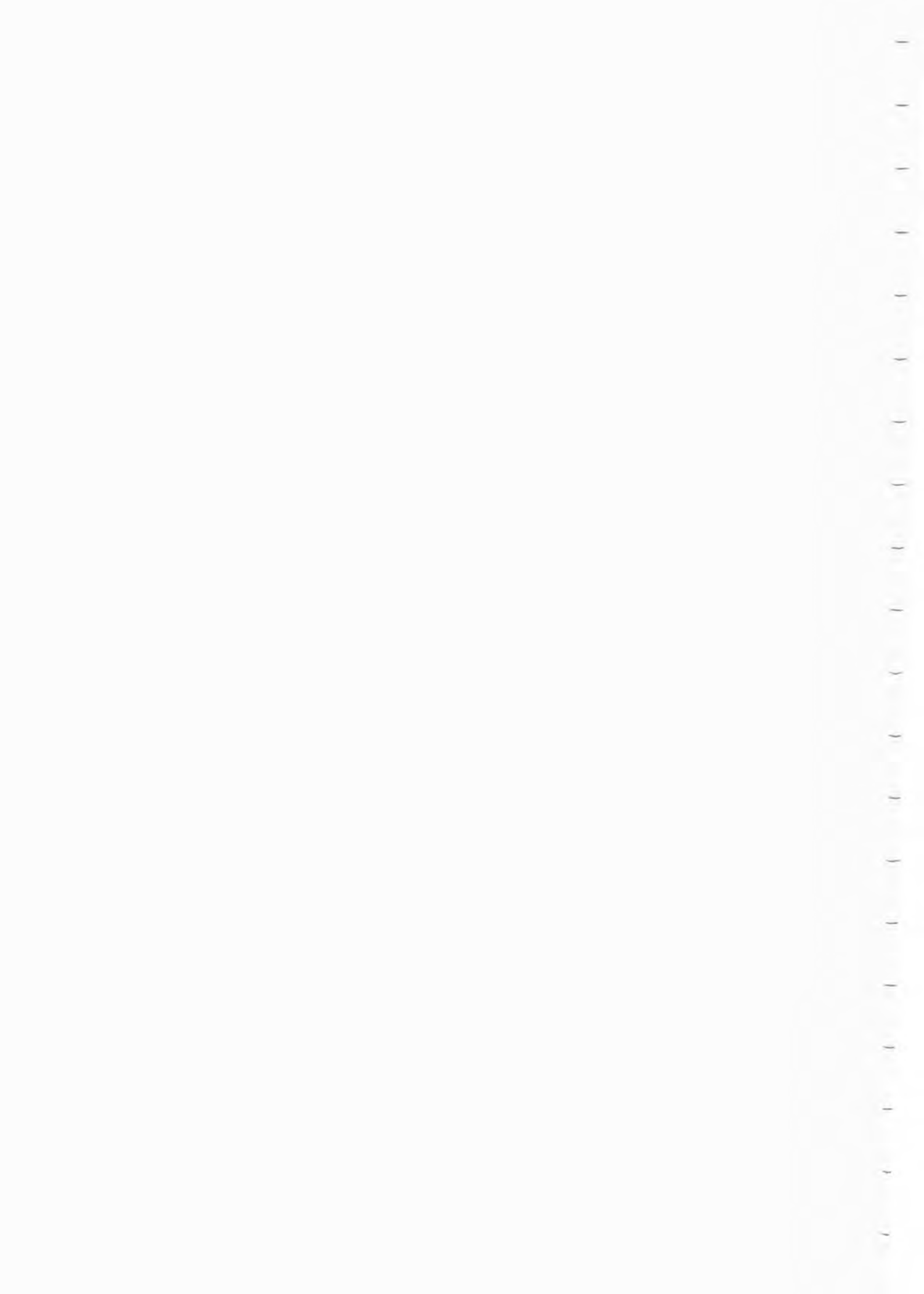
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do número 8 do artigo 77.º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestamos à Entidade quaisquer outros serviços permitidos.

Ponta Delgada, 27 de abril de 2017



**UHY & ASSOCIADOS, SROC, LDA.**

Manuel Luís Fernandes Branco (ROC nº 652)





## **Relatório de Auditoria**

### **Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras**

#### **Opinião com reservas**

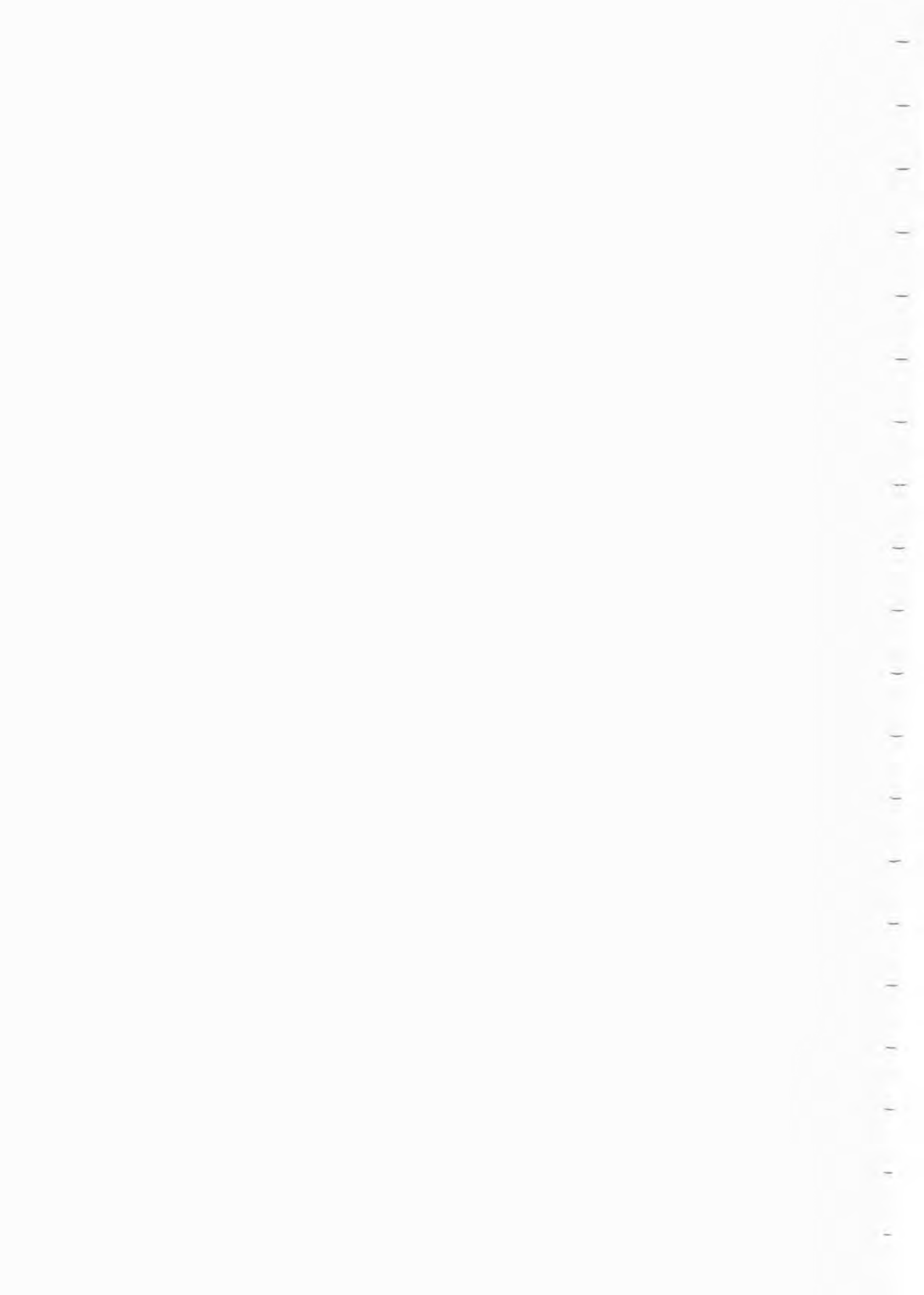
Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2017 (que evidencia um total de 44.407.949 euros e um total de capital próprio negativo de 62.362.947 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 37.653.897 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b), apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### **Bases para a opinião com reservas**

- a) Em 31 de dezembro de 2017 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio e de refinanciamento da Entidade, concluímos que o respetivo ativo e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 10.461 milhares de euros.
- b) Em 31 de dezembro de 2017 encontra-se registado na rubrica de Outras contas a receber correntes, um montante de 2.359 milhares de euros, referente a um valor a receber de uma associação respeitante a incentivos decorrentes da realização de voos para alguns destinos europeus em anos anteriores no montante de 1.137 milhares de euros e outros valores a receber que não cumprem igualmente os critérios de reconhecimento enquanto ativo no montante de 1.222 milhares de euros. Tendo em consideração a antiguidade do incentivo a receber e a ausência de desenvolvimentos quanto à sua recuperabilidade, bem como a imprevisibilidade atual quanto à recuperabilidade dos restantes montantes a receber, concluímos que a rubrica de Outras contas a receber correntes, os resultados acumulados e o resultado do exercício se encontram sobreavaliados no montante de 2.359 milhares de euros, 1.137 milhares de euros e 1.222 milhares de euros, respetivamente.

*PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal  
Tel +351 213 599 000, Fax +351 213 599 999, [www.pwc.pt](http://www.pwc.pt)  
Matriculada na CRC sob o NUPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000  
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485*



A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

### ***Incerteza material relacionada com a continuidade***

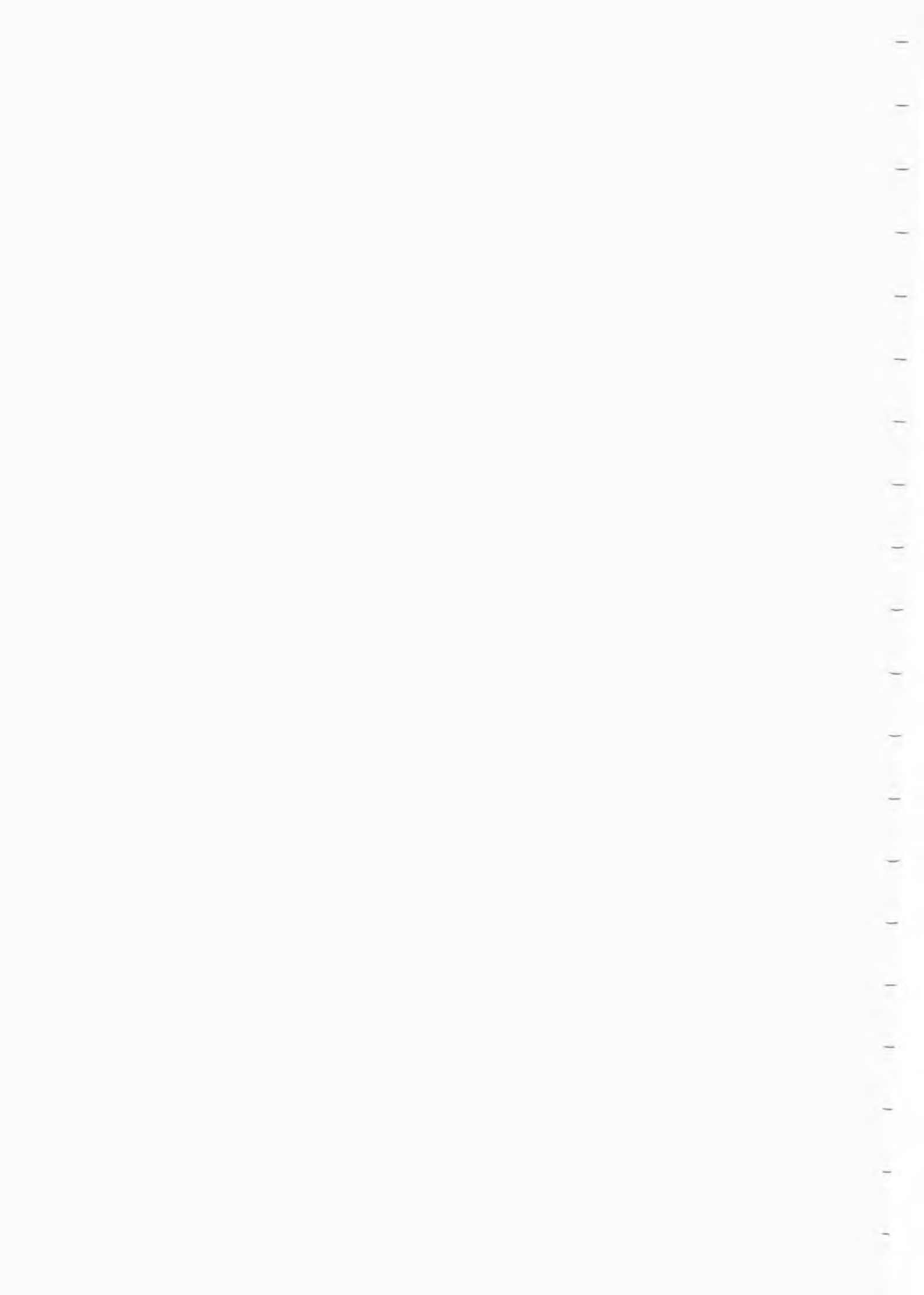
As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 62.363 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 37.654 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 81.676 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista conjugado com o processo de privatização em curso, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação dos seus passivos. Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

### ***Matérias relevantes de auditoria***

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

<b><i>Matérias relevantes de auditoria</i></b>	<b><i>Síntese da abordagem de auditoria</i></b>
<b><i>Imparidade da frota aérea</i></b>  <i>Divulgações relacionadas com os ativos fixos tangíveis e ativos não correntes detidos para venda apresentadas nas notas 3.2, 3.21, 6 e 34 das demonstrações financeiras.</i>  Na sequência das perspetivas futuras de renovação da sua frota aérea, e conforme consta na nota 34, a Gestão decidiu alienar a frota A310. Por este motivo, a totalidade da frota aérea propriedade da Entidade, bem como as	Os procedimentos de auditoria realizados relativamente à recuperabilidade do valor líquido contabilístico da frota aérea consistiram em: (i) obtenção das propostas de compra recebidas pela Entidade, que consubstanciam o justo valor menos custos de venda apurado; (ii) comparação do justo valor estimado com o valor contabilístico da frota aérea; (iv) análise do cumprimento das condições previstas no IFRS 5 para classificação da frota aérea como ativos não correntes detidos para venda; e (iv) análise dos



---

**Matérias relevantes de auditoria**

respetivas *spare parts*, foram classificados como ativos não correntes detidos para venda em 31 de dezembro de 2017.

Em 31 de dezembro de 2017 o valor líquido contabilístico da frota aérea e demais *spare parts* reconhecido nas demonstrações financeiras da Entidade como ativos não correntes detidos para venda ascende a 2.576 milhares de euros (31 de dezembro de 2016: 5.089 milhares de euros como ativos fixos tangíveis).

Conforme preconizado pelo IFRS 5 - Ativos não correntes detidos para venda, estes ativos são mensurados ao menor entre o valor líquido contabilístico e o justo valor menos custos de venda.

Com base em informação disponível a esta data referente à expectativa de realização dos referidos ativos, foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 1.882 milhares de euros nos resultados do exercício de 2017.

O elevado grau de julgamento inerente ao apuramento do justo valor menos custos de venda das aeronaves e o impacto da perda reconhecida nos resultados do exercício, justifica que esta tenha sido uma matéria considerada relevante para efeitos da nossa auditoria.

---

**Reconhecimento do rédito**

*Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 3.20, 17, 20 e 24 das demonstrações financeiras.*

O rédito do transporte aéreo de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica documentos pendentes de voo, sendo transferido para resultados no momento da ocorrência do voo. Em 31 de dezembro de 2017 o respetivo valor reconhecido nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 16.827 milhares de euros.

---

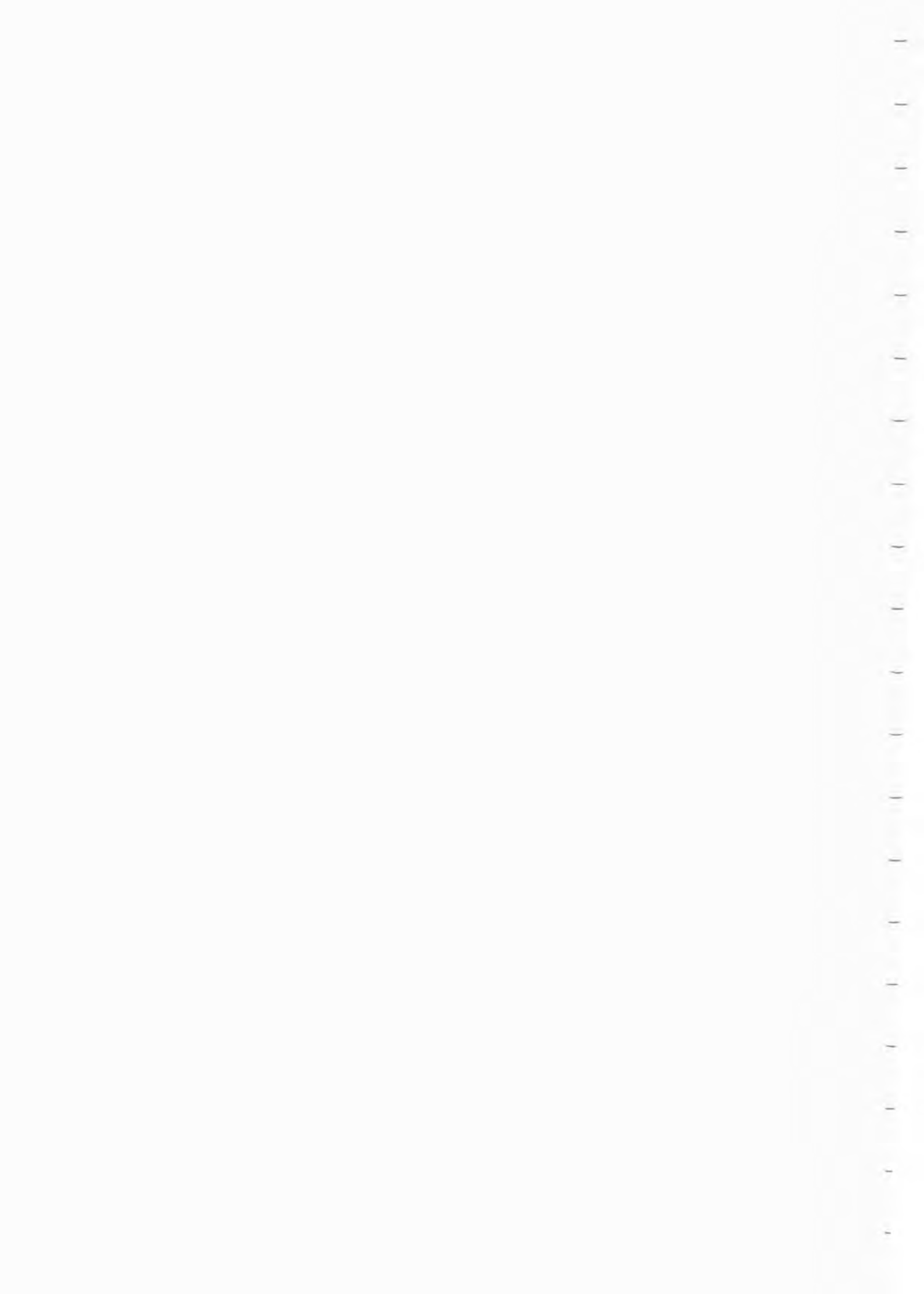
**Síntese da abordagem de auditoria**

ajustamentos realizados na sequência da referida reclassificação.

A adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras a respeito dos ativos não correntes detidos para venda foi igualmente verificada, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos sistemas informáticos e controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento de rédito do transporte aéreo.

Realizámos igualmente procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo, nomeadamente: (i) reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras; (ii)





---

**Matérias relevantes de auditoria**

Numa base anual, são realizadas estimativas e análises a esta rubrica, de forma a garantir o devido corte de operações respeitante ao reconhecimento do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do status dos talões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, entre outros).

Adicionalmente, conforme preconizado pela IFRIC 13, a Entidade procede ao diferimento do rédito no âmbito do programa de fidelização de clientes SATA Imagine, com base no valor unitário da milha, pelo justo valor percecionado pelo cliente, o qual ascende a 2.112 milhares de euros em 31 de dezembro de 2017.

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros.

---

**Síntese da abordagem de auditoria**

validação dos diversos *inputs* da referida listagem através de testes de detalhe realizados por amostragem; (iii) procedimentos analíticos para as diversas categorias de rédito de transporte aéreo, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões; (iv) reconciliação da listagem de receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras; e (v) avaliação das principais estimativas e julgamentos assumidos pela Gestão no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizámos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria: (i) validação do justo valor unitário atribuído por milha, tendo por base as *lowest fares* históricas de 2017; (ii) reconciliação das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de 31 de dezembro de 2017, com a quantidade de milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa; e (iii) comparação da taxa histórica de milhas a expirar sem utilização com a percentagem de *haircut* considerada pela Gestão na mensuração da responsabilidade com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

---

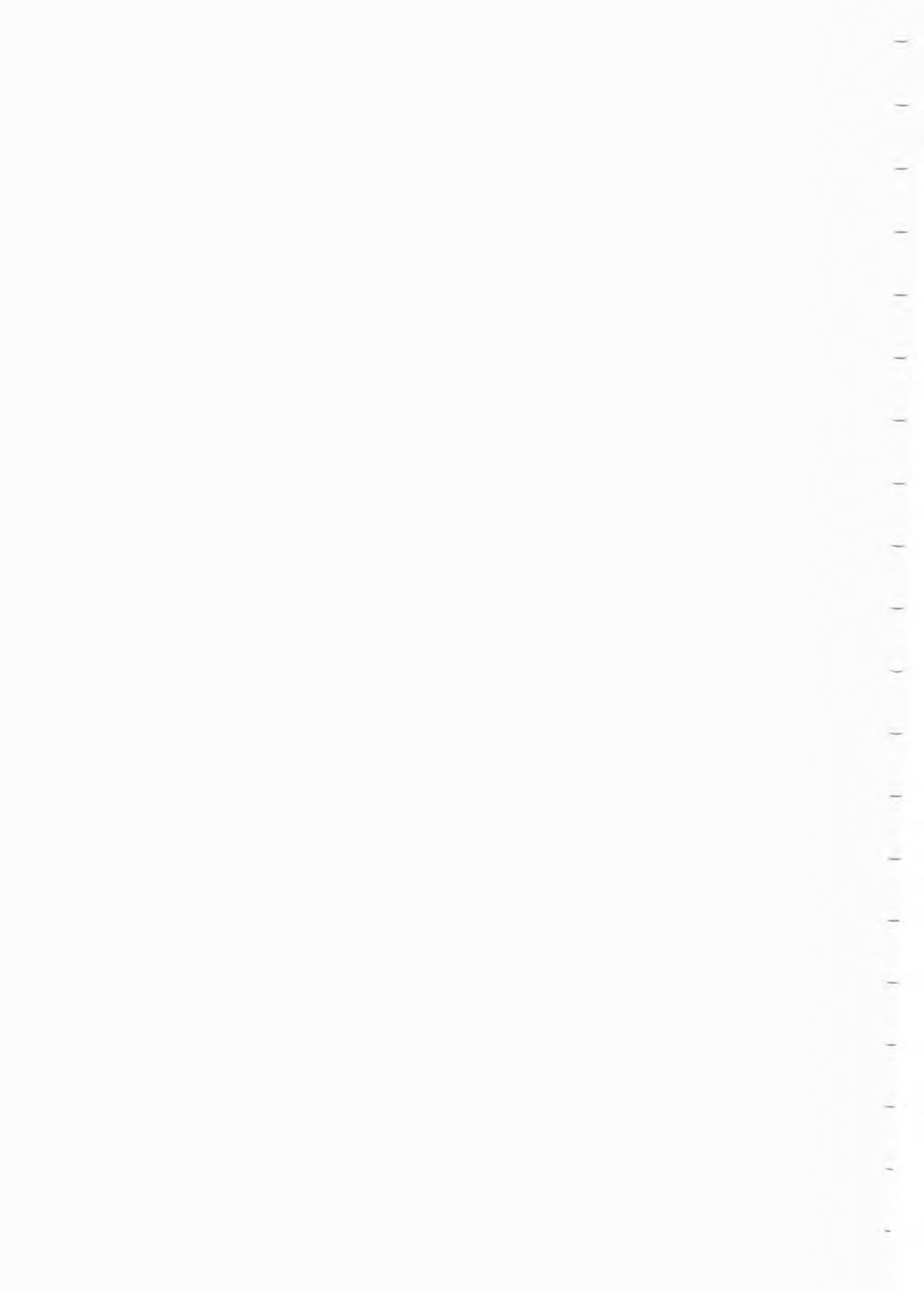
**Acréscimos de gastos operacionais**

*Divulgações relacionadas com Acréscimos de gastos apresentadas nas notas 3.19 e 17 das demonstrações financeiras.*

A Entidade procede à especialização de diversos gastos operacionais, os quais ascendem a 2.214 milhares de euros em 31 de dezembro de 2017. Algumas destas especializações carecem de julgamento e apresentam uma natureza complexa, como por exemplo o acréscimo de gastos para manutenção da frota aérea.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos controlos existentes relevantes no processo de reconhecimento de gastos e sua especialização.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do corte de operações, nomeadamente: (i) validação dos acréscimos de gastos constituídos a 31 de dezembro de 2017; (ii) testes de detalhe aos gastos registados no



---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito da aplicação do princípio da especialização dos exercícios. As referidas estimativas individualmente não são materialmente relevantes, mas em determinadas circunstâncias, poderão ser materiais no seu agregado.

exercício seguinte; (iii) confirmação externa de saldos de fornecedores numa base de amostragem; e (iv) procedimentos analíticos e testes de detalhe para as diversas naturezas de gastos do exercício.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

---

**Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras**

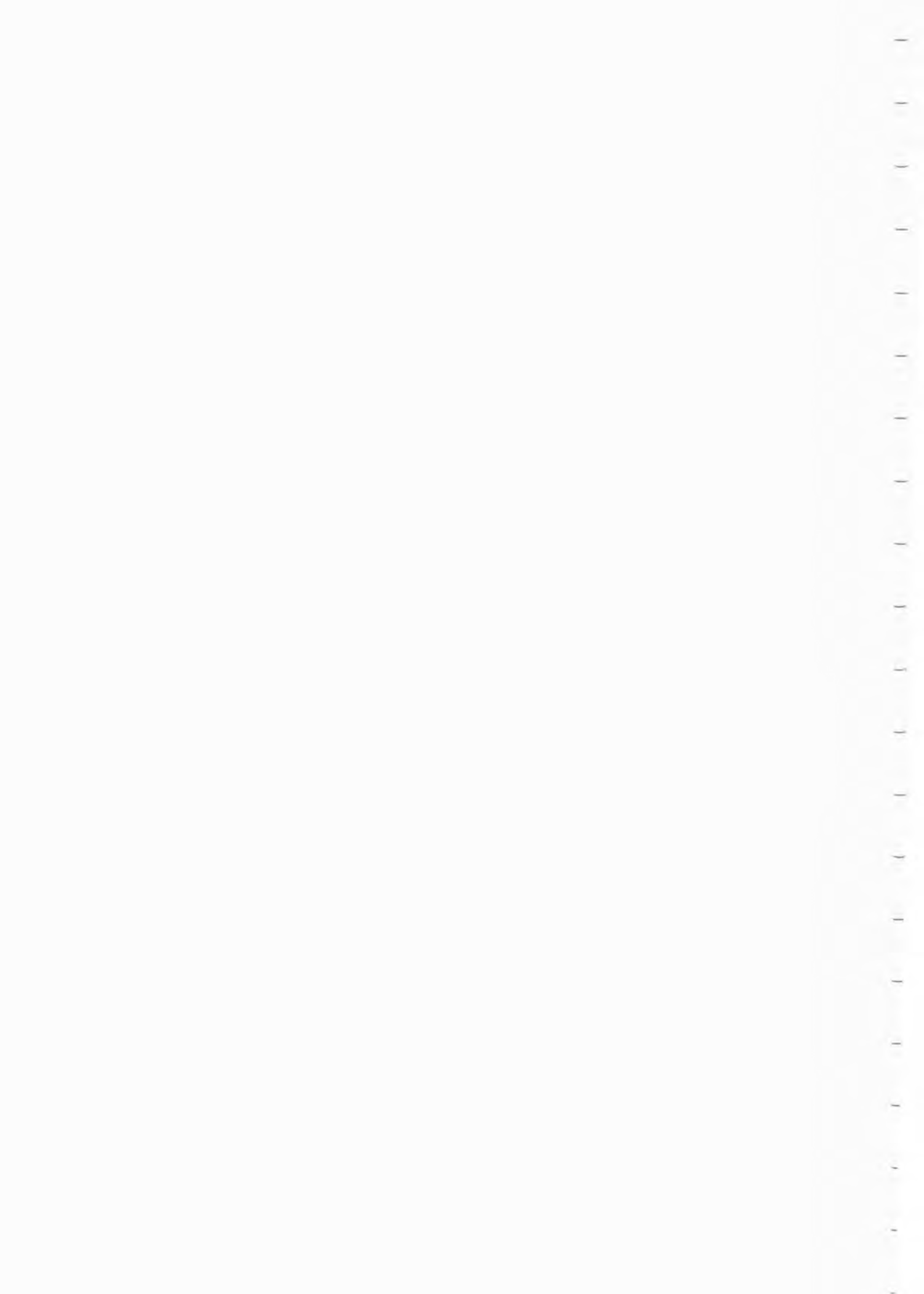
O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

**Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.



Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública; e
- h) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percebidas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

### ***Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares***

#### ***Sobre o relatório de gestão***

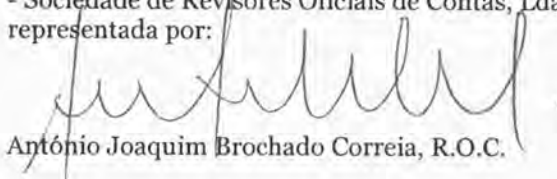
Em nossa opinião, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

#### ***Sobre a informação não financeira prevista no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais***

Adicionalmente, informamos que a entidade incluiu no seu relatório de gestão a informação não financeira prevista no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais.

26 de abril de 2018

PricewaterhouseCoopers & Associados  
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
representada por:

  
António Joaquim Brochado Correia, R.O.C.