

procură specială și legalizată sau, în cazul creditorilor bugetari și a celorlalte persoane juridice, cu delegație semnată de conducătorul unității. Creditorii pot vota și prin corespondență. Scrisoarea prin care se exprimă votul, semnată de creditor, semnătura fiind legalizată de notarul public ori certificată și atestată de un avocat, sau înscrisul în format electronic, căruia i s-a raportat, atașat sau asociat semnătura electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat valabil, poate fi comunicată prin orice mijloace și înregistrată la lichidator judiciar, cu cel puțin 5 zile înainte de data fixată pentru exprimarea votului. Creditorii cu titluri de valoare la purtător vor depune originalele la lichidator cu cel puțin 5 zile înainte de data fixată pentru exprimarea votului, sub sancțiunea decăderii din dreptul de a vota.

Ordinea de zi:

1. Păstrarea Regulamentului de vânzare aprobat în Adunarea creditorilor din data de 11.02.2020 și 24.06.2020 pentru bunurile din patrimoniul.
2. Aprobarea preturilor de pornire a licitațiilor de vânzare ca fiind prețul de pornire aprobat în Adunarea creditorilor din data de 11.02.2020 și 24.06.2020 redus cu 50%.

Denumire bun	Cantitate	Valoare unitara (lei/buc)	Preț pornire propus pentru aprobare în Adunarea creditorilor din 27.09.2022	Valoare propusă pentru aprobare
0	1	2	3=2*50%	4=3*1
Imobil Loc. Romanu	1	537202	268601	268601
Betoniera 380 V	1	730	365	365
Mașina tratat semințe MTS 3	1	2835	1418	1418
Pod rulant+reductor	1	4331	2166	2166
Sistem monitorizare	1	3401	1701	1701
Instalație de procesat semințe	1	315339	157670	157670
Instalație de peletat negri	1	9017	4509	4509
Set birou Director	1	818	409	409
Set birou Secretariat	1	337	169	169
Buncăr cereale (1950X960x2000) mm	7	26627	13314	93195
Buncăr cereale (1950X960x2000) mm	11	19291	9646	106101
Buncăr cereale (1950X960x2000) mm	2	8652	4326	8652
Buncăr cereale (1950x960x2000) mm	2	8652	4326	8652
Buncăr tampon cereale (2500X1200X2000)mm	3	8652	4326	12978
Buncăr tampon cereale (600X1200X2000)mm	3	8652	4326	12978
Buncăr siloz cereale (2000X2000 h=4820)mm	2	13780	6890	13780
Total				693340

Lichidator judiciar, CII Bălan Mihaela

Municipiul București

Secțiunea I - Profesioniști

1. Societatea BLUE AIR AVIATION S.A. (FOSTA BLUE AIR - AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS SRL), cod unic de înregistrare: 31525574

TRIBUNALUL BUCUREȘTI

SECȚIA A VII A CIVILĂ

Dosar nr. 8307/3/2023

Raport asupra cauzelor și împrejurărilor care au dus la apariția insolvenței debitorului Blue Air Aviation SA



Întocmit de către

Administratorul judiciar,

Consortiul de practicieni în insolvență format din

INFINEXA Restructuring S.P.R.L. și MUȘAT & ASOCIAȚII – Restructuring\Insolvency S.P.R.L.

Consortiul de practicieni în insolvență, INFINEXA RESTRUCTURING S.P.R.L. societate profesională cu răspundere limitată cu sediul principal în București, City Gate Building, Southern Tower, Piața Presei Libere, nr. 3-5, et. 13, sector 1, adresa de e-mail office@infinea.ro, număr de înregistrare în Registrul Formelor de Organizare RFO II 1378, având Cod Unic de Înregistrare RO46855120, legal reprezentată de Radu TUDOR, în calitate de Asociat Coordonator, și MUȘAT & ASOCIAȚII – RESTRUCTURING\INSOLVENCY S.P.R.L., cu sediul în București, B-dul. Aviatorilor nr. 43, etaj 1, sector 1, adresa de e-mail office@musatinsolv.ro, înscrisă în Tabloul practicienilor în insolvență sub numărul matricol 2A0073, secțiunea a II-a, având numărul de înregistrare în Registrul formelor de organizare RFO II-0117, reprezentată legal de Cristi TUDOR, în calitate de Asociat Coordonator (denumit în continuare „Consortiul” sau „Administratorul judiciar”), desemnat în calitate de administrator judiciar al Blue Air Aviation SA (în insolvență, în insolvency, en procedure collective), înregistrată și funcționând în conformitate cu legislația din România, cu sediul social în București, Sectorul 1, Șoseaua București-Ploiești, nr. 42-44, Complex Băneasa Business & Technology Park, Clădirea A, Aripa A2, Spațiul 2, Etaj 2, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J40/5103/2013 și având Cod Unic de Înregistrare 31525574 (denumită în continuare „Blue Air”, „Societatea” sau „Debitoarea”), prin Încheierea pronunțată la data de 21.03.2023, în dosarul nr. 8307/3/2023, aflat pe rolul Tribunalului București, Secția a VII-a Civilă, confirmat de Adunarea Creditorilor conform Procesului-verbal nr. 499 din data de 17.07.2023, publicat în Buletinul Procedurilor de Insolvență nr. 12071 din data de 18.07.2023,

în temeiul dispozițiilor art. 58 alin. (1) lit. b) coroborat cu dispozițiile art. 97 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență (denumită în continuare „Legea nr. 85/2014” sau „Legea insolvenței”), depunem prezentul

RAPORT ASUPRA CAUZELOR ȘI ÎMPREJURĂRILOR CE AU DETERMINAT APARIȚIA INSOLVENȚEI DEBITOAREI BLUE AIR AVIATION SA

Prezentul raport are ca și temei juridic art. 97 alin. (1) din Legea nr. 85/2014, potrivit căruia administratorul judiciar are obligația de a întocmi și supune judecătorului-sindic, în termenul stabilit de către acesta, dar care nu va putea depăși 40 de zile de la data desemnării, un raport asupra cauzelor și împrejurărilor care au dus la apariția insolvenței debitorului, cu menționarea persoanelor cărora le-ar fi imputabilă.

Prin încheierea de ședință prin care s-a dispus deschiderea procedurii insolvenței, pronunțată în data de 21.03.2023, în cadrul dosarului nr. 8307/3/2023, aflat pe rolul Tribunalului București, judecătorul-sindic a pus în vedere administratorului judiciar desemnat să întocmească și să depună „în termen de 40 de zile de la deschiderea procedurii un raport asupra cauzelor și împrejurărilor ce au dus la apariția stării de insolvență a debitoarei cu menționarea eventualelor indicii sau elemente preliminare privind persoanele cărora le-ar fi imputabilă și cu privire la existența premiselor angajării răspunderii acestora, în condițiile prevederilor art. 169-173 din Legea 85/2014, precum și asupra posibilității reale de reorganizare a activității debitorului ori a motivelor care nu permit reorganizarea, conform art. 58 lit. b din Legea 85/2014.”

În temeiul dispozițiilor art. 97 alin.1, art. 100 alin. (2) și art. 101 alin (1) din Legea 85/2014, Administratorul judiciar a formulat o Cerere de prelungire a termenului de depunere a Raportului asupra cauzelor și împrejurărilor care au dus la apariția insolvenței societății al Blue Air Aviation SA (în insolvență, în insolvency, en procedure collective). Cererea nr. 330 din data de 12.04.2023 a fost depusă la dosarul cauzei în data de 12.04.2023

Prin Încheierea de ședință de la termenul din data de 25.04.2023 judecătorul sindic a admis cererea Administratorului judiciar și a dispus ”prelungirea termenului de depunere a raportului privind cauzele și împrejurările care au determinat apariția stării de insolvență cu 40 de zile, de la data prezentului termen de judecată ”

Respectând dispozițiile legale, Consortiul a întocmit prezentul „Raport privind cauzele și împrejurările care au dus la apariția insolvenței debitoarei Blue Air Aviation SA ”, pe care îl depunem la dosarul cauzei înregistrate sub nr. 8307/3/2023, aflat pe rolul Tribunalului București, Secția a VII-a Civilă

Cuprinsul

Definiții	5
1 Prezentarea societății Blue Air Aviation SA	8
1.1 Obiectul de activitate și datele de identificare ale Societății	8
1.2 Structura asociativă a Societății și evoluția grupului de societăți Blue Air	9
1.3 Prezentarea evenimentelor relevante care au afectat activitatea Societății în perioada 2019 – 2023	16
1.4 Contractarea ajutorului de stat	26
1.4.1 Aprobarea ajutorului de stat	26
1.4.2 Condițiile de acordare ale împrumutului garantat de stat	27
1.4.3 Modalitatea de utilizare a ajutorului de stat	29
1.4.4 Îndeplinirea obligațiilor cu privire la împrumutul garantat	31
1.5 Procedura de concordat a Societății	55
1.5.1 Procedura de concordat din România	55
1.5.2 Deschiderea procedurii secundare de concordat preventiv în Italia	56
2 Situația financiară a Societății	58

2.1 Analiza situației patrimoniale	60
2.2 Contul de profit și pierdere	73
2.3 Fluxuri de trezorerie	77
2.4 Solduri și tranzacții cu părți afiliate	82
2.5 Analiza principalilor indicatori financiari	86
3 Cauzele și împrejurările care au dus la apariția insolvenței Societății	87
4 Analiza actelor efectuate anterior deschiderii procedurii de insolvență	94
4.1 Analiza plăților efectuate în cele 6 luni anterioare deschiderii procedurii de insolvență	94
4.2 Analiza transferurilor patrimoniale din cei doi ani anteriori deschiderii procedurii de insolvență	95
5 Răspunderea organelor de conducere	100
6 Concluzii privind șansele de reorganizare	107
7 Anexe	

Definiții

An financiar ("FY")	1 Octombrie – 30 Septembrie. Acronimul FY este utilizat urmat de ultimele două cifre ale anului în care se încheie anul financiar (ex. FY20 se referă la perioada 1 Octombrie 2019 – 30 Septembrie 2020);
EBITDAR	Rezultat operațional (profit/pierdere) înainte de dobânzi, amortizare, depreciere, impozit pe profit și cheltuiala cu leasing-ul aeronavelor ("dry lease");
EBITDA	Rezultat operațional (profit/pierdere) înainte de dobânzi, amortizare, depreciere, impozit pe profit;
Block Hour ("BH")	Perioada de timp exprimată în ore începând de la închiderea ușilor aeronavei înainte de începerea zborului și până la deschiderea ușilor după aterizare;
Flight Hour („FH")	Perioada de timp exprimată în ore începând de la momentul decolării aeronavei și până în momentul aterizării acesteia;
ACMI	Modalitate de închiriere a unei aeronave în care costul închirierii stabilit pe BH include costul închirierii propriu-zise a aeronavei, la care se adaugă costul cu echipajul, întreținerea și asigurarea aeronavei respective ("Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance");
IFRS	Standardele internaționale de raportare financiară care reprezintă un set de standarde contabile emise de către International Accounting Standards Board (IASB); (www.ifrs.org);
Legea nr.85/2014 Legea, Legea insolvenței	Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență – legea care reglementează procedura de concordat preventiv;
OUG nr. 139	Ordonanța de urgență nr. 139 din data de 19 August 2020 privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" SA, respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation SA pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19, publicat în Monitorul Oficial nr. 763 din data de 20 August 2020.
OUG nr. 167	Ordonanța de urgență nr. 167/2020 privind unele măsuri pentru susținerea activității unor aeroporturi regionale în contextul crizei economice generate de pandemia de COVID-19 și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 139/2020 privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății "Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM" - SA și Societății Blue Air Aviația - SA pentru compensarea pierderilor economice suferite în contextul pandemiei de COVID-19, publicat în Monitorul Oficial nr. 899 din data de 2 Octombrie 2020.
MFP	Ministerul Finanțelor Publice din România;
ANAF-DGAMC	Agenția Națională pentru Administrare Fiscală - Direcția Generală de Administrare a Marilor Contribuabili;
AAAS	Autoritatea pentru Administrarea Activelor Statului din România;
MTIC	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor din România;
ANPC	Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor din România;
ANPM	Agenția Națională pentru Protecția Mediului din România;
RTC	Teodor-Cristian Rada;
EximBank	Banca de Export-Import a României EXIMBANK – SA ;
Procedura principală de concordat preventiv	Procedura de concordat preventiv deschisă în România ca urmare a Încheierii din data de 6 Iulie 2020 dată de judecătorul-sindic în Dosarul nr. 15290/3/2020 înregistrat la Tribunalul București, aplicabilă tuturor creditorilor Blue Air, cu excepția creditorilor incluși în procedura secundară de concordat preventiv;
Procedura secundară de	Procedura de concordat preventiv deschisă în Italia, ca urmare a cererii de deschidere a

concordat preventiv	procedurii, formulată de Blue Air la data de 9 octombrie 2020, admisă la data de 4 Noiembrie 2020 sub forma unui „concordat preventiv în alb” în legătură cu activitatea desfășurată de Societate prin sediul său permanent din Italia (Sucursala Blue Air din Italia) și, implicit, cu creditorii aferenți acestei activități;
Wet lease	Operațiunea de închiriere a aeronavelor, în temeiul căreia o aeronavă este operată în baza certificatului de operator aerian al locatorului (definiție conform Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, publicat în Jurnalul Oficial 293L din 31 octombrie 2008)
Dry Lease	Operațiunea de închiriere a aeronavelor, în temeiul căreia o aeronavă este operată în baza certificatului de operator aerian al locatarului (definiție conform Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, publicat în Jurnalul Oficial 293L din 31 octombrie 2008)
AOC	Air Operator Certificate (AOC) - Certificatul de operator aerian (AOC) este un certificat care autorizează un operator să efectueze operațiuni de transport aerian comercial specificate.
PAX	Numărul de pasageri transportați de o companie aeriană.

1 Prezentarea Blue Air Aviation SA

1.1 Obiectul de activitate și datele de identificare ale Societății

Blue Air este o societate cu capital integral românesc înregistrată și funcționând în conformitate cu legislația din România, înființată în anul 2013, având ca obiect principal de activitate transporturi aeriene de pasageri – Cod CAEN 5110.

Blue Air are sediul social în București, Sectorul 1, Șoseaua București-Ploiești, nr. 42-44, Complex Băneasa Business & Technology Park, Clădirea A, Aripa A2, Spațiul 2, Etaj 2, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J40/5103/2013 și având Cod Unic de Înregistrare 31525574.

Societatea a desfășurat servicii de:

→ transport aerian internațional și intern de pasageri în baza licenței de operare nr. 47 emisă de către Ministerul Transporturilor prin Direcția Aviație Civilă și Spațiu Aerian, în conformitate cu prevederile Regulamentului Consiliului (CE) nr. 1008/2008 din 24 Septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, ale Legii nr. 21/2020 privind Codul Aerian din 2020, și ale Ordinului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 808/2011;

→ servicii de charter puse la dispoziție agențiilor de turism;

→ servicii de închiriere aeronave către terți în regim „wet lease”, precum și

→ servicii de realizare a unor lucrări de reparații și revizii aeronave, în baza certificatului de autorizare a organizației de întreținere (RO.145.040) în conformitate cu secțiunea A din Anexa II (Partea 145) la Reglementarea (EC) nr. 2042/2003v, până la data de 15 iunie 2021 când această activitate, împreună cu certificatul de autorizare, a fost transferată către Blue Air Technic SRL

De asemenea, Societatea a fost certificată (RO/ATO-09/1) să desfășoare programe de instruire aeronautică (Airline Training Organization), atât pentru personalul propriu, cât și pentru terți. Începând cu luna ianuarie 2016, Blue Air a devenit membră a IATA (International Air Transport Association)¹.

Blue Air a desfășurat cu preponderență transporturi internaționale de pasageri în curse regulate ce au facilitat mobilitatea diasporei românești, precum și zboruri interne în Italia și România. La data de 30 septembrie 2020, Blue Air opera din patru baze operaționale în România: București (Otopeni), Bacău, Iași și Cluj, precum și dintr-o bază în străinătate: Torino (Italia) și avea 1.058 angajați (din care 946 angajați în România și 114 în Italia). În cursul lunii august 2020 Societatea a închis baza de la Larnaca (Cipru), unde avea 72 de persoane angajate, ca urmare a lipsei de numerar necesar pentru a face față presiunilor competiției pe această piață.

1.2 Structura asociativă a Societății și evoluția grupului de societăți Blue Air

Capital social Blue Air Aviation SA

Valoarea capitalului subscris la data de 31 martie 2023 este de 147.000.000 lei, reprezentând 1.470.000 de acțiuni. Toate acțiunile au același drept de vot și au o valoare nominală de 100 lei/acțiune. Structura acționariatului este prezentată astfel:

31 martie 2023	Număr acțiuni	Suma (lei)	Procentaj (%)
AAAS	1.102.500	110.250.000	75%
RTC	350.000	35.000.000	23,809%
Airline Invest SA	17.500	1.750.000	1,191%
Total	1.470.000	147.000.000	100

¹ IATA reprezintă cea mai prestigioasă asociație în domeniul transportului aerian, reunind 290 de societăți aeriene din peste 119 țări, adică aproximativ 82% din totalul traficului aerian. <https://www.iata.org/en/about/>

Menționăm faptul că actuala structură a acționariatului este rezultatul activării mecanismul de executare a garanțiilor constituite de către Blue Air în vederea obținerii creditului de la EximBank.²

Pentru a oferi creditorilor o imagine de ansamblu, prezentăm mai jos evoluția capitalului social atât din prisma valorii cât și din prisma structurii acționariatului.

Astfel, în data de 8 decembrie 2022, Statul Român prin AAAS, a preluat:

(i) 75% din acțiunile deținute de Airline Invest SA și 100% din acțiunile deținute de RTC în capitalul Blue Air,

(ii) 75% din acțiunile deținute de Rada Mihai Cristian și RTC în capitalul social al Airline Invest SA și

(iii) 100% din acțiunile deținute de Airline Invest SA și Aurora Engineering în capitalul social al Blue Air Tehnic. Anterior acestei operațiuni structura acționariatului Societății se prezenta astfel:

30 septembrie 2022	Număr acțiuni	Suma (lei)	Procentaj (%)
Airline Invest SA	1.119.888	111.988.800	76,182%
RTC	350.000	35.000.000	23,809%
Rada Mihai Cătălin	112	11.200	0.009%
Total	1.470.000	147.000.000	100

Anterior, la data de 22 septembrie 2021, acționarii au decis majorarea capitalului social cu suma de 25.000.000 lei, ca urmare a cooptării directe ca acționar a lui RTC, aportul acestuia fiind realizat prin transformarea creanței certe, lichide și exigibile deținute de Rada Teodor Cristian-Persoană Fizică Autorizată, acesta având calitatea de titular al Rada Teodor Cristian-Persoană Fizică Autorizată.

În data de 30 septembrie 2021, acționarii Blue Air au aprobat din nou majorarea capitalului social cu suma de 10.000.000 lei, prin transformarea unei creanțe certe, lichide și exigibile deținute de acționarul RTC, urmare a cesiunii către acesta a creanței deținute de Total Asset Management asupra Blue Air.

30 septembrie 2021	Număr acțiuni	Suma (lei)	Procentaj (%)
Airline Invest SA	1.119.888	111.988.800	76,182%
RTC	350.000	35.000.000	23,809%
Rada Mihai Catalin	112	11.200	0.009%
Total	1.470.000	147.000.000	100

În decembrie 2020, Airline Invest SA, o societate românească deținută de RTC (99,99%) și Rada Mihai Cătălin (0.01%) a achiziționat 99,99% din acțiunile Blue Air, în timp ce 0,01 % din acțiuni au fost achiziționate de Rada Mihai Cristian.

În data de 01 februarie 2021, acționarii Societății au decis majorarea capitalului social de la 1.000.000 lei la 112.000.000 lei (acțiuni cu valoarea nominală de 100 lei/acțiune), aceasta făcându-se astfel: 110.989.000 lei aport Airline Invest (110.497.644,58 lei aport la capitalul social prin convertirea unei creanțe certe, lichide și exigibile asupra Societății și 491.355,42 lei aport în numerar) și 11.100 lei aport în numerar Rada Mihai Cătălin.

30 septembrie 2020	Număr acțiuni(mii)	Suma (lei)	Procentaj(%)
Airline Invest SA	9.999	999.900	99.99
Rada Mihai Catalin	1	100	0.01
Total	10.000	1.000.000	100

În data de 14 octombrie 2019, Societatea a decis majorarea capitalului social de la 90.000 lei la 1.000.000 lei, acesta făcându-se cu aport de numerar în suma de 910.000 lei și prin emisiunea unui număr de 9.100 acțiuni cu o valoare nominală de 100 lei/acțiune. Subscrierea acțiunilor s-a efectuat astfel: 8.190 acțiuni nou emise plătite de acționarul RTC (deținătorul al 90% din capitalul social); 910 acțiuni nou emise plătite de acționarul German Airways GmbH (fostă Zeitfracht Luftfahrt Holding GmbH și deținător al 10% din capitalul social).

În data de 19 noiembrie 2019, RTC, principalul acționar, a achiziționat acțiunile deținute la German Airways GmbH devenind unicul acționar.

30 septembrie 2019	Număr acțiuni(mii)	Suma (lei)	Procentaj(%)
RTC	810	81.000	90%
Zeitfracht Luftfhracht Holding GmbH	90	9.000	10%
Total	900	90.000	100

În cursul anului 2018, Societatea a decis răscumpărarea capitalului social deținut de Maxi Travel și Tudor

² Situația detaliată este prezentată în cadrul subcapitolului 1.4 al prezentului Raport

Constantinescu, astfel că în data de 17 septembrie 2018 asociații au aprobat formal ieșirea din acționariat a acestora și reducerea capitalului social la 90.000 lei, ulterior părțile sociale fiind deținute în procent de 50% fiecare de către cele două persoane fizice rămase în acționariat: Marius Puiu și respectiv RTC

30 septembrie 2018	Număr acțiuni(mii)	Suma (lei)	Procentaj(%)
Marius Puiu	450	45.000	50
RTC	450	45.000	50
Total	900	90.000	100

În cursul anului 2019, RTC a preluat acțiunile lui Marius Puiu, devenind unic acționar până la cooptarea în acționariat a Zeitfracht GMBH în toamna anului 2019.

Grupul de societăți Blue Air

Fără a exista un grup definit din punct de vedere juridic sau fiscal, Blue Air Aviation SA a dezvoltat în perioada 2020-2022 o structură de companii afiliate care să faciliteze procesul de atragere a unor finanțări, implementarea unei noi strategii comerciale bazată pe modelul de business low-cost, optimizarea costurilor prin crearea unor alternative interne la serviciile achiziționate de la terți sau prin crearea sinergiilor ca urmare a consolidării serviciilor suport de HR, IT, management pentru celelalte companii din „grup”. Una dintre modalitățile avute în vedere de către managementul societății de la acel moment a fost atragerea de capital prin listarea acțiunilor societății la London Stock Exchange.

Ca urmare, structura de companii afiliate pe care o vom denumi “Grupul de societăți Blue Air” a avut o evoluție fluidă în perioada menționată, perioadă care a fost marcată de evenimente care nu puteau fi prevăzute, cu impact regional sau global dintre care cea cel mai important este pandemia COVID-19, dar și criza prețului combustibilului și războiul din Ucraina.

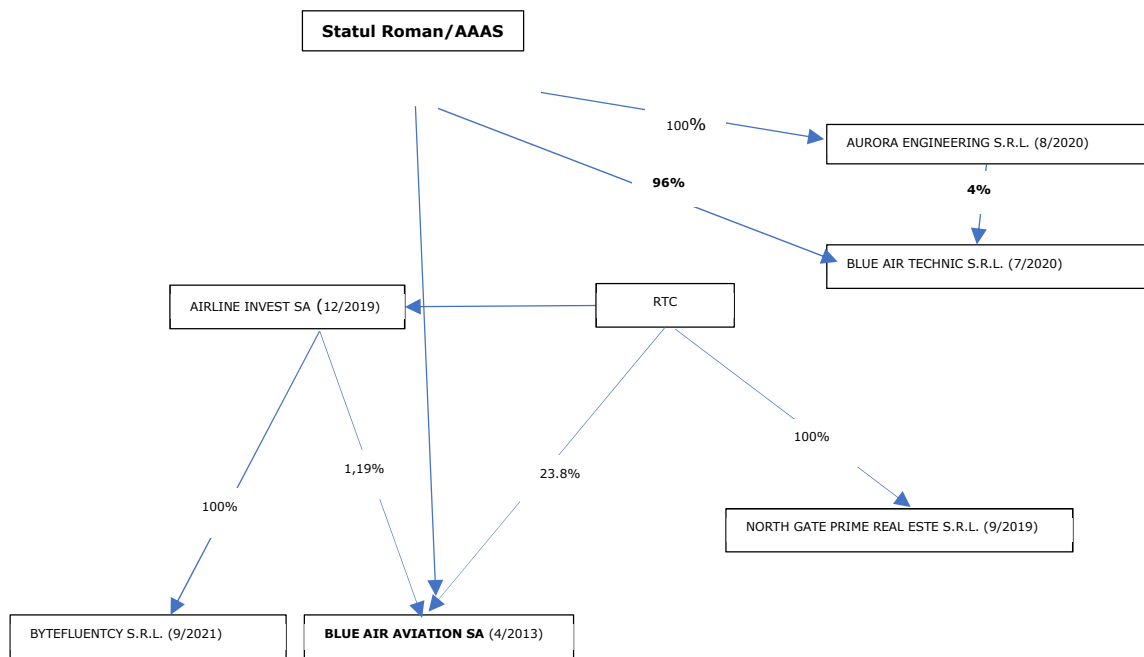
Analiza operațiunilor realizate de societățile afiliate grupului Blue Air nu face obiectul prezentului raport decât în măsura în care aceste tranzacții au fost realizate în mod direct cu Societatea. Astfel, administratorul judiciar urmează să analizeze strict operațiunile Blue Air, însă considerăm că pentru a defini un context mai clar este necesară prezentarea companiilor care direct sau indirect au legătură cu structura asociativă a Societății.

Soldurile și tranzacțiile cu societățile din cadrul Grupului Blue Air sunt prezentate în secțiunea 2.4 Solduri și tranzacții cu părți afiliate din cadrul prezentului Raport.

Grupul din care face parte Blue Air are următoarea structură, raportat la deținerile de capital din entitățile membre:

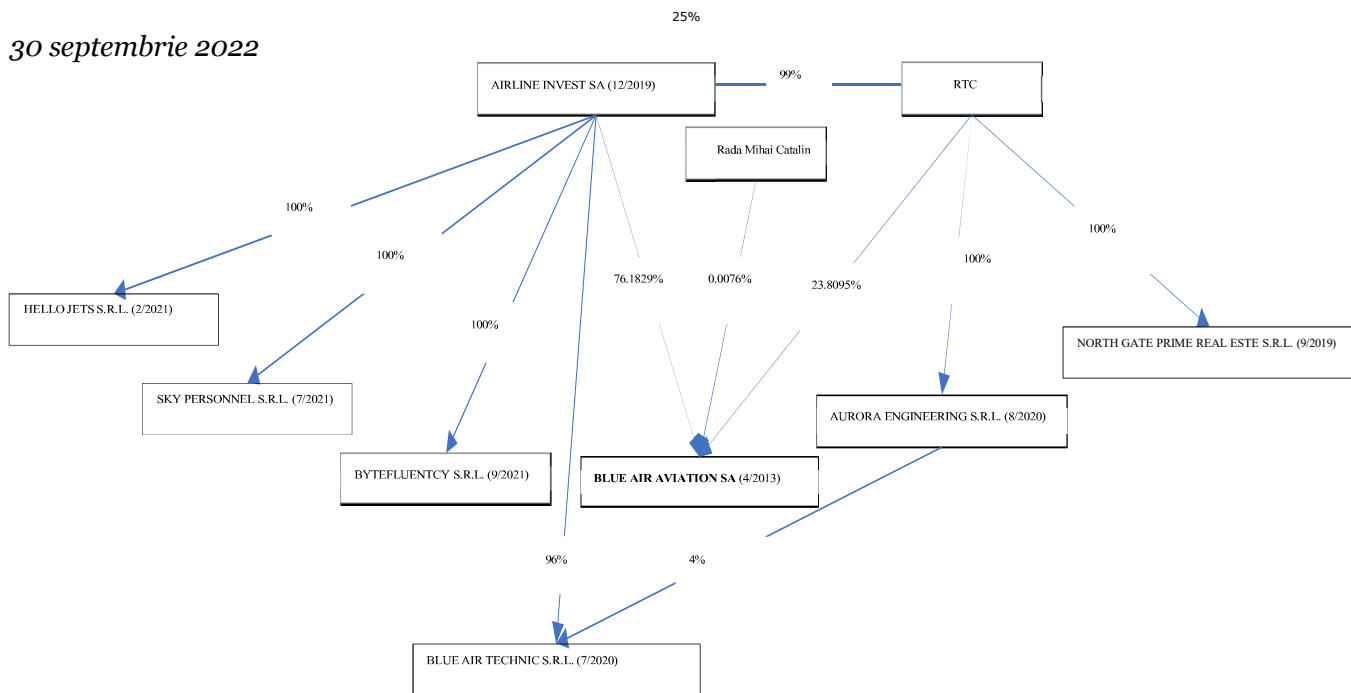
31 martie 2023

Începând cu data de 9 decembrie 2022, ca urmare a executării garanțiilor depuse de Grupul Blue Air pentru obținerea împrumutului de la EximBank, Grupul din care face parte Blue Air are următoarea structură:



75%
75%

30 septembrie 2022



30 septembrie 2022

În septembrie 2019, Blue Air a preluat de la RTC părțile sociale aparținând Kriyuco Medical SRL, redenumită Blue Air Investiții SRL. Preluarea s-a făcut cu scopul de a asigura accesul Blue Air la terenul aparținând Blue Air Investiții SRL, activ care a fost oferit drept garanție în cadrul finanțării primite în decembrie 2019 de la SIF Banat Crișana. La acel moment Blue Air nu deținea nici un alt activ de valoare care să-i crească șansele de atragere a unei finanțări pentru capital de lucru.

În decembrie 2019, a fost înființată Airline Invest SA, o societate română deținută de RTC (99,99%) și Rada Mihai Cătălin (0,01%). Airline Invest SA a achiziționat 99,99% din acțiunile Blue Air, în timp ce 0,01% din acțiuni au fost achiziționate de Rada Mihai Cătălin. Decizia de înființare a societății de tip holding Airline Invest SA a fost parte a planului de pregătire a Blue Air pentru listarea acțiunilor la London Stock Exchange.

Alte măsuri de reorganizare întreprinse în aceeași perioadă:

(i) schimbarea formei juridice și a denumirii societății din Blue Air – Airline Management Solution SRL în Blue Air Aviation SA

(ii) începând cu aprilie 2020, Airline Invest SA și-a extins obiectul de activitate prin externalizarea serviciilor de IT și HR ale Blue Air către Airline Invest SA precum și a serviciilor de intermediere și contractare zboruri charter în baza unor acorduri cadru încheiate între Blue Air și Airline Invest SA

În luna februarie 2020 s-a înființat Hello Jets SRL, societate afiliată deținută de RTC (100%), cu scopul de a crea un vehicul de parteneriat pentru desfășurarea de activități tip charter sau ACMI într-o altă geografie decât cea în care opera Blue Air.

În iunie 2020 s-a înființat Blue Air Tehnic SRL societate deținută de Airline Invest SA (96%) și Aurora Engineering SRL (4%). Ulterior, în contextul demersurilor privind accesarea unui ajutor de stat, Aurora Engineering SRL a cedat părțile sociale către Airline Invest SA. Societatea nu a avut nicio activitate până în data de 15 iunie 2021 când a avut loc transferul activității de mentenanță și reparații aeronave, precum și a activităților conexe suport (achiziții, logistică, depozitare & manipulare, etc) de la Blue Air către Blue Air Tehnic SRL. Decizia de separare a activității de mentenanță și reparații aeronave de activitatea de bază s-a luat în contextul, pe de o parte al redefinirii modelului de business al Blue Air, a poziționării în piață comparativ cu alte companii low-cost similare și pe de altă parte, a oportunităților de piață pe care le-ar fi avut Blue Air Tehnic SRL de a contracta servicii către terți independenți.

În luna iunie 2021 s-a înființat Sky Personnel SRL, societate deținută de Airline Invest SA (100%), care a preluat de la Airline Invest SA serviciile de HR administrativ și salarizare, având în obiectul de activitate inclusiv leasingul de personal ca alternativă internă a Grupului Blue Air la serviciile de leasing personal pentru perioadă determinată. Decizia preluării de către o societate nou înființată de la Airline Invest SA a activităților HR, administrativ și salarizare a fost luată în contextul în care investitorii/finanțatorii potențiali și-au exprimat preferința ca Airline Invest SA să-și păstreze rolul de societate de tip holding. Internalizarea acestor servicii în cadrul Blue Air nu a fost opțiune viabilă deoarece nu ar mai fi fost posibilă oferirea acestor servicii către Blue Air Tehnic SRL. Societatea a fost radiată în luna decembrie 2022.

În luna august 2021 s-a înființat Bytefluency SRL, societate deținută de Airline Invest SA (100%), care a preluat de la Airline Invest SA serviciile de IT (dezvoltare IT, întreținere sisteme și infrastructură IT). Decizia a avut aceeași motivare ca și în cazul Sky Personnel SRL. Societatea și-a încetat activitatea în luna noiembrie 2022.

În luna august 2021 Airline Invest SA a preluat părțile sociale ale Hello Jets SRL de la RTC. Anterior preluării de către Statul Român a participațiilor de la Airline Invest SA, la data de 24 iunie 2022, societatea în cauză a transferat la valoarea nominală (respectiv 10 părți sociale, a 100 Lei fiecare) dreptul de proprietate asupra Hello Jets SRL către RAMS CENTER SRL, o societate fără activitate comercială până la acea dată. Chiar și după obținerea certificatului de operator aerian, această societate nu a avut activitate până în luna septembrie 2022.

În septembrie 2021 Blue Air a cedat către RTC la valoarea nominală părțile sociale deținute în Blue Air Investiții SRL (fosta Kyuco Medical SRL), terenul pe care îl deținea societatea făcând obiectul unui gaj în cadrul împrumutului obținut de la Eximbank.

Conducerea Blue Air

Conform Hotărârii Adunării Generale a Acționarilor Societății și Actului Constitutiv al acesteia actualizat la data de 26 iunie 2020, conducerea Societății a fost asigurată până la data de 8 septembrie 2020 de către un Consiliu de Administrație format din 3 membri, persoane fizice și juridice: Lister Studio SRL, prin reprezentant Petrescu Oana Mihaela, - Membru și Președinte, Popescu Dana Maria - Membru, și Krassimir Valkov Tanev - Membru.

Începând cu data de 1 iulie 2020, Blue Air a numit un nou director general adjunct care să coordoneze linia funcțională Comercial în persoana lui Krassimir Tanev. Acesta l-a succedat pe Carsten Schaeffer, care a preluat începând cu aceeași dată poziția de Administrator în cadrul Consiliului de Administrație al Airline Invest SA, responsabil cu identificarea oportunităților de dezvoltare a activităților de cargo, ACMI și chartere cu clientelă și flota dedicate, pentru a nu afecta la nivel strategic focusul Blue Air pe activitatea principală, de operator zboruri regulate low-cost.

Începând cu data de 8 septembrie 2020, în baza prevederilor OUG nr. 139, în Consiliul de Administrație al Societății au fost numiți doi membri noi: Ardelean Felix-Corneliu, reprezentant al Ministerului Transportului Infrastructurii și Comunicațiilor și Dumitriu Florin-Victor, reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice, acesta din urmă fiind înlocuit din data de 29 octombrie 2020 cu Kopandi Andrei-Dan. De asemenea, Krassimir Valkov Tanev a fost înlocuit cu societatea Rams Business Park SRL, legal reprezentată prin Năstase Iulian Bogdan.

La data de 30 noiembrie 2020 conducerea Societății era asigurată de către un Consiliu de Administrație format din 5 membri, persoane fizice și juridice, respectiv: Airline Invest SA, Președintele cu puteri depline de reprezentare, legal

reprezentată prin Petrescu Oana-Mihaela; Kopandi Andrei - Dan, Membru cu drept de veto în cazul Deciziilor Consiliului de Administrație la ale cărui lucrări participă, reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice; Ardelean Felix-Corneliu, Membru cu drept de veto în cazul Deciziilor Consiliului de Administrație la ale cărui lucrări participă, reprezentant al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Infrastructurii; Rams Business Park SRL, Membru cu puteri limitate de reprezentare, legal reprezentată prin dl. Năstase Iulian Bogdan și Popescu Dana- Maria, Membru cu puteri limitate de reprezentare.

În luna iunie 2021, MFP l-a înlocuit pe Kopandi Andrei – Dan cu Alina Petre, care a deținut calitatea de membru cu drept de veto în cazul Deciziilor Consiliului de Administrație la ale cărui lucrări a participat, reprezentant al MFP până în luna septembrie 2021 când a fost înlocuită de către Iulian Ardeleanu.

La data de 1 martie 2022 Steven Greenway a fost numit în funcția de Director General în locul Oanei-Mihaela Petrescu, până la 8 iulie 2022 când, în urma demisiei acestuia, a fost înlocuit de RTC ca Director General interimar.

În data de 14 septembrie 2022 a fost comunicată demisia Președintelui Consiliului de Administrație, Petrescu Oana-Mihaela, poziția rămânând vacantă începând cu data de 15 septembrie 2022.

În data de 6 septembrie 2022 a fost comunicată demisia lui Iulian Ardeleanu, membru al Consiliului de Administrație reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice, după perioada de preaviz de 30 zile fiind înlocuit de Ioan-Cristian Purice.

La data de 23 decembrie 2022, RTC și-a dat demisia din funcția de Director General al Blue Air.

În data de 27 ianuarie 2023, prin hotărârea Adunării Generale a Acționarilor, a fost revocat Consiliul de Administrație format din Petrescu Oana-Mihaela – Președinte, care își prezentase demisia din 14 septembrie 2022; Felix-Corneliu Ardelean – Membru reprezentant al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Infrastructurii; Ioan-Cristian Purice – Membru reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice; Rams Center SRL – Membru și Dana-Maria Popescu – Membru și a fost numit un nou Consiliu de Administrație format din Adrian Mărcuț – Președinte; Ion-Adrian Teleașă – Membru și Dana-Maria Popescu – Membru.

În data de 31 ianuarie 2023, la prima convocare a noului Consiliu de Administrație, a fost desemnat un nou Director General Interimar în persoana lui Ion-Adrian Teleașă.

1.3 Prezentarea evenimentelor relevante care au afectat activitatea Societății în perioada 2019 – 2023

Deși Legea insolvenței încadrează în perioada suspectă intervale de timp relativ apropiate datei deschiderii procedurii, Administratorul judiciar consideră relevant pentru a înțelege cauzele care au determinat ajungerea Societății în stare de insolvență prezentarea unui interval mai mare de timp tocmai pentru a prezenta creditorilor dificultățile cu care Societatea s-a confruntat în această perioadă, cât și impactul pe care declanșarea pandemiei COVID-19 și a conflictului armat din Ucraina l-a avut asupra desfășurării activității Societății.

Activitatea derulată de către Societate intervalul 2015 – 2018: perioada de expansiune a activității

În ceea ce privește activitatea derulată de către Societate, intervalul 2015 – 2018 a reprezentat o perioadă de creștere accelerată și investiții masive în deschiderea de noi baze și operarea de noi rute aeriene, pentru a putea deservi pasagerii la un nivel de competitiv al costurilor și a putea concura eficient cu celelalte linii aeriene prezente în România. Se poate spune că această perioadă din activitatea Societății a fost marcată de procesul de expansiune în încercarea de a atrage o cotă de piață cât mai mare și a poziționa Societatea ca și un competitor serios al liniilor aeriene deja consacrate de pe piață.

În aceeași perioadă, Blue Air a implementat o strategie de diminuare a riscului aferent activității principale și de integrare pe verticală prin faptul că a furnizat servicii suplimentare charter, închiriere aeronave și echipaje (ACMI) altor operatori, toată gama de lucrări de întreținere a aeronavelor pentru terțe părți, precum și servicii de formare profesională.

Astfel, în doar câțiva ani, numărul de pasageri și cifra de afaceri a Blue Air s-au triplat și a ajuns să opereze, la nivelul anului 2018, peste 120 de rute europene și să genereze o cifră de afaceri de peste 500.000.000 Euro/an, transportând peste 5 milioane pasageri pe an (din care 70% diaspora românească), devenind al treilea cel mai mare operator de transport aerian de pasageri din Europa Centrală și de Est, după Wizz Air și LOT.

În primii 3 ani de expansiune, pentru a câștiga piețe noi, Societatea și-a desfășurat activitatea la un grad de încărcare a aeronavelor cu pasageri sub nivelul critic de 85% (considerat nivelul minim necesar pentru operarea profitabilă a transportatorilor aerieni de tip low-cost). În lipsa unei finanțări adecvate a acestui proces de expansiune, creșterea inevitabilă a costurilor indirecte (cauzată în principal de dublarea costurilor salariale necesare pentru a opera noile rute deschise și de creșterea costului certificatelor de emisii de CO2 și a expunerii fiscale) a avut un impact negativ puternic asupra performanțelor financiare ale Societății, ducând la deteriorarea rentabilității și erodarea semnificativă a capitalurilor proprii.

Activitatea derulată în anul 2019: Planul de restructurare al activității

Pentru a consolida cota de piață obținută și a asigura continuitatea activității pe baze solide, în anul 2019 Blue Air a inițiat un amplu program de restructurare a rețelei de baze și rute și de reorganizare a activității, program care avea ca obiectiv revenirea la profitabilitate și punerea bazelor derulării unei activități sustenabile.

Programul de redresare demarat la sfârșitul anului 2018 și care ar fi urmat să se deruleze în anii 2019-2020 se axa pe următoarele direcții principale:

[i] Restructurarea acționariatului, a procesului de decizie și a guvernantei corporative

Pentru a putea asigura revenirea la profitabilitate și la un model de creștere sustenabilă, în a doua jumătate a anului 2018 acționariatul Blue Air a demarat un amplu proces de clarificare strategică finalizat prin decizia de renunțare la modelul

de „business hibrid” și re poziționarea Blue Air ca operator “low cost – low complexity”. Această decizie a avut ca efect renunțarea de către Blue Air la modelul hibrid cu 4 piloni (cursuri regulate, curse în regim charter, activitate de cargo și ACMI) și orientarea tuturor resurselor spre profitabilitatea cursurilor regulate în sistem low-cost, cu focus pe creșterea veniturilor din servicii conexe („ancillaries”), precum și separarea (inclusiv la nivel de acționariat) a activităților de distribuție în Belgia și Europa de Vest (prin societatea Maxi Travel Sprl) și respectiv a activităților de handling și servire la bord (prin societatea Uplift Aviation Services SRL).

În plus, o dată cu modificarea formei de organizare de la societate cu răspundere limitată („S.R.L.”) la societate pe acțiuni („SA”), Blue Air a adoptat o nouă structură organizatorică cu 5 linii funcționale, conduse de către un Comitet Director cu rol executiv (format din șefii celor 5 linii funcționale) și nou Regulament de Funcționare care a stabilit mecanisme de decizie bazate pe roluri și responsabilități clare.

În paralel, pentru a asigura focusul strategic și o mai bună conectare cu industria aviatică internațională, acționariatul Blue Air a stabilit, în luna iunie 2019, crearea unui Consiliu Consultativ cu rol de direcție, strategie și control, din care au făcut parte specialiști recunoscuți în domeniile considerate cheie pentru ambiția Blue Air de a deveni un jucător important pe piața low-cost din Europa Centrală și de Est. Membrii Consiliului Consultativ ai Blue Air au fost Mihai Tănăsescu (fost Ministru de Finanțe și reprezentant al României la FMI), Thomas Winkelmann (membru în Board-ul Jet Blue, fost CEO al Germanwings), Anselm Gehling (Investment Advisor și fost CEO al Dr. Peters Fund) și Bogdan Dumitru (avocat, reprezentant al unor investitori potențiali). Acest Consiliu consultativ și-a desfășurat activitatea până la momentul declanșării pandemiei COVID-19, moment ce a marcat reorientarea tuturor resurselor către asigurarea supraviețuirii Societății, iar Consiliul Consultativ a luat decizia să se autosuspende până la reintrarea acesteia în normalitate și reluarea planurilor de creștere.

[ii] Restructurare comercială

Soluția de restructurare comercială a avut în vedere analiza detaliată a profitabilității rutelor și a evoluției estimate funcție de cerere și competiție, selectarea rutelor identificate ca având cel mai mare potențial pe termen mediu și lung, focalizarea întregii atenții manageriale asupra acestora și renunțarea la cele neprofitabile. De asemenea, în condițiile în care s-a redus flota de aeronave, Societatea a avut în vedere recalibrarea rețelei pentru a asigura o utilizare mai eficientă a aeronavelor și echipajelor și creșterea veniturilor din activități auxiliare prin promovarea specifică și creșterea vânzărilor de servicii adiacente.

[iii] Restructurare informatică

Societatea a inițiat programul de revizuire a portofoliului de proiecte IT continuând să le mențină pe acelea care aveau un impact în aria financiară și managementul costului, inclusiv a pregătirii infrastructurii digitale necesare reluării creșterii comerciale. Au fost implementate aplicații informatice de cash management, de urmărire eficientă a datoriilor de plată și soluții care să conducă la scurtarea procesului de validare și înregistrare a datoriilor.

[iv] Restructurare financiară

Pentru creșterea gradului de acuratețe a datelor, Societatea a implementat o aplicație care preia automat costurile directe din raportările făcute de către echipajul de bord. În planul de restructurare au fost avute în vedere măsuri de reînnoire treptată a flotei cu impact asupra reducerii costurilor cu combustibilul și a celor de reparații, de renegociere a contractelor de asistență la sol, revizuirea portofoliului de contracte cu furnizorii, analiza termenilor financiari ai contractelor și renegocierea cu scopul reducerii costurilor și creșterii termenelor de plată, schimbarea schemei de comisioane cu impact asupra reducerii comisioanelor și a remizelor acordate agențiilor revânzătoare.

De asemenea, pentru a reduce presiunea exercitată de restanțele la plată anterioare anului 2019, Societatea a încheiat acorduri de eșalonare la plată cu o parte din furnizorii strategici, în special aeroporturi, societăți de leasing și furnizori de piese, precum și cu ANAF.

[v] Restructurare de personal

În cadrul Programului de restructurare implementat la nivelul Blue Air au fost avute în vedere măsuri de: (i) reducere a costurilor cu personalul, într-o primă fază, prin aplicarea unui program de plecări voluntare a salariaților, iar ulterior, prin aplicarea unui program de concediere colectivă în măsura în care acest prim demers nu avea eficiența scontată, precum și prin (ii) externalizarea unor activități auxiliare.

Ca urmare a implementării Planului de restructurare, în perioada 1 octombrie 2018 – 30 septembrie 2019 (FY19) Blue Air a înregistrat conform situațiilor financiare întocmite conform IFRS, retratate conform IFRS 16:

Cifra de afaceri	397.808.204 Euro
Profit net	8.405.831 Euro
Impozite, taxe și contribuții plătite la bugetul de stat	27.600.000 Euro

Bugetul și planul de acțiune al Blue Air pentru FY20 au avut ca obiectiv finalizarea programului de redresare, inițiat în anul 2019, având în vedere consolidarea beneficiilor generate de implementarea programului de restructurare 2019 – 2020 și asigurarea unei creșteri sustenabile în perioada 2021-2023, pentru a face posibilă listarea la London Stock Exchange în toamna anului 2023.

Activitatea derulată în anul 2020: declanșarea pandemiei COVID-19

Programul de restructurare demarat în anul 2019 a continuat să fie implementat și în primele 6 luni ale FY20 (1 octombrie 2019 – 31 martie 2020), perioadă în care industria în care operează Societatea nu fusese încă afectată de

efectele COVID-19. Cifra de afaceri a Societății în această perioadă a fost 113.143.000 Euro, iar activitatea desfășurată în același interval de timp înregistrând o pierdere aferentă sezonului de iarnă cu peste 10.130.000 Euro mai mică decât în aceeași perioadă a anului financiar anterior.

Finalul anului calendaristic 2019 și începutul anului 2020 a fost marcat la nivel mondial de declanșarea pandemiei sanitare ca urmare a infecției cu virusul SARS-COV2. Pandemia COVID-19, a avut un impact sever asupra industriei aviatice în anul 2020. Măsurile de restricționare a călătoriilor și temerile legate de sănătate au dus la o scădere semnificativă a traficului de pasageri în întreaga lume. Această schimbare bruscă a provocat o serie de probleme economice și operaționale pentru toate companiile aeriene, determinând un declin fără precedent în industria aviatcă. Conform datelor furnizate de Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO), traficul de pasageri a scăzut semnificativ în 2020. Această scădere a fost cauzată de măsurile de carantină și de restricțiile de călătorie impuse de guvernele din întreaga lume pentru a controla răspândirea virusului.

Potrivit unui raport al Asociației Internaționale a Transporturilor Aeriene (IATA), traficul global de pasageri a scăzut cu aproximativ 60% în 2020, în comparație cu anul precedent. Aceasta a fost cea mai mare scădere din istoria industriei aviatice, depășind chiar și declinul înregistrat în timpul crizei financiare globale din 2008-2009.

Scăderea dramatică a traficului de pasageri a avut un impact devastator asupra situației financiare a companiilor aeriene în general. Într-un studiu realizat de Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene (IATA), s-a estimat că pierderile totale ale industriei aviatice în anul 2020 s-au ridicat la aproximativ 370 de miliarde de dolari.

Activitatea Societății nu a fost scutită de efectele pe care pandemia le-a generat asupra sectorului aviatc, aceasta confruntându-se în al doilea semestru al anului 2020 cu efectele măsurilor de siguranță impuse pentru a combate răspândirea virusului.

Începând cu luna martie 2020, Blue Air s-a confruntat cu o situație de dificultate financiară rezultată, în principal, ca urmare a măsurii autorităților române și europene de suspendare totală a activității de zboruri regulate de pasageri în perioada 16 martie – 30 iunie 2020, prin declararea stării de urgență în data de 16 martie 2020 – decizie declanșată de evoluția situației epidemiologice cauzată de răspândirea SARS-CoV-2 și a bolii infecțioase asociate – COVID-19 și declararea pandemiei, la data de 11 martie 2020, de către Organizația Mondială a Sănătății.

Așa cum am arătat anterior pandemia a avut un impact negativ semnificativ asupra industriei aviatice mondiale în ansamblu, din cauza restricțiilor de călătorie rezultate, precum și ca urmare a scăderii cererii pentru servicii de transport în rândul călătorilor. Reducerea semnificativă a numărului de pasageri a condus la situația în care aeronavele zburau fără pasageri între aeroporturi și la anularea zborurilor, care la rândul lor au redus masiv veniturile Societății. Mai mult decât atât pentru a face față noilor cerințe de siguranță și pentru a se adapta la schimbările din cererea de călătorie, Societatea a fost nevoită să implementeze o serie de măsuri care au dus la creșterea costurilor de operare. Acestea includ introducerea protocoalelor de curățenie și dezinfecție, aplicarea distanțării sociale în aeronave, precum și utilizarea echipamentelor de protecție personală a personalului navigant și de la sol și al pasagerilor.

Evoluția traficului lunar de pasageri al Blue Air în perioada ianuarie – septembrie 2020 a evidențiat o scădere semnificativă, ajungând în luna septembrie să aibă valori cu 80% mai mici față de perioada similară a anului precedent. În această perioadă, Societatea s-a confruntat cu oprirea totală a zborurilor regulate în perioada 20 martie – 30 iunie 2020, ca urmare a deciziei autorităților romane de a instaura starea de urgență și de a interzice zborurile dinspre și spre majoritatea destinațiilor operate și de către Blue Air.

Având în vedere faptul că în perioada 20 martie – 30 iunie 2020 Societatea a avut activitatea principală suspendată în totalitate, iar acest fapt a generat un deficit de încasări de peste 100.000.000 Euro, Societatea s-a aflat în imposibilitatea de a onora angajamentele de plată curente și reeșalonate existente la data de 31 martie 2020.

În perioada de stare de urgență, Societatea a inițiat o serie de acțiuni de management de criză care au urmărit în principal (i) protejarea resurselor patrimoniale și umane ale Blue Air în perioada suspendării activității și asigurarea resurselor necesare reluării acesteia, și (ii) asigurarea finanțării necesare continuității activității.

În ceea ce privește protejarea resurselor patrimoniale și umane ale Societății în perioada suspendării activității și asigurarea resurselor necesare reluării acesteia, au fost implementate următoarele măsuri principale:

- implementarea măsurii de șomaj tehnic pentru peste 90% din angajații Blue Air;
- renegocierea, suspendarea sau reeșalonarea a peste 50% din datoriile curente ale Blue Air;
- identificarea de soluții tehnice care să poată menține în bună stare de funcționare a flotei de aeronave ale Blue Air la costuri minime;
- operarea de zboruri la cerere și de repatriere pentru clienți și autorități, în condiții de urgență (cu acoperirea costurilor la nivelul cheltuielilor de operare), pentru a putea acoperi măcar parțial plata salariilor celor 10% din angajați rămași în activitate;
- obținerea tuturor autorizațiilor necesare pentru transformarea a 4 avioane din transport de pasageri în transport cargo și operarea de curse pentru transporturi de echipamente medicale și alimente, pentru a putea contribui, în măsura posibilităților, la eforturile naționale de combatere a pandemiei.
- inițierea demersurilor legale și administrative necesare în vederea accesării unui ajutor guvernamental de urgență, care să permită reluarea în condiții normale a zborurilor de pasageri imediat ce blocajul generalizat cauzat de pandemie va permite reluarea traficului de pasageri și, implicit, realizarea veniturilor necesare acoperirii debitelor față de partenerii săi comerciali.

În contextul deteriorării situației financiare, Societatea a inițiat o serie de demersuri și a aplicat măsuri imediate cu scopul de a depăși criza generată de noul coronavirus și a diminua pagubelor provocate care au condus la deteriorarea

poziției financiare.

Ca urmare a demersurilor Blue Air de solicitare a unui ajutor de stat de urgență, începute în data de 13 martie 2020 prin depunerea la instituțiile abilitate ale Statului Român a documentației complete în conformitate cu prevederile Comunicării Comisiei (2014/ C249/01) – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate, și continuate cu efectuarea unor analize riguroase prin care Societatea a cuantificat și justificat:

- valoarea pierderilor ce sunt și vor fi suferite ca urmare a efectelor pandemiei până data de 31 decembrie 2020;
- impactul pierderilor Blue Air asupra bugetului de stat și a economiei naționale;
- modul în care Blue Air poate recupera aceste pierderi în anii următori.

Guvernul României a adoptat formal, în ședința din data de 23 aprilie 2020, Memorandumul cu tema: „Acordarea unui ajutor de stat, Societății Comerciale ”Compania Națională de Transporturi Aeriene Române – TAROM SA, respectiv Societății Comerciale Blue Air Aviation SA pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei, în baza art.107 alin. (2) lit. (b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene” („Memorandumul”). Prin intermediul Memorandumului, Societatea a solicitat o finanțare cu titlu de ajutor de stat în cuantum de 300.775.000 lei (aproximativ 62.130.000 Euro).

Reluarea zborurilor regulate începând cu 1 iulie 2020 și deschiderea procedurii de concordat preventiv în România

Pentru a putea asigura reluarea în bune condiții a zborurilor regulate începând de la 1 iulie 2020, și bazându-se pe angajamentul Statului Român de a pune la dispoziția Blue Air a finanțării cu titlu de ajutor de stat aprobată prin Memorandum în data de 29 iunie 2020, Blue Air a depus la Tribunalul Municipiului București cererea de deschidere a procedurii de concordat preventiv – cerere admisă de instanță în data de 6 iulie 2020 -, cu scopul de a asigura premisele protejării companiei și onorarea tuturor obligațiilor asumate către pasagerii, angajații și partenerii săi, și de a acorda acestora și Statului Român un confort suplimentar privind capacitatea Blue Air de a își continua activitatea în condiții profitabile.

Ajutorul de stat aprobat prin OUG 139/2020 a fost operaționalizat la data de 19 octombrie 2020, prin semnarea Convenției de garantare nr. MFP 608559 între MFP în calitate de Garant, Blue Air în calitate de Garantat și MTIC în calitate de administrator al ajutorului de stat acordat Garantatului, precum și a Acordului de împrumut încheiat între EximBank și Blue Air.

Oferta de concordat preventiv a fost aprobată la data de 15 decembrie 2020 cu votul a 83,51% din creanțele necontestate și acceptate, concordatul preventiv fiind omologat la data de 15 ianuarie 2021 potrivit încheierii de ședință pronunțată de Tribunalul București, Secția a VII-a civilă. Administrator concordatar a fost desemnat KPMG Restructuring S.P.R.L.

Cu toate că Societatea planifica o recuperare a zborurilor ulterior încetării stării de urgență și a diminuării efectelor pandemiei de la acel moment prin întocmirea unui „buget de relansare”, din cauza măsurilor neordonate la nivelul Uniunii Europene de aplicare a restricțiilor de zbor/restricțiilor sanitare de către statele europene în care se află principalele destinații ale Blue Air, precum și ca urmare a întârzierii punerii la dispoziție a ajutorului de stat, Societatea a fost nevoită să-și reducă orarul de zbor publicat pentru perioada iulie – septembrie 2020 cu până la 50% (în luna iulie 2020).

Având în vedere efectele semnificative ale pandemiei asupra fluxurilor de numerar ale Societății, aceasta a negociat cu o parte din creditorii săi prelungirea scadenței datoriilor lor. Ca urmare a întârzierii aprobării finale și punerii la dispoziție cu întârziere a ajutorului de stat, Societatea a fost în imposibilitatea de a respecta angajamentele de plată eșalonată a datoriilor, fiind expusă permanent riscului de sechestrare a aeronavelor, poprire a conturilor și încetare a operațiunilor.

Ajutorul de stat

În data de 19 august 2020, la 4 luni de la aprobarea Memorandumului, Guvernul României a aprobat OUG nr.139/2020 privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” SA, respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation SA pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19, prin care s-a aprobat acordarea unei garanții de stat pentru contractarea de către Blue Air a unui împrumut bancar în limita sumei de 300.775.000 lei (aproximativ 62.130.000 Euro la data Memorandumului) pe o perioadă de cel mult 6 ani, inclusiv o perioadă de grație de 1 an, cu titlu de ajutor de stat, după cum urmează:

- 28.100.000 Euro – ajutor de stat pentru acoperirea pierderilor directe cauzate de pandemia COVID-19 în perioada de suspendare totală a zborurilor ca urmare a interzicerii acestora prin efectul legii și
- 34.000.000 Euro – ajutor de salvare pentru acoperirea deficitului de lichiditate cu care se confruntă Societatea în perioada iulie – decembrie 2020 ca urmare a reluării activității de bază a Blue Air la un nivel mult mai scăzut decât cel bugetat.

Prin Decizia nr. 57026 din 20 august 2020, Comisia Europeană a confirmat și avizat formal măsura propusă de Statul Român. Principalele cerințe impuse Societății prin OUG nr. 139 sunt prezentate la capitolul 1.4 din prezentul Raport.

Deschiderea procedurii secundare de concordat în Italia

Societatea a depus la data de 9 octombrie 2020 o cerere de deschidere a unei proceduri secundare de concordat preventiv în Italia, în temeiul dispozițiilor Regulamentului UE 2015/848 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 20 mai 2015 referitoare la procedura insolvenței (publicat în Gazeta Oficială a Uniunii Europene din data de 5 iunie 2015) și ale Legii falimentului din Italia.

La data de 4 noiembrie 2020, Tribunalul din Roma, Secția XIV falimente, a emis decretul privind aprobarea deschiderii procedurii de concordat preventiv în alb (în limba italiană „concordato preventivo în bianco”) pentru sucursala Blue Air din Italia. La data de 1 iulie 2021, judecătorul a pronunțat prin decret deschiderea procedurii secundare de concordat preventiv în dosarul nr. 58/2020 C.P. înregistrat la Tribunalul de la Roma.

La data de 13 decembrie 2021, planul de concordat depus în procedura secundară a fost aprobat de toate cele 5 clase de creditori, iar la data de 15 februarie 2022 judecătorul a emis decretul privind omologarea concordatului preventiv din Italia.

Activitatea derulată în anul 2021 - criza de lichidități

Înregistrarea unor valuri succesive ale pandemiei a determinat deviații mari între ipotezele de revenire a aviației civile utilizate în oferta de concordat și respectiv planul de restructurare, și ceea ce s-a întâmplat efectiv. Astfel, în anul 2021 traficul de pasageri la nivel global s-a situat la un nivel de 49% din nivelul traficului pre-pandemic³, înregistrând o revenire mult mai lentă față de estimările inițiale. Activitatea companiilor de aviație și activitatea Societății au fost afectate de creșterea costurilor cu combustibilul ca urmare a conflictului armat din Ucraina. Aceste devieri, coroborate cu imposibilitatea atragerii unor finanțări complementare împrumutului de la EximBank așa cum a fost previzionat la momentul accesării ajutorului de stat, a determinat deviații negative semnificative ale rezultatelor financiare respectiv fluxurilor de numerar realizate față de previziunile financiare inițiale.

Astfel, începând cu luna ianuarie 2021 și până la data de 30 septembrie 2022 Societatea a început să acumuleze datorii către bugetul statului ca urmare a imposibilității achitării obligațiilor fiscale în contextul crizei de lichidități generat, în principal, de efectele asupra activității a (i) valurilor succesive ale pandemiei, urmate de (ii) creșterea semnificativă a costului combustibilului și declanșarea conflictului armat din Ucraina (iii) și de riscurile semnificative de perturbare a activității operaționale din multe aeroporturi relevante pentru rețeaua Blue Air pe fondul lipsei acute de personal a acestora.

Societatea a depus începând cu 3 decembrie 2021 o cerere de acordare a unor înlesniri la plata datoriilor către bugetul statului sub forma unei eșalonări la plată, dar cu garanții insuficiente. La data de 30 septembrie 2022 această cerere de eșalonare a datoriilor nu fusese aprobată. Inițial scadentă în decembrie 2021, descoperirea de cont de la Citibank a fost prelungită până în luna decembrie 2022 pe baza unei garanții corporative acordată de Air Lease Corporation, principalul și ulterior, în 2022, unicul furnizor de servicii de leasing pentru aeronave („Lessor”) al Societății.

Prelungirea procedurii de concordat preventiv cu 12 luni

La 5 iulie 2022, anticipând dificultățile de a închide cu succes procedura de concordat preventiv, care au fost amplificate suplimentar de consecințele creșterii semnificative a prețului la carburanți și a declanșării conflictului armat din Ucraina asupra performanței Blue Air, ca parte a celui de-al cincilea raport privind concordatul efectuat de administratorul concordatar, Blue Air a propus creditorilor săi o prelungire a procedurii cu 12 luni, cu un nou plan de plată. Prelungirea votată pozitiv de creditori până la 22 iunie 2022 a fost aprobată de Tribunal la 23 iunie 2022.

Amenda din partea ANPM pentru neîndeplinirea obligației de depunere a certificatelor CO2

În luna mai 2022, Blue Air a primit o amendă în valoare de aproximativ 5 milioane Euro din partea ANPM pentru nerespectarea cererii de conformare (până la data de 30 aprilie 2022, termenul stabilit de legislație) pentru îndeplinirea obligației de depunere a certificatelor CO2. Astfel, Blue Air nu a putut să-și îndeplinească integral obligația de depunere a certificatelor de CO2 pe fondul lipsei de lichidități care să asigure achiziția certificatelor de CO2 necesare conformării și a suspendării temporare a negocierilor cu potențiali finanțatori/investitori ca urmare, în principal, a declanșării conflictului din Ucraina. Societatea a depus în aceeași lună o cerere de eșalonare a acestei amenzi. În data de 5 septembrie 2022, ANPM a respins cererea de eșalonare formulată de Blue Air, iar în data de 6 septembrie 2022 a trimis somații de plată cu titlu executoriu către bănci, provocând poprirea conturilor Blue Air și sistarea zborurilor operate de aceasta.

Amenda din partea ANPC în legătură cu tratamentul aplicat de Blue Air cererilor de rambursare și/sau compensare ale pasagerilor

În luna iulie 2022, ANPC a aplicat o amendă de aproximativ 2 milioane Euro ca urmare a finalizării acțiunii de control în legătură cu tratamentul aplicat de Blue Air cererilor de rambursare și/sau compensare ale pasagerilor. Societatea a contestat amenda și a depus plângere în această speță, considerând că amenda este ilegală și discriminatorie, dar aceste demersuri nu au suspendat obligativitatea plății. La data de 25 mai 2023, instanța de judecată a decis anularea deciziei ANPC, respectiv anularea procesului verbal și reducerea amenzii la 100.000 lei. La data pronunțării acestei hotărâri, Societatea se afla deja în procedură de insolvență, efectele negative asupra percepției clienților cu privire la capacitatea Societății de a opera zborurile fiind produse în perioada imediat ulterioară aplicării acestei sancțiuni.

Suspendarea activității de zbor pentru o perioadă nedeterminată, precum și anularea tuturor zborurilor

Ca urmare a popririi asupra conturilor, Blue Air s-a aflat în imposibilitatea de a-și onora obligațiile imediate de plată generate de operarea curentă, fapt ce a dus la decizia Societății de a sista operațiunile de zbor pe o perioadă determinată (6 septembrie 2022 – 10 octombrie 2022), perioadă necesară pentru renegocierea acordurilor de eșalonare încheiate cu principalii creditori. La sfârșitul lunii septembrie, Blue Air a decis prelungirea suspendării activității de zbor pentru o perioadă nedeterminată, precum și anularea tuturor zborurilor. Până la data prezentului raport, decizia de suspendare a zborurilor a rămas în vigoare, Societatea nemaiavănd capacitatea de a opera zboruri datorită dificultăților financiare cu

³ Conform informațiilor publicate de International Civil Aviation Organization în anul 2022. www.icao.int

care s-a confruntat și ca urmare a rezilierii contractelor de leasing pentru aeronavele ce erau operate de aceasta.

Denunțarea unilaterală a contractelor de leasing și sistarea serviciilor cheie

Ca urmare a acestor evenimente semnificative asupra activității Blue Air, în luna septembrie 2022 Air Lease Corporation a solicitat re poziționarea în afara teritoriului României a tuturor aeronavelor operate în leasing, comunicând ulterior, în data de 22 septembrie 2022, denunțarea unilaterală a contractelor de leasing. Pe fondul imposibilității plății obligațiilor restante sau a formulării unor propuneri de eșalonare sustenabile, în lunile septembrie și octombrie 2022 Blue Air s-a confruntat cu sistarea serviciilor cheie precum (i) accesul la sistemul de rezervări online Navitaire și la sisteme conexe activității operaționale, inclusiv a celor de comunicare cu pasagerii, (ii) serviciile de call center, (iii) activitățile de suport, administrare și salarizare personal, (iv) servicii și spații închiriate în Aeroportul Otopeni, baza principală a Blue Air.

Sechestru asupra aeronavelor proprii, precum și a altor mijloace de transport aparținând Blue Air

Prin procesele verbale din data de 7 și respectiv 12 octombrie 2022, ANAF-DGAMC a pus sub sechestru, fără custodia debitorului, toate aeronavele proprii precum și alte mijloace de transport aparținând Blue Air, în baza OUG 139/2020 și a gajurilor constituite anterior.

Denunțarea contractului de credit și declararea scadenței anticipate de către EximBank

În octombrie 2022, MTIC desemnat prin OUG 139/2020 ca fiind administratorul împrumutului acordat cu garanție de stat, a solicitat Societății să prezinte un plan de restructurare revizuit ca urmare a suspendării pentru o perioadă nedeterminată a activității operaționale de transport aerian de pasageri. Volatilitatea ipotezelor de lucru referitoare la posibilele surse de finanțare care să asigure stabilizarea și redresarea activității, fie și la un nivel semnificativ redus și/sau într-un alt model de business, a făcut imposibilă pregătirea în termenul stabilit a unui plan de restructurare revizuit.

În data de 3 noiembrie 2022, în contextul (i) suspendării pe perioadă nedeterminată a activității operaționale de transport aerian de pasageri, a (ii) constatărilor repetate ale echipelor de inspecție economico-financiare ale ANAF-DGAMC având drept scop verificarea modului de constituire și asigurare a surselor de rambursare a finanțărilor rambursabile garantate sau subîmprumutate de stat, și respectiv de plată a costurilor aferente contractului de credit acordat și (iii) ca urmare a neîndeplinirii de către Blue Air a mai multor obligații din contractul de credit, EximBank a denunțat contractul de credit și a declarat scadența anticipată a creditului. Obligațiile restante la data de 3 noiembrie 2022 erau în sumă de 240.868.438 lei, din care principal restant 240.619.999 lei și dobânzi 248.440 lei.

Executarea garanțiilor constituite în vederea obținerii creditului de la EximBank și preluarea de către Statul Roman prin AAAS

Deoarece Blue Air nu a putut plăti valoarea rămasă de rambursat a creditului în termenul stabilit de EximBank, acesta a solicitat executarea scrisorii de garanție emisă de MFP, care în data de 11 noiembrie 2022 a plătit integral creditul. Pe cale de consecință, a fost declanșat mecanismul de executare a garanțiilor constituite de către Blue Air în vederea obținerii creditului de la EximBank și de preluare de către Statul Român prin AAAS, la data de 8 decembrie 2022 a 75% din acțiunile Blue Air, 100% din acțiunile Blue Air Technic SRL precum și celelalte garanții constituite

Suspendarea licenței de operare și a certificatului de operator aerian

La data de 18 noiembrie 2022 autoritățile române prin MTIC au decis să suspende licența de operare a Blue Air începând cu 21 noiembrie 2022. Această suspendare ar fi putut fi revizuită doar dacă Societatea ar fi prezentat un plan de redresare financiară în care să demonstreze că a identificat resursele financiare adecvate și necesare pentru finanțarea operațiunilor de transport aerian.

Certificatul de operator aerian al Societății a fost suspendat la data de 31 martie 2023 de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR).

Eșuarea procedurii de concordat preventiv și deschiderea procedurii insolvenței

În februarie 2023, Consiliul de Administrație al Societății a constatat imposibilitatea generării pe termen scurt a unor fluxuri de numerar suficiente care să acopere obligațiile de plată curente, precum și angajamentele asumate prin prelungirea procedurii de concordat din România. Astfel, la data de 10 februarie 2023 administratorul concordatar a depus cererea de constatare a eșuării concordatului preventiv al Blue Air. În data de 22 februarie 2023 instanța a pronunțat soluția admiterii cererii formulate de administratorul concordatar, a constatat eșuarea concordatului preventiv și a închis procedura de concordat preventiv.

În data de 27 februarie 2023, Consiliul de Administrație al Societății a constatat starea de insolvență a Blue Air și a decis pregătirea documentației necesare depunerii cererii de deschidere a procedurii de insolvență. Deschiderea procedurii insolvenței a fost dispusă de către instanță prin încheierea de ședință pronunțată în data de 21 martie 2023.

Eșuarea procedurii secundare de concordat preventiv din Italia

În 31 ianuarie 2023, Consiliul de Administrație al Societății a constatat imposibilitatea respectării obligațiilor de plată asumate prin procedura secundară de concordat preventiv din Italia cu scadența în 9 februarie 2023 și a comunicat acest fapt comisariatului judiciar din Italia. Comisarul a luat act de această comunicare și a declarat eșuarea procedurii secundare de concordat preventiv, existând posibilitatea ca judecătorul să declare falimentul sucursalei din Italia, conform legii italiene. Eșuarea procedurii are drept consecință anularea reducerilor de datorii acceptate de creditorii aferenți procedurii din Italia și, cel mai probabil, înscrierea acestora în tabelul preliminar de creanțe întocmit în procedura de insolvență din România. La data de 19 iulie 2023, Tribunalul Roma a declarat inadmisibilă cererea unor foști salariați ai sucursalei din Italia privind deschiderea procedurii de faliment împotriva sucursalei.

1.4 Contractarea ajutorului de stat

1.4.1 Aprobarea ajutorului de stat

Ulterior aprobării de către Tribunalul București, la data de 6 iulie 2020, a deschiderii procedurii de concordat preventiv a Blue Air, în temeiul prevederilor Legii nr.85/2014, Societatea a continuat demersurile pe lângă autoritățile Statului Român ca, similar cu autoritățile din celelalte state europene în care operează companiile aeriene competitive, să creeze cadrul legislativ necesar pentru sprijinirea industriei aviatice române - obligație asumată de altfel prin Memorandumul aprobat în data de 23 aprilie 2020. Angajamentul Statului Român a stat la baza deciziei Societății de a apela la procedura de concordat preventiv în data de 29 iunie 2020 și de a relua zborurile regulate începând cu data de 1 iulie 2020.

Astfel, la data de 30 iulie 2020, reprezentanții MTIC au solicitat Societății emiterea Hotărârii A.G.A. de aprobare a proiectului Ordonanței de Urgență ce urma să pună în practică Memorandumul din data de 23 aprilie 2020, prin care se acordau împrumuturi de urgență celor două companii de transport pasageri cu capital integral românesc, respectiv TAROM SA și Blue Air, Hotărârea A.G.A. fiind emisă în aceeași zi.

În ciuda faptului că textul proiectului de Ordonanță de Urgență fusese agreat în prealabil cu reprezentanții MTIC și ai MFP, în timpul ședinței de guvern din data de 31 iulie 2020, în care urma să fie adoptat proiectul Ordonanței de Urgență mai sus menționate, reprezentanții MFP au solicitat efectuarea a numeroase modificări care făceau imposibilă aplicarea Ordonanței de Urgență și conduceau la falimentul Blue Air, dar și al TAROM SA

În perioada 31 iulie - 20 august 2020, Blue Air (prin conducerea și reprezentanții acționariatului Societății) a făcut eforturi pentru a explica autorităților Statului Român faptul că modificările propuse de reprezentanții MFP nu pot fi aplicate, fără a pune sub semnul întrebării însăși existența Societății. În ciuda acestor eforturi, la data de 20 august 2020, a fost publicată în Monitorul Oficial al României nr. 763, OUG nr. 139 care cuprindea toate modificările cerute de reprezentanții MFP și care o făceau inaplicabilă.

În aceeași zi, respectiv la data de 20 august 2020, Comisia Europeană a decis să nu formuleze obiecții cu privire la ajutorul planificat în favoarea Blue Air și a emis Decizia înregistrată sub nr. SA.57026 (2020/N) privind aprobarea măsurii de ajutor de stat pentru Blue Air. Potrivit considerentelor Deciziei menționate, contextul excepțional, cu consecințe grave asupra sectorului aviativ au făcut posibilă aprobarea ajutorului de stat.

La data de 2 octombrie 2020, Guvernul României a aprobat OUG nr. 167 prin care au fost eliminate modificările aduse de reprezentanții MFP la textul final al OUG nr. 139, astfel încât să poată fi realizați pașii ulteriori, necesari contractării împrumutului garantat de stat.

După două luni de la aprobarea formală de către Guvernul României a măsurii de ajutor de stat și după avizarea de către Comisia Europeană, la data de 19 octombrie 2020 au fost finalizate toate demersurile formale necesare pentru operaționalizarea respectivei măsuri, prin (i) semnarea Convenției de garantare nr. MFP 608559 între MFP, Blue Air și MTIC și (ii) semnarea, la aceeași dată, a Acordului de împrumut nr. 715-DCMFP între împrumutătorul EximBank, împrumutatul Blue Air și garantul Airline Invest SA ;

La 20 octombrie 2020, au fost semnate contractele de ipotecă mobilă și imobiliară între Blue Air și garanții săi, pe de o parte, și MFP prin ANAF – DGAMC, pe de altă parte. La 21 octombrie 2020, MFP a emis Scrisoarea de Garanție nr. 3, iar prima tragere din creditul acordat de EximBank în baza respectivei garanții a avut loc în data de 22 octombrie 2020.

1.4.2 Condițiile de acordare ale împrumutului garantat de stat

Decizia Comisiei Europene nr. 5830 (57026/2020 Romania) privind acordarea ajutorului de stat către Blue Air prevede că ajutorul va fi realizat sub forma unei scrisori de garanție emisă de statul român, care să fie utilizată pentru a garanta un credit, la care altfel Societatea, foarte probabil, nu ar fi avut acces în condiții financiare similare. Prin Contractul de credit/ Acordul de împrumut nr. 715-DCMFP încheiat la data de 19 Octombrie 2020 între împrumutătorul EximBank, împrumutatul Blue Air și garantul Airline Invest SA, banca pune la dispoziția Societății o limită de credit de 300.775.000 lei, pe o perioadă de 72 de luni de la data semnării contractului (scadența finală fiind 16 Octombrie 2026), pentru „finanțarea nevoilor de lichiditate generate de suspendarea activității de transport aerian” ca urmare a epidemiei de COVID-19 și a „nevoilor temporare de capital de lucru” („Contractul de credit”). În fapt, componentele creditului menționat sunt:

- Ajutorul de stat – în cuantum de 136.000.000 lei (echivalent a aproximativ 28.290.000 Euro) – pentru „compensarea pierderilor economice suferite ca urmare a pandemiei de COVID-19 cauzate direct în perioada Martie - Iunie 2020” (clauza 10.2. din Contractul de credit),

- Ajutorul de salvare – în cuantum de 164.000.000 lei (echivalent a 33.480.000 Euro) – „pentru a acoperi parțial nevoile urgente de lichiditate ale companiei în perioada Septembrie 2020 – Februarie 2021” (clauza 10.2. din Contractul de credit).

Referitor la componenta pentru acoperirea pierderilor directe generate de pandemie, până cel târziu la data de 30 martie 2021, Blue Air avea obligația de a prezenta analize economico-financiare realizate de către un auditor financiar independent din care să reiasă valoarea reală a pagubei cauzate direct de pandemia COVID-19. În cazul în care această valoare este mai mică decât sumele pentru care au fost emise scrisori de garanție de stat, diferența se rambursează în termen de 30 de zile de la rezultatul analizei economico-financiare, iar valoarea garanției de stat se diminuează corespunzător;

Referitor la componenta cu titlu de ajutor de salvare:

- Acesta trebuia rambursat în 6 luni sau, în situația în care nu se realiza acest lucru, Societatea avea obligația de a prezenta în acest termen un plan de restructurare care trebuie notificat și aprobat de Comisia Europeană. Oferta de

concordat a fost realizată cu ipoteza esențială că Societatea va notifica în timp util planul de restructurare solicitat de Comisie, cu respectarea tuturor condiționalităților respective, și că acesta va fi aprobat de Comisia Europeană, realizându-se astfel conversia din ajutor de salvare în ajutor de restructurare și prelungirea termenului de rambursare a acestuia de la 6 luni la 6 ani, termen similar cu cel pentru sumele acordate cu titlu de ajutor pentru acoperirea pierderilor directe generate de pandemie.

- Erau permise doar plăți pentru acoperirea nevoilor urgente de lichiditate, astfel încât creditul nu putea fi utilizat pentru:

- o Expansiuni comerciale agresive sau asumarea de riscuri excesive;
- o Achiziția de competitori sau de alți operatori, inclusiv operațiuni în amonte sau în aval;
- o Nu se vor subvenționa încrucișat, prin ajutor de stat, alte activități economice ale întreprinderilor integrate ce se aflau în dificultate la decembrie 2019;
- o Nu se va majora remunerația oricăruia din membrii conducerii beneficiarului peste nivelul existent la Decembrie 2019, până la rambursarea creditului și a garanției de stat.
- o În plus, Societatea avea obligația de a documenta modul de acoperire a deficitului de lichidități, neacoperit prin ajutorul de salvare.

Potrivit prevederilor Contractului de credit, concordante atât cu considerentele prezentate de Comisia Europeană în Decizia de aprobare a ajutorului de stat pentru Blue Air, cât și cu prevederile din OUG 139 modificată prin OUG nr. 167, utilizarea creditului se efectua în anumite condiții, dintre care cele privind rambursarea cu prioritate a următoarelor: „i. datoriile către Statul Român; ii. împrumutul contractat de la EXIMBANK SA în nume și în cont stat (30,3 milioane lei) și accesoriile aferente; iii. obligațiunile corporative emise către SIF Banat-Crișana și accesoriile aferente (6 milioane Euro)”.

Rambursarea creditului urma a fi realizată începând cu data de 29 noiembrie 2021 în rate lunare în cuantum de aproximativ 5.000.000 lei fiecare.

Pentru garantarea îndeplinirii obligațiilor de plată au fost constituite următoarele garanții:

- Scrisoare de garanție emisă de Statul Român prin Ministerul Finanțelor Publice, reprezentând 100% din valoarea creditului, la care se adaugă dobânzile, dobânzile penalizatoare și comisioanele aferente creditului;
- Ipotecă mobilă asupra conturilor curente ale împrumutatului deschise la EximBank;
- Teren intravilan și pădure aflate în proprietatea Blue Air Investiții SRL (valoare evaluată 2,1 milioane Euro sau 40,8 milioane Euro în caz că terenul va deveni constructibil);
- Șase aeronave aflate în proprietatea Societății (valoare evaluată 6,5 milioane Euro);
- 75% din acțiunile Societății (valoare evaluată 129,2 milioane Euro);
- 75% din acțiunile Airline Invest SA (valoare evaluată 129 milioane Euro);
- 100% din acțiunile Blue Air Technic SRL (valoare evaluată 2.065 Euro);

Evaluarea la data de 30 iunie 2020 a bunurilor mobile și imobile care au făcut obiectul garanțiilor solicitate pentru a acoperi 100% valoarea împrumutului de 300.775.000 lei, a dobânzilor și comisioanelor aferente a fost efectuată de către Veridio SRL. De menționat, este faptul că la determinarea valorii de evaluare a acțiunilor Societății evaluatorul a luat în considerare anumite ipoteze speciale, care includeau și infuzia de capital previzionată prin oferta de concordat în cuantum de 50 milioane Euro.

Obligațiile menționate la articolul 10 din Contractul de credit reflectă condițiile de aprobare a ajutorului de stat de către Comisia Europeană. În plus, Societatea avea obligația să prezinte oferta de concordat omologată, cu respectarea termenelor legale.

Prin decizia unilaterală a MFP, prima tragere din credit a fost condiționată de plata integrală a tuturor obligațiilor către Statul Român, indiferent de data scadenței pentru achitarea respectivelor sume. Ca urmare, disponibilitățile rămase la dispoziția Societății au fost considerabil mai mici decât cele estimate inițial și luate în considerare pentru planul de plăți prezentat în Oferta inițială de concordat.

1.4.3 Modalitatea de utilizare a ajutorului de stat

Ca urmare a obligației asumate de Societate potrivit art. 3, alin. (2) din OUG 139, privind prezentarea unui plan de restructurare și aprobarea acestuia de către Comisia Europeană, concordatul și programul de plăți aferente a fost conceput în ipoteza obținerii acestei aprobări, și respectiv, conversia din ajutor de salvare în ajutor de restructurare.

Astfel Societatea a clarificat cu Consiliul Concurenței data de 23 aprilie 2021 ca data limită până când trebuie aprobat planul de restructurare, calculată de la data primei utilizări a împrumutului acordat de Eximbank și a contractat Deloitte Consultanta SRL în vederea redactării planului de restructurare.

Restabilirea viabilității pe termen lung: previziuni financiare

Planul de restructurare Blue Air a fost dezvoltat în baza previziunilor emise de Eurocontrol. Conform previziunilor, numărul de aeronave trebuia să crească de la 19 în 2020 la 23 în 2023, numărul de locuri disponibile urma să crească de la 7,2 milioane în 2019 la 10,2 milioane în 2023, acestea conducând la un EBITDA pozitiv și o marjă EBITDA de 16,8% începând cu 2022.

Planul de restructurare pentru Blue Air a acoperit perioada 1 octombrie 2020 – 30 septembrie 2025, ce coincide cu FY21 -FY25. În această perioadă au fost în curs sau trebuiau puse în aplicare mai multe măsuri de restructurare operațională, în special măsuri pentru (i) reducerea costurilor flotei, (ii) reducerea costurilor de întreținere, inclusiv instrăinarea activelor, (iii) menținerea serviciilor și asigurarea flexibilității călătoriilor pentru pasageri, (iv)

restructurarea rețelei de aeroporturi și rute pentru a include principalele noduri aeroportuare, (v) modificarea strategiei comerciale astfel încât Societatea să devină unul dintre principalii operatori low-cost în Europa Centrală și de Est, (vi) transformarea sistemelor informatice, (vii) efectuarea de ajustări organizaționale și reducerea costurilor cu personalul, (viii) reînnoirea flotei cu scopul de a economisi din costurile cu combustibilul și certificatele de CO₂, (ix) deschiderea activităților tehnice și de întreținere către piață printr-un transfer către o entitate nou creată și (x) reeșalonarea datoriilor și prevenirea insolvenței.

Valoarea resurselor financiare necesare pentru acoperirea costurilor de restructurare a fost estimată la 194,26 milioane Euro, costuri care urmau a fi finanțate parțial prin

(i) ajutorul de restructurare, în valoare de 33,84 milioane Euro

(ii) parțial printr-o contribuție proprie din partea Blue Air, în valoare de 160,42 milioane Euro.

În ceea ce privește acoperirea deficitului de lichidități în perioada 2020-2025, care nu presupune ajutor de stat, în completarea ajutorului de salvare de 33,48 milioane Euro, Societatea preconiza în principal următoarele surse suplimentare:

(i) anularea/diminuarea datoriilor către terți în suma de 34,79 milioane Euro, care urma să se realizeze în cazul definitivării cu succes a concordatului preventiv (10,59 milioane Euro în România, respectiv 23,20 milioane Euro în Italia);

(ii) acționarii Blue Air ar fi urmat să ramburseze datoria de 28,57 milioane Euro către locatorii privați de aeronave, urmată de majorarea capitalului prin conversia acestor datorii în acțiuni, eliberând în acest fel Blue Air de obligația de a rambursa datoria;

(iii) încetarea înainte de termen a unor contracte de leasing și accelerarea procesului de reînnoire a flotei (5,89 milioane Euro);

(iv) finanțare externă în valoare de 54,47 milioane Euro, care includea finanțarea unei întreprinderi comune pentru a opera o nouă companie aeriană, în valoare de 14,47 milioane Euro și o finanțare de 40 milioane Euro pentru a acoperi deficitul de lichidități;

(v) resurse generate intern în valoare de 30,02 milioane Euro, care includ reducerea numărului de angajați și revizuirea politicilor de remunerare.

În ceea ce privește finanțarea planului de restructurare, garanția de stat care acoperă împrumutul reprezentând ajutor de salvare a fost menținută ca ajutor de restructurare în favoarea Blue Air până la cei 6 ani ai scadenței împrumutului, cu rambursarea prevăzută până în 2026. În vederea transformării ajutorului de salvare în ajutor de restructurare, Societatea a transmis Comisiei Europene un plan de restructurare în aprilie 2021 și un plan de restructurare modificat în luna noiembrie 2021.

La data de 03 mai 2022, Blue Air a primit un răspuns preliminar privind planul de restructurare transmis, Comisia solicitând mai multe clarificări cu privire la măsurile de restructurare propuse, clarificări la care Societatea a răspuns pe data de 16 mai 2022. Pe data de 17 mai 2022 a avut loc o conferință online cu reprezentanții Comisiei Europene, Consiliului Concurenței, MFP și MTIC în care Societatea s-a angajat să trimită o nouă actualizare a planului de restructurare care să includă i) noile ipoteze de activitate în contextul modificărilor în situația financiară a Societății generate de valorile 4 și 5 de pandemie și de creșterea prețului combustibilului ca urmare a războiului din Ucraina precum și ii) măsurile de restructurare suplimentare incluse în oferta de prelungire a concordatului. Ca urmare a agravării situației financiare a Societății ca urmare a (i) evoluției sub previziuni a traficului de pasageri generat de măsurilor de combatere a pandemiei COVID-19 și (ii) evoluția prețurilor carburanților ca urmare a conflictului militar din Ucraina, și a modificărilor premiselor avute în vedere la elaborarea Planului de restructurare Societatea a întârziat în comunicarea clarificărilor solicitate de către Comisie, acestea nemaifiind comunicate acesteia.

Modificarea legislației specifice privind Ajutorul de Stat

La data de 31 mai 2022 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 534 Legea nr. 162/2022 pentru aprobarea OUG 167/2020, prin care a fost modificat modul în care trec în proprietatea statului garanțiile constituite asupra a [i] 75% din acțiunile deținute de Airline Invest SA în capitalul Blue Air, [ii] 75% din acțiunile deținute de Rada Mihael Cristian și RTC în capitalul social al Airline Invest SA și [iii] 100% din acțiunile deținute de Airline Invest SA și Aurora Engineering în capitalul social al Blue Air Tehnic, în situația executării garanției de stat. În concret, Legea nr. 162/2022 prevede trecerea integrală în proprietatea statului a respectivelor garanții prin intermediul AAAS.

Poziția Comisiei Europene în legătura cu natura, cuantumul, legalitatea și compatibilitatea măsurilor de ajutor de restructurare

La data de 8 iulie 2022, Comisia Europeană a transmis autorităților române o solicitare de informații cu privire la planul de restructurare și ajutorul în sprijinul acestuia. La 6 septembrie 2022, Comisia Europeană a trimis o scrisoare de atenționare. Până la data scrisorii de atenționare a Comisiei, autoritățile române nu au răspuns la solicitarea de informații trimisă în data de 8 iulie 2022 și nu au prezentat un plan de restructurare al Societății pe care Comisia Europeană să-l poată aproba.

În data de 17 aprilie 2023 Comisia Europeană a solicitat autorităților române ca în termen de o lună să furnizeze informații suplimentare care să permită evaluarea naturii, cuantumului, legalității și compatibilității măsurilor de ajutor de restructurare, subliniind faptul că orice ajutor ilegal poate fi recuperat de la beneficiar. Comisia Europeană a concluzionat preliminar că prelungirea duratei garanției de stat precum și executarea garanțiilor oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a 75% din acțiunile Blue Air ar putea constitui ajutor de stat care a fost acordat înaintea adoptării de către Comisia Europeană a unei decizii de autorizare a unui astfel de ajutor.

De asemenea, întrucât executarea garanțiilor oferite în schimbul garanției de stat și trecerea titlului de proprietate asupra

acțiunilor Blue Air din proprietate privată către AAAS au fost realizate în temeiul unei ordonanțe de urgență a Guvernului României, Comisia consideră că măsura este imputabilă Statului Român.

În acest context, este de reținut faptul că valoarea de piață a Blue Air în luna noiembrie 2022 era cu mult mai mică decât valoarea sumelor împrumutului datorat, care au fost rambursate de către Statului Român. Astfel, în opinia Comisiei Europene executarea garanțiilor reale nu pare a fi un comportament conform condițiilor de piață.

1.4.4 Îndeplinirea obligațiilor cu privire la împrumutul garantat

Evaluarea de către un auditor independent a pierderilor cauzate de pandemie

Cu privire la împrumutul garantat de MFP prin schema de ajutor de stat aprobată de Comisia Europeană prin Decizia 5830 (57026/2020 Romania) și obligația prevăzută la art. 8 din OUG nr.139/2020, referitoare la prezentarea până la data de 30 aprilie 2021 a unei evaluări realizate de către un auditor independent cu privire la valoare reală a pierderilor cauzate de pandemia COVID-19, Societatea a prezentat un raport emis de PricewaterhouseCoopers Audit SRL la data de 9 aprilie 2021 potrivit căruia valoarea reală a pierderilor directe produse de pandemia de COVID-19 în perioada 16 martie -30 iunie 2020 este mai mare decât valoarea ajutorului de stat, îndeplinindu-și obligația prevăzută la acordarea ajutorului de stat.

Atenuarea efectelor pierderilor asupra capitalurilor proprii prin creșterea capitalului social

Având în vedere angajamentele asumate precum și pierderile înregistrate de Societate pe durata concordatului, cu efecte directe asupra situației capitalurilor proprii, acționarii Blue Air au efectuat majorări succesive ale capitalului social, aportul la capital fiind reprezentat de creanțe certe, lichide și exigibile dobândite de la o serie de creditori, așa cum este detaliat în paragraful Structura asociativă a Societății și evoluția grupului de societăți Blue Air la acest Raport.

În ciuda majorărilor de capital succesive, activul net al Societății are o valoare negativă semnificativă având în vedere cuantumul pierderilor înregistrate începând cu anul 2020.

Reorganizarea structurii funcționale, restructurarea personalului și politicile de salarizare

Pentru menținerea Societății în piață în domeniul de activitate și evitarea declarării stării de insolvență, precum și în vederea asigurării stabilității locurilor de munca esențiale și necesare în derularea activității managementul Blue Air a decis a fi luate măsuri inclusiv la nivel organizatoric / structural al Societății prin reorganizarea / restructurarea activității pentru liniile funcționale Management General, Financiar, Comercial și Operațiuni. Aceste măsuri au avut drept scop atât reducerea costurilor cu personalul, cât și reducerea ponderii structurilor cu activitate administrativă și de suport.

Principiile care stau la baza reorganizării structurilor funcționale și a restructurării personalului, având ca scop să asigure punerea în aplicare a măsurilor de redresare a activității societății în general și în același timp buna funcționare a activității și eficientizarea acesteia au fost: (i) centralizarea activităților administrative legate de personalul navigant în cadrul Societății, (ii) centralizarea funcțiilor de permanență 24/7, în vederea obținerii de economii de scală, a unei utilizări mai eficiente a resursei umane și, implicit, a unei performanțe îmbunătățite, (iii) externalizarea activităților de administrare și salarizare personal, pentru a obține o îmbunătățire a raportului cost/beneficiu, gestionarea mai bună a riscurilor și îmbunătățirea soluției tehnice folosite, (iv) externalizarea activităților de sănătate și securitate în muncă, pentru a obține o îmbunătățire a raportului cost/beneficiu, o flexibilitate mai mare în ceea ce privește costurile necesare desfășurării acestei activități, precum și o deservire mai bună a nevoilor bazelor de operare, (v) ajustarea numărului de posturi din structurile comercială, financiară și operațională la volumul de activitate preconizat, precum și ajustat la schimbarea de strategie comercială.

În contextul generat de pandemie, Societatea a aplicat măsura șomajului tehnic precum și măsura reducerii programului de lucru săptămânal de la 5 la 4 zile lucrătoare, cu reducerea corespunzătoare a salariului. Astfel, până la data de 30 iunie 2021, măsura șomajului tehnic a fost suportată de stat. După această dată Blue Air a decis să păstreze această măsură și a finanțat din surse proprii șomajul tehnic până la sfârșitul lunii septembrie 2021.

Societatea a finalizat implementarea unor politici de remunerare în funcție de categoriile de personal urmărind standardizarea părții fixe de remunerare și introducerea unei componente de plată variabilă, în funcție de îndeplinirea unor indicatori de performanță. Măsurile de restructurare a personalului care au condus la reducerea personalului au fost finalizate în mare măsură la sfârșitul lunii iunie 2021. Scăderea suplimentară a numărului de angajați la data de 30 iulie 2021 se datorează transferului de activitate către Blue Air Technic SRL .

În cursul FY22, Blue Air a continuat politica de reducere (naturală) a numărului de personal, mai ales prin (i) înghețarea recrutărilor din exterior, (ii) ocuparea posturilor vacante critice cu personal din cadrul Societății prin cumul de funcții sau contract suplimentar, (iii) desființarea posturilor vacante considerate non-critice, respectiv prin (iv) angajarea de personal navigant pentru o perioadă determinată pentru a acoperi deficitul de personal aferent sezonului de vară.

La sfârșitul lunii septembrie 2022, odată cu luarea deciziei de suspendare pentru o perioadă nedeterminată a activității operaționale de zbor și anularea tuturor zborurilor publicate, în încercarea de reducere a costurilor salariale, Blue Air a încurajat salariații să-și folosească zilele de concediu de odihnă neefectuate acumulate și să solicite concedii fără plată, după caz.

Numărul mediu de salariați ai Blue Air în Romania este prezentat în tabelul de mai jos:

Luna / Anul	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ianuarie	1.169	1.186	1.007	854	594	425
Februarie	1.169	1.168	996	843	585	417
Martie	1.190	1.157	984	815	594	413

Aprilie	1.202	1.150	966	797	621	x
Mai	1.227	1.170	948	761	632	x
Iunie	1.213	1.157	940	754	646	x
Iulie	1.215	1.149	936	620	637	x
August	1.205	1.156	914	600	621	x
Septembrie	1.199	1.159	898	597	607	x
Octombrie	1.201	1.117	885	591	587	x
Noiembrie	1.194	1.099	850	598	470	x
Decembrie	1.209	1.076	860	598	437	x
Număr mediu	1.199	1.145	932	702	586	418

Restructurarea flotei de aeronave și măsuri de reducere a costurilor

Programul de operare pentru ultimele 3 luni ale FY20 a fost redus din cauza pandemiei de SARS-CoV-2, repornirea operării comerciale făcându-se progresiv, în funcție de cererea în piață și pe rutele unde nu existau restricții de operare numărul de aeronave în operare până la sfârșitul sezonului de vară 2020 a rămas de 7 aeronave. În lunile octombrie și noiembrie 2020, urmare a scăderii cererii din cauza restricțiilor impuse în Europa de al doilea val de COVID-19, nivelul de operare al acestor aeronave a fost semnificativ redus.

Aeronavele de tip Clasic 737-300/400/500 necesitau o serie de lucrări de întreținere cu costuri semnificative, de aceea numai 3 dintre toate aeronavele Clasice au fost menținute pentru operare. La toate aceste aeronave Clasice aflate în flotă erau necesare lucrări costisitoare, precum restaurare performanțe și înlocuiri de componente cu viață limitată la motoare, reparații capitale la trenurile de aterizare și controale majore de întreținere. Intenția Societății a fost ca întreaga perioadă de viață rămasă la aceste avioane să fie consumată și apoi acestea să fie introduse în program de stocare, scopul final fiind de a găsi cumpărători pentru acestea, în starea în care erau și cu oferirea către potențialii clienți a unui pachet care să includă lucrările de întreținere și repunere în serviciu de către Blue Air, în baza investițiilor acestora.

Pentru aeronavele de tip NG 737-800, aflate în lucrări de întreținere, s-a avut în vedere necesitatea găsirii resurselor financiare pentru finalizarea acestor lucrări pentru a fi aduse la zbor.

Începând cu luna Septembrie 2020, Societatea a avut în vedere următorul ciclu de afluire a aeronavelor la scadență, a lucrărilor de întreținere conform planificării de lucrări întreținere bază (o linie de întreținere urmând a fi ocupată continuu până spre vara anului 2021 de un avion 737-800 aflat la lucrări de întreținere baza).

Restructurarea flotei a avut în vedere utilizarea unui număr de 10 aeronave de generație 737-700/800, cu care să se opereze în cursul FY21.

De asemenea, s-a avut în vedere ca până la finalul anului calendaristic 2020 resursa disponibilă din punct de vedere cicluri și ore de zbor la aeronava 737-300, precum și la cele două aeronave 737-500 să fie consumată, intenția fiind ca ulterior aceste aeronave să fie stocate și vândute pe piață.

Planul de operare pentru 2021 a cuprins un număr de 20 de aeronave, din care cele 10 aeronave 737-800 și 1 aeronava 737-700 constituiau coloana vertebrală. Creșterea flotei până la 20 de aeronave a avut în vedere (i) preluarea a două noi aeronave de tip 737-MAX, și (ii) închirierea în sistem dry lease a aeronavelor 737-800, care în condițiile de piață de la vremea respectivă puteau fi închiriate la prețuri convenabile, dar și (iii) posibilitatea de a adăuga aeronave 737-MAX dintre cele produse sau cele ce urmau a fi produse de către Boeing și care erau disponibile pe piață ca urmare a anulării de către societatea de leasing sau compania aeriană a comenziilor din cauza incertitudinilor create de pandemie, întârzierilor în fabricație și repunerea în serviciu a acestui tip de avion 737-MAX (aeronave așa-numite „white tail”).

În timpul stării de urgență, un număr de 4 aeronave au fost transformate temporar în cargo, fiind utilizate pentru efectuarea transportului de produse medicale în cabina pasageri, modificarea având o aprobare temporară pentru a ajuta în lupta împotriva răspândirii virusului SARS-CoV-2. În pregătirea lunii iulie 2020 cu reluarea zborurilor pe curse regulate, acestea au fost readuse în configurația standard pentru transportul pasagerilor.

În scopul optimizării costurilor, Blue Air a implementat măsura de reînnoire a flotei, așa cum a fost anunțată prin concordat, în sensul includerii în flota operată a unor aeronave de generație nouă, care au un consum de carburant mai redus (reducere estimată la 16% - 20%) față de aeronavele clasice, precum și costuri de mentenanță mai mici. Astfel, Societatea a negociat condiții de plată foarte avantajoase pentru achiziționarea a 4 aeronave Boeing 737-8MAX, care au fost recepționate în intervalul aprilie – septembrie 2021.

În cursul lunii septembrie 2022 contractele de leasing operațional pentru cele 4 aeronave Boeing 737-8MAX, pentru cele 6 aeronave Boeing 737 NG, și respectiv Boeing 737, au fost denunțate unilateral de către ALC, respectiv THUNDERBOLT & ALC, și toate aeronavele returnate.

Novarea contractelor de leasing pentru 5 aeronave Boeing 737-800 închiriate de a Carlyle/Sasof II și Sasof III către Hello Jets SRL

Societatea a novat contractele de leasing pentru 5 aeronave Boeing 737-800 închiriate de la Carlyle/Sasof II și Sasof III către Hello Jets SRL, în baza hotărârii Adunării Generale a Acționarilor nr.12 din 30 septembrie 2021, ca urmare a: (i) notificării de denunțare a contractelor de leasing aferente aeronavelor având număr de identificare YR-BMP, MSN 28323, și două motoare CFM model CFM56-7B26; YR-BMO, MSN 30194, și două motoare CFM model CFM56-7B26; YR-BMG, MSN 30231, și două motoare CFM model CFM56-7B26; YR-BMS MSN 30702, și două motoare

CFM model CFM56-7B26; YR-BMT, MSN 34710, și două motoare CFM model CFM56-7B26 transmisă în data de 20 mai 2021 de către Carlyle Aviation Management Limited în calitate de reprezentant al SASOF II (E) AVIATION IRELAND LIMITED; SASOF II AVIATION IRELAND LIMITED; SASOF III (A3) AVIATION IRELAND DAC; SASOF III (A22) AVIATION IRELAND DAC; SASOF III (E) AVIATION IRELAND DAC; și respectiv a (ii) notificării privind mutarea de urgență a aeronavelor amintite anterior la baza din Tarmac, Toulouse-Francazal, Franța, transmisă în data de 29 septembrie 2021 de către Carlyle Aviation Management Limited.

Impactul contabil/financiar al tranzacției de novație a contractelor de leasing aeronave încheiat cu Sasof II și Sasof III (valori în USD) asupra Blue Air a fost scăderea datoriei Blue Air către Sasof prin contractul de novație (8.237.562 USD), scăderea creanței reprezentând garanție (1.700.000 USD) și respectiv scăderea creanței client Sasof (939.788 USD).

Acordurile de novare a contractelor de leasing au fost semnate în data de 30 septembrie 2021 între (i) Blue Air, societățile SASOF II (E) AVIATION IRELAND LIMITED; SASOF II AVIATION IRELAND LIMITED; SASOF III (A3) AVIATION IRELAND DAC; SASOF III (A22) AVIATION IRELAND DAC; SASOF III (E) AVIATION IRELAND DAC, și (iii) Hello Jets SRL care a fost la rândul său de acord cu novarea contractelor de leasing aferente aeronavelor menționate anterior precum și a debitorilor existente în sarcina Blue Air.

În baza acordurilor de novare, Blue Air a solicitat radierea celor 5 aeronave din AOC-ul său, iar Hello Jets SRL a demarat procesul de înregistrare a acestora în AOC-ul propriu, cu intenția de a le utiliza pentru un contract de ACMI care era în acel moment în negociere cu Sunexpress. Ulterior, în urma eșuării negocierilor cu Sunexpress, și fără perspectiva imediată a unor venituri care să creeze o așteptare rezonabilă ca Hello Jets SRL va putea susține ratele de leasing ale celor 5 aeronave, în data de 3 februarie 2022 Sasof II și Sasof III au transmis către Hello Jets SRL notificări de terminare a contractelor de leasing novate, solicitând ca Hello Jets SRL să întrerupă procesul de înregistrare a aeronavelor în AOC-ul propriu, proces care era în derulare la acel moment.

În 15 martie 2022 s-a semnat de către cele 3 părți (Sasof II/III, Blue Air și Hello Jets SRL) acordurile prin care părțile au fost de acord cu anularea procedurii de înregistrare a aeronavelor în AOC-ul Hello Jets SRL iar în 2 iunie 2022 cesiunea de creanță a Sasof II/III asupra Hello Jets SRL către Airline Invest SA cu aplicabilitate de la 1 mai 2022.

Structura flotei de aeronave la data de 6 septembrie 2022, ultima zi de operare

La data de 6 septembrie 2022 (ultima zi de operare), structura flotei de aeronave în operare includea 5 Boeing 737-MAX, 7 Boeing 737 NG și 2 Boeing 737 Classic. Numărul de zboruri operate cu aeronavele 737-MAX reprezenta în medie 43% din numărul total de zboruri operate în lunile iunie - septembrie 2022.

Până la sfârșitul lunii septembrie 2022 toate contractele de leasing au fost denunțate unilateral de către societățile de leasing, aeronavele fiind reponzionate în alte jurisdicții. Procedura de deregistrare a aeronavelor s-a finalizat în luna noiembrie 2022. Ca urmare, atât la 30 septembrie 2022 cât și la 21 martie 2023, Blue Air mai avea în flotă doar cele 7 aeronave Clasice aflate în proprietate.

Structura flotei Blue Air este prezentată în tabelul de mai jos:

Proprietar	Serie aeronavă	Tip Aeronavă	Număr de înregistrare	30 septembrie 2019	30 septembrie 2020	30 septembrie 2021	30 septembrie 2022	31 martie 2023
Blue Air	737-530	Classic	YR-AMA	În operare	În operare	În operare	În reparație	În reparație
Blue Air	737-530	Classic	YR-AMB	În operare	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung
Blue Air	737-530	Classic	YR-AMC	În operare	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung
Blue Air	737-5L9	Classic	YR-BAG	În operare	În operare	Închiriat la Hello Jets martie 21 – oct 22	Închiriat la Hello Jets martie 21 – oct 22	Retrasă/Depozitare pe termen lung
Blue Air	737-322	Classic	YR-BAF	În operare	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung
Blue Air	737-3Y0	Classic	YR-BAP	În operare	În operare	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung	Retrasă/Depozitare pe termen lung
MOTORACTIVE	737-530	Classic	YR-AME	În operare	În operare	În operare	În reparație	În reparație
AEROTRON IRELAND LIMITED	737-400	Classic	YR-BAS	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeronavă returnată	Contract de leasing încheiat/aeronavă returnată	Contract de leasing încheiat/aeronavă returnată
AEROTRON IRELAND	737-400	Classic	YR-BAZ	În operare	În operare	Contract de leasing	Contract de leasing	Contract de leasing

Destinat exclusiv beneficiarilor publicației Buletinul Procedurilor de Insolvență pe bază de abonament sau furnizare punctuală în conformitate cu prevederile HG nr. 460/2005, modificată și completată prin HG nr. 1881/2006 și prevederile HG nr. 124/2007

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

LIMITED						încheiat/aeoro navă returnată	încheiat/aeoron avă returnată	încheiat/aeoro navă returnată
CONSTITUTION AIRCRAFT LEASING (IRELAND) 3 LIMITED	737-800	NG	YR-BMB	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
BCC EQUIPMENT LEASING CORPORATION	737-85F	NG	YR-BMD	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
WELLS FARGO BANK NORTHWEST, N.A.	737-800	NG	YR-BMF	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ACS AERO LEASING 3 DESIGNATED ACTIVITY COMPANY	737-800	NG	YR-BMH	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ACS AERO LEASING 3 DESIGNATED ACTIVITY COMPANY	737-800	NG	YR-BMI	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
SASOF (CARLYLE)	737-800	NG	YR-BMG	În operare	În operare	În operare	Contract novat/Aeronava returnată	Contract novat/Aeronava returnată
SASOF (CARLYLE)	737-800	NG	YR-BMO	În operare	În operare	În operare	Contract novat/Aeronava returnată	Contract novat/Aeronava returnată
SASOF (CARLYLE)	737-800	NG	YR-BMP	În operare	În operare	În operare	Contract novat/Aeronava returnată	Contract novat/Aeronava returnată
SASOF (CARLYLE)	737-800	NG	YR-BMS	x	x	În operare	Contract novat/Aeronava returnată	Contract novat/Aeronava returnată
SASOF (CARLYLE)	737-800	NG	YR-BMT	x	x	În operare	Contract novat/Aeronava returnată	Contract novat/Aeronava returnată
ALC	737-82R	NG	YR-BMJ	În operare	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-82R	NG	YR-BMK	În operare	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-82R	NG	YR-BML	În operare	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-82R	NG	YR-BMM	În operare	În operare	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-82R	NG	YR-BMN	În operare	În operare	În operare	Contract de leasing	Contract de leasing

							încheiat/aeoron avă returnată	încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8FH 1	NG	YR-BMQ	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8	MAX	YR-MXA	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8	MAX	YR-MXB	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8	MAX	YR-MXC	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8	MAX	YR-MXD	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
ALC	737-8	MAX	YR-MXE	x	x	x	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
THUNDERBO LT & ALC	737-7K2	NG	YR-BMR	x	x	În operare	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
Blue Air	737-530	Classic	YR-AMD	În operare	În reparatie	În reparatie	Contract de leasing încheiat/aeoron avă returnată	Contract de leasing încheiat/aeoro navă returnată
Total aeronave în flotă				23	19	24	8	7
din care								
În operare				23	15	18	-	-
Clasic				10	6	2	-	-
NG				13	9	12	-	-
MAX				-	-	4	-	-
În reparatie				-	1	-	2	2
Retrasă/Depozi tare pe termen lung				-	3	5	5	5
Închiriat la Hello Jets martie 21 – oct 22				-	-	1	1	-

Transferul de activitate către Blue Air Tehnic SRL

Cea mai importantă măsură de limitare a denaturărilor concurenței, conform poziției exprimate de Comisia Europeană, a reprezentat-o extinderea furnizării de servicii de întreținere la alte companii, prin societatea de întreținere a aeronavelor Blue Air Technic SRL .

La data de 24 martie 2021 Consiliul de Administrație al Societății a aprobat transferul de activitate (active și pasive) dintre Societate și Blue Air Technic SRL, iar la data de 28 aprilie 2021 a fost semnat contractul de transfer între cele două entități.

La data de 4 noiembrie 2021 Consiliul de Administrație a fost informat cu privire la aprobarea, la nivelul conducerii executive a Blue Air, a modificării transferului de activități de întreținere și instruire tehnică în sensul menținerii unor activități în cadrul Blue Air, în principal cu scopul conservării de către Societate a unor beneficii (reduceri comerciale acordate exclusiv Societății în calitate de operator aerian) de la furnizori. Deși această modificare contravenea strategiei anunțate, ea avea în vedere, pe lângă scopul menționat mai sus, faptul că prețul plătit de Societate pentru serviciile tehnice și de mentenanță ale aeronavelor sale include o marjă de profit doar pentru componenta de manoperă, piesele

fiind refacturate la costul de achiziție. Decizia conducerii executive a fost luată în contextul în care absența unei decizii la nivelul Consiliului de Administrație privind modificarea contractului de transfer de activitate (în pofida discuțiilor pe aceasta temă în cadrul ședințelor Consiliului de Administrație), puteau conduce la un blocaj al procedurilor de închidere de an, a activităților preliminare ale auditorului independent, respectiv a proiectului de transfer în vederea evaluării independente a valorii transferului.

Prețul transferului de activitate, estimat prin contractul semnat între părți a fost de 18,5 milioane lei, condiționat de confirmarea acestuia de către un evaluator. Contractul cu evaluatorul independent Veridio SRL a fost semnat abia la data 31 martie 2022. Astfel, în luna aprilie 2022 Blue Air a transmis setul de documente și informații necesare demarării evaluării activelor care au făcut obiectul transferului. Deși s-au făcut reveniri succesive și s-au reprogramat termenele de finalizare a etapelor intermediare de obținere a raportului de evaluare, acest demers nu s-a finalizat până la data de 6 septembrie 2022. Ulterior acestei date, în condițiile lipsei acute de lichidități a Blue Air, nu s-au putut aloca fonduri pentru plata serviciilor care făceau obiectul contractului de evaluare, până la data deschiderii procedurii de insolvență evaluarea nefiind efectuată.

Societatea a înregistrat în evidența contabilă diminuarea patrimonială de aproximativ 10 milioane lei corespunzătoare cu valoarea contabilă a activelor transferate, nefiind transferate și pasive până la concurența valorii acestor active. Societatea și-a diminuat provizionul pentru pensia specială la care erau îndreptățiți salariații care au făcut obiectul transferului. În plus, Societatea a înregistrat la data de 30 septembrie 2022 o creanță în sumă de 18.517.724 lei în legătură cu această tranzacție în lipsa raportului de evaluare pentru a stabili prețul.

Blue Air Technic SRL a întâmpinat probleme financiare semnificative, înregistrând datoriile fiscale restante care au determinat poprirea conturilor, fapt ce a determinat Societatea să efectueze plăți către terți în numele Blue Air Technic SRL. Suma plătită de Societate în perioada aprilie 2021 – până la data acestui Raport este de 5.926.317 lei, reprezentând (i) în principal salarii restante și deconturi plătite salariaților numele Blue Air Technic SRL care făceau deplasări pentru verificarea și întreținerea aeronavelor Blue Air și (ii) plăți către furnizori, din care sumele cele mai mari au fost plătite către Romaero, chirie hangar în sumă de 764.430 lei; Metav, chirie depozit în sumă de 321.242 lei; Dediene Aerospace, achiziție piese pentru aeronave în sumă de 340.297 lei, CNAB, chirie spațiu aeroport în sumă de 199.486 lei; Jet Hotel, cazare personal deplasare în sumă de 227.945 lei; City Logistics Developments, transport în sumă de 183.086 lei.

În același timp Blue Air a acumulat datoriile comerciale către Blue Air Technic SRL, datoriile care au crescut proporțional cu lucrările de întreținere și reparații efectuate de Blue Air Technic SRL pentru aeronavele operate de Blue Air. Creanțele și datoriile cu Blue Air Technic SRL sunt prezentate în secțiunea 2.4 Solduri și tranzacții cu părți afiliate la acest Raport.

Probleme financiare ale Blue Air Technic SRL, apărute ulterior transferului de activitate, pot afecta pe lângă evaluarea prețului transferului (nefinalizat, așa cum este descris mai sus) posibilitatea ca acest preț să fie încasat. În plus, până la data acestui Raport nu a fost finalizat un dosar al prețurilor de transfer, privind contractele comerciale/tranzacțiile cu părți legate pentru FY21 și FY22.

Externalizarea funcțiilor suport de consultanță juridică, resurse umane și IT

Pentru asigurarea sinergiilor în utilizarea eficientă a funcțiilor suport de consultanță juridică, resurse umane și IT, Blue Air a decis externalizarea acestor activități către acționarul majoritar Airline Invest SA

Principalele aspecte avute în vedere la momentul deciziei acestui transfer de activitate se numără:

- (i) realizarea obiectivelor grupului de reducere a costurilor Blue Air și a celorlalte societăți din grup;
- (ii) implementarea proiectelor de anvergură pe zona de resurse umane și IT, cu impact atât în modelul de business al companiilor din grup cât și în ușurința de a dezvolta activitatea prin suport IT;
- (iii) asigurarea sinergiilor în utilizarea eficientă a funcțiilor suport;
- (iv) posibilitatea creării unui HUB de tehnologie care să permită atragerea celor mai bune resurse pe care altfel ar fi dificil de recrutat într-o companie dedicată unui alt tip de activitate.

Demersuri pentru atragerea de noi finanțări

Pentru a acoperi nevoile de capital de lucru estimate a apărea în perioada decembrie 2020 – martie 2021 de aproximativ 20.000.000 Euro, Societatea a reluat proiectul inițiat în septembrie 2019 privind atragerea unui investitor. Formele de finanțare avute în vedere au fost multiple: participație la capital, împrumuturi convertibile, împrumuturi sau orice alte forme de finanțare.

În acest sens, pe data de 29 iulie 2020, Societatea a informat administratorul concordatar despre interesul unui investitor care, urmare a finalizării unui proces de due-diligence și raportat la condițiile actuale de piață avea disponibilitatea de a investi aproximativ 30.000.000 Euro în cursul lunii octombrie 2020, un element important fiind condițiile de implementare ale ajutorului de stat. La data de 20 noiembrie 2020 a fost semnat un Memorandum de înțelegere cu privire la acesta.

Deoarece punerea la dispoziție a ajutorului de stat a întârziat aproape 3 luni, ceea ce a amânat și vulnerabilizat și negocierile în curs cu acest investitor, oferta de concordat revizuită a prevăzut o amânare similară a infuziei de finanțare suplimentară.

Planul de restructurare asumat de către Societate prin concordat a avut ca premisă principală obținerea ajutorului de stat, dublată de măsuri de atragere de finanțări suplimentare prin:

- (i) atragerea unui investitor care să asigure o infuzie de capital de 30 milioane Euro, din care 15 milioane Euro destinați unor investiții, precum și

(ii) o majorare de capital /emisiune de obligațiuni de minimum 40 milioane Euro, așa cum este prezentat în paragraful Modalitatea de utilizare a ajutorului de stat la acest Raport.

Față de estimările prezentate de Societate în concordatul omologat cu privire la calendarul atragerii celor două surse complementare de finanțare, au fost înregistrate întârzieri semnificative, iar până la data acestui Raport niciuna dintre măsuri nu a fost realizată.

Societatea a continuat demersurile pentru atragerea unor investitori, în acest scop angajând consultanți dintre care cei mai importanți (și respectiv onorariile aferente înregistrate în evidențele contabile) sunt enumerați mai jos:

Sume exprimate în Lei	FY19	FY20	FY21	FY22	Total
Denumire					
Teneo Financial Advisory Limited				1.513.478	1.513.478
Human Design LLC	710.702	166.348			877.051
Thoburns Communications LTD	256.487	178.262			434.750
Kopandi A. D. Persoana Fizica Autorizata			39.440	178.067	217.507
Lister Administrare SRL				157.795	157.795
Anselm Gehling		150.799			150.799
M. Quillico Franco (Andromeda Consulting)	71.442	24.963	38.958		135.363
Grant Thornton UK LLP	77.537				77.537
Barons Capital Partners SA	71.159				71.159
Steven Greenway				490.000	490.000
Axxess (Mishu Heatman)					
DLA Piper					
Cantor Fitzgerald					
Ridgecrest Capital					
Goldman Sachs					
Total	1.187.327	520.373	78.398	2.339.340	4.125.439

Societatea s-a confruntat cu un blocaj în ceea ce privește finalizarea discuțiilor/negocierilor cu investitori interesați și a documentelor legale aferente, blocaj generat în principal de prevederile OUG 139/2020 prin care se impune constituirea în favoarea Statului Român a unei ipoteci asupra a 75% din acțiunile Blue Air.

Potrivit poziției exprimate de către Societate, la data de 7 iunie 2022 Blue Air se afla în negocieri cu trei finanțatori/investitori după cum urmează (i) Leonite Capital - schemă de finanțare de tip împrumut/injecție de capital cu garanție din partea Statului Român, (ii) UBS – împrumut purtându-se discuții cu privire la garanții și (iii) Boeing – finanțare de tip sale-and-lease back.

În luna septembrie 2022 acționarii Blue Air au comunicat către MFP și respectiv MTIC oferta venită din partea unui investitor, care asigura o finanțare de 30 milioane USD. În luna noiembrie 2022 MTIC a respins oferta de finanțare, care era condiționată de acordarea de garanții suplimentare din partea Statului Român, în contradicție cu angajamentul inițial al Blue Air de a atrage investiții private fără alte condiționări din partea Statului Român. În plus, acordarea unor garanții suplimentare din partea Statului Român ar fi necesitat aprobări suplimentare prin prisma legislației privitoare la ajutoarele de stat și concurență.

În privința unei eventuale emisiuni de obligațiuni, situația capitalurilor proprii ale Societății s-a deteriorat semnificativ față de estimările de la data omologării concordatului, în ciuda majorărilor de capital, Societatea nereușind să atragă un investitor pentru a remedia această deteriorare. În aceste condiții, potrivit poziției exprimate de către Societate în data de 7 aprilie 2022, emisiunea de obligațiuni nu a reprezentat o opțiune deoarece Blue Air a fost nevoită să solicite prelungirea procedurii de concordat.

Verificarea condițiilor prevăzute de art. 11 art. 12 din OUG 139 de către MTIC

De la data acordării Ajutorului de Stat până la data prezentului Raport au fost efectuate două raportări către MTIC la data de 08 iulie 2021, pentru perioada 1 octombrie 2020 – 30 iunie 2021 (Adresa nr. 6873) și, respectiv, la data de 09 noiembrie 2021, actualizarea raportului precedent până la data 30 octombrie 2021 (Adresa nr. 7160).

La data de 20 mai 2022, MTIC a transmis conducerii Societății Adresa nr. 19532 prin care solicita furnizarea, până la data de 03 iunie 2022, a unor informații financiare și a unui plan de măsuri pentru acoperirea eventualului deficit de lichidități. Informațiile solicitate au fost transmise Ministerului prin Adresa nr. 7742/din 08 iunie 2022, informații ce au fost completate cu măsurile conținute în oferta de prelungire a concordatului.

Utilizarea sumelor în cadrul împrumutului

În perioada 22 octombrie 2020 – 27 ianuarie 2021 Societatea a efectuat 33 de cereri de tragere din împrumutul Eximbank în sumă de 300.775.000 lei, care au fost utilizate pentru plata datoriilor conform următoarei proceduri:

(i) Blue Air întocmea o cerere de tragere, însoțită de un borderou și de documentele justificative pentru fiecare solicitare de plată în parte;

(ii) Persoanele desemnate din Eximbank verificau fiecare poziție din borderou cu documentele justificative aferente pentru a se asigura că tragerile din credit erau solicitate doar pentru scopurile pentru care acesta a fost aprobat, scopuri

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

stabilite prin OUG 139/2020. Plățile erau procesate de către Eximbank doar după avizarea Cererii de tragere.

(iii) La sfârșitul fiecărei zile, Blue Air transmitea (prin e-mail) către persoana desemnată de către MFP (persoană care a fost desemnată membru în Consiliul de Administrație al Blue Air), informații privind cererea din ziua respectivă, precum și o situație centralizată a tragerilor, care se actualiza după fiecare tragere; După ultima tragere din împrumut a fost comunicată către MFP situația centralizată a tuturor tragerilor.

Sumele utilizate din împrumut au fost plătite către următoarele categorii de creditori:

Data	nr	ANAF	Autorități	Instituții Financiar e	Aeroport	Societăți leasing	Combustibil	IT	Consultan ți	Salariați	Avocați și pasageri	Alți creditori	Total (lei)
22.oct	1	62.306.082	10.282.730	59.544.545	-	-	-	-	-	14.603.586	-	-	146.736.942
26.oct	2	-	-	-	18.200.739	-	-	-	-	-	-	-	18.200.739
26.oct	3	-	-	-	-	-	2.450.031	-	-	-	-	-	2.450.031
26.oct	4	-	-	-	-	1.840.965	-	-	-	-	-	-	1.840.965
26.oct	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.138.254	-	4.138.254
27.oct	6	-	-	-	9.932.684	28.622.223	-	-	-	-	-	-	38.554.907
28.oct	7	-	-	-	-	-	6.822.562	3.636.766	374.946	291.931	569.000	-	11.695.205
29.oct	8	-	471.198	-	-	-	40.573	-	73.188	6.779.583	1.412.812	220.995	8.998.348
30.oct	9	-	-	-	-	-	5.407.871	70.208	-	-	-	843.497	6.321.576
02.no v	10	-	-	-	2.903.206	1.784.926	-	-	-	-	-	-	4.688.131
02.no v	11	-	-	-	-	-	-	-	-	583.405	155.837	232.017	971.259
03.no v	12	-	753.890	-	1.146.146	-	-	-	-	-	-	-	1.900.035
03.no v	13	-	7.808.509	-	-	-	-	-	-	-	429.146	-	8.237.655
04.no v	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	141.368	141.368
05.no v	15	-	-	-	-	-	-	1.195.384	348.025	-	58.500	9.533	1.611.442
09.no v	16	-	3.675.262	-	1.600.019	-	813.074	-	-	-	-	-	6.088.355
09.no v	17	-	-	-	-	-	-	-	310.567	738.468	108.983	32.884	1.190.902
10.no v	18	-	-	-	-	997.918	-	63.302	-	858.620	-	146.310	2.066.151
10.no v	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.414.447	1.414.447
12.no v	20	-	-	-	-	1.793.742	-	-	-	197.021	-	32.687	2.023.450
13.no v	21	-	-	-	-	-	-	40.160	-	-	18.342	132.477	190.978
16.no v	22	-	1.181.802	-	693.890	-	539.277	-	-	-	-	-	2.414.969
17.no v	23	-	-	-	-	9.223.377	-	-	-	-	-	-	9.223.377
17.no v	24	-	142.226	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142.226
19.no v	25	-	-	-	-	-	-	458.497	41.357	3.561.040	-	809.007	4.869.900
23.no v	26	-	-	-	1.719.590	-	710.511	291.094	-	-	-	-	2.721.195
26.no v	27	-	-	-	-	401.909	-	-	-	-	-	-	401.909
02.de c	28	-	-	-	-	1.945.086	-	-	-	-	-	-	1.945.086
03.de c	29	-	-	-	-	1.410.629	-	-	68.067	-	-	-	1.478.695
07.de	30	-	-	-	-	2.914.665	-	-	-	-	-	-	2.914.665

Destinat exclusiv beneficiarilor publicației Buletinul Procedurilor de Insolvență pe bază de abonament sau furnizare punctuală în conformitate cu prevederile HG nr. 460/2005, modificată și completată prin HG nr. 1881/2006 și prevederile HG nr. 124/2007

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

c													
18.de	31	-	-	-	-	1.611.229	-	-	-	-	-	-	1.611.229
c													
11.ian	32	-	-	-	-	1.595.690	-	-	-	-	-	-	1.595.690
27.ian	33	-	-	-	-	395.052	-	592.739	-	1.007.130	-	-	1.994.921
Total		62.306.082	24.315.617	59.544.545	36.196.272	54.537.409	4.553.467	14.871.609	4.548.177	28.703.799	6.613.803	4.584.221	300.775.000
%		21%	8%	20%	12%	18%	2%	5%	2%	10%	2%	2%	

Detaliul plăților către fiecare creditor în parte:

Denumire creditor	Categorie	Total (lei)
ANAF	ANAF	62.306.082
Air Lease Corporation	Leasing	35.429.195
Banca de export -import a României Eximbank S.A	Institutii Financiare	29.911.636
SIF Banat Crișana	Institutii Financiare	29.632.908
Salariați Blue Air	Salariați	28.703.799
Eurocontrol	Autoritati	11.483.771
Compania Naționala "Aeroporturi București" SA - CNAB	Aeroporturi	9.394.463
Regia Autonomă Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian R.A. – Romatsa SA	Autoritati	9.259.916
Uplift Airport Services SRL	Servicii handling	7.721.517
Airline Invest SA	IT	7.394.664
SASOF II Aviation Ireland Limited	Leasing	6.733.536
Aircastle (Constitution Aircraft Leasing Ireland 3 Limited)	Leasing	4.708.407
Navitaire LLC	IT	4.059.254
SASOF III Aviation Ireland DAC	Leasing	3.487.759
Romaero SA	Aeroporturi	3.000.000
Aeroportul Internațional IASI SA	Aeroporturi	2.903.206
Aeroportul Internațional "Avram Iancu" CLUJ SA	Aeroporturi	2.414.992
Lister Studio S.R.L	Administrator	2.335.410
Aeroportul Internațional "George Enescu" BACAU SA	Aeroporturi	2.183.091
Airhelp Limited	Avocati și pasageri	2.065.272
Thunderbolt Aircraft Lease LTD	Leasing	1.981.854
SAGAT S.p.a (Torino Airport)	Aeroporturi	1.764.397
OMV Petrom Marketing SRL	Combustibil	1.249.718
SAGAT S.P.A	Leasing	1.195.855
SITA SCRL (XS-950)	IT	1.194.371
GIVT Sp.z.o.o	Avocati și pasageri	1.140.226
Autoritatea Aeronautică Civilă Română - AACR	Autoritati	1.022.814
Aeroportul Internațional "Traian Vuia" TIMISOARA	Aeroporturi	984.798
Sasof Iii Aviation Ireland DAC	Leasing	786.030
İstanbul Jet Havacılık Ve Yakıt Hizmetleri A.Ş.	Combustibil	785.862
Helenic Civil Aviation Authority	Autoritati	753.890
Swissport Ireland Ltd	Aeroporturi	648.617
Air Bp LTD	Combustibil	644.984
Dublin Aerospace	Alti creditor	622.679
Societatea Profesională Notarială LUCA SI DUMITRESCU	Avocati	587.116
World Fuel Services Aviation Limited	Combustibil	572.306
Hermes Airport LTD	Aeroporturi	518.327
Airpas Aviation GmbH	IT	500.414
Aeroportul Internațional "Stefan cel Mare" SUCEAVA	Aeroporturi	488.108
DGAC	Autoritati	471.198
Aeroportul Internațional "Mihail Kogalniceanu" CONSTANTA	Aeroporturi	469.932
Getsafe Aviation Solutions SRL	Avocati și pasageri	465.000
Brussels Airport Company	Aeroporturi	456.833
Sagat Handling	Aeroporturi	446.770
ACCOUNTESS PROFILE SRL	Consultanți	443.241
AIR BP SALES ROMANIA SRL	Combustibil	438.756
VALORIS CENTER SRL	Alti creditor	437.668

Flieger Law Office	Avocati	394.344
Swissport Gb Ltd	Aeroporturi	385.399
BANEASA BUSSINESS&TECHNOLOGY PARK SA	Alti creditor	381.000
Blueway Limited	Avocati	322.740
London Luton Airport	Aeroporturi	316.686
GH Catania S.R.L	Aeroporturi	306.501
Air BP Italia S.P.A.	Combustibil	306.211
SWISSPORT CYPRUS LTD	Aeroporturi	297.007
Besso Grimme Insurance Brokers	Asigurari	294.534
Dumitru, Popescu Si Asociatii - Societate Profesionala	Avocati	291.931
Sita Passenger Services System Us Inc (Xb-M25)	IT	276.915
Daa Shared Services	Combustibil	255.164
S.Horowitz&Co	Avocati	250.515
Air Bp Italia S.P.A	Combustibil	237.919
CONSULTA S.P.A	Aeroporturi	236.192
SAC Aeroporto di Catania	Aeroporturi	233.580
Espaco Real Estate	Alti creditor	232.017
AVIOPARTS AEROSPACE PRODUCTS, S.L	Alti creditor	230.205
Aeroportul International SIBIU	Aeroporturi	228.833
ENI S.P.A	Combustibil	220.746
SAGAT HANDLING S.P.A	Lesori	214.774
DELOITTE TAX SRL	Consultanti	212.762
AEROPLEX Of CENTRAL EUROPE Ltd	Alti creditor	205.931
Brussels Airport Company NV	Aeroporturi	198.672
METAV SA	Alti creditor	188.000
Agile Media	Consultanti	180.338
RO-ARMYSECURITY S.A	IT	178.731
MENZIES AVIATION ROMANIA	Aeroporturi	176.147
GH Napoli SPA	Aeroporturi	175.090
PDQ AIRSPARES LTD	Alti creditor	173.038
Aena	Aeroporturi	172.342
FOCALITY SRL	Alti creditor	167.241
Societate Civila De Avocati Dragne Si Asociatii	Avocati	166.758
Arggo Software Development&Consulting	IT	166.492
SOCIETATEA CIVILA PROFESIONALA FILIP SCA	Avocati	163.306
CB PROCUREMENT SERVICES SRL	Consultanti	162.452
Aj Walter Aviation Ltd	Alti creditor	155.900
Orthodoxou Aviation Ltd	Alti creditor	146.310
AEROCHEM SRL	Alti creditor	140.729
STANBUL JET HAVACILIK VE YAKIT HİZMETLERİ A.Ş.	Combustibil	140.265
VODAFONE ROMANIA S.A	Alti creditor	135.794
Aeroportul International ARAD	Aeroporturi	134.611
Quali-Audit	Alti creditor	134.240
Deli și Asociatii -Societate Civila de avocati	Avocati	127.556
Mindcell	IT	126.130
DUBLIN AEROSPACE LTD	Alti creditor	124.316
Alexandra Vijiac Cabinet De Avocatura	Avocati	122.750
Safran	Alti Creditori	121.070
Fly Co	It	109.935
Refund contravaloarea bilete pasageri	Avocati	108.983
BOROSCOPE AVIATION LTD	Alti creditor	107.547
Boroscope Aviation	Alti creditor	107.300
ERNST & YOUNG SERVICE SRL	Consultanti	105.210
TELEKOM ROMANIA COMMUNICATIONS	Alti creditor	102.793
Flughafen Köln/Bonn GmbH	Aeroporturi	101.603
WHITE LAB PROJECT UNIT SRL	Consultanti	101.369
RAMS DEPOZITE SRL	Consultanti	101.177
Sca Magda Volonciu Si Asociatii	Avocati	98.622
Skyscanner Ltd	IT	96.586

Avia Technique Ltd	Alti creditor	94.641
FI Technics	Alti creditor	94.167
AEROPORTI DI PUGLIA S.P.A.	Aeroporturi	92.164
Eurocontrol Ireland	Autoritati	91.821
Aliant Soft Consulting	Consultanti	91.169
PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDIT SRL	Consultanti	85.319
PRICEWATERHOUSECOOPERS TAX SERVICES SRL	Consultanti	84.356
IT SMART SYSTEMS SRL	IT	81.455
Uksatse	Autoritati	80.745
VERIDIO S.R.L	Consultanti	79.189
AVTRADE LIMITED	Alti creditor	79.002
SWISSPORT GB	Aeroporturi	74.541
LEOHR SRL	Alti creditor	74.228
GE.S.A.C. Spa	Aeroporturi	73.821
SUMMERWIND S.L.	Consultanti	73.188
INFARE SOLUTIONS A/S	IT	73.090
ASSECO SEE SRL	IT	71.155
Deloitte Consultanta SRL	Consultanti	70.208
Arggo Software	It	63.302
Swissport Ireland	Aeroporturi	61.291
EDENRED ROMANIA SRL	Tichete	60.757
AERO GUIDE SRL	Consultanti	60.044
SII IT&C SERVICES SRL	IT	60.000
SWISSPORT HANDLING SA	Aeroporturi	54.781
Watts Aviation Services Limited	Alti Creditori	52.348
Eurocontrol (Route Charges)	Autoritati	50.406
Aeroport Nice	Aeroporturi	48.081
Societate Civila De Avocati Aron, Dinu Si Asociatii	Avocati	47.446
DGL CONSULTING SRL	Consultanti	43.872
SOCIETATEA CIVILA DE AVOCATI REFF & ASOCIATII	Avocati	43.537
Rockwell Collins Aerospace France	Alti creditor	43.180
ENACHE IP PARTNERS SRL	Avocati	43.000
Leohr	Consultanti	41.357
AVIOBOOK-AVIOVISION N.V.	Combustibil	40.573
ITPS SRL	IT	40.160
AERO GUIDE S.R.L	Consultanti	40.022
CASH ASSET MANAGEMENT	Consultanti	38.539
BP Europa SE	Combustibil	38.163
ION TIRIAC AIR SRL	Alti creditor	32.884
CAPA Centre for Aviation	Alti creditor	32.687
BARBARA RICCO	Avocati și pasageri	29.250
ROBERTO VACCARO	Avocati și pasageri	29.250
Flughafen Stuttgart GmbH	Aeroporturi	28.608
Vulpoi (Vulpoi&Toader Management)	Avocati	28.281
BP France	Combustibil	28.105
ACTIVE AVIATION S.R.L	Consultanti	28.045
RAMS BUSINESS PARK SRL	Consultanti	27.157
EDENRED ITALIA SRL	Consultanti	26.040
D&B – David și Baias-Societate civila de avocati	Avocati	26.002
RADIX CONSULT SRL	Consultanti	25.874
BP Oil España, S.A	Combustibil	25.552
Hammond & Asociatii	Avocati	22.900
BP Oil España, SA	Combustibil	22.537
D+C AIRPARTS BATTERY în EUROPE	Alti creditor	22.362
BP Aviation A/S	Combustibil	22.207
ARPPA ITEMS SRL	IT	20.638
BOS AEROSPACE LTD	Alti creditor	20.401
FLEXO ROLL	IT	20.030
UPS ROMANIA SRL	Alti creditor	19.983

ACTIVE AVIATION	Consultanti	19.281
TNT ROMANIA SRL	Alti creditor	18.990
Commsoft - COMMUNICATION SOFTWARE	Alti creditor	18.179
Studio Legale Avv. Laura Speronello	Avocati	15.325
Viboal	Avocati	13.694
Aviation Audit SRL	Alti creditor	12.527
Ines Group SRL	IT	12.050
Q'net International SRL	IT	11.409
Ernst & Young Service SRL (Radu și Asociatii)	Consultanti	10.805
Inter Lexis Marketing SRL	Avocati și pasageri	10.000
Air BP Norway AS	Combustibil	9.949
Air BP Finland Oy	Combustibil	9.938
Hrd Aero Systems	Alti creditor	9.908
Elektra Trans Global LTD	Alti creditor	9.024
Sita Inc Us Inc (XB-M12)	IT	8.983
Media Sat	IT	8.471
Ib Cargo SRL	Alti creditor	7.878
BP Eastern Mediterranean Ltd.	Combustibil	7.874
Aerochem	Alti creditor	7.458
Master Mind SRL	Alti creditor	5.887
Capiv Tehnic SRL	Alti creditor	5.712
Asg Wind Trasport SRL	Alti creditor	3.213
Csa Cyprus Aerotechnical Services LTD	Alti creditor	3.010
Aeroportul International ORADEA	Aeroporturi	2.968
Sita Information Networking Olanda (Suc. Buc.)	IT	2.841
Cg Conex LTD	Alti creditor	2.075
Digital BRO Improve Business	Consultanti	1.000
Aaa Spedition SRL	Alti creditor	700
Total		300.775.000

Rambursarea sumelor în cadrul împrumutului

Împrumutul de la Eximbank a beneficiat de o perioadă de grație de 1 an.

Pe fondul unor încasări mult mai reduse decât estimările din concordat, Blue Air a solicitat Eximbank amânarea pentru o perioadă de 3 luni a plății dobânzilor pentru împrumutul garantat prin schema de ajutor de stat, cererea fiind aprobată la data de 26 aprilie 2021.

Blue Air a îndeplinit obligațiile de plată în cadrul împrumutului garantat prin schema de Ajutor de Stat până în luna august 2021 (exclusiv).

Societatea, respectiv MFP, au plătit următoarele sume în legătură cu împrumutul:

(Euro)	Blue Air	MFP	Total
Principial	-	60.155.000	60.155.000
Dobândă	13.748.457	22.991.459	36.739.916
Comision de risc	6.015.500	-	6.015.500
Dobânzi și penalități aferente comisionului pentru fondul de risc	129.962	-	129.962
Total	19.893.919	83.146.458	103.040.378

Detalierea cronologică a sumelor plătite în legătură cu împrumutul:

Data scadenței	Tipul sumei datorate	Suma scadentă	Data plății	Suma plătită (Euro)	Sursa plății
22-Nov-20	Comision de risc	3.007.750	22-Jan-21	1.467.369	Blue Air
23-Nov-20	Comision de risc		08-Feb-21	500.000	Blue Air
24-Nov-20	Comision de risc		11-Mar-21	500.000	Blue Air
25-Nov-20	Comision de risc		26-Mar-21	540.381	Blue Air
26-Nov-20	Dobândă	1.522.751	02-Dec-20	1.522.751	Blue Air
27-Nov-20	Dobândă	1.409.038	30-Dec-20	1.409.038	Blue Air
28-Nov-20	Dobândă	1.677.333	01-Feb-21	1.677.333	Blue Air
29-Nov-20	Dobândă	1.434.028	01-Mar-21	1.434.028	Blue Air
30-Nov-20	Dobândă	1.457.041	30-Jun-21	1.457.041	Blue Air
1-Dec-20	Dobânzi și penalități aferente		30-Jun-21	75.005	Blue Air

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

	comisionului pentru fondul de risc				
2-Dec-20	Comision de risc	3.007.750	20-May-21	500.000	Blue Air
3-Dec-20	Comision de risc		14-Jul-21	1.000.000	Blue Air
4-Dec-20	Comision de risc		12-Aug-21	500.000	Blue Air
5-Dec-20	Comision de risc		18-Aug-21	500.000	Blue Air
6-Dec-20	Comision de risc		19-Aug-21	507.750	Blue Air
7-Dec-20	Dobânzi și penalități aferente comisionului pentru fondul de risc		19-Aug-21	29.341	Blue Air
8-Dec-20	Dobânzi și penalități aferente comisionului pentru fondul de risc		12-Nov-21	25.616	Blue Air
9-Dec-20	Dobândă	1.792.535	01-Jul-21	1.792.535	Blue Air
10-Dec-20	Dobândă	652.256	31-Aug-21	652.256	Blue Air
11-Dec-20	Dobândă	730.557	03-Sep-21	730.557	Blue Air
12-Dec-20	Dobândă	1.536.459	30-Jun-21	1.536.459	Blue Air
13-Dec-20	Dobândă	1.536.459	31-Jul-22	1.536.459	Blue Air
14-Dec-20	Dobândă	1.585.396	19-Nov-21	1.585.396	MFP
15-Dec-20	Dobândă	1.587.674	19-Nov-21	1.587.674	MFP
16-Dec-20	Dobândă	1.668.215	19-Nov-21	1.668.215	MFP
17-Dec-20	Comision de risc	3.007.750		-	
18-Dec-20	Principal	5.012.917	29-Nov-21	5.012.917	MFP
19-Dec-20	Dobândă	1.654.931	02-Dec-21	1.654.931	MFP
20-Dec-20	Principal	5.012.917	30-Dec-21	5.012.917	MFP
21-Dec-20	Dobândă	1.472.238	30-Dec-21	1.472.238	MFP
22-Dec-20	Principal	5.012.917	31-Jan-22	5.012.917	MFP
23-Dec-20	Dobândă	1.654.040	31-Jan-22	1.654.040	MFP
24-Dec-20	Principal	5.012.917	28-Feb-22	5.012.917	MFP
25-Dec-20	Dobândă	1.422.332	28-Feb-22	1.422.332	MFP
26-Dec-20	Principal	5.012.917	30-Mar-22	5.012.917	MFP
27-Dec-20	Dobândă	1.497.191	30-Mar-22	1.497.191	MFP
28-Dec-20	Principal	5.012.917	29-Apr-22	5.012.917	MFP
29-Dec-20	Dobândă	1.614.828	02-May-22	1.614.828	MFP
30-Dec-20	Principal	5.012.917	30-Dec-20	5.012.917	MFP
31-Dec-20	Dobândă	1.347.472	31-Dec-20	1.347.472	MFP
1-Jan-21	Comision de risc	2.704.974		-	
2-Jan-21	Principal	5.012.917	02-Jan-21	5.012.917	MFP
3-Jan-21	Dobândă	1.464.217	03-Jan-21	1.464.217	MFP
4-Jan-21	Principal	5.012.917	04-Jan-21	5.012.917	MFP
5-Jan-21	Dobândă	1.480.259	05-Jan-21	1.480.259	MFP
6-Jan-21	Principal	5.012.917	06-Jan-21	5.012.917	MFP
7-Jan-21	Dobândă	1.317.172	07-Jan-21	1.317.172	MFP
8-Jan-21	Principal	5.012.917	08-Jan-21	5.012.917	MFP
9-Jan-21	Dobândă	1.381.337	09-Jan-21	1.381.337	MFP
10-Jan-21	Principal	5.012.917	10-Jan-21	5.012.917	MFP
11-Jan-21	Dobândă	1.844.157	11-Jan-21	1.844.157	MFP
12-Jan-21	Comision de risc	2.406.200		-	
Total				103.040.378	

Neplata de către Blue Air a sumelor scadente în cadrul împrumutului garantat prin schema de Ajutor de Stat înregistrarea unor valuri succesive ale pandemiei a determinat deviații mari între ipotezele de revenire a aviației civile utilizate în oferta de concordat și respectiv planul de redresare și ceea ce s-a întâmplat efectiv. Aceste devieri, coroborate cu imposibilitatea atragerii unor finanțări complementare împrumutului de la Eximbank așa cum a fost previzionat, a determinat deviații negative semnificative ale rezultatelor financiare realizate față de previziunile financiare inițiale.

În octombrie 2021, Blue Air a notificat MFP (în calitate de emitent al garanției de stat), MTIC (în calitate de administrator al împrumutului) și Eximbank (bancă finanțatoare) cu privire la imposibilitatea plății obligațiilor aferente creditului, adică ratele de principal și dobânzile aferente, precum și contribuția la Fondul de Risc. La data de 15 octombrie 2021, data la care dobânzile aferente lunilor august și septembrie 2021 erau restante, Blue Air a transmis

declarația privind imposibilitatea plății sumelor devenite scadente în cadrul împrumutului garantat prin schema de Ajutor de Stat, precum și analiza justificativă a acestei imposibilități, potrivit art. 4.4. din Convenția de Garantare nr. MFP 608 559/19 octombrie 2020. Această Declarație a activat mecanismul plăților de către MFP din Fondul de Risc în temeiul prevederilor art. 5 alin. (5) din OUG 139/2020.

Ca urmare, începând cu octombrie 2021 obligațiile de plată privind dobânda și principalul au fost suportate de către MFP de la Fondul de Risc. Societatea a revenind în cursul anului 2022 cu precizarea că plata de la Fondul de Risc nu poate reprezenta o soluție viabilă deoarece Blue Air nu are fondurile necesare pentru a completa contribuția la acest fond, singura soluție fiind executarea garanțiilor depuse conform OUG 139/2020.

Controlul economico-financiar întreprins de MFP

Conducerea Societății a actualizat succesiv Declarația privind imposibilitatea plății sumelor devenite scadente în cadrul împrumutului garantat prin schema de Ajutor de Stat, precum și analiza justificativă a acestei imposibilități potrivit art. 4.4. din Convenția de Garantare nr. MFP 608 559/19 Octombrie 2020. Ulterior notificării stării de imposibilitate, MFP a continuat efectuarea plăților din Fondul de Risc în contul ratelor și dobânzilor scadente în cadrul împrumutului garantat prin schema de Ajutor de Stat, dar și desfășurarea inspecțiilor economico-financiare, finalizate cu emiterea rapoartelor de inspecție.

În perioada ianuarie – octombrie 2022, ANAF-DGAMC a desfășurat inspecții economico-financiare lunare având drept scop verificarea modului de constituire și asigurare a surselor de rambursare a finanțării rambursabile garantate sau subîmprumutate de stat, și respectiv de plată a costurilor aferente contractului de credit acordat de Eximbank.

Au fost verificate încasările și plățile efectuate de Societate în perioada 19 octombrie 2020 – 23 septembrie 2022, având în vedere identificarea resurselor de lichidități din care să fie plătite obligațiile asociate împrumutului garantat de stat (dobânzi și principal), inclusiv contribuțiile la Fondul de Risc. Toate aceste inspecții au constatat, în principal, lipsa de lichidități suficiente care să permită plata obligațiilor aferente împrumutului obținut de la Eximbank, stabilind măsura efectuării acestor plăți. În plus, Societatea a fost amendată pentru neducerea la îndeplinire a măsurilor impuse.

Până la data prezentului Raport, MFP a plătit către Eximbank în numele Blue Air rate de principal și dobânzi, precum și comisionul datorat către Fondul de Risc și accesoriile aferente în sumă de 335.922.464 lei pentru care au fost emise titluri executorii, în vederea recuperării debitelor pe calea executării silite.

1.5 Procedura de concordat a Societății

1.5.1 Procedura de concordat din România

Elaborarea ofertei inițiale de concordat preventiv, depusă la Tribunalul București în data de 3 august 2020 și ulterior comunicată creditorilor, a avut în vedere situația financiară a Societății la data de 31 martie 2020 ca dată de referință. Dată fiind prelungirea perioadei până la depunerea ofertei finale de concordat preventiv, aceasta s-a bazat pe situația financiară a Societății de la data de 30 septembrie 2020, alături de o serie de ipoteze de lucru construite pe baza informațiilor existente la momentul redactării acesteia, inclusiv volatilitatea pieței în care a operat Societatea, mai ales în condițiile efectelor pandemiei de COVID-19 asupra întregului sector de transport aerian.

Oferta revizuită de concordat preventiv a avut în vedere o durată de 18 (optsprezece) luni calendaristice, proiectul de concordat preventiv fiind supus negocierii cu creditorii, în cadrul mai multor ședințe individuale, organizate de Societate.

Operațiunea de restructurare propusă prin Oferta de concordat reprezintă rezultatul dialogului cu principalele părți interesate și a generat un impact semnificativ, având în vedere măsura de Ajutor de Stat aprobată de către Guvernul României prin Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 139 din data de 19 August 2020 privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” SA, respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation SA pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19, astfel cum această Ordonanță a fost modificată prin Ordonanță de Urgență a Guvernului României nr. 167 din 2 Octombrie 2020 și avizată de Comisia Europeană prin Decizia 57026 din 20 august 2020. Prin această măsură, Statul Român a emis o garanție de stat în favoarea Blue Air, garanție necesară pentru a facilita contractarea de către Societate a unui împrumut bancar în limita sumei de 300.775.000 lei pe o perioadă de cel mult 6 ani, inclusiv o perioadă de grație de 1 an.

Astfel, această măsură a reprezentat o condiție absolut necesară pentru a asigura evitarea falimentului Blue Air în condițiile în care, în perioada 16 martie – 30 iunie 2020, Societatea a avut activitatea principală suspendată prin efectul legii, fiind astfel privată de încasările necesare pentru a asigura plata datoriilor și finanțarea continuării activității în condiții de siguranță operațională, comercială și financiară.

Procedura de concordat a Blue Air a fost deschisă la data de 6 iulie 2020, potrivit încheierii de ședință pronunțată de Tribunalul București, Secția a VII-a civilă în cadrul dosarului 15290/3/2020.

Angajamentul Guvernului României de a sprijini Blue Air pentru depășirea acestei situații de forță majoră în activitatea Societății a fost operaționalizat la data de 19 octombrie 2020, prin semnarea Convenției de garantare nr. MFP 608559 între MFP, Blue Air și MTIC, precum și a Acordului de împrumut încheiat între Eximbank și Blue Air.

Oferta de concordat preventiv a fost aprobată la data de 15 decembrie 2020 cu votul a 83,51% din creanțele necontestate și acceptate, concordatul preventiv fiind omologat la data de 15 ianuarie 2021 potrivit încheierii de ședință pronunțată de Tribunalul București, Secția a VII-a civilă. Administrator concordatar a fost desemnat KPMG Restructuring S.P.R.L.

Administratorul concordatar a emis 5 rapoarte de monitorizare trimestriale respectiv, nr. 1 pentru perioada 01 ianuarie-31 martie 2021, nr. 2 pentru perioada aprilie – iunie 2021, nr. 3 pentru perioada iulie – septembrie 2021, nr. 4 pentru

perioada octombrie - decembrie 2021 și respectiv nr. 5 pentru perioada ianuarie – martie 2022.

La data de 30 mai 2022, Președintele Consiliului de administrație al Blue Air a emis Notificarea nr. 7719 privind aprobarea preliminară a prelungirii cu 12 luni a perioadei de concordat preventiv, solicitând totodată sprijin instituțional pentru obținerea acordului de principiu cu privire la măsurile intenționate prin modificarea concordatului preventiv, așa cum a fost omologat. Destinatarii acestei Notificări au fost MFP, MTIC, Eximbank, ANAF-DGAMC și RTC.

La data de 5 iulie 2022, anticipând dificultățile de a încheia cu succes procedura de concordat preventiv, care au fost îngreunate suplimentar de consecințele creșterii semnificative a prețului la carburanți și a declanșării conflictului armat din Ucraina asupra performanței Blue Air, ca parte a celui de-al cincilea raport al administratorului concordatar, Blue Air a propus creditorilor săi o prelungire a procedurii cu 12 luni, cu un nou plan de plată. Prelungirea votată pozitiv de creditori la 22 iunie 2022 a fost aprobată de Tribunalul București la 23 iunie 2022.

La termenul din 9 decembrie 2022, stabilit în procedura de concordat preventiv din România, administratorul concordatar a solicitat un nou termen pentru a avea timpul necesar să evalueze eventualele posibilități de redresare și să analizeze situația Blue Air în contextul creat de (i) denunțarea contractului de credit și a declarării scadenței anticipate a creditului (ii) executarea scrisorii de garanție emisă de MFP, (iii) declanșarea mecanismului de executare a garanțiilor constituite de către Blue Air și respectiv (iv) preluarea de către Statul Roman prin AAAS, la data de 8 decembrie 2022 a 75% din acțiunile Blue Air. Noul termen stabilit de instanță a fost 10 februarie 2023.

În februarie 2023, Consiliul de Administrație al Societății a constatat imposibilitatea generării pe termen scurt a unor fluxuri de numerar suficiente care să acopere obligațiile de plată curente, precum și angajamentele asumate prin prelungirea procedurii de concordat din România. Astfel, la termenul din 10 februarie 2023, administratorul concordatar a depus cererea de constatare a eșuării concordatului preventiv al Blue Air, instanța de judecată rămânând în pronunțare pe această cerere până la termenul din 22 februarie 2023.

În data de 22 februarie 2023 instanța a pronunțat soluția admiterii cererii formulate de administratorul concordatar, a constatat eșuarea concordatului preventiv și a închis procedura de concordat preventiv.

1.5.2 Deschiderea procedurii secundare de concordat preventiv în Italia

În același timp cu demersurile mai sus menționate, Societatea a depus la data de 9 octombrie 2020 o cerere de deschidere a unei proceduri secundare de concordat preventiv în Italia, în temeiul dispozițiilor Regulamentului UE 2015/848 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 20 mai 2015 referitoare la procedura insolvenței (publicat în Gazeta Oficială a Uniunii Europene din data de 5 iunie 2015) și ale Legii falimentului din Italia.

Deschiderea în Italia a procedurii secundare a concordatului preventiv a fost bazată, în primul rând, pe considerentul că respectiva procedură secundară era mai în măsură să protejeze interesele creditorilor italieni, care ar fi avut acces direct la informațiile referitoare la procedură, fiind și destinatari ai obligațiilor de informare periodică, inclusiv în legătură cu gestiunea financiară a Societății și în legătură cu activitatea desfășurată în scopul redactării ofertei și a planului prevăzute de legea italiana aplicabilă (art. 161 din legea insolvenței din Italia).

În plus, gestiunea activului patrimonial al sediului secundar din Italia ar fi fost mai eficientă în cadrul unui instrument de gestiune a crizei prevăzut de legea italiană a insolvenței. Printre altele, sucursala din Italia avea o datorie brută totală față de Administrația Financiară din Italia de 14.018.259 Euro, reprezentând impozite (13.990.278 Euro net avându-se în vedere creanțele Blue Air față de fiscul din Italia), iar practica autorității fiscale italiene este aceea de a demara tratative pentru o eventuală tranzacție fiscală doar în cadrul unei proceduri deschise și supuse controlului organului jurisdicțional italian.

Această procedură s-a adresat tuturor creditorilor persoane juridice și fizice de drept italian, cuantumul total al creanțelor acestora, astfel cum a fost notificat instanței de judecată din Italia, fiind de 34.642.924 Euro la data de 31 iulie 2020.

La data de 4 noiembrie 2020, Tribunalul din Roma, Secția XIV falimente, a emis decretul privind aprobarea deschiderii procedurii de concordat preventiv în alb (în limba italiană „concordato preventivo in bianco”) pentru sucursala Blue Air din Italia.

La data de 1 iulie 2021, judecătorul a pronunțat prin decret deschiderea procedurii secundare de concordat preventiv dosarul nr. 58/2020 C.P. înregistrat la Tribunalul de la Roma.

La data de 13 decembrie 2021, planul de concordat depus în procedura secundară a fost aprobat de toate cele 5 clase de creditori, iar la data de 15 februarie 2022 judecătorul a emis decretul privind omologarea concordatului preventiv din Italia.

Omologarea în luna februarie 2021 a procedurii secundare de concordat preventiv din Italia a dus la realizarea unei reduceri de aproximativ 113.000.000 lei a datoriilor aferente sucursalei din Italia. Aceasta reducere a fost înregistrată în luna iulie 2022, după ce s-a finalizat reconcilierea tuturor soldurilor de către comisarul judiciar cu creditorii concordatari.

Ca urmare a declarației făcute de către conducerea Blue Air cu privire la imposibilitatea achitării obligațiilor către creditorii concordatari în valoare de aproape 7 milioane Euro, scadente în 9 februarie 2023, comisarul judiciar a constatat eșuarea procedurii din Italia și pierderea reducerilor primite. În consecință, soldul datoriilor la data de 30 septembrie 2022 a fost reintregit.

La cererea unor creditori ai sucursalei Blue Air din Italia, data de 19 iulie 2023, judecătorul a pronunțat prin sentință rezoluțiunea concordatului preventiv, constatând faptul că există o neîndeplinire clară a obligațiilor asumate cu privire la plata datoriilor sucursalei iar creditorii chirografari nu vor primi nici un beneficiu pecuniar.

2 Situația financiară a Societății

Detalii și cuantificarea activității desfășurate

Așa cum am prezentat și anterior, înaintea declanșării pandemiei, Blue Air se regăsea într-un program de redresare menit să consolideze modelul de afaceri după perioada 2015-2018 în care Societatea cunoscuse o expansiune accelerată. FY19 a reprezentat pentru Blue Air primul an cu rezultate financiare îmbunătățite, cu EBITDA în creștere și un rezultat net pozitiv. Așadar, pandemia s-a declanșat într-un moment în care Societatea avea încă o situație financiară fragilă dat fiind că parcursese o perioadă de aproximativ 18 luni de începerea programului de redresare.

Sistarea zborurilor în perioada 16 martie-30 iunie 2020 ca urmare a măsurilor impuse de autoritățile române și europene pentru a limita răspândirea COVID-19 a readus Blue Air în zona dificultăților financiare cu un deficit semnificativ de fluxuri de numerar. Deteriorarea accentuată a situației financiare cauzată de creșterea raportului dintre cheltuielile și veniturile obținute în aceeași perioadă a condus la concluzia evidentă că Societatea nu mai avea capacitatea să finanțeze rezultatul negativ din activitatea de exploatare.

Efectul direct al pandemiei asupra activității operaționale a Societății și a rezultatelor financiare a condus la necesitatea menținerii măsurilor de reducere a costurilor luate în perioada stării de urgență și ulterior de alertă și adoptarea unor măsuri echilibrate, în continuitatea celor deja implementate la nivelul structurii funcționale, de natură a asigura atât sustenabilitatea activității, cât și a protejării locurilor de muncă.

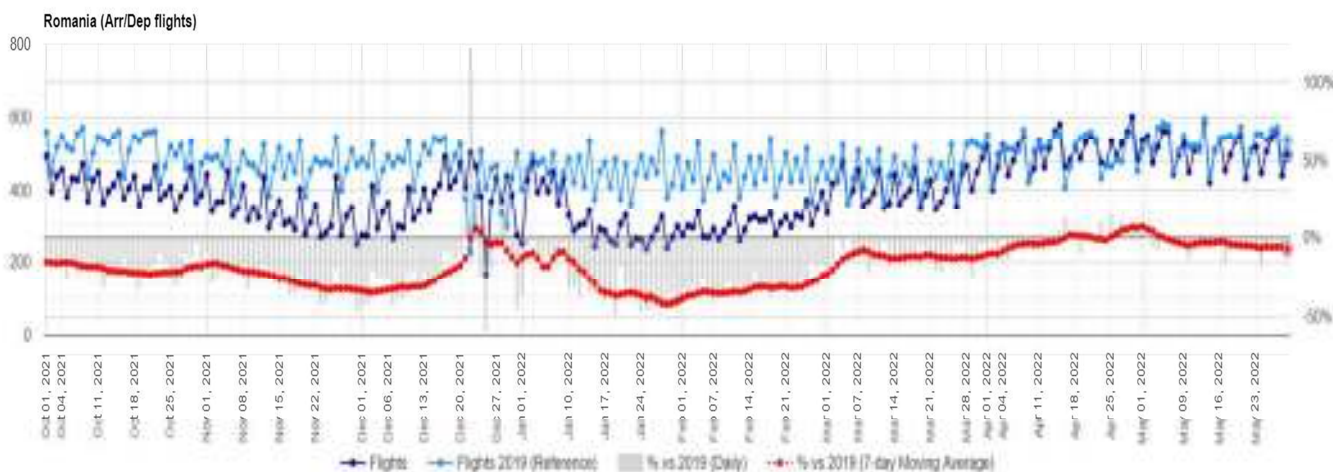
În acest context, Societatea a apelat la procedura de concordat preventiv deschisă în data de 6 iulie 2020, oferta de concordat având în vedere previziuni financiare realizate pornind de la estimările Eurocontrol privind nivelul cererii de transport aerian așa cum recomandase Comisia Europeană. Ca urmare a valurilor succesive de pandemie din diferite țări europene și a lipsei de coordonare la nivelul UE a măsurilor sanitare de combatere a acestora, în luna decembrie 2020 traficul aerian în Europa a scăzut abrupt la cote care erau greu de previzionat în vara anului 2020. Astfel, deși industria aviației estima o revenire a cererii de transport aerian la 85% din nivelul atins în 2019 începând cu luna februarie 2021, acest nivel nu a fost atins nici în luna iulie 2022.

Pentru o mai bună înțelegere a evoluției Blue Air este necesară urmărirea evoluției industriei de aviație civilă. Începând cu luna ianuarie 2021, odată cu accentuarea celui de-al treilea val de pandemie, nivelul cererii de transport aerian a scăzut și mai mult, atingând în februarie – martie 2021 niveluri foarte scăzute. Astfel, având în vedere evoluție pandemiei la data de 28 ianuarie 2021 Eurocontrol și-a modificat estimările prognozând (în scenariul pesimist) scăderea cererii de transport aerian în martie – aprilie 2021 cu până la 22-23% față de nivelul anului 2019.

Potrivit IATA, industria de transport aerian de pasageri s-a aflat în anul 2021 la -58% față de nivelul anului 2019 iar în martie 2022 la -41% față de martie 2019.

Piața de transport aerian de pasageri din România a scăzut în luna martie 2022 față de luna martie 2019 după cum urmează (i) -36% venitul per pasager per km (RPK- Revenue Passenger / km), (ii) -27,3% locuri disponibile per km (ASK – Available Seat / km), (iii) gradul de ocupare 73,9% (PLF – Load Factor) în scădere cu 10% față de luna martie 2019.

Din punctul de vedere al numărului de zboruri efectuate din/spre România, potrivit datelor Eurocontrol acestea au avut următoarea evoluție raporta la 2019 (pre-pandemie):



Noile valori de restricții generate de varianta Omicron au determinat o scădere a cererii de zbor și implicit foarte multe anulări în perioada sărbătorilor de iarnă ale anului 2021.

Conflictul armat din Ucraina început în data de 28 februarie 2022 a avut efecte negative semnificative asupra activității Societății cel puțin prin prisma (i) scăderii cererii de călătorii (-25% în prima săptămână de război) și creșterea prețului combustibilului cu efect direct asupra eficienței desfășurării activității (+20% față de valoarea bugetată fără ca Blue Air să fi reușit să transfere imediat și integral această creștere de cost în prețul biletelor de avion).

Creșterea accelerată a prețului combustibilului se poate observa în graficul de mai jos.

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Macrobond

Potrivit datelor furnizate de Societate, principalii indicatori pentru activitatea desfășurată sunt:

Indicatori	FY 19	FY 20	FY 21	FY 22
Număr de călătorii (legs)	30,890	13,444	14,054	13,554
Număr de pasageri (000)	4,187	1,847	1,711	1,972
Grad de încărcare a aeronavelor	82%	61%	61%	82%
Block Hours	72,589	31,288	31,631	35,343
Capacitate (000)	7,208	3,251	3,373	3,875
Număr mediu de aeronave operate	25	13	13	14
Număr rute	92	68	101	113
Număr mediu de angajați din România	1,145	932	702	586

În ansamblu, în FY22 în comparație cu FY19, numărul de zboruri este la -56% iar numărul de pasageri de pasageri la -53%. Nivelul ambilor indicatori este determinat de gradul scăzut de ocupare a aeronavelor (82% media în anul 2022 vs. 82% media în anul 2019) și determină mai departe o scădere considerabilă a sumelor încasate din vânzarea de bilete în perioada de raportare.

2.1 Analiza situației patrimoniale

Pe baza situațiilor financiare consolidate ale grupului Blue Air vom prezenta în cele ce urmează împrejurările financiare în care s-au manifestat cauzele de dificultate financiară, precum și efectele pandemiei de COVID-19 asupra situației financiare a Societății.

La data de 10 ianuarie 2020, Pricewaterhousecoopers Audit SRL a emis raportul de audit asupra situațiilor financiare consolidate ale Blue Air, întocmite conform IFRS la data de 30 septembrie 2019. În acest raport auditorul a exprimat o opinie fără rezerve.

La data de 3 februarie 2022, Pricewaterhousecoopers Audit SRL a emis raportul de audit asupra situațiilor financiare consolidate ale Airline Invest SA, întocmite conform IFRS la data de 30 septembrie 2020. În acest raport auditorul nu a exprimat o opinie deoarece nu a reușit să obțină suficiente probe de audit adecvate pentru a confirma întocmirea situațiilor financiare pe baza principiului continuității activității. În plus, auditorul a menționat în raportul său că exista o incertitudine semnificativă legată de evenimente și condiții care puteau pune semnificativ la îndoială capacitatea Grupului de a-și continua activitatea. Ipoteza că Grupul va funcționa ca activitate continuă depindea de obținerea unei finanțări suplimentare în următoarele 12 luni.

La data de 30 septembrie 2019, Blue Air era o societate cu două filiale Aerokraft SRL (51% din părțile sociale fiind cesonate la 20 noiembrie 2018 către o parte afiliată) și Kriyuco Medical SRL .

La data de 30 septembrie 2020, Airline Invest SA era un holding cu trei filiale, Blue Air, Blue Air Tehnic SRL (fără activitate) și Aurora Engineering SRL (fără activitate). Blue Air a controlat ulterior Blue Air Investiții SRL (fără activitate) și United European Airlines (activitate sistată).

Situațiile financiare consolidate întocmite pentru FY20 au prezentate pe o bază contabilă de reorganizare a capitalului utilizând valorile activelor și pasivelor din situațiile financiare consolidate ale Blue Air. Ca urmare a acestei reorganizări, nu s-a înregistrat fond comercial, iar capitalul social prezentat în aceste situații financiare consolidate înainte de reorganizare reprezintă capitalul social al Blue Air.

Situațiile financiare consolidate întocmite pentru FY19 și auditate au fost retratate/ajustate ca parte a întocmirii

situațiilor financiare pentru FY20 pentru efectele aplicării IFRS 16 și corectarea unor erori în ceea ce privește prezentarea cifrelor comparative.

Situațiile financiare consolidate întocmite conform IFRS pentru FY21, FY22 și respectiv la data de 31 martie 2023 au fost întocmite de Societate, dar nu au fost supuse aprobării și nici auditate.

Situațiile financiare întocmite pentru FY21 nu au fost retratate/ajustate conform principiilor IFRS, în principal pentru efectele aplicării IFRS 16 și prezentării pe o bază contabilă de reorganizare a capitalului.

Informațiile financiare consolidate prezentate în acest Raport sunt extrase din situațiile financiare consolidate întocmite de Societate în conformitate cu principiile IFRS.

Situația patrimonială a Societății la data de 31 martie 2023

Potrivit situațiilor financiare preliminare IFRS la 31 martie 2023, valoarea totală a activelor Societății este de 60.201.202 Euro, constând în (i) 29% active pe termen lung reprezentate, în principal, de active imobilizate aeronave aparținând Societății și garanții pe termen lung reprezentând în principal garanții în numerar constituite în favoarea societăților de leasing și (ii) 71% active pe termen scurt reprezentate, în principal, de creanțe și stocuri, iar totalul datoriilor era de 335.224.208 Euro, din care 99% datorii curente, în principal datorii comerciale și datorii financiare și 1% datorii pe termen lung reprezentând în principal provizioane pentru concedii neefectuate.

Analiza activului Societății

Elemente de activ (Euro)	31 Martie 2023	30 Septembrie 2022
	Preliminar	Preliminar
Imobilizări corporale	9.200.720	9.236.954
Garanții pe termen lung	7.739.502	7.739.502
Imobilizări necorporale	436.648	436.706
Active imobilizate	17.376.870	17.413.162
Stocuri de mărfuri și materiale	3.480.538	3.480.538
Creanțe din certificate de CO2	12.142.760	-
Creanțe comerciale	8.000.970	8.000.970
Alte creanțe curente	9.705.400	9.705.400
Numerar în casierie și în conturi curente	3.493.494	4.197.403
Garanții curente	6.001.171	6.001.171
Active circulante	42.824.332	31.385.481
Total active	60.201.202	48.798.643

Imobilizări corporale

Imobilizările corporale includ în principal cele 7 aeronave proprii din care 2 aeronave Boeing 737 -530 se află în reparație iar 5 aeronave sunt retrase și depozitate pe termen lung, precum și motoarele aferente acestora.

La 30 septembrie 2022 și 31 martie 2023 un motor se afla închiriat în baza unui contract de dry lease încheiat cu GROUPE TRANSAIR (Senegal). Societatea a întreprins demersuri de notificare a clientului pentru plata ratelor restante, ultima notificare incluzând denunțarea unilaterală a contractului pe motiv de neplată și somația de returnare imediată a activului. Administratorul judiciar urmează să inițieze demersurile juridice în vederea recuperării creanței și a bunului de la GROUPE TRANSAIR.

Valoarea contabilă a aeronavelor proprii a fost stabilită în baza raportului de evaluare efectuat în 2020 de Veridio SRL, un evaluator independent, în vederea garantării împrumutului acordat de către Eximbank, care a fost diminuată cu amortizarea aferentă cumulată la data de 31 martie 2023. Toate aceste aeronave sunt gajate și fac obiectul sechestrului instituit de ANAF-DGAMC.

De asemenea, imobilizările corporale includ o aeronavă înregistrată în baza unui contract de leasing financiar (finalizat în aprilie 2022), aeronava fiind trecută în proprietatea Blue Air în noiembrie 2022.

Alte categorii de imobilizări corporale constau în: (i) imobilizări corporale în curs reprezentate de un schelet de hangar în suprafață de 3.900 mp, localizat în Otopeni, str. Zborului, nr. 1, București, cu o valoare contabilă netă de 902.586 Euro și (ii) autoturisme, autovehicule, autoutilitare (toate gajate în favoarea ANAF-DGAMC).

Garanții pe termen lung

Garanțiile pe termen lung în sumă de 7.739.502 Euro constau în principal din garanții în numerar constituite în favoarea Air Lease Corporation (ALC) 3.750.448 Euro, Aerotron Ireland Limited 704.089 Euro, CFM International SA 469.393 Euro, Just-Us Air SRL 268.907 Euro, WWTAI AirOpCo II DAC 253.472 Euro, Jet Engine Investors Ii Lp 187.757 Euro, Orthodoxou Aviation Ltd 171.154 Euro, Swissport Gb Ltd. - Servisair Group Limited 128.298 Euro, Sigma Aviation Services LTD 126.265 Euro, Iai-Israel Aerospace Industries 112.654 Euro și alți 51 de parteneri (cu solduri individuale sub 100.000 Euro) 1.567.065 Euro.

Imobilizări necorporale

Alte imobilizări necorporale constau în licențe software existente sau în curs reprezentând în principal dezvoltări efectuate de furnizorii de soluții ERP pentru a aduce modificări ale soluțiilor standard și adaptarea acestora la standardele și specificațiile stabilite de Blue Air. O parte importantă a acestor îmbunătățiri ale soluțiilor informatice au fost deja utilizate de către Societate, dar nu au fost recepționate formal pentru că nu au fost semnate procese verbale de punere în funcțiune. În plus, aceste particularizări ale soluțiilor informatice nu au fost transferate ca parte a procesului

de externalizare a activităților IT.

Stocuri de mărfuri și materiale

Stocurile de mărfuri și materiale constau în piese, componente și subansamble, precum și în consumabile necesare reparării și întreținerii aeronavelor din flota Blue Air care nu au făcut obiectul transferului de activitate și care sunt în proprietatea Societății la data deschiderii procedurii de insolvență.

CertIFICATE DE CO2

Certificatele de CO2 reprezintă cota alocată cu titlu gratuit pentru anul 2023 conform Ordinul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor 811/2021 privind alocarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră cu titlu gratuit pentru activitățile de aviație, pentru perioada 2021-2023 în baza HG 780/2006 care transpune Directiva UE 2003/87.

Creaștele comerciale

Creaștele comerciale provin în principal din servicii prestate către societăți care au și calitatea de furnizor. Pentru restul creaștelor comerciale, valoarea brută a fost ajustată în baza analizei structurii pe vechimi.

Alte creaște curente

Alte creaște curente în sumă de 9.705.400 Euro constau în principal din (i) creaște față de Blue Air Technic SRL reprezentând prețul transferului de activitate efectuat în data de 15 iunie 2021 în sumă de 3.741.634 Euro (18.517.724 lei), precum și plăți critice efectuate de către Blue Air în numele Blue Air Technic SRL în sumă de 1.197.453 Euro (5.926.317 lei), așa cum este detaliat în paragraful 1.4 Transferul de activitate către Blue Air Tehnic SRL la acest Raport și (ii) TVA de recuperat în sumă de 1.833.483 Euro pentru care Societatea a întreprins demersurile de recuperare fiind în așteptarea unei decizii a ANAF – DGAMC.

Numerar în casierie și în conturi curente

Numerarul în casierie și în conturi bancare la 31 martie 2023, în sumă de 3.493.494 Euro se referă în principal la sume care nu sunt la dispoziția Societății, fiind reprezentat de:

(i) sume aflate în decontare la procesatorii de carduri (2.999.332 Euro, din care Paysafe 2.081.175 Euro, Twispay 608.395 Euro, alții 309.762 Euro) în momentul sistării activității operaționale de zbor a Blue Air, sume care nu au mai fost eliberate de către aceștia, fiind utilizate pentru rambursarea către pasageri a contravalorii biletelor achiziționate;

(ii) avansuri spre decontare acordate salariaților (324.508 Euro)

(iii) sume blocate în procedura de concordat preventiv din Italia (91.065 Euro).

Numerarul în casierie la 31 martie 2023 în sumă de 98.241 Euro, este compus din numerar la sediu în sumă de 20.062 Euro, numerar în aeroportul din Fiumicino în sumă de 22.506 Euro și alte valori sub forma tichetelor de masă achiziționate și distribuite pe cardurile salariaților în sumă de 55.672 Euro pentru care, în urma migrării la noul sistem informatic de salarizare, dintr-o eroare, s-a blocat mecanismul automat de stingere a creaștei cu datoria către salariați.

Avansuri spre decontare acordate salariaților la 31 martie 2023 în sumă de 324.508 Euro se referă la plăți efectuate cu cardul bancar al Societății în sumă de 134.980 Euro (Mihai Alexandru 75.418 Euro, Bucur Beatrice 24.762 lei, RTC 23.534 Euro, Petrescu Oana 7.125 Euro, Buciu Cristian 4.141 Euro) și avansuri acordate în sumă de 189.528 Euro (Starkey Raluca 34.424 Euro, Șerban Gabriel Dumitrache 14.333 Euro, Prodan Ionuț 9.786 Euro, alții -242 persoane-130.986 Euro). Administratorul judiciar urmează să analizeze natura avansurilor spre decontare acordate salariaților și pentru sumele care nu vor putea fi justificate se vor demara demersuri de recuperare.

Garanții curente

Garanțiile curente constau în garanții constituite de Blue Air la procesatorii de carduri conform contractelor încheiate cu aceștia, dintre care creaștele cele mai importante sunt cu Twispay 2.625.294 Euro, WDL 1.295.000 Euro, Payone 1.281.977 Euro și Ecommpay 442.91 Euro. Scopul acestor garanții a fost asigurarea protecției procesatorilor în cazul incapacității de plată a Blue Air în calitate de comerciant acceptat. În majoritatea cazurilor garanțiile constituite nu acoperă contravaloarea biletelor vândute pentru zborurile anulate de Blue Air.

Analiza pasivului Societății

Elemente de pasiv (Euro)	31 Martie 2022	30 Septembrie 2022
	Preliminar	Preliminar
Capital social	29.702.991	29.702.991
Surplus din reevaluare și alte rezerve	9.816.630	9.816.630
Rezultat reportat	-307.444.792	-300.374.052
Alte elemente ale capitalului propriu	-7.097.835	-7.097.835
Capitaluri proprii	-275.023.007	-267.952.267
Provizioane	1.301.019	1.301.019
Datorii pe termen lung	1.301.019	1.301.023
Împrumuturi pe termen scurt (descoperiri de cont)	4.999.999	4.999.999
Datorii comerciale	147.639.884	147.524.978
Subvenții	1.614.368	1.614.368
Venituri în avans	32.184.357	20.041.597
Alte datorii curente	147.484.582	141.268.946
Datorii curente	333.923.190	315.449.887
Total datorii	335.224.208	316.750.910

Total pasiv	60.201.201	48.798.643
-------------	------------	------------

Provizioane

Provizioanele sunt reprezentate în principal de provizionul pentru concedii neefectuate care se calculează o dată pe an, la încheierea exercițiului financiar. La data de 31 martie 2023 s-au păstrat aceleași valori ca la data de 30 septembrie 2022.

Împrumuturi pe termen scurt

În luna decembrie 2019 Blue Air a contractat împrumut sub forma unei descoperiri de cont bancar (overdraft) de la Citibank în sumă de 5 milioane Euro, pentru finanțarea capitalului de lucru, cu scadență inițială în luna decembrie 2021 (2 milioane Euro în luna octombrie 2021, 2 milioane Euro în luna noiembrie 2021 și respectiv 1 milion Euro în luna decembrie 2021). Descoperirea de cont a fost prelungită până în luna decembrie 2022 pe baza unei garanții corporative acordată de Air Lease Corporation.

Datorii comerciale

Datoriile comerciale la 31 martie 2023 constau în principal în datorii comerciale către Air Lease Corporation, societatea de la care Blue Air a contract în leasing operațional aeronavele NG și cele 737-8/Max, în sumă de 50.073.260 Euro și (ii) datorii privind certificatele restante de CO2 pe care Blue Air trebuia să le predea la 30 aprilie 2022 cât și cele care ar fi trebuit predate la 30 aprilie 2023 în sumă de 9.074.832 Euro. Acestea reprezentau cotele de emisie de gaze cu efect de seră percepute tuturor companiilor aeriene conform reglementărilor europene privind emisiile de dioxid de carbon. Prețul unitar tranzacționat al certificatelor poate varia semnificativ pe piața reglementată, datoria comercială fiind estimată în funcție de numărul de certificate CO2 restante și respectiv prețul unitar disponibil la cea mai apropiată dată de 31 martie 2023.

Subvenții

Blue Air a fost unul dintre beneficiarii unui Acord de Grant încheiat cu Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele (INEA) în cadrul Facilității Conectarea Europei (CEF) – Sectorul Transport. Obiectivul proiectului a fost de a dota 12 aeronave cu echipamente de bord conform EASA ETSO 145c/146c, iar echipajul de zbor să fie instruit și autorizat pentru operațiuni conform prevederilor AMC 20-28. Durata de implementare a proiectului a fost 17 februarie 2016 – 31 decembrie 2021, iar la începutul programului a fost primită de Blue Air drept avans suma de 2.204.552 Euro. Datorită modificărilor de flotă (tipul de aeronavă eligibil pentru un astfel de upgrade) la finalul proiectului doar 7 aeronave au fost modernizate cu echipamentele subvenționate, iar Blue Air va trebui să ramburseze soldul rămas neutilizat.

Venituri înregistrate în avans

Veniturile înregistrate în avans reprezintă valoarea totală a biletelor vândute și pentru care zborul nu a avut loc încă. Creșterea soldului veniturilor înregistrate în avans la 30 martie 2023 fata de 30 septembrie 2022 este datorată înregistrării cotei de certificate de CO2 primită de Societate cu titlul gratuit pentru 2023 (vezi paragraful Certificate de CO2 la prezentul Raport, mai sus).

Alte datorii curente

Alte datorii curente la 31 martie 2023 constau în principal în (i) datoriile bugetare aferente plăților efectuate de MFP în numele Blue Air în contul scrisorii de garanție emise în favoarea Eximbank în sumă de 335.922.464 lei și datoriile fiscale aferente taxelor și contribuțiilor restante în sumă de 66.595.097 lei, (ii) valoarea datoriilor salariale restante calculată și înregistrată până la 30 septembrie 2022 precum și datoria salarială estimată și înregistrată conform principiului prudenței pentru perioada octombrie 2022 – martie 2023 în sumă de 24.783.001 lei, Societatea fiind în imposibilitatea de a mai plăti salarii din luna iunie 2022, (iii) avansurile de la clienți în sumă de 6.047.894 lei care reprezintă avansuri primite de la clienți corporativi și agenții de turism care au plătit avansuri pentru obținerea unui număr în vrac de potențiale rezervări care ar putea fi revândute ulterior de agenție clienților săi. Aceste plăți se fac în conformitate cu acordurile de plată anticipată semnate cu agențiile de turism, sumele fiind rambursabile agențiilor în cazul în care biletul ulterior nu este emis și vândut utilizatorului final, (iv) datorii bugetare ale sucursalei din Italia în sumă de 105.493.926 lei și (v) amenda ANPM în sumă de 28.000.000 lei .

Alte datorii curente au crescut la 31 martie 2023 față de 30 septembrie 2022, în mare parte ca rezultat al creșterii datoriilor către salariați, precum și a datoriilor fiscale aferente acestora.

Situația patrimonială a Societății la data de 30 septembrie 2022

Potrivit situațiilor financiare preliminare IFRS la 30 septembrie 2022, valoarea totală a activelor Societății era de 48.798.643 Euro, constând în (i) 36% active pe termen lung reprezentate, în principal, active imobilizate reprezentând aeronave aparținând Societății și garanții pe termen lung reprezentând în principal garanții în numerar constituite în favoarea societăților de leasing; Societatea a reversat active aferente drepturilor de utilizare a activelor luate în leasing înregistrate în anii financiari anteriori conform IFRS 16 datorită denunțării unilaterale a acestora din partea terților, (ii) 64% active pe termen scurt reprezentate, în principal, de creanțe și stocuri, iar totalul datoriilor era de 316.750.910 Euro, din care 99% datorii curente în principal datorii comerciale și datorii financiare și 1% datorii pe termen lung în principal provizioane pentru concedii neefectuate.

Structura activelor și pasivelor Societății este similară cu cea de la 31 martie 2023.

Analiza activului Societății

Elemente de activ (Euro)	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
--------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

	Preliminar	Preliminar	Auditat	Auditat
Imobilizări corporale	9.236.954	9.354.255	14.917.211	64.493.774
Dreptul de utilizare al activelor	-	188.009.681	100.228.811	115.449.562
Fond Comercial	-	-	-	16.676.532
Garanții pe termen lung	7.739.502	6.708.094	4.068.644	10.697.018
Active financiare pe termen lung	59	11.918.280	10.111.982	12.943.818
Imobilizări necorporale	436.648	508.996	446.824	488.607
Active imobilizate	17.413.162	216.499.304	129.773.473	220.749.311
Stocuri de mărfuri și materiale	3.480.538	4.885.359	4.717.955	5.139.942
Creanțe comerciale	8.000.970	9.611.508	13.913.499	13.529.396
Alte creanțe curente	9.705.400	21.067.718	12.406.911	20.287.404
Numerar în casierie și în conturi curente	4.197.403	3.788.328	2.803.679	5.653.302
Garanții curente	6.001.171	19.325.222	21.746.459	18.604.613
Active financiare curente	-	12.705.480	9.375.877	10.169.055
Active circulante	31.385.481	71.383.614	64.964.381	73.383.713
Total active	48.798.643	287.882.918	194.737.854	294.133.024

Imobilizări corporale

Achiziția la 20 septembrie 2019 a 100% din acțiunile din societatea Kriyuco Medical SRL redenumită în Blue Air Investiții SRL, care deținea un teren ca unic activ în suprafață de 94.479 mp, teren forestier, este o tranzacție de active din perspectiva Situațiilor Financiare Consolidate IFRS ale Blue Air. Contraprestația plătită s-a bazat pe valoarea nominală a acțiunilor și nu a reflectat valoarea justă a terenului (tranzacția fiind o tranzacție cu părți afiliate). Prin urmare achiziția Kriyuco Medical SRL nu a constituit o afacere și a fost contabilizată la prețul/costul tranzacționat (contraprestația de cumpărare) de 62 mii Euro, care a fost alocat activelor individuale identificabile pe baza valorilor juste relative la data achiziției. Astfel, costul tranzacției a fost evaluat la valoarea justă a contraprestației transferate și a inclus plăți în numerar efectuate în valoare de 62 mii Euro și valoarea justă a datoriilor financiare de 30 milioane Euro, ca contraprestație contingentă. Contraprestația contingentă pentru achiziția activului a fost contabilizată folosind modelul datoriilor financiare, prin care sumele viitoare estimate de plătit pentru contraprestația contingent au fost înregistrate la recunoașterea inițială a activului, cu o datorie corespunzătoare.

În ianuarie 2020, au existat factori care au condus la o scădere semnificativă a valorii juste a terenului. Datorită modificării probabilității de obținere a autorizației de construcție pentru proiectul de dezvoltare, Societatea a planificat să reevalueze terenul. Ca atare, în urma reevaluării efectuate de un evaluator independent, valoarea terenului a scăzut cu 37.218.708 Euro din care 23.852.148 Euro au fost recunoscute în contul de profit și pierdere la „Alte câștiguri/pierderi nete”. Astfel, la data de 14 ianuarie 2020, între Societate și RTC s-a încheiat Actul adițional 3 la Contractul de cesiune de părți sociale din data de 20 septembrie 2023, prin care Societatea urma să achite suplimentar sumei de 62 mii Euro suma suplimentară de 5 milioane Euro, ce urmau a fi achitați până la data de 30 iunie 2020. Societatea a reușit să plătească 3,5 milioane Euro în perioada ianuarie – martie 2020.

În aprilie 2020, când au apărut efectele pandemiei de COVID-19, ca răspuns la aceste evenimente, Societatea a devenit incapabilă să plătească prețul rămas de 1,5 milioane Euro și a decis să anuleze tranzacția din cauza dificultăților financiare prevăzute care au depășit termenul țintă de 30 iunie. 2020. În acest sens, părțile au încheiat la data de 30 septembrie 2021 Actul adițional 5 la Contractul de cesiune de părți sociale și au decis rezoluțiunea contractului.

La 30 septembrie 2020, investiția în Blue Air Investiții SRL (contabilizată ca o achiziție de teren) a fost înstrăinată către RTC și activul teren a fost depreciat deoarece din punct de vedere legal un activ gajat nu putea fi cedat fără acordul beneficiarului gajului, iar o pierdere în acest sens a fost recunoscută în contul de profit și pierdere la Alte câștiguri/(pierderi). Astfel, diminuarea valorii imobilizărilor corporale la 30 septembrie 2020 față de 30 septembrie 2019 reprezintă în principal efectul înregistrării acestei diminuări a valorii terenului deținut de Blue Air Investiții SRL, societate deținută 100% de Blue Air la data de 30 septembrie 2019.

La 31 martie 2020, aeronavele și echipamentele de zbor deținute au fost reevaluate de un evaluator independent. Valoarea justă a aeronavelor și echipamentelor de zbor deținute a scăzut cu 1.269.531 Euro. Nu au existat modificări semnificative în valoarea justă a avioanelor la 30 septembrie 2020.

Diminuarea valorii imobilizărilor corporale la 30 septembrie 2022 față de 30 septembrie 2019 se datorează: (i) deconsolidării Blue Air Investiții SRL ca urmare a cedării de către Blue Air a părților sociale către RTC, și (ii) reducerea valorii imobilizărilor corporale ca urmare a reducerii valorii reevaluate a aeronavelor proprii și respectiv vânzării unor aeronave proprii.

Dreptul de utilizare a activelor

Diminuarea dreptului de utilizare a activelor a fost generată de reducerea valorii de recunoaștere a dreptului de utilizare a activelor contractate prin leasing operațional conform standardului IFRS 16, ca urmare a încheierii anticipate a contractelor de leasing și returnării aeronavelor.

Blue Air a închiriat diverse avioane, motoare de aeronave, clădiri, echipamente și vehicule. Activele cu drept de

utilizare au fost evaluate la cost și cuprind următoarele elemente:

- valoarea evaluării inițiale a datoriilor de leasing pe baza valorii actualizate;
- orice plăți de leasing efectuate la sau înainte de data începerii minus orice stimulente de leasing primite;
- orice costuri directe inițiale;
- costuri de refacere a activului la condițiile cerute de contractele de închiriere.

Activele cu drept de utilizare au fost amortizate pe durata mai scurtă dintre durata de viață utilă a activului și perioada de leasing, pe o bază liniară. Pentru amortizarea activelor cu drept de folosință, Blue Air a separat următoarele componente: fuzelajul și interiorul aeronavei; motoare de avioane.

Variația valorii activelor este corelată cu structura flotei Blue Air. Evoluția structurii flotei Societății în ultimii 4 ani este prezentată mai jos (pentru detalii privind flota vezi secțiunea Restructurarea flotei de aeronave și măsuri de reducere a costurilor din acest Raport):

Structura flotei de aeronave	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
737 Classic	8	8	10	10
Flota proprie	6	6	6	8
Flota în leasing operational	1	1	3	2
Flota în leasing financiar	1	1	1	-
737 NGs	-	12	9	13
Flota proprie	-	-	-	-
Flota în leasing operational	-	12	9	13
Flota în leasing financiar	-	-	-	-
737-8 MAX	-	4	-	-
Flota proprie	-	-	-	-
Flota în leasing operational	-	4	-	-
Flota în leasing financiar	-	-	-	-
Total	8	24	19	23

În prima jumătate a FY20, Blue Air a vândut o aeronavă Boeing 737-530 (luna noiembrie 2019), iar în luna octombrie 2019 a returnat, fără costuri suplimentare, o aeronavă Boeing 737-8Q8. Ulterior, în luna mai 2020, Societatea a returnat 2 aeronave Boeing 737-800 și a contractat o altă aeronavă 737-800 printr-un contract de leasing operațional cu condiții mai avantajoase.

În intervalul aprilie – septembrie 2021 Blue Air a recepționat 4 aeronave Boeing 737-8MAX printr-un contract de leasing operațional în condiții de plată avantajoase („pay by the hour”/plata ratelor în funcție de numărul de ore zburate urmând ca diferența rămasă de plată să se distribuie pe durata rămasă a contractului de leasing).

În septembrie FY22 contractele de leasing operațional pentru cele 4 aeronave Boeing 737-8MAX, pentru cele 6 aeronave Boeing 737 NG, și respectiv Boeing 737, au fost denunțate unilateral de către ALC, respectiv Thunderbolt & ALC, și toate aeronavele returnate. În plus, Societatea a novat la începutul FY 22 contractele de leasing pentru 5 aeronave Boeing 737-800 închiriate de a Carlyle/Sasof II și Sasof III către Hello Jets SRL (cu mențiunea că noviația acestor contracte nu a fost finalizată și contractele de leasing au fost încetate).

Fond Comercial

Situațiile financiare consolidate sunt prezentate pe o bază contabilă de reorganizare a capitalului utilizând valorile activelor și pasivelor din situațiile financiare consolidate ale Blue Air. Ca urmare a acestei reorganizări, la data de 30 septembrie 2022 nu s-a mai înregistrat fond comercial.

Activele financiare pe termen scurt și pe termen lung

Activele financiare pe termen scurt și pe termen lung în FY19, FY20 și FY21 reprezintă sumele plătite în contul rezervei de mentenanță pentru aeronavele operate sub contracte de leasing și pentru care Societatea consideră că vor fi rambursate de către lesor pentru reviziile capitale programate, precum și pentru reparațiile identificate ca fiind necesare ca urmare a acestor revizii și efectuate în perioada de închiriere. Ca urmare a denunțării unilaterale a contractelor de leasing de către lesor, Societatea a decapitalizat sumele acumulate ca rezerve de mentenanță acestea fiind recunoscute integral în contul de profit și pierdere. Tratatamentul contabil aplicat este în conformitate cu prevederile contractelor de leasing care stipulează ca rezerva de mentenanță acumulată și neutilizată până la încetarea contractului rămâne în posesia lesor-ului și va fi utilizată pentru a acoperi costurile reviziilor capitale viitoare.

Creanțele comerciale

Creanțele comerciale s-au păstrat la luna Septembrie 2022 la un nivel ridicat, în scădere față de cel din Septembrie 2019, determinat în principal de încetarea/reducerea activității în cursul FY22.

Alte creanțe comerciale

Alte creanțe comerciale conțin în mare parte avansurile plătite la furnizori, care au scăzut în luna Septembrie 2022, ca urmare a reducerii activității Societății.

Garanții curente

Pe lângă garanțiile reținute de procesatorii de plăți în vederea acoperirii riscului de neprestare a serviciilor vândute de către Societate (respectiv neefectuarea zborurilor achiziționate de clienții finali), garanțiile curente din FY19, FY20 și FY21 se referă în principal la depozitele sau avansurile plătite furnizorilor Societății, în special furnizorilor de aeronave și combustibil, care variază în funcție de volumul achizițiilor.

Analiza pasivului Societății

Elemente de pasiv (Euro)	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
	Preliminar	Preliminar	Auditat	Auditat
Capital social	29.702.991	339.864.648	345.259.436	18.943
Surplus din reevaluare și alte rezerve	9.816.630	11.490.133	11.672.520	26.023.616
Rezultat reportat	-300.374.052	-156.248.805	-128.075.692	-27.884.077
Rezerva de reorganizare	-	-339.662.469	-345.054.047	-
Alte elemente ale capitalului propriu	-7.097.835	-45.079.452	-5.726.505	-7.144.330
Capitaluri proprii	-267.952.267	-189.635.945	-121.924.289	-8.985.848
Împrumuturi pe termen lung	4	61.439.650	-	-
Datorii din leasing pe termen lung	-	162.838.553	78.920.716	98.950.415
Împrumuturi de la acționari pe termen lung	-	-	-	23.736.278
Provizioane	1.301.019	5.044.097	4.171.827	4.653.821
Alte datorii pe termen lung	-	-	4.876.025	5.971.671
Datorii pe termen lung	1.301.023	229.322.299	87.968.568	133.312.184
Împrumuturi pe termen scurt	-	402.847	15.841.109	7.967.410
Datorii din leasing pe termen scurt	-	34.934.966	22.321.430	28.498.511
Împrumuturi de la acționari pe termen scurt	-	150.756	317.617	688.972
Împrumuturi pe termen scurt (Descoperiri de cont)	4.999.999	5.000.000	4.908.476	-
Datorii comerciale	147.524.978	115.156.214	105.059.845	95.292.695
Subvenții	1.614.368	1.614.988	1.640.623	1.681.612
Venituri în avans	20.041.597	11.468.091	12.633.647	9.247.053
Alte datorii curente	141.268.946	79.468.703	65.970.828	26.430.435
Datorii curente	315.449.887	248.196.564	228.693.575	169.806.687
Total datorii	316.750.910	477.518.863	316.662.142	303.118.871
Total pasiv	48.798.643	287.882.918	194.737.854	294.133.024

Capitaluri proprii

La data de 30 septembrie 2019 Societatea înregistra în continuare capitaluri proprii negative de -8.985.848 Euro, deși în FY19 aceasta a înregistrat profit și a efectuat o reevaluare a activelor, care au majorat semnificativ capitalurile proprii.

În FY20, FY21 și FY22 Societatea a suferit pierderi majore cauzate de impactul pandemiei și al nerealizării planului de restructurare aprobat ca parte a ajutorului de stat. Astfel, rezultatul reportat pierdere a crescut de la -27.884.077 la data de 30 septembrie 2019 la -300.374.052 la data de 30 septembrie 2022.

Rezerva de reorganizare de -345.054.047 Euro la 30 septembrie 2020 a fost recunoscută ca urmare a reorganizării Grupului Blue Air din decembrie 2019. Aceasta este egală cu diferența dintre valoarea justă a investiției companiei Airline Invest în Blue Air la data reorganizării de 345,2 milioane Euro și capitalul social al Blue Air la aceeași dată de 205 mii Euro. În urma reorganizării, capitalul social prezentat anterior al Blue Air de 18.943 Euro a fost înlocuit cu capitalul social 345.259.436 Euro al Airline Invest, ca societate succesoare economică, diferența rezultată fiind înregistrată în Rezerva de reorganizare.

Situațiile financiare întocmite pentru FY21 nu au fost retratate/ajustate pentru efectele prezentării pe o bază contabilă de reorganizare a capitalului. Astfel, la 30 septembrie 2020 rezerva de reorganizare a fost reversată în timp ce capitalul social de 29.702.991 Euro (147 milioane lei) este prezentat la valoare statutară a Blue Air.

Datorii pe termen lung

Datoriile pe termen lung au scăzut la 30 septembrie 2022 față de 30 septembrie 2019, din cauza (i) dispariției/diminuării flotei ca urmare a încetării operațiunilor de zbor și returnării avioanelor și, implicit, a impactului de recunoașterii datoriilor cu leasingul operațional în bilanțul Societății și a datoriilor aferente impozitului amânat, ca urmare a implementării standardului contabil IFRS 16, (ii) conversiei împrumuturilor/datoriilor către acționari în capital social și (iii) denunțării contractului de credit și a declarării scadenței anticipate a creditului, respectiv executarea scrisorii de garanție emise și a plății integrale a creditului de către de MFP, acest împrumut fiind reclasificat ca datorie curentă.

Provizioane

La 30 septembrie 2022 provizioanele sunt reprezentate în principal de provizionul pentru concedii neefectuate. Pentru FY 2019, FY 2020 și FY 2021, provizioanele se referă și la rezervele pentru pensiile angajaților conform legislației în vigoare în industria aeronautică, provizioane pentru penalități, bonusuri.

Împrumuturi pe termen scurt

Împrumuturile pe termen scurt la 30 septembrie 2020 în sumă de 15.841.109 includ (i) împrumutul bancar în sumă de 6.137.418 Euro contractat în aprilie 2020 de la Eximbank reprezentând capital de lucru pentru achiziția certificatelor de CO2 pentru anul 2019 care a fost rambursat în octombrie 2020 și (ii) alte împrumuturi în sumă de 9.703.690 Euro reprezentând două credite pentru capital de lucru contractate în cursul anului 2020, un credit în valoare de 2 milioane Euro cu scadență 30 mai 2021 de la Total Asset Management și un credit în valoare de 9 milioane Euro cu scadență 27 ianuarie 2021 de la SIF Banat-Crișana care au fost rambursate în cursul FY 2021.

Împrumuturi de la acționari pe termen scurt

Împrumuturile de la acționari pe termen scurt sunt prezentate în paragraful 2.4 Soldurile cu acționarii la sfârșitul perioadei și alte părți afiliate la acest Raport.

Datorii curente

Datoriile curente au crescut la 30 septembrie 2022 față de 30 septembrie 2019, în mare parte ca rezultat al creșterii datoriilor comerciale și de altă natură ca urmare a lipsei de lichidități cu care s-a confruntat Societatea.

Datoriile comerciale cuprind furnizori de leasing operațional, combustibil, aeroporturi, chirii și servicii de administrare a traficului aerian. Valoarea lor a variat în funcție de sezonabilitate, dar și ca urmare reducerii operării.

Alte datorii curente conțin datorii către terți, alții decât creditorii comerciali, inclusiv datoriile către salariați.

Veniturile în avans reprezintă biletele achiziționate online de către pasageri. Acestea au crescut la 30 septembrie 2022 ca urmare a anularii zborurilor programate.

2.2 Contul de profit și pierdere

Situația rezultatelor obținute de către Societate este prezentată mai jos:

Contul de profit și pierdere (Euro)	2022	2021	2020	2019
	Preliminar	Preliminar	Auditat	Auditat
Venituri				
Venituri din vânzări de bilete	112,172,427	69,530,101	96,216,154	268,672,833
Venituri auxiliare	51,176,800	32,034,156	28,670,307	78,498,067
Venituri din alte servicii	7,297,782	14,894,471	15,703,911	50,637,304
Total venituri	170,647,008	116,458,728	140,590,373	397,808,204
Cheltuieli directe				
Cheltuieli cu combustibil și lubrifianti	-76,876,801	-38,092,059	-40,556,793	-117,484,820
Taxe aeroportuare și alte comisioane variabile	-46,596,584	-39,169,335	-35,224,152	-80,747,069
Cheltuieli cu angajații - Diurne	-2,436,317	-381,270	-6,963,713	-7,554,208
Alte costuri directe	-741,037	-1,000,803	-2,552,605	-4,751,002
Certificate CO2	-9,372,588	-3,537,254	-7,254,665	-8,993,874
Rezerve pentru mentenanță	-29,476,410	-6,959,653	-5,055,742	-11,238,120
Costul vânzării și cheltuieli de marketing/distribuție	-5,107,013	-3,159,261	-7,340,179	-18,833,710
Total cheltuieli directe	-170,606,750	-92,299,634	-104,947,849	-249,602,803
Profit brut	40,259	24,159,094	35,642,524	148,205,401
Cheltuieli de exploatare				
Mentenanță - materiale și manoperă	-9,509,444	-5,892,817	-8,217,704	-17,975,118
Prime de asigurare	-2,006,343	-1,535,078	-1,823,841	-1,408,975
Costuri cu angajații - Salarii și training	-9,618,135	-9,899,431	-14,971,308	-38,578,527
Alte cheltuieli operaționale	-38,991,607	-35,302,328	-57,740,944	-24,674,752
Total cheltuieli de exploatare	-60,125,528	-52,629,654	-82,753,796	-82,637,372
EBITDAR	-60,085,270	-28,470,559	-47,111,272	65,568,029
Cheltuieli cu închirierea aeronavelor	-36,185,786	-1,153,250	-625,026	-720,622
EBITDA	-96,271,055	-29,623,810	-47,736,298	64,847,407
Depreciere și amortizare	-1,702,957	-27,283,767	-26,683,090	-34,755,658
Alte venituri/cheltuieli (net)	-12,940,710	-256,582	-12,122,443	2,551,243
Cheltuieli/Venituri financiare (net)	-13,223,282	-20,350,026	-12,539,618	-27,257,191
Profit / - Pierdere înainte de impozitare	-124,138,003	-77,514,185	-99,081,449	5,385,801
Cheltuieli cu impozitul pe venit	0	-18,749	-3,954,913	3,020,030
Profit / - Pierdere netă	-124,138,003	-77,532,934	-103,036,362	8,405,831

FY20 și FY21 au fost marcați de impactul pandemiei la care s-au adăugat în FY 22 impactul conflictului armat din Ucraina și criza combustibilului, dublate de lipsa acută de lichidități, rezultatele Societății (în linie cu cele ale întregii industrii) fiind major influențate negativ de factori aflați, în mare parte, în afara controlului Societății.

După ce în prima jumătate a anului, în perioada 1 octombrie 2019 – 31 martie 2020 (primele 6 luni ale FY20 reprezentând sezonul de iarnă), Blue Air a înregistrat EBITDAR pozitiv, de 4.508.836 Euro față de un EBITDAR

negativ de -10.344.222 Euro în perioada similară a FY19, în a doua jumătate a anului, ca urmare a restricțiilor de deplasare impuse de pandemie, rezultatul anual al Blue Air s-a deteriorat drastic, Blue Air înregistrând EBITDAR negativ de - 47.111.272 Euro în FY20 față de EBITDAR pozitiv de 65.568.029 Euro în FY19.

Cu toate că măsurile de reducere a costurilor și de echilibrare luate în perioada stării de urgență au fost menținute, deteriorarea accentuată a situației financiare a Blue Air a continuat ca efect direct al pandemiei și conflictului armat din Ucraina asupra activității operaționale în cursul anilor 2020, 2021 și 2022, Societatea înregistrând EBITDAR negativ de -28,470,559 Euro în FY21 și respectiv EBITDAR negativ de -60,085,270 Euro în FY22.

Venituri

În cursul FY19 Blue Air a început un program de optimizare a activității, prin încetarea operării pe rutele și bazele neprofitabile, fără potențial de creștere sau profitabilizare în viitor. Veniturile din cursele regulate au scăzut, dar au fost compensate de venituri auxiliare (taxe pentru bagaje, rezervări de loc, etc.) și operațiunile de închiriere aeronave și echipaje, precum și de o reducere mult mai drastică a costurilor directe.

Veniturile Societății au avut un trend ascendent în întreaga sa istorie, excepție făcând FY20 și FY 21, când apetitul pentru călătorii a scăzut dramatic din cauza impactului pandemiei și al conflictului armat din Ucraina. Astfel, veniturile realizate din cursele regulate în FY20 au scăzut cu 65% și în FY21 au scăzut cu 71% în comparație cu FY19.

Industria de transport aerian de pasageri s-a aflat în anul 2021 la -58% față de nivelul anului 2019, iar în martie 2022 la -41% față de martie 2019. Piața de transport aerian de pasageri din România a scăzut de asemenea în luna martie 2022 față de luna martie 2019 cu -36% venitul per pasager per km, -27,3% locuri disponibile per km, respectiv gradul de ocupare a fost doar 73,9%.

Cheltuieli

Reducerea numărului de zboruri a pus Societatea în fața derulării unei activități foarte reduse care a readus Blue Air în zona dificultăților financiare, cu un deficit semnificativ de fluxuri de numerar. Astfel, situația financiară s-a deteriorat accentuat din cauza de creșterii raportului dintre cheltuielile și veniturile obținute în aceeași perioadă. Reducerea numărului de zboruri în a doua jumătate a FY20 a generat și o reducere a costurilor directe de la 249.602.803 Euro în FY19 la 104.947.849 Euro în FY20 (58% în comparație cu FY19) și la 92,299,634 Euro FY21 (63% în FY21 în comparație cu FY19), în linie cu reducerea veniturilor.Cheltuieli cu angajații

Cheltuieli cu angajații (Euro)	2022	2021	2020	2019
Diurne	-2.436.317	-381.270	-6.963.713	-7.554.208
Salarii personal direct productiv	-8.661.187	-9.029.894	-13.120.821	-32.892.151
Training	-956.948	-869.537	-1.850.487	-5.686.376
Administrativ	-12.010.729	-12.522.028	-9.195.029	-8.223.038
Total	-24.065.182	-22.802.729	-31.130.051	-54.355.772
Pondere în venituri din vânzări de bilete	21%	33%	32%	20%
Scădere cheltuieli angajați	-56%	-58%	-43%	
Scădere venituri din vânzări bilete	-58%	-74%	-64%	

Pentru FY21 și FY22 distribuția costurilor salariale între categoriile „Salarii personal direct productiv” și „Administrativ” nu s-a putut face cu acuratețe.

În vederea reducerii pierderilor și asigurării unui nivel mai redus al costurilor, Societatea a luat măsuri ce au vizat structura organizatorică a acesteia prin măsuri de reorganizare/restructurare a activității cu scopul reducerii costurilor și diminuării ponderii structurilor suport. Costurile cu angajații s-au redus cu 43% în FY20 față de FY19, 58% în FY21 față de FY19 și cu 56% în FY20 față de FY19, în linie cu scădere veniturilor din vânzarea de bilete și ca efect al politicilor de optimizare a costurilor implementate de Societate.

Alte cheltuieli operaționale

Alte cheltuieli operaționale (Euro)	2022	2021	2020	2019
Rambursări și compensare - penalități pentru PAX	-10.160.638	-2.123.605	-30.194.684	-2.722.302
Cheltuieli administrative	-16.820.239	-20.656.695	-18.351.230	-13.729.413
Costuri cu angajații - Administrativ	-12.010.729	-12.522.028	-9.195.029	-8.223.038
Total	-38.991.607	-35.302.328	-57.740.944	-24.674.752
Creștere alte cheltuieli	58%	43%	134%	
Creștere rambursări și compensare - penalități pentru PAX	273%	-22%	1009%	
Creștere cheltuieli administrative	23%	50%	34%	

Efectul pozitiv generat de reducerea de costuri cu salariații a fost anulat de creșterea altor cheltuieli operaționale ca urmare, în principal, a creșterii cheltuielilor cu rambursări și compensări către pasageri mai ales în contextul lockdown-ului din martie-iunie 2020 și a anulărilor/perturbărilor ulterioare de zboruri până la sfârșitul FY20, și a creșterii cheltuielilor administrative (consultanță cu reorganizarea activității, demersurile pentru atragerea de noi finanțări, administrarea procedurii de concordat, etc). Alte cheltuieli operaționale au crescut de la 24.674.752 Euro în FY19 la

57.740.944 Euro în FY20 (creștere cu 134%), la 35.302.328 Euro în FY21 (creștere 43% față de FY19) și la 38.991.607 Euro în FY21 (creștere cu 58% față de FY19).

Cheltuieli cu combustibil și lubrifianți

Blue Air nu a încheiat niciun acord de acoperire împotriva riscurilor (hedging) în FY20 sau FY21, prin urmare costul combustibilului a urmat tendința pieței în ceea ce privește prețurile combustibilului. Efectul a fost parțial atenuat prin adăugarea avioanelor 737-8MAX care au condus la o reducere confirmată a consumului de combustibil de 18%. Drept urmare, costul combustibilului per ASK (Available Seat / km) a scăzut cu 10% sau 0,12 Euro în cursul FY21.

Conflictul armat din Ucraina început în data de 28 februarie 2022 a avut efecte negative semnificative asupra activității Societății cel puțin prin prisma creșterii accelerate prețului combustibilului cu efect direct asupra eficienței desfășurării activității fără ca Blue Air să fi reușit, în condițiile unei concurențe pentru cota de piață purtată cu principalii competitori în FY22, să transfere imediat și integral această creștere de cost în prețul biletelor de avion. Astfel, ponderea cheltuielilor cu combustibilul, considerat în mod tradițional în industria aviatică ca fiind principalul cost direct, în veniturile realizate din cursele regulate a fost de 69% în FY22 în comparație cu 44% în FY19.

Cheltuieli cu închirierea aeronavelor

Ca urmare a denunțării unilaterale în luna septembrie 2022 a contractelor de leasing de către lesor pe fondul datoriilor restante acumulate de Blue Air, precum și pe fondul lipsei unor perspective imediate de generare a unor venituri care să creeze premise rezonabile de plată a datoriilor acumulate, situațiile financiare întocmite pentru FY21 nu au fost retratate/ajustate pentru efectele aplicării IFRS 16. Astfel, pentru analiza de comparabilitate între anii financiari, cheltuielile cu închirierea aeronavelor ar trebui considerate împreună cu cheltuiala cu amortizarea.

Valoarea cumulată a celor două poziții amintite a crescut în FY22 față de FY21 datorită costurilor mai ridicate cu leasingul aeronavelor 737-8/Max intrate în flotă în perioada aprilie-septembrie 2021.

Alte venituri/(cheltuieli) (net)

Alte venituri/cheltuieli (net) (Euro)	2022	2021	2020	2019
Cheltuieli nete pentru pierderile legate de activele financiare	-22.016	-2.053.258	1.967.816	454.875
Alte câștiguri/(pierderi) - net	-12.918.694	1.796.675	1.613.572	2.096.368
Deprecierea activelor imobilizate	-	-	-42.524.803	-
Câștig din împrumut de la acționari	-	-	26.820.973	-
Total	-12.940.710	-256.582	-12.122.443	2.551.243
Creștere alte venituri/cheltuieli (net)	-607%	-110%	-575%	

Alte câștiguri/(pierderi) – net pentru FY22 includ pierderi din creanțe în suma de 5.795.098 Euro și cheltuieli privind activele cedate, inclusiv transferul la Blue Air Tehnic SRL, în suma de 7.123.595 Euro.

Deprecierea activelor imobilizate și câștig din împrumut de la acționari

A se vedea paragraful Imobilizări Corporale la acest Raport, mai sus.

Câștigul din împrumutul de la acționari reprezintă anularea împrumutului acordat de RTC din cauza cedării investiției în Blue Air Investiții SRL .

2.3 Fluxuri de trezorerie

Situația fluxurilor de trezorerie ale Societății, așa cum sunt extrase din Situațiile Financiare Consolidate, întocmite în conformitate cu principiile IFRS, este prezentată mai jos:

Fluxuri de numerar (Euro)	2022	2021	2020	2019
	Preliminar	Preliminar	Auditat	Auditat
Pierderea anului	-124.138.003	-77.532.934	-103.036.362	8.405.831
Ajustări pentru:				
deprecierea imobilizărilor corporale	1.702.957	1.603.352	2.501.330	3.604.673
amortizarea imobilizărilor necorporale	-	39.570	41.474	41.948
amortizarea drepturilor de utilizare a activelor provizioane	-235.768	-1.811.903	17.286.782	5.374.811
ajustări de valoare pentru clienți incerti	5.817.114	4.117.711	1.376.276	-157.733
ajustări de valoare pentru numerar în tranzit	-	-	-	-297.142
profit din împrumut de la acționar	-	-	-26.820.973	-
deprecierea imobilizărilor	-	-	40.372.819	-
profit/pierdere la cedarea imobilizărilor corporale	-	2.245.619	-892.539	-1.078.056
impozit pe profit	-	18.749	3.954.913	-3.020.030
Venituri din dobânzi	-	-1.176.456	-1.340.748	-2.566
Cheltuieli cu dobânzile	2.972.541	13.313.317	18.067.691	12.594.153

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

Diferențe de curs	15.812.826	8.150.053	1.856.001	10.670.086
Venituri din dividende	-	-	-	-583.540
Profit / - pierdere operațională înainte de modificări în capitalul de lucru	-98.068.333	-25.392.078	-22.493.050	66.661.472
Modificări în capitalul de lucru				
creanțe comerciale și alte creanțe	19.448.384	-8.694.738	-5.844.628	2.212.411
stocuri	1.404.821	-167.404	421.987	632.727
datorii comerciale și alte datorii	104.018.041	28.982.849	35.508.758	-35.843.213
Numerar - utilizat/generat din activități operaționale	26.802.914	-5.271.371	7.593.067	33.663.396
Dobânzi plătite	-	-11.782.733	-9.439.746	-10.401.956
Dobânzi încasate	-	-	-	2.566
Impozit pe profit plătit	-	-	-	-61.976
Fluxuri de numerar nete utilizate/generate din activități operaționale	26.802.914	-17.054.103	-1.846.679	23.202.031
Activități de investiții				
Încasări din vânzarea de imobilizări corporale	-	-133.326	3.148.809	1.086.839
Achiziționarea activelor de întreținere a aeronavelor	-	0	-10.536.617	-5.042.497
Achiziții de imobilizări corporale	-1.509.306	-218.852	-123.237	-163.003
Plata activelor financiare în baza contractelor de închiriere a aeronavelor	-	-5.030.118	-7.667.113	-5.786.558
Rambursarea activelor financiare în baza contractelor de închiriere a aeronavelor	-24.737.231	-	23.225.066	14.173.546
Fluxuri de numerar nete utilizate/generate din activități de investiții	-26.246.536	-5.382.295	8.046.908	4.268.326
Activități financiare				
Încasări din împrumuturi	-	61.298.244	16.336.128	-
Rambursări de împrumuturi	-	-15.719.758	-8.503.800	-
Creșterea capitalului	-	-	186.866	-
Rambursări de leasing	-	-22.085.555	-19.338.534	-28.712.336
Încasări din închiriere	-	-	1.200.000	-
Rambursarea împrumuturilor acționarilor	-147.303	-477.476	-5.420.796	-1.305.608
Venituri din împrumutul acționarilor	-	314.069	1.581.810	451.502
Rambursarea împrumuturilor altor părți afiliate	-	-	-	-34.899.286
Veniturile din împrumuturile altor părți afiliate	-	-	-	36.214.066
Fluxuri de numerar - utilizate/generate din activități financiare	-147.303	23.329.523	-13.958.326	-28.251.663
Numerar și echivalente de numerar la începutul anului	-1.211.672	-2.104.796	5.653.302	6.434.607
Creșterea netă/(descreșterea) în numerar și echivalente de numerar	409.075	893.124	-7.758.097	-781.306
Numerar și echivalente de numerar la sfârșitul anului	-802.596	-1.211.672	-2.104.796	5.653.302

Situația detaliată operațională a încasărilor și plăților efectuate de Societate în cursul FY21 și FY22 este prezentată mai jos:

Încasări (Euro)	2022	2021
Fluxuri de numerar operaționale		
Încasări operațiuni curente		
Din vânzări de bilete și auxiliare	175.031.840	117.888.022
Charter	700.295	517.266
Cargo	-	931.015

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

Alte servicii		2.238.300	2.962.213
Total		177.970.435	122.298.516
Fluxuri de numerar financiare			
Trageri din împrumutul garantat de stat		-	61.780.884
Capital		-	105.116
Alte finanțări		2.919.918	821.305
Total		2.919.918	62.707.305
Fluxuri de numerar din investiții			
Încasări din garanții procesatori		21.158.191	1.728.444
Mișcare numerar restricționat		739.567	-
Alte încasări		4.153.287	1.570.072
Total		26.051.045	3.298.516
Total încasări		206.941.398	188.304.337

Plăți (Euro)		2022	2021
Fluxuri de numerar operaționale			
Plăți datorii noi generate			
Combustibil		78.977.017	36.266.961
Navigation		8.105.411	9.229.144
Handling & landing		51.165.918	32.171.521
Procesatori de plăți		31.199	43.445
Comisioane rezervări		86.236	593.061
Comisioane agenti		21.254	191.936
Rezerva pentru mentenanță		-	464.413
Marketing & PR		503.124	170.714
Alte cheltuieli directe		241.433	535.764
Asigurări		1.464.466	1.328.528
Mentenanță		8.019.130	5.599.149
Training		1.065.901	707.508
Transport irregularities		404.118	206.577
Chirii & utilități		454.349	594.679
IT & Telecomunicații		3.705.982	2.067.866
Consumabile & Protocol		43.404	116.332
Onorariul Concordat		207.544	160.007
Consultanta & legal		3.266.972	2.257.185
Alte taxe		436.148	148.776
Alte servicii executate de terți		523.828	965.825
Marketing indirect		154.587	3.379.149
Dry lease		21.235.111	17.394.009
Salarii		11.895.350	12.395.448
Comisioane bancare		-	51.066
Certificate CO2		714.079	656.730
Total		192.722.558	127.695.794
Fluxuri de numerar financiare			
Plăți dobânzi		70.522	4.709.060
Total		70.522	4.709.060
Fluxuri de numerar din investiții			
Plăți din garanții leasing		-	678.733
Total		-	678.733
Plăți datorii restante			
Plăți salarii restante			
Salarii curente		2.441.841	-
Plăți salarii restante		-	4.795.748
Total		2.441.841	4.795.748
Plăți rambursări pasageri			
Rambursări - Încasări în avans		1.135.019	599.024
Total		1.135.019	599.024
Plăți aferente datoriilor istorice semnatar			
Creditori comerciali		9.269.892	5.200.442

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

Creditori eșalonați		136.778	1.599.774
Recuperatori creanțe pasageri		22.766	-
Creditori - furnizori de leasing		-	1.006.308
Creditori bugetari		-	12.794.382
Creditori Italia		24.926	-
Zeitfracht GmbH&Co.KG		-	1.843.722
EximBank		-	6.142.271
Total		9.454.362	28.586.899
Plăți aferente datoriilor istorice neesențiate			
Sold <5000 Euro la 31.03.2020		-8.297	295.112
Creditori comerciali		782.469	4.487.397
Creditori eșalonați		64.788	6.315.934
Creditori din grupul Blue Air		-	1.725.756
Clienți creditori		-	1.821
Recuperatori creanțe pasageri		8.619	843.428
Creditori –furnizori de leasing		-	900.854
SIF Banat -Crișana		-	6.085.036
Total		847.580	20.655.338
Plăți Concordat Italia			
Clasa Creditor 1		557.680	-
Total		557.680	-
Total plăți istorice		14.436.482	54.637.009
Total plăți		207.229.562	187.720.596
Total fluxuri de numerar		-288.164	583.741

2.4 Solduri și tranzacții cu părți afiliate

Părțile sunt în general considerate a fi afiliate dacă sunt sub control comun sau dacă una dintre părți are capacitatea de a controla cealaltă parte sau poate exercita o influență semnificativă sau un control comun asupra celeilalte părți în luarea deciziilor financiare și operaționale. În considerarea fiecărei posibile relații între părți afiliate, atenția este îndreptată către substanța relației, nu doar forma juridică.

Părțile afiliate cu care Grupul Blue Air a încheiat tranzacții semnificative sau a avut solduri semnificative restante în perioadele prezentate au fost următoarele:

Nume	Tip relatie	Data început	Data sfârșit
United European Airlines SRL	Control comun	5-Mar-13	29-Jan-19
Vadeco SRL	Control comun		12-Dec-18
Maxi Travel	Control comun		17-Sep-18
Aerokraft Consult (actual Uplift Airport Services)	Control comun		20-Nov-18
Civil Aviation Group SRL	Control comun		30-Aug-19
BATA Sky Imobiliare SA (in faliment)	Control comun	20-Aug-13	
WDL Blue Aviation Service GmbH	Control comun		9-Apr-20
WDL Aviation GmbH&Co.KG	Control comun	12-Dec-18	19-Nov-19
Zeitfracht Investment&Consulting GMBH	Control comun	12-Dec-18	19-Nov-19
Zeitfracht GMBH&CO.KG	Control comun	12-Dec-18	19-Nov-19
Zeitfracht Luftfahrt Holding GmbH	Actionar Airline Invest SA	12-Dec-18	19-Nov-19
RTC	Actionar Airline Invest SA	18-Apr-13	20-Dec-19
Blue Air Investitii (Kriyuco Medical SRL)	Control comun	20-Sep-19	30-Sep-21
Airline Invest SA	Actionar Blue Air	20-Dec-19	
Rada Mihai Catalin	Actionar Airline Invest SA	20-Dec-19	
Blue Air Technic	Control comun	17-Jul-20	
Sky Personnel	Control comun	17-Jun-21	6-Dec-22
Hello Jets.	Control comun	16-Aug-21	14-Jun-22
Bytefluency	Control comun	16-Aug-21	
Aurora Engineering SRL	Control comun	17-Jul-20	

Vânzări de bunuri și servicii către părți afiliate

Vânzări de bunuri și servicii (Euro)	2022	2021	2020	2019
Maxi Travel	-	-	-	545.769
Bata Sky Imobiliare	-	-	-	91.840
WDL Aviation GmbH&Co.KG	-	-	8.632	32.468

Destinat exclusiv beneficiarilor publicației Buletinul Procedurilor de Insolvență pe bază de abonament sau furnizare punctuală în conformitate cu prevederile HG nr. 460/2005, modificată și completată prin HG nr. 1881/2006 și prevederile HG nr. 124/2007

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

Airline Invest	2.845.401	2.977.159	-	-
Blue Air Technic	192.610	69.129	-	-
Sky Personnel	-	-	-	-
Hello Jets.	54.313	-	-	-
Bytefluency	84.351	-	-	-
Total	3.176.676	3.046.288	8.632	670.077

Achiziții de bunuri și servicii de la părți afiliate

Achiziții de bunuri și servicii (Euro)	2022	2021	2020	2019
Maxi Travel	-	-	-	382.937
WDL Blue Aviation Service-GmbH	-	-	580.572	-
Zeitfracht Investment & Consulting GMBH	-	-	-	77.646
Zeitfracht GMBH & CO.KG	-	-	28.886	-
RTC	6.123.725	10.811.811	1.531.740	-
Airline Invest	117.604	1.405.625	-	-
Blue Air Technic	1.259.976	5.837.777	-	-
Sky Personnel	121.859	15.443	-	-
Hello Jets.	-	-	-	-
Bytefluency	1.242.767	133.340	-	-
Total	8.865.931	18.203.996	2.141.198	460.583

Solduri de creanțe la sfârșitul perioadei de la părți afiliate

Creanțe (Euro)	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
Maxi Travel	-	-	-	138.962
Airline Invest	13	1.141.756	425.728	-
Blue Air Technic	260.420	68.490	-	-
	-	-	-	-
Hello Jets.	54.121	-	-	-
Bytefluency	84.053	-	-	-
Creanțe comerciale	398.606	1.210.246	425.728	138.962
Maxi Travel	-	-	-	208.428
WDL Aviation GmbH&Co.KG	-	-	-	3.040
BATA Sky Imobiliare	-	-	-	711.043
Of which gross amounts	-	-	-	711.043
Of which provisioned	-	-	-	-711.043
Airline Invest	107.073	107.073	107.073	-
Blue Air Technic	4.944.718	3.743.147	-	-
Alte creanțe	5.051.791	3.850.220	107.073	922.511

La 30 septembrie 2019, suma de 711.043 Euro este reprezentată de compensații plătite de Blue Air clienților pentru zborurile anulate sau întârziate în perioada operațională a BATA Sky Imobiliare.

În aceeași perioadă, unele plăți efectuate de clienți pentru biletele de avion vândute de Blue Air, au fost efectuate în contul bancar al BATA Sky Imobiliare. În consecință, Blue Air a înregistrat creanțe pe BATA Sky Imobiliare și a înregistrat ajustări de valoare în baza insolvenței BATA Sky Imobiliare. La 30 septembrie 2020, Societatea a scos din evidență creanța față de Bata Sky Imobiliare.

Soldurile datoriiilor la sfârșitul anului către părți afiliate

Datorii (Euro)	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
BATA Sky Imobiliare	-	-	-	539.104
Maxi Travel	-	-	-	33.291
Zeitfracht GMBH&CO.KG	-	-	-	-20.940
RTC	7.091.234	1.190.187	1.301.068	-

Airline Invest	117.188	-	1.675.565	-
Blue Air Technic	4.798.632	4.078.501	-	-
Sky Personnel	7.792	13.103	-	-
Hello Jets	-	-	-	-
Bytefluency	373.345	132.108	-	-
Datorii comerciale	12.388.191	5.413.899	2.976.633	551.455
BATA Sky Imobiliare	-	-	-	583.545
WDL Blue Aviation Service GmbH	-	-	-	196.166
RTC	68.129	314.472	-	-
Airline Invest	2.777.322	2.640.322	49.885	-
Blue Air Technic	852	852	-	-
Sky Personnel	-	-	-	-
Hello Jets	-	-	-	-
Bytefluency	-	-	-	-
Alte datorii	2.846.303	2.955.646	49.885	779.711

Datoria comercială către RTC în sumă de 7.091.234 Euro se referă la datoria neplătită pentru perioada iulie 2020-septembrie 2022 legată de utilizarea numelui de domeniu „Fly Blue Air” deținut de acționar și utilizat de către Societate pentru vânzările directe prin intermediul site-ului. Prețul lunar s-a stabilit prin aplicarea unei cote de 2% la valoarea totală a rezervărilor efectuate prin intermediul site-ului, dar nu mai puțin de 500 mii Euro/lună⁴. Suma totală înregistrată reprezintă datoria restantă după efectuarea unor plăți parțiale (ultimele efectuate în luna mai 2022 aferente facturii din august 2021) și după conversia parțială a datoriei în capital social ca urmare a Hotărârii AGA nr.10/2021.

Începând cu luna decembrie 2017 când a fost înregistrat domeniul și până în luna iulie 2020, domeniul a fost oferit de acționar în mod gratuit. Soldurile cu acționarii la sfârșitul perioadei și alte părți afiliate

Euro	Termen scurt (<1 an)		Termen lung (1- 5 ani)	
	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021
RTC	-	-	-	150.756
Împrumuturi de la acționari	-	-	-	150.756

Soldurile împrumuturilor pe termen scurt la 30 septembrie 2022 de la acționarul RTC sunt compuse din 0 Euro (30 septembrie 2021: 150.756 Euro) reprezentând plăți către furnizori efectuate în numele Societății.

Euro	Termen scurt (<1 an)		Termen lung (1- 5 ani)	
	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
RTC	317.617	688.972	-	23.736.278
Împrumuturi de la acționari	317.617	688.972	-	23.736.278
Zeitfracht GMBH & CO.KG	-	7.967.410	-	-
Alte împrumuturi de la părți afiliate	-	7.967.410	-	-

Soldurile împrumuturilor pe termen scurt 30 septembrie 2020 de la acționarul RTC sunt compuse din:

(i) 317.617 Euro (30 septembrie 2019: 688.972 Euro) reprezentând plăți către furnizori efectuate în numele Societății.

Întreaga sumă a fost rambursată acționarului până la sfârșitul lunii octombrie 2020 și

(ii) 0 Euro (30 septembrie 2019: 23.736.278 Euro) reprezentând valoarea actuală a sumei care urmează să fie plătită de Blue Air pentru achiziția Blue Air Investiții SRL (A se vedea paragraful 2.1 Imobilizări corporale la acest Raport).

Împrumuturile altor părți afiliate sunt compuse din împrumuturile de la Zeitfracht. La 06 noiembrie 2018, Blue Air și Zeitfracht GmbH & Co au semnat Acordul privind furnizarea de finanțare conform căruia Zeitfracht a oferit finanțare Blue Air în valoare totală maximă de până la 10 milioane Euro, cu o rată a dobânzii de 5% pe an și data scadenței la 31 decembrie 2019. Data de scadență a fost prelungită până la 30 septembrie 2020. Prin votul pozitiv asupra acordului de concordanță, Zeitfracht a acceptat rambursarea împrumutului până în iulie 2021. Scopul acestui împrumut a fost de a

⁴ În ceea ce privește prețul lunar pentru serviciile de folosință a drepturilor de proprietate intelectuală deținute de către RTC asupra domeniului web, societatea a întocmit dosarul prețurilor de transfer aferent perioada fiscală 1 ianuarie 2018 – 30 septembrie 2020 elaborat de PriceWaterhouseCoopers, prin care s-a concluzionat „Ca urmare a pregătirii studiului de comparabilitate se poate observa că nivelul redevenței plătite de Blue Air (i.e. 2%) s-a situat în intervalul intercuartilic de rezultate aferent tranzacțiilor comparabile desfășurate între independenți. Astfel se poate concluziona că tranzacția a fost desfășurată în conformitate cu principiul valorii de piață”.

asigura anumite garanții în favoarea anumitor furnizori de combustibil ai Blue Air. Începând cu luna septembrie 2020, Zeitfracht GMBH & CO.KG nu mai este parte afiliată, soldul împrumutului de 1,9 milioane Euro fiind prezentat la rândul Alte împrumuturi. În cursul FY20, acest împrumut a fost rambursat integral.

2.5 Analiza principalilor indicatori financiari

În perioada analizată, principalii indicatori economico-financiari ai activității Societății evidențiază o situație foarte grea din punct de vedere al lichidității și solvabilității.

Indicator	U/M	30 Septembrie 2022	30 Septembrie 2021	30 Septembrie 2020	30 Septembrie 2019
Indicatori de lichiditate					
Indicatorul lichidității imediate	X ori	0.09	0.27	0.26	0.40
Rata autonomiei financiare	%	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ
Indicatori de risc					
Indicatorul gradului de îndatorare	X ori	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ
Indicator de solvabilitate	X ori	0.15	0.60	0.61	0.97

Lichiditatea imediată a fost calculată ca raport între activele curente altele decât stocuri, pe de o parte, și datoriile curente ale Societății, pe de altă parte. Valorile scăzute ale acestui indicator sugerează greutățile întâmpinate de Societate în susținerea datoriilor curente.

Rata autonomiei financiare a fost calculată ca raport între capitalurile proprii și total pasiv și reflectă gradul în care pot fi onorate din surse proprii obligațiile de plată. Dacă această rată este mai mică de 30% înseamnă că Societatea nu mai prezintă garanții pentru a contracta noi credite. În cazul Blue Air, acest indicator este negativ, din cauza capitalurilor proprii negative, ca rezultat al expansiunii realizată fără finanțare dedicată și a pierderilor generate de pandemie.

Gradul de îndatorare calculat ca raport între datoriile totale și capitalurile proprii și reflectă limita până la care Societatea este finanțată din alte surse decât din fondurile proprii și este un indicator complementar ratei autonomiei financiare. Cu cât gradul de îndatorare este mai mic, cu atât Societatea prezintă o flexibilitate financiară crescută, permițându-i o independență sporită a managementului financiar. Și acest indicator are o valoare negativă în cazul Societății, ca rezultat al capitalurilor proprii negative, ca rezultat al expansiunii realizată fără finanțare dedicată și a pierderilor generate de pandemie.

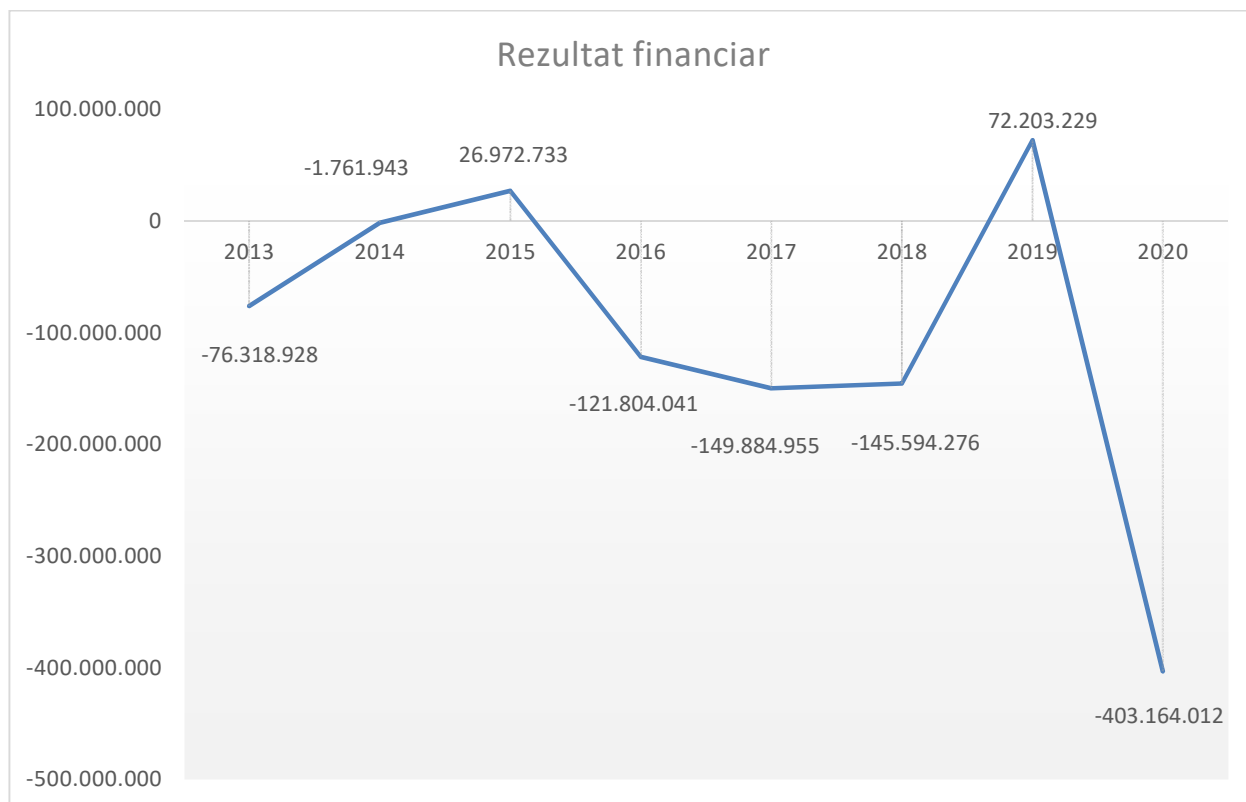
Gradul de solvabilitate se calculează ca raport între total active și total datorii. Prin acest indicator se măsoară securitatea de care se bucură o societate față de bancă și creditori. Valoarea critică a acestei rate este de apreciată ca fiind 1,5. În cazul Societății, acest indicator este subunitar.

3 Cauzele și împrejurările care au dus la apariția insolvenței Societății

Starea de insolvență a Blue Air a fost determinată în principal de efectele pe care starea de pandemie și măsurile întreprinse la nivel global și național pentru limitarea răspândirii virusului SARS-CoV-2 le-au avut asupra Societății. Așa cum rezultă din cele prezentate anterior, Societatea se afla anterior debutului pandemiei într-o situație de dificultate financiară cauzată de politica de expansiune în vederea creșterii cotei de piață și demarase un proces de restructurare a activității pentru îmbunătățirea situației financiare. Cauzele și împrejurările care au dus la apariția insolvenței pot fi sintetizate după cum urmează:

[a] Situația financiară fragilă a Societății anterior declanșării pandemiei, care se afla într-un program de redresare înainte de declanșarea pandemiei

Așa cum am prezentat și anterior în cadrul prezentului raport, Societatea, în perioada 2015 - 2018 s-a aflat într-un proces de expansiune a activității comerciale cu intenția de a-și crește cota de piață în industria aeronautică din Europa. Acest proces de expansiune demarat de către Societate, coroborat cu utilizarea unui sistem hibrid de business și-a pus amprenta asupra performanțelor financiare ale acesteia și a dus societatea într-o zonă de dificultate financiară la începutul anului 2019. Evoluția profitabilității Societății se poate observa și din graficul următor (sume extrase din situațiile financiare individuale ale Societății exprimate în lei).



La începutul anului 2019, Blue Air se regăsea într-un program de redresare menit să consolideze modelul de afaceri după perioada 2015-2018 în care Societatea cunoscuse o expansiune accelerată. Pentru a consolida cota de piață obținută și a asigura continuitatea activității pe baze solide, în anul 2019 Blue Air a inițiat un amplu program de restructurare a rețelei de baze și rute și de reorganizare a activității, program care a avut ca efect revenirea la profitabilitate și a pus bazele unei activități sustenabile. Astfel, FY19 a reprezentat pentru Blue Air primul an cu rezultate financiare îmbunătățite, cu EBITDA în creștere și un rezultat net pozitiv.

Bugetul și planul de acțiune al Blue Air pentru FY20 au avut ca obiectiv finalizarea programului de redresare, inițiat în anul 2019, având în vedere consolidarea beneficiilor generate de implementarea programului de restructurare 2019 – 2020 și asigurarea unei creșteri sustenabile în perioada 2021-2023, pentru a face posibilă listarea la London Stock Exchange în toamna anului 2023.

Astfel, programul de restructurare a continuat și în primele 6 luni ale FY20 (1 octombrie 2019 – 31 martie 2020), perioadă în care industria în care opera Societatea nu fusese încă afectată de efectele COVID-19, cifra de afaceri a Societății în această perioadă fiind 113.143.000 Euro iar activitatea desfășurată în același interval de timp înregistrând o pierdere aferentă sezonului de iarnă cu peste 10.130.000 Euro mai mică decât în aceeași perioadă a anului financiar anterior. Așadar, pandemia s-a declanșat într-un moment în care Societatea avea încă o situație financiară fragilă dat fiind ca parcursese o perioadă de aproximativ 18 luni de începerea programului de redresare.

[b] Efectele pandemiei și ale măsurilor întreprinse la nivel global și național pentru limitarea răspândirii virusului SARS-CoV-2.

(i) Diminuarea semnificativă a veniturilor și încasărilor Societății ca urmare a schimbării comportamentului călătorilor - înainte de declararea stării de urgență

În primă fază a pandemiei, panica generată de SARS CoV-2 a modificat semnificativ comportamentul de piață al cumpărătorilor de servicii de transport aerian; astfel, efectele înregistrate începând cu luna februarie - martie 2020 au fost: (i) reducerea gradului de încărcare al aeronavelor prin renunțarea de către un număr mare de pasageri la serviciul de transport deja achiziționat; impactul a fost cu atât mai semnificativ în cazul Blue Air, cu cât politica prețurilor scăzute practicate de Societate s-a bazat pe un grad ridicat de ocupare a locurilor; (ii) suspendarea unor rute ca urmare a măsurilor de carantină, în special către Italia unde Blue Air avea rute de zbor active; (iii) solicitările de anulare a rezervărilor făcute anterior, inclusiv cu rambursarea contravalorii totale sau parțiale ale biletului și scăderea drastică a rezervărilor pentru sezonul de primăvară-vară 2020.

Din perspectiva fluxurilor de numerar, pandemia și măsurile de limitare a răspândirii virusului SARS-CoV-2 au generat fluxuri negative de numerar începând cu data de 23 februarie 2020.

(ii) Pierderea integrală a veniturilor și încasărilor din zborurile regulate în perioada 20 martie – 30 iunie 2020 ca urmare a suspendării zborurilor regulate după instaurarea stării de urgență pe teritoriul României

Având în vedere faptul că în perioada anterioară crizei generate de pandemie veniturile Societății erau generate în proporție de 95% de zborurile regulate de pasageri, restricțiile de circulație a persoanelor impuse prin ordonanțele militare emise în perioada de stare de urgență (16 martie 2020 - 15 iunie 2020) au cauzat deteriorarea masivă a situației financiare a Societății. Astfel, estimarea pierderilor suportate de către Societate pentru aceasta perioadă a fost de

66.630.000 Euro. Din punct de vedere al lichidităților, deficitul de numerar generat de lipsa veniturilor și încasărilor din zboruri regulate a fost acoperit în parte de măsura ajutorului de stat acordată de către stat, trebuie însă menționat faptul că acest lucru s-a efectuat cu o oarecare întârziere față de momentul apariției pandemiei.

Chiar și ulterior încetării stării de urgență, prelungirea suspendării zborurilor spre destinații afectate de pandemie și măsurile de izolare/carantină aplicate fie de autoritățile române, fie de către autoritățile din majoritatea țărilor de destinație, au continuat să afecteze fluxurile de numerar și veniturile Societății.

(iii) Comportamentul de piață al călătorilor ulterior încetării stării de urgență și respectiv stării de alertă

Pe lângă restricțiile impuse de autorități, efectele pandemiei au generat pe termen scurt modificări semnificative ale comportamentului călătorilor având în vedere: (i) panica generată cu privire la posibilitatea infectării într-o aeronavă (spațiu redus și închis) și înlocuirea transportului aerian cu transportul rutier; (ii) evitarea efectuării concediilor în lunile de vară în afara țării; (iii) timpul mediu între efectuarea unei rezervări și momentul călătoriei s-a redus semnificativ, de la o medie de 30-45 zile anterior crizei, la 7-14 zile în perioada curentă, ceea ce a afectat în mod negativ intrările de numerar în Societate și predictibilitatea necesară stabilirii previziunilor de numerar. Așadar, volumul redus al activității a continuat și după ridicarea stării de urgență, sporind dificultățile financiare și operaționale ale Societății.

Față de aceste elemente și având în vedere gradul mare de incertitudine privind evoluția situației la nivel internațional, pe baza unor scenarii de repornire, conducerea Societății a implementat un proces de reevaluare continuă a efectelor cauzate de pandemie, luând săptămânal decizii de închidere sau deschidere de rute, modificare de frecvențe, comasare de zboruri și realocare de aeronave și echipaje, în funcție de evoluția cererii și de acțiunile competiției – pentru a se asigura că diminuează la maxim pierderile generate de aceasta situație de forță majoră.

(iv) Perturbarea activității operaționale din multe aeroporturi pe fondul lipsei acute de personal a acestora precum și lipsa de coordonare a procesului de ridicare a restricțiilor, care a fost unul diferit de la o țară la alta

Raportat la reducerea numărului de zboruri, practic suspendarea zborurilor regulate și efectuarea exclusiv de zboruri ad-hoc de repatriere, precum și imposibilitatea planificării unui program de zbor din cauza tergiversării procesului de ridicare a restricțiilor care a fost unul diferit de la o țară la alta, au pus Societatea în fața derulării unei activități foarte reduse.

(v) Scăderea traficului aerian în Europa ca urmare a valurilor succesive de pandemie

Ca urmare a valurilor succesive de pandemie din diferite țări europene, în luna decembrie 2020 traficul aerian în Europa a scăzut abrupt la cote care erau greu de previzionat în vara anului 2020. Deși industria aviației estima o revenire a cererii de transport aerian la 85% din nivelul atins în 2019 începând cu luna februarie 2021, acest nivel nu a fost atins nici în luna iulie 2022. Începând cu luna ianuarie 2021, odată cu accentuarea celui de-al treilea val de pandemie, nivelul cererii de transport aerian a scăzut și mai mult, atingând în februarie – martie 2021 niveluri foarte scăzute. Astfel, având în vedere evoluția pandemiei la data de 28 ianuarie 2021 Eurocontrol și-a modificat estimările prognozând (în scenariul pesimist) scăderea cererii de transport aerian în martie – aprilie 2021 cu până la 22-23% față de nivelul anului 2019.

[c] Criza de lichidități

(i) Întârzierea punerii la dispoziție a ajutorului de stat și condiționarea primei trageri din credit de plata integrală a tuturor obligațiilor către Statul Român

Având în vedere efectele profunde ale pandemiei asupra fluxurilor de numerar, Societatea a negociat cu o parte din creditorii săi prelungirea scadenței datoriilor lor.

Deoarece punerea la dispoziție a ajutorului de stat a întârziat aproape 3 luni, Societatea a fost în imposibilitatea de a respecta angajamentele de plată eșalonată a datoriilor fiind expusă permanent riscului de sechestrare a aeronavelor, poprire a conturilor și încetare a operațiunilor.

Prin decizia unilaterală a MFP, prima trageră din credit a fost condiționată de plata integrală a tuturor obligațiilor către Statul Român, indiferent de data scadenței pentru achitarea respectivelor sume. Ca urmare, disponibilitățile rămase la dispoziția Societății au fost considerabil mai mici decât cele estimate inițial și luate în considerare pentru planul de plăți prezentat în oferta inițială de concordat.

(ii) Imposibilitatea atragerii unor finanțări complementare împrumutului de la Eximbank

Planul de restructurare asumat de către Societate prin concordat a avut ca premisă principală obținerea ajutorului de stat, dublată de măsuri de atragere de finanțări suplimentare prin (i) atragerea unui investitor care să asigure o infuzie de capital de 30 milioane Euro, din care 15 milioane Euro destinați unor investiții precum și (ii) o majorare de capital /emisiune de obligațiuni de minimum 40 milioane Euro.

Față de estimările prezentate de Societate în concordatul omologat cu privire la calendarul atragerii celor două surse complementare de finanțare, au fost înregistrate întârzieri semnificative, iar până la data acestui Raport niciuna dintre măsuri nu a fost realizată. Practic, deși suplimentar ajutorului de stat s-a prevăzut prin oferta de concordat atragerea unor finanțări suplimentare care ar fi trebuit să acopere deficitul de numerar al Societății, sens în care au fost contractate și mai multe societăți specializate, în pofida tuturor eforturilor depuse acest demers nu a fost finalizat cu succes, ceea ce a afectat capacitatea Societății de a face față cheltuielilor operaționale.

(iii) Deviații negative semnificative ale rezultatelor financiare, respectiv ale fluxurilor de numerar realizate față de previziunile financiare asumate prin planul de restructurare

Valurile succesive ale pandemiei au determinat deviații mari între ipotezele de revenire a aviației civile utilizate în oferta de concordat și respectiv planul de reorganizare, și ceea ce s-a întâmplat efectiv. Aceste devieri, coroborate cu imposibilitatea atragerii unor finanțări complementare împrumutului de la Eximbank așa cum a fost previzionat în planul de reorganizare, a determinat deviații negative semnificative ale rezultatelor financiare respectiv fluxurilor de

numerar realizate față de previziunile financiare inițiale.

[d] Conflictul armat din Ucraina

Conflictul armat din Ucraina început în data de 28 februarie 2022 a avut efecte negative semnificative asupra activității Societății cel puțin prin prisma (i) scăderii cererii de călătorii (-25% în prima săptămână de război) și creșterea prețului combustibilului cu efect direct asupra eficienței desfășurării activității (+ 20% față de valoarea bugetată) fără ca Blue Air să fi reușit să transfere imediat și integral această creștere de cost în prețul biletelor de avion. Astfel, ponderea cheltuielilor cu combustibilul în veniturile realizate din cursele regulate a fost de 69% în FY22 în comparație cu 44% în FY19.

[e] Amenzi primite din partea ANPM și ANPC

În luna mai 2022, Blue Air a primit o amendă în valoare de aproximativ 5 milioane Euro din partea ANPM pentru nerespectarea cererii de conformare până la data de 30 aprilie 2022, termenul stabilit de legislație, pentru îndeplinirea obligației de depunere a certificatelor CO2 aferente anului 2021. Astfel, Blue Air nu a putut să-și îndeplinească integral obligația de depunere a certificatelor de CO2 pe fondul lipsei de lichidități generată de scăderea veniturilor ca urmare a efectelor pandemiei. În data de 5 septembrie 2022, ANPM a respins cererea de eșalonare a datoriei aferentă amenzii ce fusese formulată de Blue Air, iar în data de 6 septembrie 2022 a trimis somații de plată cu titlu executoriu către bănci provocând poprirea conturilor Blue Air.

În luna iulie 2022, ANPC a aplicat o amendă de aproximativ 2 milioane Euro ca urmare a finalizării acțiunii de control în legătură cu tratamentul aplicat de Blue Air cererilor de rambursare și/sau compensare ale pasagerilor. Societatea a contestat amenda și a depus plângere în această speță, dar aceste demersuri nu au suspendat obligativitatea plății. Aplicarea acestei sancțiuni dublată de impactul mediatic al acesteia au afectat numărul de bilete vândute de Societate ca urmare a incertitudinilor tot mai mari cu privire la posibilitățile acesteia de a opera zborurile în viitor. În data de 25 mai 2023, instanța de judecată a decis anularea deciziei ANPC, respectiv anularea procesului verbal și reducerea amenzii la 100.000 lei, însă efectele negative ale acestei sancțiuni nu au mai putut fi reversate.

[f] Suspendarea activității de zbor pentru o perioadă nedeterminată, anularea tuturor zborurilor, denunțarea unilaterală a contractelor de leasing și sistarea serviciilor cheie

Ca urmare a instituirii popririi asupra conturilor bancare, Blue Air s-a aflat în imposibilitatea de a-și onora obligațiile imediate de plată generate de operarea curentă, fapt ce a dus la decizia Societății de a sista operațiunile de zbor pe o perioadă determinată (6 septembrie 2022 – 10 octombrie 2022), perioadă necesară pentru renegocierea acordurilor de eșalonare încheiate cu principalii creditori. La sfârșitul lunii septembrie 2022, Blue Air a decis prelungirea suspendării activității de zbor pentru o perioadă nedeterminată, precum și anularea tuturor zborurilor publicate în orarul de zbor.

Ca urmare a acestor evenimente semnificative asupra activității Blue Air, în luna septembrie 2022 Air Lease Corporation a solicitat re poziționarea în afara teritoriului României a tuturor aeronavelor operate în leasing, comunicând în data de 22 septembrie 2022 denunțarea unilaterală a contractelor de leasing. În plus, pe fondul imposibilității plății obligațiilor restante sau a formulării unor propuneri de eșalonare sustenabile, în lunile septembrie și octombrie 2022 Blue Air s-a confruntat cu sistarea serviciilor cheie precum (i) accesul la sistemul de rezervări online Navitaire și la sisteme conexe activității operaționale, inclusiv a celor de comunicare cu pasagerii, (ii) serviciile de call center, (iii) activitățile de suport, cum ar fi administrare și salarizare personal, (iv) servicii și spații închiriate în Aeroportul Otopeni, baza principală a Blue Air.

[g] Denunțarea contractului de credit și declararea scadenței anticipate din partea Eximbank

În data de 4 noiembrie 2022, în contextul (i) suspendării pe perioadă nedeterminată a activității operaționale de transport aerian de pasageri, a (ii) constatărilor repetate ale echipelor de inspecție economico-financiare ale ANAF-DGAMC având drept scop verificarea modului de constituire și asigurare a surselor de rambursare a finanțărilor rambursabile garantate sau subîmprumutate de stat, și respectiv de plată a costurilor aferente contractului de credit acordat și (iii) ca urmare a neîndeplinirii de către Blue Air a mai multor obligații din contractul de credit, Eximbank a denunțat contractul de credit și a declarat scadența anticipată a creditului.

Deoarece Blue Air nu a putut plăti valoarea rămasă de rambursat a creditului în termenul stabilit de Eximbank, acesta a solicitat executarea scrisorii de garanție emisă de MFP, care în data de 11 noiembrie 2022 a plătit integral creditul. Pe cale de consecință, a fost declanșat mecanismul de executare a garanțiilor constituite de către Blue Air în vederea obținerii creditului de la Eximbank și de preluare de către Statul Român prin AAAS, la data de 8 decembrie 2022 a 75% din acțiunile Blue Air, 100% din acțiunile Blue Air Technic SRL precum și celelalte garanții constituite.

[h] Suspendarea licenței de operare

La data de 18 noiembrie 2022 autoritățile române prin MTIC au decis să suspende licența de operare a Blue Air încâpând cu 21 noiembrie 2022. Această suspendare ar fi putut fi revizuită doar dacă Societatea ar fi prezentat un plan de redresare financiară în care să demonstreze că a identificat resursele financiare adecvate și necesare pentru finanțarea operațiunilor de transport aerian.

4 Analiza actelor efectuate anterior deschiderii procedurii de insolvență

4.1 Analiza plăților efectuate în cele 6 luni anterioare deschiderii procedurii de insolvență

Administratorul judiciar a solicitat debitoarei comunicarea unei situații cu plățile realizate în cele 6 luni anterioare deschiderii procedurii de insolvență. Astfel, conform informațiilor primite de la debitoare, în perioada 01 septembrie 2022 – 23 martie 2023 s-au efectuat plăți în lei prin bancă, conform tabelului de mai jos:

Plăți	Suma (lei)
Combustibil	14.155.642

Manipulare și aterizare	6.049.446
Contribuții fiscale	2.123.130
Consultanță și servicii juridice	1.332.000
Salarii	1.303.566
Popriri	1.137.579
Poprire cont Mediu	1.032.243
IT & Telecomunicații	554.580
Onorariul Concordat	486.013
Datorii Istorice Creditori comerciali	475.003
Mentenanță	305.585
Chirie spațiu Sediu	256.587
Datorii Istorice Creditori Italia	186.210
Dobânda Credit US	164.830
Datorii Istorice Salarii curente neplătite	81.071
Recuperări creanțe pasageri	46.703
Costuri Bancare	39.566
Chirie & utilități	34.552
Deconturi	19.744
Alte servicii	16.359
Comision Procesator	11.189
Compensații	10.808
Datorii Istorice Rambursări(Încasări în avans)	9.943
Verificare raport emisii CO2	9.652
Datorii Istorice Recuperări creanțe pasageri	8.661
Training	8.315
Alte taxe	4.000
Alte servicii	3.752
Reglare plata	2.000
Consumabile & Protocol	1.716
Diurna	1.634
Alte servicii	362
Alte servicii	140
Ajustare curs valutar	-4.064
Total	29.868.519

Prin analiza încasărilor și plăților anterioare deschiderii procedurii nu s-au identificat tranzacții ce ar trebui avute în vedere de către administratorul judiciar sub aspectul incidenței prevederilor art. 117 - 122 din Legea nr. 85/2014. În măsura în care în perioada următoare vor interveni informații și elemente noi care să ducă la schimbarea acestei concluzii, administratorul judiciar va acționa în consecință completând analiza de față sau formulând acțiunile în justiție care se impun.

4.2 Analiza transferurilor patrimoniale din cei doi ani anteriori deschiderii procedurii de insolvență

În cadrul acestui capitol se vor analiza actele și operațiunile patrimoniale realizate în cei 2 ani anteriori deschiderii procedurii de insolvență, pentru a se verifica incidența prevederilor privind anularea acestor acte prevăzute la art. 117-122 din Legea insolvenței.

Conform dispozițiilor art. 117 alin.(1) din Legea insolvenței: „Administratorul judiciar/Lichidatorul judiciar poate introduce la judecătorul-sindic acțiuni pentru anularea actelor sau operațiunilor frauduloase ale debitorului în dauna drepturilor creditorilor, în cei 2 ani anteriori deschiderii procedurii.”

Societatea a comunicat administratorului judiciar situația transferurilor patrimoniale realizate în ultimii 2 ani anteriori deschiderii procedurii, care se prezintă astfel:

Nr	Bun	Data achiziție	Valoare achiziție fără TVA	Data vânzare	Valoare vânzare în lei fără TVA	Cumpărător	Data plată
1	birou pereti și acoperis	25.10.2016	20.286	09.04.2021	5.917	Uplift Airport Services	Neachitată
2	sistem supraveghere hick vision	25.10.2016	2.548	09.04.2021	1.194	Uplift Airport Services	Neachitată
3	sisteme desktop lenovo	01.08.2016	3.000	09.04.2021	1	Uplift Airport Services	Neachitată
4	sisteme desktop lenovo	01.08.2016	3.000	09.04.2021	1	Uplift Airport	Neachitată

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

						Services	
5	sisteme desktop lenovo	01.08.2016	3.000	09.04.2021	1	Uplift Airport Services	Neachitată
6	laptop Assus	MF1140		09.04.2021	2.731	Uplift Airport Services	Neachitată
7	APU Electronic Speed Switch			16.07.2021	16.434	Arpiem Aviation	19.07.2021
8	Mercedes E 220	16.11.2015	62.689	08.11.2021	17.103	Mihali Teodoru	Stornată
9	Storno- Mercedes E 220	16.11.2015	62.689	08.11.2021	-17.103	Mihali Teodoru	Stornată
10	Laptop HP Probook	03.01.2017	3.333	09.08.2022	84	Simona Metea	12.08.2022
11	Laptop HP Probook	12.06.2018	3.192	27.09.2022	84	POPESCU DANA MARIA	05.10.2022
12	Laptop HP Probook	01.01.2018	2.772	30.09.2022	84	Badea Irina	Neachitată – datorii salariale
13	Laptop HP EliteBook	02.02.2018	5.797	30.09.2022	378	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
14	Generator Ozon	14.07.2020	2.500	30.09.2022	294	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
15	Laptop Lenovo ThinkPad	01.05.2022	9.056	22.06.2022	7.800	White Lab Project Unit	30.06.2022
16	Activitati diverse			30.09.2022	168	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
17	Scaun OrangeBox Workday	ob1071		30.09.2022	42	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
18	Scaun OrangeBox Workday	ob1072		30.09.2022	42	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
19	Scaun OrangeBox Workday	ob1073		30.09.2022	42	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
20	Scaun OrangeBox Workday	ob1074		30.09.2022	42	OANA MIHAELA PETRESCU	Neachitat- datorii salariale
21	Laptop Lenovo TinkPad	08.10.2019	7.700	10.11.2022	1.345	POPESCU DANA MARIA	25.11.2022
22	Monitor Led AOC 23.6 Wide Full HD	07.10.2016	433	23.11.2022	126	POPESCU DANA MARIA	25.11.2022
23	Televizor Led Samsung 163, Smart TV	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	ALEXANDRA OGBONNA	Neachitat- datorii salariale
24	IPAD ARI2 64 GB	30.12.2015	2.484	28.11.2022	252	ALEXANDRA OGBONNA	Neachitat- datorii salariale
25	Laptop Apple Macbook Pro 13	01.02.2018	5.083	28.11.2022	1.261	ALEXANDRU MIHAI	Neachitat- datorii salariale
26	Ipad Air 2 64 GB	11.05.2016	1.717	28.11.2022	252	ALEXANDRU MIHAI	Neachitat- datorii salariale
27	Ipad 6 Wifi+ cellular 32 GB 4 g	01.08.2018	1.522	28.11.2022	252	ALEXANDRU MIHAI	Neachitat- datorii salariale
28	Televizor Toshiba 58U2963DG	01.06.2022	1.681	28.11.2022	1.261	ALEXANDRU MIHAI	Neachitat- datorii salariale
29	Desktop HP 290 G1 MT	13.04.2018	2.436	28.11.2022	672	ALIN UCA	Neachitat- datorii salariale
30	Monitor Led AOC	01.05.2016	565	28.11.2022	126	ALIN UCA	Neachitat- datorii salariale
31	Monitor Led AOC	01.05.2016	565	28.11.2022	126	ALIN UCA	Neachitat- datorii salariale
32	Ipad Air 2 128 GB	01.02.2017	1.398	28.11.2022	252	ALIN UCA	Neachitat- datorii salariale
33	Laptop ultraportabil Lenovo	13.02.2020	3.546	28.11.2022	924	ANDREEA MIHAELA NICULA	Neachitat- datorii salariale
34	Televizor Led Samsung 163, Smart	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	ANDREI STOICA	Neachitat- datorii salariale

Destinat exclusiv beneficiarilor publicației Buletinul Procedurilor de Insolvență pe bază de abonament sau furnizare punctuală în conformitate cu prevederile HG nr. 460/2005, modificată și completată prin HG nr. 1881/2006 și prevederile HG nr. 124/2007

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

	TV						
35	Laptop HP 250 G7 Intel Core	09.10.2019	2.747	28.11.2022	420	CAMELIA- DANIELA IORDACHE	Neachitat- datorii salariale
36	Laptop Lenovo TinkPad T580	01.05.2019	5.797	28.11.2022	1.176	CASH ASSET MANAGEMENT S.R.L	08.12.2022
37	Televizor Led Samsung 163, Smart TV	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	CONSTANTIN MACARESCU	Neachitat- datorii salariale
38	Televizor Led Samsung 163, Smart TV	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	CRISTIAN NAUM	Neachitat- datorii salariale
39	IPAD ARI2 64 GB	30.12.2015	2.484	28.11.2022	252	CRISTIAN NAUM	Neachitat- datorii salariale
40	Televizor Led Samsung 163, Smart TV	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	CRISTIAN PARVU	Neachitat- datorii salariale
41	IPAD ARI2 64 GB	11.05.2016	1.242	28.11.2022	252	CRISTIAN PARVU	Neachitat- datorii salariale
42	PC Dell Opiplex 3050 I5-7500	12.07.2017	2.590	28.11.2022	672	Irina Popa	Neachitat- datorii salariale
43	Ultrabook Asus ZenBook UX	06.11.2019	4.392	28.11.2022	2.092	IULIUS CONSTANTIN JIPESCU- CABINET DE AVOCAT	08.12.2022
44	Iphone 11 128 GB	07.11.2019	3.358	28.11.2022	755	IULIUS CONSTANTIN JIPESCU- CABINET DE AVOCAT	08.12.2022
45	Laptop HP Probook 450G3	01.08.2016	3.500	28.11.2022	420	LICA CORNELIA ANDREEA	Neachitat- datorii salariale
46	Laptop HP Probook x360 440 G1	04.09.2019	2.940	28.11.2022	1.092	LIVIU BARBU	Neachitat- datorii salariale
47	Monitor Ganning TN Led Asus 24	04.10.2019	587	28.11.2022	378	LIVIU BARBU	Neachitat- datorii salariale
48	Laptop Lenovo ThinkPad L14	01.11.2022	4.999	28.11.2022	3.333	LUIZA SOLTUZ	Neachitat- datorii salariale
49	Ipad Air 2	09.07.2019	1.471	28.11.2022	252	MIHAI ADRIAN BALAN	Neachitat- datorii salariale
50	Monitor Led Asus 23.8	23.05.2017	782	28.11.2022	210	MIHAI ADRIAN BALAN	Neachitat- datorii salariale
51	Laptop Apple Macbook Pro13	01.03.2016	6.417	28.11.2022	378	MIHAI ADRIAN BALAN	Neachitat- datorii salariale
52	Laptop HP Probook 450 G3 I5	01.03.2016	2.667	28.11.2022	420	MIHAI ADRIAN BALAN	Neachitat- datorii salariale
53	Televizor Led Samsung 163 Smart	01.05.2019	2.571	29.11.2022	252	PAVEL TUDOR VLAD	Neachitat- datorii salariale
54	Ipad Air 2 64 GB	11.05.2016	1.717	29.11.2022	252	PAVEL TUDOR VLAD	Neachitat- datorii salariale
55	Nas Zyxel	06.12.2018	470	29.11.2022	252	PAVEL TUDOR VLAD	Neachitat- datorii salariale
56	Scaun Arka Luxury	01.03.2019	638	29.11.2022	336	PAVEL TUDOR VLAD	Neachitat- datorii salariale
57	Scaun Arka Luxury	01.03.2019	638	29.11.2022	336	PAVEL TUDOR VLAD	Neachitat- datorii salariale
58	Televizor Led Samsung 163, Smart TV;	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	RAZVAN CORNELIU STAN	Neachitat- datorii salariale

Destinat exclusiv beneficiarilor publicației Buletinul Procedurilor de Insolvență pe bază de abonament sau furnizare punctuală în conformitate cu prevederile HG nr. 460/2005, modificată și completată prin HG nr. 1881/2006 și prevederile HG nr. 124/2007

BULETINUL PROCEDURILOR DE INSOLVENȚĂ Nr. 17946/07.11.2023

59	IPAD ARI2 64 GB	30.12.2015	2.484	28.11.2022	252	RAZVAN CORNELIU STAN	Neachitat- datorii salariale
60	Ipad Air 2	09.07.2019	1.471	28.11.2022	252	RAZVAN RADU	Neachitat- datorii salariale
61	Televizor Led Samsung 163, Smart TV;	01.05.2019	2.571	28.11.2022	252	SORIN CIORAN	Neachitat- datorii salariale
62	IPAD ARI2 64 GB	12.30.2015	2.484	28.11.2022	252	SORIN CIORAN	Neachitat- datorii salariale
63	Laptop Lenovo ThinkPad E14	01.11.2022	4.515	29.11.2022	1.630	Oana Cucart	Neachitat- datorii salariale
64	Laptop Dell Vostro 3568 i5	25.04.2018	2.751	29.11.2022	630	PETRONELA ZAMFIR DORNEANU	Neachitat- datorii salariale
65	Ipad Air 2 128 GB	01.02.2017	1.398	30.11.2022	252	ADRIANA PRICHEA	Neachitat- datorii salariale
66	Laptop Lenovo V15-IWL	17.02.2020	2.364	30.11.2022	1.428	ALICE GEOGIA	Neachitat- datorii salariale
67	LAPTOP DELL 3360 320GB/IRINA BADEA	20.09.2013	1.735	30.11.2022	102	BADEA IRINA	Neachitat- datorii salariale
68	Monitor	OB0841		30.11.2022	50	BADEA IRINA	Neachitat- datorii salariale
69	CALCULATOR PC(UNITATE+MONITOR)	01.09.2015	1.887	30.11.2022	294	BADEA IRINA	Neachitat- datorii salariale
70	Laptop Lenovo V510-15 KB	08.02.2018	3.125	30.11.2022	1.639	BANU RAMONA	Neachitat- datorii salariale
71	Laptop Lenovo ThinkPad P1,i7	13.11.2019	11.428	30.11.2022	2.898	BOBEI AURELIAN	Neachitat- datorii salariale
72	Telefon Mobil Samsung S20	01.11.2022	2.185	30.11.2022	1.092	BURTAN DELIA OCTAVIA	Neachitat- datorii salariale
73	Laptop Lenovo Idea Pad G50	01.03.2016	2.137	30.11.2022	420	BURTAN DELIA OCTAVIA	Neachitat- datorii salariale
74	Laptop Lenovo V330-141KB	30.01.2020	2.268	30.11.2022	1.000	CATALINA HARABAGIU	Neachitat- datorii salariale
75	Televizor Toshiba 580U2963	01.06.2022	1.681	30.11.2022	1.261	CB PROCUREMENT SERVICES S.R.L	08.12.2022
76	Laptop HP Pro Book 440G3	06.03.2017	2.100	30.11.2022	420	CRACIUN RALUCA MARILENA	Neachitat- datorii salariale
77	Sistem Detectie Incendiu	22.12.2016	6.062	30.11.2022	5.164	INSTITUTUL DE CERCETARE-DEZVOLTARE PENTRU APICULTU	Neachitat- datorii salariale
78	Laptop HP 250 G5	30.08.2017	2.352	30.11.2022	294	IOANA BIANCA BRANEA	Neachitat- datorii salariale
79	Laptop	OB0248		30.11.2022	269	IONUT CATALIN MATEI	Neachitat- datorii salariale
80	Laptop Lenovo ThinkPad T14s Gen 2	01.11.2022	11.756	30.11.2022	8.164	LAURA SANA	Neachitat- datorii salariale
81	Laptop Lenovo Ideapad y50-70	01.09.2015	3.145	30.11.2022	1.068	MARIUS GRIGORIU	Neachitat- datorii salariale

În urma verificării situației înstrăinărilor de active anterioare deschiderii procedurii nu s-au identificat tranzacții ce ar trebui avute în vedere de către administratorul judiciar sub aspectul incidenței prevederilor art. 117 - 122 din Legea nr. 85/2014. În măsura în care în perioada următoare vor interveni informații și elemente noi care să ducă la schimbarea acestei concluzii, administratorul judiciar va acționa în consecință completând în mod corespunzător prezentul raport și,

după caz, va iniția demersurile judiciare aferente.

5 Răspunderea organelor de conducere

Conform art. 169 din Legea insolvenței 85/2014, în cazul în care sunt identificate persoane cărora le-ar fi imputabilă apariția stării de insolvență a debitorului, la cererea administratorului judiciar sau a lichidatorului judiciar, judecătorul sindic poate dispune ca o parte sau întregul pasiv al debitorului, persoana juridică, ajuns în stare de insolvență, fără să depășească prejudiciul aflat în legătură de cauzalitate cu fapta respectivă să fie suportată de membrii organelor de conducere și/ sau supraveghere din cadrul societății, precum și de orice altă persoană care au contribuit la starea de insolvență a debitorului, prin una dintre faptele prevăzute de art. 169 din Legea 85/2014.

Dispoziții legale incidente

„ Art. 169 (1) La cererea administratorului judiciar sau a lichidatorului judiciar, judecătorul-sindic poate dispune ca o parte sau întregul pasiv al debitorului, persoană juridică, ajuns în stare de insolvență, fără să depășească prejudiciul aflat în legătură de cauzalitate cu fapta respectivă, să fie suportată de membrii organelor de conducere și / sau supraveghere din cadrul societății, precum și de orice alte persoane care au contribuit la starea de insolvență a debitorului, prin una dintre următoarele fapte:

- a) au folosit bunurile sau creditele persoanei juridice în folosul propriu sau în cel al unei alte persoane;
- b) au făcut activități de producție, comerț sau prestări de servicii în interes personal, sub acoperirea persoanei juridice;
- c) au dispus, în interes personal, continuarea unei activități care ducea, în mod vădit, persoana juridică la încetarea de plăți;
- d) au ținut o contabilitate fictivă, au făcut să dispară unele documente contabile sau nu au ținut contabilitatea în conformitate cu legea. În cazul nepredării documentelor contabile către administratorul judiciar sau lichidatorul judiciar, atât culpa, cât și legătura de cauzalitate între faptă și prejudiciu se prezumă. Prezumția este relativă;
- e) au deturnat sau au ascuns o parte din activul persoanei juridice ori au mărit în mod fictiv pasivul acesteia;
- f) au folosit mijloace ruinătoare pentru a procura persoanei juridice fonduri, în scopul întârzierii încetării de plăți;
- g) în luna precedentă încetării plăților, au plătit sau au dispus să se plătească cu preferință unui creditor, în dauna celorlalți creditori;
- h) orice altă faptă săvârșită cu intenție, care a contribuit la starea de insolvență a debitorului, constatată potrivit prevederilor prezentului titlu.

(2) Administratorul judiciar ori, după caz, lichidatorul judiciar, ori de câte ori identifică persoanele culpabile de starea de insolvență a debitorului, va promova acțiunea în antrenarea răspunderii patrimoniale. Dacă administratorul judiciar ori, după caz, lichidatorul judiciar nu a indicat persoanele culpabile de starea de insolvență a debitorului, aceasta poate fi introdusă de președintele comitetului creditorilor în urma hotărârii adunării creditorilor ori, dacă nu s-a constituit comitetul creditorilor, de un creditor desemnat de adunarea creditorilor. De asemenea, poate introduce această acțiune, în aceleași condiții, creditorul care deține mai mult de 30% din valoarea creanțelor înscrise la masa credală.

(3) Cererea introdusă în temeiul alin. (1) sau, după caz, alin. (2) se va judeca separat, formându-se un dosar asociat.

(4) În caz de pluralitate, răspunderea persoanelor prevăzute la alin. (1) este solidară, cu condiția ca apariția stării de insolvență să fie contemporană sau anterioară perioadei de timp în care și-au exercitat mandatul ori în care au deținut poziția în care au contribuit la starea de insolvență.

(5) Răspunderea persoanelor în cauză nu va putea fi angajată dacă, în organele colegiale de conducere ale persoanei juridice, s-au opus la actele ori la faptele care au contribuit la starea de insolvență sau au lipsit de la luarea deciziilor care au contribuit la starea de insolvență și au făcut să se consemneze, ulterior luării deciziei, opoziția lor la aceste decizii.

(6) Răspunderea nu va putea fi angajată dacă, în luna precedentă încetării plăților, s-au efectuat, cu bună-credință, plăți în executarea unui acord cu creditorii,

încheiat ca urmare a unor negocieri extrajudiciare pentru restructurarea datoriilor debitorului, cu condiția ca acordul să fi fost de natură a conduce la redresarea financiară a debitorului și să nu fi avut ca scop prejudicierea și / sau discriminarea unor creditori. Aceste prevederi se vor aplica și în cazul acordurilor realizate în cadrul procedurii concordatului preventiv.

(7) În cazul în care s-a pronunțat o hotărâre de respingere a acțiunii introduse potrivit alin. (1) sau, după caz, alin. (2), administratorul judiciar/lichidatorul judiciar care nu intenționează să formuleze apel împotriva acesteia va notifica în acest sens comitetul creditorilor sau, în cazul în care nu a fost desemnat un comitet al creditorilor, adunarea creditorilor. Împotriva acestei hotărâri calea de atac poate fi exercitată direct de președintele comitetului creditorilor, iar în lipsa constituirii unui comitet, de către orice creditor interesat care deține mai mult de 30% din valoarea creanțelor înscrise la masa credală.

(8) Aplicarea dispozițiilor alin. (1) nu înlătură aplicarea legii penale pentru faptele care constituie infracțiuni.

(9) Dacă s-a pronunțat o sentință prin care judecătorul-sindic a dispus atragerea răspunderii patrimoniale a administratorului statutar, aceasta va fi comunicată către Oficiul Național al Registrului Comerțului, din oficiu.

(10) Persoana împotriva căreia s-a pronunțat o hotărâre definitivă de atragere a răspunderii nu mai poate fi desemnată administrator sau, dacă este administrator în alte societăți, va fi decăzută din acest drept timp de 10 ani de la data rămânerii definitive a hotărârii.”

Potrivit doctrinei de specialitate⁵, administratorul unei societăți are un set de obligații statutare precum și un set de obligații fiduciare, astfel:

În categoria obligațiilor statutare intră acele obligații specifice funcției de administrator care sunt reglementate prin lege (a se vedea art. 73 alin. (1) lit. e) din Legea nr. 31/1990) și prin actul constitutiv al societății.

În categoria obligațiilor fiduciare sunt incluse următoarele:

→ Obligația de a executa mandatul cu bună-credință, în conformitate cu interesul social, care cuprinde:

- Obligația de loialitate (obligația de loialitate față de societate constă, în esență, în îndatorirea administratorului de a trata afacerile societății cu corectitudine și onestitate, urmărind exclusiv interesele societății, abținându-se de la a-și prevala propriile interese în exercițiul funcției sale și de la a intra în conflict de interese cu societatea. Loialitatea pornește de la calitatea de gestionar al intereselor altuia: administratorul trebuie să promoveze exclusiv interesul social, să nu aducă obstacole satisfacerii acestuia și, cu deosebire, să nu-și utilizeze atribuțiile în interes personal”)

- Obligația de informare și transparență („... aflată în conexiune cu îndatorirea de loialitate, cel puțin prin necesitatea evitării și, după caz, a declarării conflictului de interese dintre administrator și societate”)

- Obligația de a nu divulga informații confidențiale și secrete de afaceri (Art. 144¹ alin. (5) din legea nr. 31/1990 „Membrii consiliului de administrație nu vor divulga informațiile confidențiale și secretele comerciale ale societății, la care au acces în calitate lor de administratori. Aceasta obligație le revine și după încetarea mandatului de administrator”)

→ Obligația de diligență și prudență care cuprinde:

- Obligația de supraveghere a activității, în general, și a directorilor, în special („Obligația de monitorizare nu presupune verificarea în detaliu a activității de zi cu zi a tuturor persoanelor sau departamentelor implicate în gestiune. Însă administratorii trebuie să fie familiarizați, în orice moment cu situația financiară și patrimonială a societății, prin studierea regulată a documentelor juridice și financiare importante, prin solicitarea de raportări de la funcționari și prin activitatea de cercetare a problemelor care ar rezulta din demersurile de informare”)

- Obligația de a se informa („Administratorii trebuie să fie informați despre mersul societății, să solicite și să înțeleagă aspectele și sfaturile juridice, contabil-financiare și prudențiale comerciale care le sunt date”⁶)

- Obligația de atenție în luarea deciziilor („Elementul substanțial se referă la calitatea deciziei, la utilitatea acesteia pentru societate, pentru promovarea interesului social”⁷). În cadrul analizei unei eventuale încălcări a acestei obligații, aprecierea se va face prin filtrul a ceea ce doctrina numește „Regula judecării de afaceri” reglementată de art. 144¹ alin. (2) din legea nr. 31/1990, potrivit căruia: „Administratorul nu încalcă obligația prevăzută la alin. (1), dacă în momentul luării unei decizii de afaceri el este în mod rezonabil îndreptățit să considere ca acționează în interesul societății și pe baza unor informații adecvate”. Condițiile pentru aplicarea acestei reguli sunt următoarele:

○ „Să existe o decizie de afaceri, constând în adoptarea sau omisiunea de a adopta anumite măsuri, ținând de administrarea afacerilor”;

○ „Să existe o judecată, respectiv administratorul să aprecieze în mod rațional, că decizia de afaceri este luată în interesul societății.”

○ „Să existe o informare adecvată a administratorului, anterior adoptării deciziei”

În contextul acestui cadru general, Legea nr. 85/2014 reglementează, la rândul său, anumite condiții speciale care derivă din scopul acestei răspunderi civile delictuale speciale pentru fapta proprie și anume acela de a asigura acoperirea pasivului debitorului insolvent, în cazul în care există persoane responsabile pentru cauzarea insolvenței debitoarei iar această acoperire nu se poate realiza în cadrul procedurii de insolvență din patrimoniul societății debitoare.

Aceste condiții speciale prevăzute de Legea nr. 85/2014, sunt următoarele:

A. Categoria persoanelor care pot fi răspunzătoare:

➔ „Vor putea fi chemate să răspundă pentru faptele lor ilicite atât persoanele care se găseau în funcție la data deschiderii procedurii insolvenței, cât și cele care au îndeplinit anterior respectivele funcții. Încetarea mandatului, indiferent dacă au fost sau nu efectuate formalitățile de publicitate prin intermediul registrului comerțului, nu îl exonerează de răspundere pe administrator”

➔ Administratorii aparenți (cu mandatul încetat dar care continuă să acționeze în această calitate)

➔ Administratorii de facto sau administratorii din umbră (persoane care deși nu sunt în funcția de administrator acționează ca și cum ar deține această calitate)

Pe de altă parte, în sensul excluderilor din această categorie: „Nu poate fi angajată răspunderea persoanelor care influențează în mod direct administrarea afacerii, cum sunt consultanții (consilierii, avocații) sau finanțatorii (instituțiile de credit sau alte instituții financiare), în măsura în care s-au aflat în poziția de a influența deciziile managementului debitorului, dar nu s-au substituit acesteia”

B. Fapta ilicită:

Trebuie să poată fi încadrată într-una din cazurile enumerate expres de art. 169 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 85/2014, sau alte fapte intenționate care au contribuit la starea de insolvență, așa cum prevede art. 169 alin. (1) lit. h)

⁵ A se vedea în acest sens Radu N. Catană, *Dreptul societăților comerciale: probleme actuale privind societățile pe acțiuni*, Editura. Sfera Juridică, Cluj-Napoca, 2007, pag. 168 - 196

⁶ K. Clarkson, R. Leroy Miller, G. A. Jentz, Fr. Cross, *WEST's Business Law*, 6th ed., West Pub., St. Paul, MN, 1995, p. 827, apud Idem, pag. 188

⁷ Idem, pag. 190

din Legea nr. 85/2014.

C. Prejudiciul:

Răspunderea pentru insolvență se va angaja, prin urmare, pentru acea parte din pasiv (sau, eventual, pentru tot pasivul) aflat în raport de cauzalitate cu fapta ilicită, deci care este imputabilă persoanei respective. Indiferent de cuantumul prejudiciului cauzat, persoanele responsabile nu pot să fie obligate să plătească mai mult decât pasivul neacoperit.

D. Raportul de cauzalitate între fapta ilicită și starea de insolvență:

Toți factorii cauzali sunt puși pe picior de egalitate explicativă în justificarea angajării răspunderii, producându-se, în acest fel, o lărgire a câmpului cauzal: toate condițiile care au condus la instalarea stării de insolvență sunt considerate cauzal identice și necesare pentru apariția sa. Prin urmare, fapta pentru care se angajează răspunderea trebuie să aibă calitatea de factor cauzal al stării de insolvență.

E. Vinovăția:

Forma de vinovăție cerută de lege este intenția. Această condiție stabilește implicit și granița în delimitarea față de regula judecării de afaceri, așa cum am precizat mai sus. La rândul ei, intenția are două forme: intenția directă și intenția indirectă. Aceste forme sunt definite de art. 16 alin. (2) Cod civ. ca fiind: „Fapta este săvârșită cu intenție când autorul prevede rezultatul faptei sale și fie urmărește producerea lui prin intermediul faptei, fie, deși nu îl urmărește, acceptă posibilitatea producerii acestui rezultat.” În structura intenției intră două elemente:

◆ Elementul intelectual: cunoașterea de către persoana în cauză a tuturor elementelor obiective care caracterizează starea de fapt existentă, aspect care în situația administratorului decurge din obligația de informare, menționată mai sus.

◆ Elementul volitiv: poziția subiectivă față de consecințele care decurg din situația de fapt asupra căreia poartă factorul intelectual. În cazul intenției o astfel de poziție subiectivă poate fi: fie de dorință, fie doar de acceptare a producerii acestor consecințe.

Cu titlul preliminar se impune a fi făcută următoarea precizare: „Raportul asupra cauzelor și împrejurărilor care au dus la apariția insolvenței debitorului nu are valoare probatorie autonomă, nereprezentând decât un act prin care administratorul judiciar sau, după caz, lichidatorul judiciar face anumite constatări al căror rol este de a aduce la cunoștința creditorilor o anumită stare de fapt. În măsura în care se formulează o acțiune pentru angajarea răspunderii, cauzele și împrejurările care au dus la apariția insolvenței debitorului, precum și persoanele cărora le este imputabilă această situație patrimonială trebuie dovedite distinct și exhaustiv.”

Analizând pe rând cazurile enumerate de lege la art. 169 alin. (1) prin raportare la aspectele de fapt identificate în cuprinsul prezentului raport de cauze și împrejurări, administratorul judiciar constată următoarele

5.1.1.1 au folosit bunurile sau creditele persoanei juridice în folosul propriu sau în cel al unei alte persoane;

Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii.

5.1.1.2 au făcut activități de producție, comerț sau prestări de servicii în interes personal, sub acoperirea persoanei juridice;

Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii.

5.1.1.3 au dispus, în interes personal, continuarea unei activități care ducea, în mod vădit, persoana juridică la încetarea de plăți;

Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii. Mai mult decât atât, precizăm faptul că, activitatea Societății s-a desfășurat anterior deschiderii procedurii de insolvență în cadrul unei proceduri de concordat preventiv sub supravegherea administratorului concordatar, cu scopul de a asigura depășirea stării de dificultate a Societății.

Administratorul judiciar apreciază faptul că, continuarea activității după data sistării zborurilor 6.09.2023, în condițiile în care continuarea acestei activități ducea în mod vădit Societatea în încetare de plăți nu poate fi reținută neputându-se dovedi la acest moment interesul personal al administratorilor din continuarea acestei activități.

5.1.1.4 au ținut o contabilitate fictivă, au făcut să dispară unele documente contabile sau nu au ținut contabilitatea în conformitate cu legea.

Cu privire la faptele care s-ar circumscrie acestei fapte ilicite, administratorul judiciar a constatat faptul că, anterior deschiderii procedurii de insolvență Societatea a avut deficiențe în ceea ce privește modalitatea de ținere a evidențelor contabile. Astfel, situațiile financiare aferente exercițiului financiar 2021 nu au fost auditate de către un auditor independent, astfel cum este prevăzut de Ordinul nr. 1802/2014 privind reglementările contabile. Mai mult, situațiile financiare aferente anului 2021 nu au fost depuse de către Societate la autoritățile fiscale astfel cum este prevăzut de art. 28 din Legea nr. 82/1991. Pentru situațiile financiare aferente exercițiului financiar 2022, după sistarea activității operationale în 6 septembrie 2022, Societatea nu a mai putut desemna un auditor independent. De asemenea, administratorul judiciar a constatat faptul că ulterior suspendării zborurilor comerciale ale Societății, evidențele contabile ale acesteia nu au fost conduse la zi, astfel cum prevede art. 2 alin. (1) din Legea nr. 82/1991 a contabilității republicată. Astfel, ulterior sistării zborurilor comerciale, începând cu luna septembrie 2022, pe fondul neachitării salariilor față de angajații Societății, parte din angajații care asigurau conducerea contabilității Societății și-au încetat raporturile contractuale cu aceasta. De asemenea, conform informațiilor puse la dispoziție de reprezentanții Societății, pe fondul neachitării datoriilor față de furnizorii de servicii Societatea nu a mai avut acces la sistemele informatice care să permită ținerea la zi a contabilității. Urmare a acestui fapt, Societatea a fost în imposibilitatea de a asigura înregistrarea cronologică și sistematică a informațiilor cu privire la poziția financiar și performanța financiară și nu și-a

îndeplinit obligațiile de depunere a declarațiilor fiscale în conformitate cu prevederile legale în materie.

Cu toate acestea, având în vedere cauzele identificate de administratorul judiciar cu privire la ajungerea în stare de insolvență a Societății, administratorul judiciar apreciază faptul că, între neconcordanțele legate de ținerea evidenței contabile și ajungerea Blue Air în stare de insolvență nu există un raport de cauzalitate directă, aceste deficiențe având o materialitate redusă din punctul de vedere al cauzelor care au determinat lipsa resurselor financiare pentru achitarea datoriilor față de creditorii Societății.

5.1.1.5 au deturnat sau au ascuns o parte din activul persoanei juridice ori au mărit în mod fictiv pasivul acesteia;

Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii. Ulterior finalizării procedurii de inventariere a patrimoniului Societății administratorul judiciar va completa analiza sa, în măsura în care se vor constata fapte care să se circumscrie acestei încadrări.

5.1.1.6 au folosit mijloace ruinătoare pentru a procura persoanei juridice fonduri, în scopul întârzierii încetării de plăți; Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii.

5.1.1.7 în luna precedentă încetării plăților, au plătit sau au dispus să se plătească cu preferință unui creditor, în dauna celorlalți creditori;

Din analiza realizată până la acest moment administratorul judiciar nu a identificat fapte care să se circumscrie acestui caz de atragere a răspunderii.

5.1.1.8 orice altă faptă săvârșită cu intenție, care a contribuit la starea de insolvență a debitorului, constatată potrivit prevederilor prezentului titlu.

Având în vedere concluziile preliminare evidențiate în cuprinsul prezentului Raport, administratorul judiciar nu a identificat până la această dată elemente certe cu privire la săvârșirea vreuncea dintre faptele prevăzute în mod expres și limitativ de prevederile art. 169 alin. (1) din Legea nr. 85/2014 și persoanelor care au dus la intrarea în insolvență a debitoarei; în măsura în care, pe parcursul desfășurării procedurii, administratorul judiciar va identifica elemente de natură să atragă incidența prevederilor art. 169 alin. (1) din Legea nr. 85/2014, va proceda la completarea în mod corespunzător a prezentului raport și, după caz, la inițierea demersurilor judiciare aferente.

6 Concluzii privind șansele de reorganizare

În considerarea dispozițiilor art. 97 alin (2) din Legea nr. 85/2014 care prevăd că ”în cazul în care debitorul nu se încadrează în categoriile prevăzute la art. 38 alin. (2), raportul va indica dacă există o posibilitate reală de reorganizare efectivă a activității debitorului ori, după caz, motivele care nu permit reorganizarea și, în acest caz, va propune intrarea în faliment”, administratorul judiciar constată că societatea se confruntă cu următoarele provocări:

- de la data deschiderii procedurii de insolvență față de Societate, aceasta nu a desfășurat activitate operațională potrivit obiectului său de activitate. Singurele activități curente desfășurate în perioada de observație s-au limitat la demersuri de conservare a patrimoniului Societății. Menționăm totodată faptul că, de la data suspendării zborurilor de către Societate, respectiv 6 septembrie 2022, aceasta nu a mai desfășurat activități operaționale;

- având în vedere industria în care Societatea operează, respectiv faptul că reluarea zborurilor de către aceasta ar presupune încheierea de contracte de leasing sau închiriere de aeronave precum și finanțarea cheltuielilor pentru repornirea zborurilor, orice șansă de reorganizare a Societății ar presupune un important aport de capital care să susțină costurile de operare ale acesteia. Până la data formulării prezentului raport nu a fost identificată nicio sursă de finanțare a repornirii operațiunilor Societății existând șanse minime ca un potențial investitor să fie interesat de finanțarea reluării operării de către Societate. Cu toate acestea, menționăm faptul că de la data preluării acțiunilor societății de către Autoritatea pentru Administrarea Activelor Statului au avut loc o serie de întâlniri cu potențiali investitori, însă, până la redactarea prezentului raport acestea nu s-au finalizat într-un sens pozitiv.

- Finanțarea activității de către acționari este puțin probabil a se realiza într-un termen relativ scurt ca urmare a legislației privitoare la ajutoarele de stat în condițiile în care acționar majoritar al Societății este Statul Român;

- Societatea a suferit un puternic prejudiciu de imagine, fiind expusă unor riscuri reputaționale considerabile (anularea unor curse, nereturnarea sumelor de bani datorate pasagerilor, lipsa de credibilitate față de societățile de leasing etc.) chiar dacă acestea au avut la bază criterii obiective care fac dificilă reluarea activității operaționale și care ar presupune susținerea unor costuri de operare mai ridicate până când activitatea acesteia să devină profitabilă;

- Societatea nu are la acest moment a o flotă de avioane operabilă, ceea ce face dificilă reluarea activității curente. Așa cum am arătat în cuprinsul raportului, la acest moment flota Societății este compusă din 5 avioane, niciunul dintre acestea nefiind operabil la acest moment;

- Activând într-o industrie extrem de competitivă și supra reglementată, la momentul actual, Societatea ar avea nevoie de aproximativ 12 luni pentru operaționalizarea zborurilor, în condițiile în care pe lângă necesarul de capital Societatea ar avea nevoie în plus și de angajarea de personal, obținerea sau reluarea autorizațiilor, obținerea sloturilor de zbor, etc.

Cu toate acestea, acționarii Societății prin administratorul special, au comunicat administratorului judiciar, faptul că intenționează reorganizarea Societății, în acest sens fiind în căutarea soluțiilor necesare pentru reluarea activității, inclusiv prin găsirea unui investitor.

Față de cele de mai sus, în temeiul dispozițiilor art. 97 alin (2) și (4) din Legea nr. 85/2014, administratorul judiciar consideră că deși situația societății este una extrem de precară, în ipoteza identificării unui investitor de către acționari sau a identificării unei finanțări necesare reluării activității reorganizarea acesteia ar fi posibilă, motiv pentru care nu va propune la acest moment deschiderea procedurii de faliment. Acest demers vine în contextul aplicării principiului celei de-a doua șanse menit să ofere debitorilor în insolvență posibilitatea de a se reorganiza și de a reintra în circuitul

economic.

Infinexa Restructuring S.P.R.L.

Prin
Radu Tudor

Mușat & Asociații Restructuring\Insolvency S.P.R.L.

Prin
Cristi Tudor

2. Societatea FARGO DECO DESIGN SRL, cod unic de înregistrare: 4545736

Depunere rapoarte întocmite de lichidatorul judiciar în procedura generală de faliment

Nr. 7655 Data emiterii 03 .11.2023

Număr dosar: 45011/3/2014. Tribunalul București. Secția a VII-a Civila.

Arhiva/registratura instanței: București, sector 4, B-dul Unirii, nr. 37

Termen de judecata: 15.11.2023

Debitor: SC FARGO DECO DESIGN SRL cu sediul social: București, sector 6, str. Calea Crangasi nr 64, CUI: 4545736, și nr. de Ordine în registrul comerțului J40/20664/1993;

Lichidator judiciar: Cabinet Individual de Insolventa Sandu Emilia, cu sediul în București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 43, Bl. 7, sc.B, ap. 34, Parter, sector 1, Tel. 021.31.28.514/ Fax: 031.81.77.664 E-mail: cabinsolvemy@gmail.com.

Nume și prenume reprezentant administrator/lichidator judiciar persoană juridică: Sandu Emilia.

Administrator special: Popescu Greaca Marica;

Creditori: conform tabel definitiv consolidat;

Subscrisa Cabinet Individual de Insolventa "Sandu Emilia" prin reprezentant Sandu Emilia, în calitate de lichidator judiciar al debitorului, conform încheierii de ședință în camera de consiliu din data de 07.07.2021 pronunțată de Tribunalul București, secția a VII-a Civila, în dosarul nr. 45011/3/2014, în temeiul: art. 59 alin. 1, din Legea privind procedura insolvenței, comunica – Raportul lichidatorului judiciar, astfel întocmit în anexa, în număr de 2 file.

Depunem prezentul pentru instanța de judecată.

Lichidator judiciar:

Cabinet Individual de Insolventa "Sandu Emilia"

Prin Sandu Emilia

Anexa

**RAPORT LUNAR PRIVIND DESCRIEREA MODULUI DE INDEPLINIRE A
ATRIBUTIILOR LICHDATORULUI JUDICIAR**

Număr dosar: 45011/3/2014. Tribunalul București, Secția a VII-a Civila

Termen de judecată: 15.11.2023

Temei juridic: art. 64 coroborat cu art.97. din Legea privind procedura insolvenței.

Debitor: SC FARGO DECO DESIGN SRL cu sediul social: București, sector 6, str. Calea Crangasi nr 64, CUI: 4545736, și nr. de Ordine în registrul comerțului J40/20664/1993;

Lichidator judiciar: Cabinet Individual de Insolventa "Sandu Emilia", Cod de înregistrare fiscală RO 32645579, sediul social bd. Dinicu Golescu, nr. 43, bl. 7, sc. B, apt. 34, Parter, București, sector 1, Fax 021.31.28.514, Tel 0372924080, E-mail cabinsolvemy@gmail.com. Nume și prenume reprezentant administrator/lichidator judiciar persoană juridică: Sandu Emilia.

Subscrisa: Cabinet Individual de Insolventa "Sandu Emilia" prin reprezentant Sandu Emilia, în calitate de lichidator judiciar al debitorului, conform încheierii de ședință în camera de consiliu din data de 07.07.2021 pronunțată de Tribunalul București, Secția a VII-a Civila, în dosarul nr. 45011/3/2014 prin care s-a deschis procedura insolvenței prevăzută de Legea 85/2014, împotriva debitorului SC FARGO DECO DESIGN SRL vă prezint raportul privind modul de îndeplinire a atribuțiilor lichidatorului judiciar.

A. Mențiuni privind descrierea modului în care lichidatorului judiciar s-a achitat de atribuțiile sale.

Din prima treaptă conform hotărârii adunării creditorilor din 22.09.2023, care cuprinde 8 licitații publice în opt săptămâni consecutive având ca pret de pornire 45% din valoarea stabilită prin raportul de evaluare, respectiv:

- pentru utilaje și stocul de materiale, pret de pornire 3.446,00 lei fara tva,

- pentru terenul din loc Gruiu, pret pornire 83.250,00 lei fara tva,

, nici la sedințele de licitație din 20-27 octombrie SI 03 NOIEMBRIE 2023 nu a existat nici o solicitare.

Se vor continua sedințele de licitație din această treaptă pentru teren și utilaje planificate pentru 10-17-24 noiembrie 2023, ultimele din treapta 1-a.

B. Mențiuni privind justificarea cheltuielilor efectuate în cond art. 59 alin. 1 din legea 85/2014.

Cheltuielile cu procedura: de la deschiderea procedurii de faliment în cuantum de 1.280,41, onorariul rămas de achitat în suma de 15.600,00 lei și onorariul lichidatorului judiciar, au fost achitate

Cheltuielile de procedura fiind în prezent de 87,00 lei (anunțul din ziarul National)

C. Alte mențiuni:

Solicităm onoratei instanțe continuarea procedurii în vederea:

- -Continuării demersurilor de valorificare active, desfasurarea sedintelor de licitație având ca pret de pornire 45% din valoarea stabilită prin raportul de evaluare; planificate a se desfasura la 10-17-24 noiembrie 2023.

Anexam la prezentul raport:

- dovada de publicare în BPI a raportului pe octombrie 2023;

- procesele verbale de licitație pentru teren și utilaje din 20-27 octombrie și 3 noiembrie 2023;