



1920 - 2020
A CENTURY IN
AEROSPACE &
DEFENSE

REGISTRUL COMERTULUI J40/3940/1991
COD FISCAL RO1576401
CAPITAL SOCIAL 17.368.942,50 lei
BANCA BCR - Sucursala Unirea
IBAN RO45RNCB0082044172700001
COD LEI 254900BVE55BYPKDDY46

ROMAERO

DIRECȚIA GENERALĂ
SG 62346/06.10.2021

Referat de fundamentare privind achiziția de servicii juridice de reprezentare în dosarul nr. 20067/3/2018

Prin cererea care formează obiectul dosarului nr. 20067/3/2018 ROMAERO S.A., ROMAERO a solicitat instanței obligarea pârâtului Cristian Sindie la plata sumei de 448.384 USD și penalități de întârziere - reprezentând debit datorat conform facturilor emise de ROMAERO S.A. pentru lucrări de mentenanță și servicii de parcare, pentru aeronava proprietatea pârâtului.

În cadrul aceluiași dosar, pârâtul Cristian Sindie a formulat o cerere reconvențională prin care a solicitat obligarea ROMAERO la efectuarea tuturor demersurilor pentru aducerea aeronavei în stare de aeronavigabilitate și la plata contravalorii lipsei de folosință a aeronavei. După efectuarea unei expertize de specialitate în cauză, la solicitarea și pe cheltuiala pârâtului Cristian Sindie, a rezultat un raport de 2700 pagini, realizat de expertul independent Virgil Clapon.

Urmare a concluziilor raportului de expertiză, pârâtul Cristian Sindie a solicitat instanței obligarea ROMAERO la plata sumelor de: **8.413.860 USD** – reprezentând contravaloarea lipsei de folosință a aeronavei, respectiv **8.413.860 USD** – reprezentând devalorizarea aeronavei.

La termenul din data de 10.06.2021, ROMAERO a depus obiecțiuni la raportul de expertiză – obiecțiunile formulate cu privire la aspectele critice fiind acceptate de către instanță. Instanța a solicitat expertului depunerea unui supliment al raportului care va conține răspunsul la obiecțiile ridicate de către ROMAERO, până la data de 16.09.2021. La termenul de judecată din data de 16.09.2021, instanța a luat act de solicitarea expertului de a acorda un termen mai lung întocmirii raportului de expertiză, stabilind un nou termen la 09.12.2021.

Conform organigramei societății, în cadrul ROMAERO S.A. sunt angajați un număr de 5 consilieri juridici. Așa cum prevede Regulamentul de Organizare și Funcționare al Serviciului juridic, consilierii juridici „Formulează, redactează, și promovează în justiție acțiunile în care societatea are calitate procesuală și în toate etapele procesuale”. La nivelul anului 2021, ROMAERO S.A. gestionează, prin serviciul juridic intern, un număr de 86 litigii și dosare de executare silită. Totodată, conform aceluiași Regulament, Serviciul Juridic „Verifică și avizează juridic, după caz inițiază/întocmește – legalitate și conformitate: proiecte privind răspunderea patrimonială, drepturile sau interesele legitime ale societății; acte și documente care angajează răspunderea patrimonială, care sunt de natură să atragă răspunderea patrimonială sau să aducă atingere drepturilor sau intereselor legitime ale societății sau ale salariaților ei; contracte economice, contracte de muncă; decizii și regulamente cu caracter intern; ordine, instrucțiuni, circulare; protocoale; cereri ale salariaților; etc.” Astfel, având în vedere activitățile curente ale companiei, nivelul de încărcare al personalului încadrat în Serviciul Juridic nu permite acordarea atenției care se impune în gestionarea dosarului nr. 20067/3/2018, ținând cont de suma la care ROMAERO S.A. ar putea fi obligată în situația unei soluții nefavorabile în cauză.

Prin urmare, considerând pericolul pentru societate reprezentat de obținerea unei soluții nefavorabile în dosarul nr. 20067/3/2018 și obligarea la plata unei sume de aproximativ 17 milioane USD, așa cum a fost solicitat în baza raportului de expertiză și faptul că litigiul necesită o atenție deosebită și alocarea de resurse considerabile de care compania nu dispune în acest moment, având în vedere dispozițiile OUG nr.26/2012 privind unele măsuri de reducere a cheltuielilor publice și întărirea disciplinei financiare și de modificare și completare a unor acte normative, **vă rugăm să dispuneți adăugarea pe ordinea de zi a Adunării Generale a Acționarilor aprobarea achiziționării de servicii juridice de reprezentare în cauza mai sus menționată.**

Atașăm prezentei:

- Informarea detaliată a Serviciului juridic cu privire la stadiul dosarului nr. 20067/3/2018, aflat pe rolul Tribunalului București
- Obiecțiunile depuse de ROMAERO S.A. la dosarul cauzei
- Regulamentul de Organizare și Funcționare al Serviciului Juridic ROMAERO S.A.

DIRECTOR GENERAL



Silviu GRECU



1920 - 2020
A CENTURY IN
AEROSPACE &
DEFENSE

REGISTRUL COMERTULUI J40/3940/1991
COD FISCAL RO1576401
CAPITAL SOCIAL 17.368.942,50 lei
BANCA BCR - Sucursala Unirea
IBAN RO45RNCB0082044172700001
COD LEI 254900BVE55BYPKDDY46

ROMAERO

SERVICIUL JURIDIC
NR.70343/27.09.2021

SG 62345/05.10.2021

AVIZAT,
DIRECTOR GENERAL



Silviu GRECU

În atenția

CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE AL ROMAERO S.A.

INFORMARE

cu privire la stadiul Dosarului nr.20067/3/2018, aflat pe rolul Tribunalului București

1. Derularea relațiilor contractuale care au vizat aeronava B737-291, msn 22384 (înmatriculată în prezent N600 RN)

- (1) Între ROMAERO S.A. și A.P.S.Trading Serv SRL s-a încheiat contractul de prestări servicii nr. CPS-P 404/24.01.2007 având ca obiect executarea de lucrări/controlare/servicii la aeronava B737-291, MSN 22384, înmatriculată N623AV.
- (2) Contractul s-a încheiat la solicitarea A.P.S. Trading Serv SRL, pentru a putea efectua importul temporar al aeronavei pe numele acestei societăți, astfel încât societatea noastră să fie degrevată de această sarcină, contractul neavând implicații de ordin financiar pentru niciuna din părți.
- (3) Contractul menționat a fost reziliat începând cu data de 02.02.2007 ca urmare a solicitării scrise transmisă prin fax de către APS Trading Serv SRL.
- (4) Astfel, ROMAERO a încheiat contractul de prestări servicii nr.CPS-P 403/24.01.2007 cu AVSTAR INTERNATIONAL CORP, contract având ca obiect efectuarea de lucrări de reparații și întreținere la aeronava B737-291, MSN 22384, înmatriculată la acel moment N623AV.
- (5) Acest contract a fost încheiat pentru o perioadă de 1 (un) an, cu posibilitatea prelungirii cu acordul scris al părților.
- (6) Aeronava B737-291, MSN 22384 a fost introdusă în incinta societății noastre la data de 12 ianuarie 2007, la aceeași dată primindu-se cereri de execuție lucrări de control și vopsire pentru care ROMAERO a transmis oferte.
- (7) Prin Scrisoarea de intenție transmisă prin fax, înregistrată sub nr.660/14.03.2007 de către dnul. Aurel Fratila – Manager General APS Trading Serv SRL, societatea noastră a fost instiintată cu privire la o viitoare introducere în lucrări a două aeronave de tip B737 în următoarele luni și cu privire la solicitarea de demontare și montare scaune, separatoare, bare de perdele – transmisă de către AVSTAR INTERNATIONAL CORP.
- (8) De asemenea, societatea noastră a primit o scrisoare de la dnul. Aurel Fratila – Manager General APS Trading Serv SRL (FAX nr. 1924/ 27.08.2007) pentru aprobarea accesului unui camion cu 2 standuri pentru motoare de tip JT8D-17 în vederea ridicării motoarelor aeronavei N623AV, transportarea acestora la reparații în Belgrad și demontarea motoarelor de pe aeronava.



- (9) In ceea ce priveste cererea pentru lucrari de control primita de catre societatea noastra, s-a transmis oferta comercială, pentru care am primit acceptul. S-a initiat deschiderea unei comenzi interne in luna februarie 2007, lucrarile demarand in luna martie 2007.
- (10) În Septembrie 2007 ROMAERO a primit solicitarea de executie de amenajari interioare pentru care s-a transmis oferta FB 51681/OV/20.08.2008, acceptata de client conform adresei transmisa prin fax in data de 29.09.2008. Pentru aceasta lucrare s-a emis factura nr. 739/30.09.2008 reprezentand 50% din totalul pretului. Din documentele deținute rezulta ca s-a transmis clientului si precizarea ca pentru amenajarea interioara (transformarea interiorului aeronavei din PAX in VIP) clientul trebuie sa asigure documentele STC necesare.
- (11) In data de 08.09.2008, ROMAERO a fost informată printr-un e-mail primit de la dnul. Aurel Fratila ca, incepand cu data de 05.09.2008, aeronava a fost inscrisa oficial in Registrul de Identificare a Aeronavelor Civile din Romania sub marca de ordine YR-CRI (certificat valabil pana la data de 04.09.2009).
- (12) Ca urmare a inscrierii in Registrul de Identificare a Aeronavelor Civile din Romania si tinand seama ca anteriorul contract nu a fost prelungit, s-a incheiat un nou contract de prestari servicii intre ROMAERO S.A. si APS TRADING SERV S.R.L - nr.CPS-P 512/20.12.2008 pentru avionul B737-291, MSN 22384, avand noua inregistrare YR-CRI (actual N600RN), cu valabilitatea 1 (un) an sau pana la relivrarea aeronavei (care se intampla prima data).
- (13) La data de 03.08.2009 se intruneau conditiile contractuale pentru declararea "STOP WORK", clientul fiind informat in acest sens.
- (14) In data de 19.08.2009, in urma unei intalniri la care au participat reprezentantii ROMAERO S.A. si APS TRADING SERV SRL s-au clarificat toate problemele legate de continuarea lucrarilor la aeronava susmentionata, inclusiv responsabilitati si termene (ex: lipsuri materiale, clarificarea resursei, lipsa motoarelor, lipsa documentatiei etc.)
- (15) Printr-un email din data de 22.08.2011 s-a comunicat ROMAERO transferul aeronavei in cauza din Registrul Aerian Roman in Registrul Aerian American, aeronava primind inmatricularea N600RN.
- (16) Facturile emise în baza acestui contract au fost achitate parțial de către APS Trading Serv SRL, aceasta aflându-se în procedura de faliment. ROMAERO s-a inscris la masa credala in procedura insolventei/falimentului APS cu suma de 407.487 lei (creanta admisa in totalitate). Procedura a fost închisă, iar societatea a fost radiată de la Registrul Comerțului.
- (17) Ca urmare a schimbarii inmatricularii aeronavei B737-291, s/n 22384 din YR-CRI in N600RN, (informatii comunicate ROMAERO in data de 22.08.2011) s-a incheiat un nou contract de prestari servicii intre ROMAERO S.A. si noul proprietar - AIRCRAFT GUARANTY CORP TRUSTEE - nr. CPS-P 790/27.11.2012, cu valabilitatea de 1 (un) an, partile avand posibilitatea sa il prelungeasca de comun acord. Contractul a fost prelungit pana la data de 27.11.2014.
- (18) La data de 20.04.2015, ROMAERO a transmis catre client adresa FB51187/HZ/20.04.2015 privind plata facturii 3836/15.12.2014 in cuantum de 386.756,55 USD.
- (19) Din informatiile primite de la Directia Comerciala (NS nr.1403/27.03.2015) reiese că a existat o notificare pentru declararea «stop work» - FB 51541/03.10.2014 -, notificare care a fost depusa la conducerea societatii pentru a fi analizata impreuna cu DIRA, semnată și transmisă clientului, însă, din analiza acestor fapte reiese că în final nu a fost comunicată clientului.

2. Alte aspecte juridice

- (1) Conform art. 6.10 din contract, plata facturilor se va efectua in 12 rate lunare de la relivrarea aeronavei, aplicandu-se o perioada de gratie de 30 de zile.

În ceea ce privește interpretarea acestui articol, societatea noastră apreciază ca acesta face referire la plata facturilor emise dupa relivrarea aeronavei, neputand fi aplicat facturii nr. 3836/15.12.2014, intrucat aeronava nu a fost livrata clientului.

- (2) Art. 6.4. din contract prevede dreptul clientului de a notifica ROMAERO cu privire la eventualele nemulțumiri in legatura cu datele facturate, in termen de 7 (sapte) zile de la primirea facturii



- (din informatiile primite reiese ca aceasta a fost comunicata clientului – dlui. Sindie pe mail). Ori, in situatia de fata, clientul nu a contestat factura/parte din aceasta in termen de 7 zile, astfel ca poate fi considerata ca fiind acceptata de catre acesta.
- (3) Art. 6.5. din contract prevede posibilitatea ROMAERO de a calcula si solicita plata penalitatilor – de la data scadentei – la data platii efective, la rata – London Interbank Offered Rate (LIBOR 1Y+0,5%).
- (4) Art. 6.7. permite societatii noastre sa emita facturi si sa solicite plata acestora (plata la zi a costurilor de baza si NRC-urilor, inclusiv manopera si materiale) – în situatia unui « stop work » aparut pe parcursul derularii lucrarilor la aeronava, cauzat de lipsa materialelor (a caror furnizare se afla in sarcina clientului). Intr-o astfel de situatie, de "stop work" mai mare de 30 de zile - art. 6.8. da dreptul ROMAERO de a aplica tariful de parcare de 50 USD/zi.
- (5) Conform art. 20, competenta de solutionare a unui litigiu in legatura cu derularea acestui contract revine in mod exclusiv instantelor competente de drept comun din Romania.

3. Măsurile întreprinse/stadiul dosarului

- 3.1. Prin cererea care formează obiectul Dosarului nr.20067/3/2018 am solicitat instanței:
- (1) Să oblige pârâtii (AGC și Sindie Cristian) la plata sumei de 448.384,05 USD reprezentând debit restant
 - (2) Să oblige pârâtii la plata penalităților de întârziere aferente debitului principal, calculate conform prevederilor contractuale, de la data scadenței și până la data efectuării plății
 - (3) Să oblige pârâtii la plata cheltuielilor de judecată.
- 3.2. Prin cererea reconvențională depusă la dosarul cauzei, pârâtul Sindie Cristian a solicitat:
- (1) Obligarea ROMAERO la efectuarea pe costurile sale a tuturor controalelor și a lucrărilor necesare, inclusiv la obținerea tuturor autorizațiilor necesare pentru finalizarea întocmai a lucrărilor la aeronavă, conform Contractului și cerințelor Autorității Aeronautice Aviatice Federale (FAA) și pentru aducerea aeronavei în stare de aeronavigabilitate.
 - (2) Obligarea ROMAERO la plata contravalorii lipsei de folosință a aeronavei, calculată de la data la care trebuiau finalizate și până la data aducerii aeronavei în stare de aeronavigabilitate (evaluate provizoriu până la data expertizei la suma de 10.000 USD, reprezentând 41.342 Lei la un curs de 4,1342 lei/1 USD, urmând ca valoarea finală să fie stabilită prin expertiză tehnică de specialitate).
- 3.3. În dosar a fost dispusă efectuarea unei expertize de specialitate, instanța aprobând obiectivele propuse de către pârâtul Sindie Cristian, rezultatele acesteia fiind prezentate într-un raport de expertiză întocmit de expert Virgil Clapon, care are aproximativ 2700 de pagini (inclusiv anexele), reținerile și concluziile expertului fiind prezentate în volumul 1.
- 3.4. După efectuarea expertizei, pârâtul Sindie Cristian a precizat cererea reconvențională, solicitând:
- (1) Obligarea ROMAERO la plata sumei de 8.413.860 USD (echivalentul sumei de 34.805.615 Lei), potrivit cursului pieței valutare de 4,1367 Lei/1USD), reprezentând contravaloarea lipsei de folosință a aeronavei, calculată de la data la care lucrările trebuiau finalizate.
 - (2) Obligarea ROMAERO la plata sumei de 8.413.860 USD (echivalentul sumei de 34.805.615 Lei, potrivit cursului pieței valutare de 4,1367 Lei/1 USD), reprezentând pierderea de venit suferită ca urmare a devalorizării aeronavei, calculată în raport de data la care lucrările la aeronavă trebuiau finalizate (27.11.2014) și de data efectuării expertizei tehnice evaluatorii.
- 3.5. La termenul din data de 10.06.2021, instanța a rămas în pronunțare pe încuviințarea obiecțiunilor formulate de societatea noastră, acordând termen în acest sens la data de 24.06.2021, pronunțare amânată ulterior pentru 01.07.2021, iar termenul fixat pentru judecarea fondului cauzei – 16.09.2021.

- 3.6. La termenul din data de 24.06.2021 instanța a amânat pronunțarea pentru data de 01.07.2021.
- 3.7. Decizia instanței din data de 01.07.2021 este următoarea: *"Admite în parte obiecțiunile la raportul de expertiza formulate de reclamanta, respectiv obiecțiunile cuprinse la punctul 10 – obiectivul II.7.11 din raport, cu subpunctele 10.1,10.2 și 10.3 din obiecțiuni, precum și cererile de a se depune de către expert documentația integrală primită de la Aerostar Bacău, de completare cu unitatea de măsură pentru datele tehnice din tabelul 6.2.1.2. de la pagina 14 a raportului de expertiza, de completare a tabelului de la pagina 90 a raportului de expertiza. Respinge în rest obiecțiunile la raportul de expertiza formulate de reclamanta. Se emite adresa către expertul tehnic judiciar Clapon Virgil pentru termenul de judecată din data de 16.09.2021, cu mențiunea de a efectua un supliment la raportul de expertiză tehnică care să cuprindă răspunsul la obiecțiunile încuviințate".*

Pentru o mai bună înțelegere a soluției pronunțate atașez prezentului material obiecțiunile depuse la dosarul cauzei.

- 3.8. La termenul de judecată din data de 16.09.2021 instanța a luat act de solicitarea expertului de a acorda un termen mai lung în vederea întocmirii suplimentului la raportul de expertiză, acordând în acest sens termen la data de 09.12.2021.

Întocmit și verificat,
Șef Serviciu juridic
Mihaela DRĂGOI





1920 - 2020
A CENTURY IN
AEROSPACE &
DEFENSE

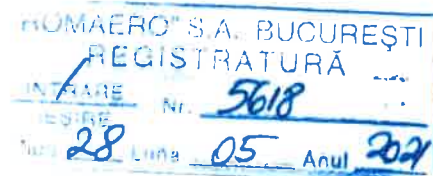
REGISTRUL COMERTULUI J40/3940/1991
COD FISCAL RO1576401
CAPITAL SOCIAL 17.368.942,50 lei
BANCA BCR - Sucursala Unirea
IBAN RO45RNCB0082044172700001
COD LEI 254900BVE55BYPKDDY46

ROMAERC

Către,

TRIBUNALUL BUCUREȘTI - Secția a -VI-a Civilă

Splaiul Independenței nr. 319 L, Clădirea B
Sector 6, București



Reclamant: ROMAERO S.A

Pârâți: Sindie Cristian și Aircraft Guaranty Group Trustee

DOSAR NR.20067/3/2018

TERMEN: 10.06.2021



Având în vedere faptul că întregul raport de expertiză depus în cauză se bazează pe o premisă falsă, respectiv că aeronava aparținând pârâtului se află în stare de aeronavigabilitate, aceasta nemaifiind navigabilă de la data începerii lucrărilor de amenajare a interiorului din culpa pârâtului, care nu a furnizat niciodată Certificatul Suplimentar de Tip (STC), deși s-a obligat prin Minuta din data de 19.08.2009 prezentată în Anexa 17 a prezentului document, semnată și agreată de ambele părți, respectiv subscrisa și pârât, subscrisa ROMAERO S.A, cu sediul în București, B-dul. Ficusului nr. 44, sector 1, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr. J40/3940/1991, cod unic de înregistrare nr. 1576401, reprezentată legal prin Radu-Daniel POPESCU, având funcția de Director General, prin împuternicit în baza Deciziei nr. 75/B.O/09.07.2018 (aflată la dosarul cauzei), în calitate de reclamantă în cauza care formează obiectul Dosarului nr. 20067/3/2018 aflat pe rolul Tribunalului București-Secția a -VI-a Civilă, depunem prezentele

OBIECȚIUNI

la raportul de expertiză întocmit în cauză de către expertul tehnic judiciar în specialitatea Aeronave și Motoare de Aviație, Clapon Virgil, după cum urmează:

- (1)** Raportul de expertiză conține mai multe neconcordanțe cu situația reală a aeronavei, aprecieri personale ale expertului, însă acestea vor fi tratate și explicate punctual, la formularea obiecțiilor pentru fiecare obiectiv în parte, acolo unde este cazul.
- (2)** O primă observație generală, care va fi detaliată ulterior, care constituie de altfel și o premisă în tratarea și interpretarea întregului raport de expertiză constă în faptul că expertul nu a ținut seama de un aspect esențial și anume, că în anul 2010, lucrările care țineau exclusiv de societatea noastră erau finalizate, însă motoarele și trenul de aterizare aeronavei nu erau montate, nu din culpa ROMAERO, ci din culpa clientului, repararea acestora fiind în sarcina sa

exclusivă, acestea fiind aduse și montate pe aeronavă abia în anul 2011. Mai mult decât atât, tot în sarcina clientului s-a aflat și reparația trenului de aterizare, de altfel aceasta fiind o altă componentă fără de care aeronava nu poate zbura, un detaliu tehnic de care expertul trebuia să țină seama în întreaga sa analiză ulterioară, trenul de aterizare fiind adus de către client și montat pe aeronavă abia în anul 2012.

Ca atare, în lipsa acestor două componente esențiale, aeronava nu se afla în stare de aeronavigabilitate, așa cum a prezentat expertul, acesta fiind un motiv suficient pentru a se dispune de altfel refacerea raportului de expertiză.

(3) O altă observație generală este cu privire la prezentarea datelor tehnice din tabelul 6.2.1.2 (pagina 14 a raportului), unde expertul a omis să precizeze unitatea de măsură a resursei totale/rămasă, aspecte tehnice în lipsa cărora datele prezentate pot fi înțelese cu dificultate chiar și de către specialiști. De altfel, expertul nu a indicat unitatea de măsură pentru niciunul dintre elementele prezentate în acest tabel, care să permită înțelegerea acestuia.

(4) Capitolul 6.2.2 – pagina 18 din raport, alineatul (3), **expertul reține în mod eronat faptul că aeronava care formează obiectul analizei a fost introdusă în lucrări în anul 2012**, conform Contractului de prestări servicii nr.CPS-P 790/27.11.2012, însă, în fapt, aceasta a fost adusă în incinta societății noastre în anul 2006 și introdusă în lucrări în anul 2007, aspect pe care de altfel expertul îl prezintă la pagina 13 (penultimul alineat) din raport. Astfel, reiterăm faptul că aeronava a fost adusă în incinta subscrisei și introdusă în lucrări în anul 2007, istoricul contractelor în baza cărora au fost executate lucrări (de mentenanță, vopsire și ulterior de amenajare a interiorului) la aceasta fiind după cum urmează:

- Contract nr.CPS 403/24.01.2007 încheiat între ROMAERO și AVSTAR INTERNATIONAL CORP
- Contract nr.CPS 404/24.01.2007 încheiat între ROMAERO și A.P.S. TRADING SERV SRL
- Contract nr.CPS 512/20.12.2008 încheiat între ROMAERO și S.C. A.P.S. TRADING SRL
- Contract nr.CPS-P 790/27.11.2012 încheiat între ROMAERO și AICRAFT GUARANTY CORP TRUSTEE.

Cu excepția contractului nr.CPS 404/24.01.2007 încheiat între ROMAERO și A.P.S. TRADING SERV SRL – **Anexa 1** (care nu a fost identificat inițial în arhiva societății noastre) pe care îl depunem acum, odată cu prezentele obiecțiuni, toate celelalte contracte au fost predate anterior expertului

(5) Capitolul 6.2.2 – pagina 19 din raport, alineatul (3) – expertul reține că, *”din punctul de vedere al protecției la coroziune, cantitatea declarată ca existentă în rezervoare (aproximativ 500 l) era cu mult sub prevederile Manualului de Întreținere a Aeronavei pentru situația de parcare pe perioadă îndelungată”*. Ori, așa cum am arătat, și cum reiese din contractul semnat cu pârâțul și din întreaga corespondență pe care o depunem în **Anexele 2 - 10**, furnizarea combustibilului era în sarcina exclusivă a pârâților, conform contractului încheiat, aspect de care expertul nu a ținut seama în analiza sa, în sensul că starea prezentă a aeronavei se datorează exclusiv proprietarului acesteia.

Astfel, subscrisa am notificat în nenumărate rânduri proprietarul aeronavei cu privire la necesitatea furnizării cantității de combustibil necesară, toate aceste solicitări rămânând însă fără vreun răspuns:

- Adresa ROMCOREF FB 51225/OR/14.05.2015 – **Anexa 2**
- Adresa ROMCOREF FB 51269/OR/11.06.2015 – **Anexa 3**
- Adresa ROMCOREF FB 51312/OR/09.07.2015 – **Anexa 4**
- Adresa ROMCOREF FB 51333/OR/24.07.2015 – **Anexa 5**

- Adresa ROMCOREF FB 51344/OR/06.08.2015 - **Anexa 6**
- Adresa ROMCOREF FB 51367/OR/26.08.2015 - **Anexa 7** (la solicitarea structurii de specialitate a societății noastre, Direcție de Întreținere și Reparații Aeronave (DIRA) - **Anexa 7A**)
- Adresa ROMCOREF FB 51394/OR/25.09.2015 - **Anexa 8**
- Adresa ROMCOREF FB 51426/OR/22.10.2015 - **Anexa 9**

De altfel, pe lângă aceste notificări oficiale, administratorul de contract din partea societății noastre a informat proprietarul inclusiv printr-un email, la data de 03.09.2015 - **Anexa 10** - că aeronava se află în "stop work" din lipsa combustibilului necesar pentru pornirea motoarelor și finalizarea testelor asociate, iar începând cu data de 27.08.2015 și până la data de reîncepere a lucrărilor se vor emite facturi de parcare.

Prin notele interne transmise de către DIRA (structura de specialitate a subscrisei) Direcției Comerciale a subscrisei - **Anexele 11 și 12** se menționează necesitatea furnizării de către client a unei cantități de 4 tone de combustibil, necesar pentru a efectua programul de stocare al aeronavei, care a fost întrerupt tocmai din lipsa combustibilului.

De altfel, la data de 18.11.2015, structura de calitate a societății noastre a fost nevoită să emită documentul intitulat Raportul defect/incident (Occurance report) - **Anexa 13 pe care l-a comunicat de altfel către FAA, prin AACR**, aspect care reiese din coreponența purtată inclusiv cu proprietarul aeronavei și prezentată în **Anexa 14**.

Față de această situație, de care expertul nu a ținut seama, apreciem că ar fi util în soluționarea prezentei cauze ca expertul să precizeze necesitatea efectuării programului de stocare a oricărei aeronave și scopul acestui program, și să refacă raportul de expertiză ținând seama de faptul că obligația de furnizare a combustibilului era și este în sarcina pârâtului.

- (6) Capitolul 6.2.2 - pagina 20 din raport, alineatul (3), expertul face referire la declararea "stop work", prin inserarea unei remarci personale, din care reiese doar că, din răspunsul reprezentantului tehnic al subscrisei, șuruburile de flaps au fost reparate capital de către client, fiind aduse de acesta și utilizate în lucrările contractate, dar cu o întârziere inacceptabilă în raport cu prevederile contractuale, fără a reține însă că prin aceasta nu numai că s-a cauzat întârziere în derularea ulterioară a tuturor lucrărilor, **ci și a determinat stoparea acestora**, din culpa exclusivă a pârâtului.

Din mailul din data de 27.08.2014 - **Anexa 15** reiese că, după eliberarea CRS-ului de către societatea noastră, inspectorul FAA a recomandat executarea unor controale suplimentare. Totodată, se menționează că, în urma expirării unui AD, CAMO al pârâtului a hotărât trimiterea la reparație capitală (O/H) a șuruburilor de flaps (în vederea recertificării acestora), ceea ce a determinat imobilizarea aeronavei, putând fi efectuate doar mici lucrări la interiorul acesteia.

De altfel, la data de 08.09.2014 șuruburile de flaps nu erau montate pe aeronavă, astfel cum reiese din emailul din data de 08.09.2014 - **Anexa 16**.

Ori, acest aspect este unul esențial, aeronava aflându-se în acel moment în hangar, ocupând spațiu considerabil, și împiedicând subscrisa să avanseze cu lucrările la aeronavă. Mai mult, pentru o opinie corectă, apreciem că expertul ar fi trebuit să citească cel puțin contractul din anul 2012 încheiat între subscrisa și pârât, care, la art.6.7, permite societății noastre să emită facturi și să solicite plata acestora (**plata la zi a costurilor de bază și NRC -urilor, inclusiv manopera și materiale**) în situația unui **stop work** apărut pe parcursul derulării lucrărilor la

aeronavă, cauzat de lipsa materialelor **a căror furnizare se află în sarcina clientului**, în speță a pârâtului. În cauză însă, toate aceste aspecte au fost ignorate de către expert, acesta rezumându-se strict la acele aspecte care profită pârâtului.

- (7) Capitolul 6.2.2 – pagina 21 din raport, alineatul (5) – expertul face referire la o așa numită "hartă" a remedierilor/reparațiilor defectelor, care ar fi fost întocmită de către un inspector FAA, **fără a atașa acest raport în susținere**. Singurul presupus raport de inspecție (emis de inspector Thomas Hughes) este prezentat în **Anexa 5** a raportului de expertiză, însă, așa cum lesne se poate observa, documentul prezentat nu este un veritabil raport și există suspiciuni cu privire la proveniența lui, atât pentru modul său de prezentare (caractere diferite ca formă și dimensiune), conținutul său (cuprinde documente provenind din mai multe surse diferite: (i) un articol de pe pagina de net *Wikimedia Commons*, fără legătură cu aeronava aflată în discuție, (ii) un fragment dintr-un AD, copiat de pe site-ul FAA (fără legătură cu aeronava aflată în discuție), (iii) un certificat al unei componente de avionică, (iv) un certificat al avionului, (v) o declarație de conformitate și (vi) o notă a dlui Thomas H, **care nu este datată sau semnată. De altfel "raportul" în sine nu este semnat și datat, și, mai mult decât atât, privește o altă aeronavă, înmatriculată N600NT și o persoană – ROMANO, care nu știm dacă se referă la subscrisa sau la o altă persoană, fizică sau juridică.**

Mai mult, documentul cunoscut în domeniu ca "hartă" ESTE UN DOCUMENT OFICIAL AL AERONAVEI, care se regăsește la bordul acesteia, nu este nicidecum un document întocmit de vreun inspector anume.

- (8) Capitolul 6.2.3 – pagina 23, pct.4, alineatul (4) – expertul constată că subscrisa am efectuat lucrările de modificare a interiorului aeronavei fără a fi obținut în prealabil un certificat de tip suplimentar (STC). Cu privire la acest aspect, învederăm instanței faptul că din cauze precum mutarea arhivei societății, fluctuația de personal și chiar lipsa acestuia, nu au fost predate expertului, nefiind solicitate anumite documente esențiale în efectuarea raportului, documente care de altfel se află și în posesia pârâtului, însă acesta, din motive evidente, nu le-a predat expertului.

Astfel, depunem atașat, în Anexa 17, Minuta întâririi din data de 19.08.2009, semnată și agreată de către subscrisa și pârât (reprezentantul acestuia - APS TRADING SERV SRL, prin care a fost lansată de altfel și comanda de modificare a interiorului aeronavei), prin care, pârâtul s-a obligat SĂ OBTINĂ CERTIFICATUL SUPPLEMENTAR DE TIP (STC).

Trimitere la această obligație a pârâtului, de a furniza Certificatul Suplimentar de Tip (STC) reiese și din Adresa subscrisei nr.ROMCOREF FB 51701/HZ-COM/26.08.2008 – **Anexa 17A**, care reprezintă o ofertă de preț pentru câteva solicitări ale pârâtului (prezentate în **Anexa 17B**), unde, la pct.5 din adresă se menționează că serviciile de amenajare a interiorului vor fi cotate în sistem NRC, **după furnizarea Certificatului Suplimentar de Tip (STC) și documentației aferente de către pârât.**

Față de acest aspect, solicităm instanței să solicite expertului să refacă raportul de expertiză, cu atât mai mult cu cât expertul repetă în cadrul fiecărui răspuns faptul că subscrisa nu am obținut în prealabil Certificatul Suplimentar de Tip, ca opinie personală, întrucât această obligație nu reiese ca fiind în sarcina societății noastre nici din contractul semnat între părți și nici din alte documente oficiale (regulamente, proceduri etc).

(9) Capitolul 6.2.3 – pagina 24, alineatele (5-6) – expertul prezintă ca fiind un aspect negativ faptul că nu se regăsește manopera prestată de ROMAERO la lucrările specificate în cele 13 fișe de lucrări de amenajare VIP. Cu privire la acest aspect, învedereăm faptul că este o chestiune de natură comercială, care aparține în mod exclusiv celor două părți ale raportului comercial, pe de o parte, iar pe de altă parte, atașăm adresa prin care am comunicat pârâtului prețul aferent acestor lucrări – **Anexa 18**, solicitarea acestuia din data de 22.09.2008 – **Anexa 19** precum și acceptarea ofertei noastre de către pârât – **Anexa 19A**

De asemenea, **expertul nu a atașat la raport documentul oficial emis de către Aerostar SA** privind estimarea manoperei pentru amenajarea interiorului, pentru a permite o mai bună analiză și a putea formula punctual, obiecțiuni cu privire la acest subiect.

Ca atare, așa-zisa evaluare efectuată de către Aerostar S.A. nu poate fi primită nici măcar ca fiind orientativă, întrucât ofertarea și acceptarea prețului sunt aspecte care țin de negocierea contractuală, atribut exclusiv al părților raportului comercial, fiecare prestator de servicii având libertatea de a-și evalua propriile servicii.

Mai mult decât atât, din informațiile identificate pe chiar site-ul oficial al Aerostar SA, la data prezentei evaluări **Aerostar SA nu deține autorizările necesare pentru tipul de aeronavă care formează obiectul prezentei expertize, respectiv Boeing de serie 200 (737-200).**

În cele ce urmează, vom formula obiecțiuni la obiectivele propuse de către pârâtul Sindie Cristian și acceptate de către instanță ca atare, fără a fi supuse vreunei cenzuri/discuții anterioare, după cum urmează:

- 1. Obiectivul 1** – pagina 26 din raport – Precizăm faptul că acest obiectiv a fost formulat încă de la început fără a fi în directă legătură cu aeronava supusă analizei, în sensul în care **directiva la care se face referire nu este aplicabilă modelului de aeronavă supusă expertizei.** Precizăm astfel faptul că directiva AD 92-25-09 nu era aplicabilă aeronavei expertizate, de altfel însuși expertul menționând faptul că *”În realitate, în lista Directivelor de Aronavigabilitate aprobate de FAA pentru aeronava Boeing 737-291, înamtriculată N600RN, se regăsește și directiva similară celei de sus (AD 92-25-09) ...”*, iar din evidența **directivelor aplicabile aeronavei rezultă că directiva similară AD 2010-05-13 C2 a fost aplicată de către subscrisa la data de 02.05.2014.**
- 2. Obiectivul 2** – pagina 27 din raport – Deși expertul reține în mod corect faptul că ROMAERO a executat absolut toate lucrările prevăzute în contract și ar fi fost profesional să rezume concluzia la această frază, **în mod cu totul neîntemeiat afirmă că, ”Pentru toate lucrările executate, cu excepția amenajării VIP, Reclamanta a emis documente justificative privind consumul de manoperă și materiale, cu excepția lucrărilor aferente amenajării de tip VIP”,** precum și că subscrisa nu am fi obținut în prealabil, Certificatul Suplimentar de Tip.

Cu privire la aceste opinii personale ale expertului, inserate ca răspuns la obiectivul 2, **solicităm instanței să dispună expertului refacerea răspunsului la obiectivul nr.2, astfel cum acesta a fost admis de către instanță, în sensul de a stabili dacă au fost efectuate toate lucrările prevăzute în contract, fără a detalia alte aspecte/condiții etc, fără legătură cu obiectivul stabilit, manopera nefiind inclusă în formularea acestui obiectiv.**

În acest sens precizăm că expertul trebuia să se rezume strict la a constata, pe baza documentelor analizate, și să stabilească dacă subscrisa am efectuat toate lucrările prevăzute în contract, și nu dacă am facturat sau nu contravaloarea manoperei pentru amenajarea de tip VIP, și/dacă a existat un Certificat Suplimentar de Tip (STC).

De altfel, așa cum am arătat și cum reiese din Minuta din data de 19.08.2009, semnată și agreată de către părât, prezentată în **Anexa 17**, **pârâtul s-a obligat să obțină acest Certificat Suplimentar de Tip**, obținerea lui nefiind în sarcina societății noastre.

- 3. Obiectivul 3** – pagina 28 din raport – Din formularea primului alineat al răspunsului la obiectiv reiese că ROMAERO ar fi efectuat lucrările prevăzute în Contract, cu excepția lucrărilor aferente amenajării VIP, cu nerespectarea reglementărilor Administrației Federale a Aviației USA (FAA) și ale producătorului Boeing, respectiv fără a obține, în prealabil, un Certificat Suplimentar de Tip, cu toate că obiectivul este formulat în sensul în care expertul trebuie să stabilească **dacă au fost efectuate de către Reclamantă toate lucrările și dacă au fost încorporate toate materialele menționate în factura nr. FER 3836/15.12.2014.**

Încă o dată, expertul, printr-un exces de zel, excede obiectivului formulat și inserează opinia sa personală și în mod eronat cu privire la natura și calitatea serviciilor prestate de societatea noastră.

Astfel, din răspunsurile anterioare formulate chiar de către expert, reiese că societatea noastră a executat toate lucrările prevăzute în contract, inclusiv pe cele pentru amenajarea VIP a aeronavei, însă pentru această amenajare, așa cum susține expertul, era necesară obținerea prealabilă a unui Certificat Suplimentar de Tip, în lipsa acestuia putându-se reține că nu au ar fi fost respectate reglementările FAA.

Ori, așa cum am arătat, obținerea Certificatului Suplimentar de Tip era în sarcina exclusivă a pârâtului conform Minutei din data de 19.08.2009 prezentată în – **Anexa 17**

De asemenea, expertul ar fi trebui să se rezume la a răspunde strict obiectivului formulat (a se vedea răspunsul la obiectivul 2, când acesta excede de asemenea obiectivului formulat) și anume să precizeze dacă ROMAERO a executat toate lucrările **și dacă au fost încorporate toate materialele în factura FER 3836/15.12.2014 și nu și valoarea acestora.**

Cu toate acestea, acceptând prin absurd că această includere a materialelor se referea nu numai la încorporarea lor fizică ci și la valoarea lor, expertul excede încă o dată obiectivului formulat și apreciază în mod eronat că materiale în quantum de 3.177,25 USD care au fost încorporate în lucrările de amenajare VIP ar fi fost incluse în mod eronat în factura FER 3836/15.12.2014, dând dovadă, încă o dată, că în analiza sa a omis să se raporteze și la prevederile contractului din 2012 semnat între subscrisa și părât.

Astfel, dintr-o simplă lectură a art.6.7 din contractul nr. CPS-P 790/27.11.2012 prezentat în Anexa 3 a cererii introductive (afalt și în posesia expertului), raportat la situația de fapt, de declarare a "stop work"-ului pentru lipsa de materiale a căror furnizare era în sarcina exclusivă a pârâtului (lipsa șuruburilor de flaps respectiv a combustibilului), expertul ar fi trebuit să constate că ROMAERO era îndreptățită la emiterea facturii **pentru absolut toate lucrările efectuate până la acel moment**, deci inclusiv pentru încorporarea unor materiale pentru amenajarea VIP a aeronavei aflată în discuție.

Ca atare, afirmația acestuia cu privire la "corecția" facturii nu poate fi primită, cu atât mai mult cu cât excede obiectivului formulat de pârât și admis de către instanță, **motiv pentru care solicităm instanței să solicite expertului reformularea acestui răspuns.**

4. **Obiectivul 4** – pagina 28 din raport – Expertul utilizează în mod eronat noțiunea de "vopsire de retuș", deși, corect din punct de vedere tehnic este **vopsire locală**, cu atât mai mult cu cât acesta reține că *"la inspectia vizuală nu s-au găsit defecte"*.
5. **Obiectivul 5** – pagina 29 din raport – Ca o primă observație, învederăm instanței că expertul a răspuns la obiectivul nr.2 cu privire la faptul că subscrisa am efectuat toate lucrările prevăzute în contract, ca atare formularea acestui obiectiv este ambiguă și lasă loc interpretărilor eronate. Mai mult decât atât, însuși expertul admite că subscrisa am efectuat și toate lucrările pentru amenajarea VIP a aeronavei, **însă se impune refacerea răspunsului în sensul de a ține seama de faptul că pârâtul este acela care s-a obligat să obțină Certificatului Suplimentar de Tip era în sarcina pârâtului.**

Ca atare, toate lucrările apărute după data finalizării lucrărilor de către subscrisa, care au devenit obligatorii a fi executate la aeronava pârâtului, pentru ca aceasta să fie adusă în stare de aeronavigabilitate, ținând seama că pârâtul a fost acela care s-a obligat să furnizeze Certificatului Suplimentar de Tip pentru amenajarea interiorului aeronavei, au fost și sunt în sarcina exclusivă a acestuia.

În formularea alineatului 1 a răspunsului la obiectivul 5, expertul utilizează exprimarea – *"Pentru a putea aborda în detaliu aspectele privind determinarea operațiunilor și costurilor necesare privind efectuarea controalelor și a lucrărilor contractuale necesare ..."*, fără a fi clar dacă răspunde obiectivului formulat, în sensul dacă acestea se referă la acele controale/lucrări necesare pentru ca aeronava să fie adusă în stare de aeronavigabilitate sau se referă la acele lucrări deja executate de către subscrisa în baza contractului, **motiv pentru care solicităm instanței să dispună acestuia să clarifice acest aspect.**

În enumerarea documentelor puse la dispoziție de către subscrisa, în alineatul 1 al acestui răspuns, expertul indică la pct.3 un număr de înmatriculare eronat al aeronavei, respectiv UR-CRI (cod înmatriculare Ucraina).

În același alineat, expertul precizează că subscrisa am predat parțial documentele solicitate, **fără a indica însă ce anume documente solicitate de dumnealui nu au fost predate**, singurul document cunoscut de către subscrisa fiind acela care atestă manopera consumată la efectuarea lucrărilor de amenajare VIP, fișa de ofertare în acest sens nefiind identificată la acel moment în arhivele societății noastre, ci numai Oferta de preț aferentă, prezentată în – **Anexa 18.**

Pentru aceste motive, solicităm instanței să dispună refacerea răspunsului formulat la obiectivul 5, cu atât mai mult cu cât comparația cu oferta presupus furnizată de către AEROSTAR S.A. nu poate fi primită (aceasta nu se află anexată la raportul de expertiză), **întrucât multe dintre lucrările cotate pentru demontarea/montarea unor echipamente erau deja efectuate de către subscrisa ca parte a lucrărilor din pachetul de task-card-uri și NRC-uri în lucru, așa cum reiese din Oferta prezentată în Anexa 18.**

Ca exemplu, din tabelul I.7.5.2 (pagina 57 din raport) – lucrările de tipul demontărilor de toaletelor, bucătăriilor, scunelor și altor componente majore din interiorul avionului, au fost

demontate de către subscrisa cu ocazia inspecțiilor de coroziune și inspecțiilor conform pachetului de lucrări pe care l-am executat la avion. Aceste lucrări în vederea accesului sau inspecțiilor au fost suprapuse cu cerința de amenajare a interiorului

Tot cu titlu de exemplu indicăm faptul că AEROSTAR **nu avea cum să cunoască** numărul de ore de manoperă necesare pentru execuția suportului de podea în lipsa unui proiect de modificare (respectiv a Certificatului Suplimentar de Tip) și, așa cum am precizat anterior, estimarea întocmită de către Aerostar SA nu se regăsește între anexele raportului.

Încă o dată expertul prezintă, în mod eronat, la pagina 65 din raport, alineatul final, faptul că subscrisa am fi efectuat lucrările de amenajare VIP fără să fi obținut, în prealabil, un Certificat Suplimentar de Tip, **deși funizarea acestui certificat a fost în sarcina exclusivă a pârâtului, conform documentului prezentat în Anexa 17, ca atare, concluzia acestuia că acesta ar fi motivul pentru care subscrisa nu am putut aduce aeronava în stare de aeronavigabilitate la termenul contractual nu poate fi primită și solicităm onoratei instanțe să dispună expertului să refacă răspunsul la acest obiectiv.**

6. **Obiectivul 6** - pagina 66 din raport - Expertul repetă în mod obsesiv faptul că subscrisa am efectuat lucrările de amenajare VIP a aeronavei fără să fi obținut în prealabil un Certificat Suplimentar de Tip, încălcând normele tehnice aplicabile, respectiv reglementările FAA, **motiv pentru care solicităm instanței să dispună refacerea răspunsului și în cazul acestui obiectiv, care să țină seama de Minuta din data de 19.08.2009 - Anexa 17, prin care pârâtul s-a obligat să obțină acest certificat, ca proprietar al aeronavei supusă expertizei, obținerea acestuia nefiind în sarcina subscrisei.**
7. **Obiectivul 7** - pagina 67 din raport - Formularea obiectivului, respectiv răspunsul formulat sunt ambigue și lasă loc unor interpretări neprofesionale, de vreme ce la obiectivul nr.2 expertul a răspuns deja că subscrisa am efectuat toate lucrările conform contractului semnat între părți.

Din răspunsul acestuia **nu reiese dacă, în categoria lucrărilor efectuate de către subscrisa au fost identificate lucrări care nu au fost efectuate dar au fost facturate, scopul acestui obiectiv fiind acela de a indica lucrările/serviciile pretins a fi efectuate.**

Ca atare, apreciem că **expertul nu a răspuns acestui obiectiv**, acesta constatând că *"Pentru toate lucrările/serviciile efectuate, Reclamanta a emis factura nr.FER 3836/15.12.2014 ..."*, iar pentru lucrările de amenajare VIP nu reține decât că subscrisa nu am prezentat numărul de ore de manoperă aferente acestor servicii, fără vreo referire la eventuale lucrări pretins a fi efectuate ci dimpotrivă, am putea spune că nu există lucrări/servicii pretins a fi efectuate de către subscrisa și facturate pârâtului.

Mai mult decât atât, din simpla lecturare a contractului încheiat între părți în anul 2012 se desprind fără echivoc obligațiile ambelor părți. Cu toate acestea, la alineatul 2 al răspunsului acesta afirmă în mod neîntemeiat că - *"Ceea ce a omis Reclamanta să justifice, a fost neîndeplinirea obligațiilor contractuale cu referire la lucrările de amenajare VIP ..."*, **fără a indica care sunt aceste obligații, în condițiile în care în contract nu se face referire la vreo lucrare de amenajare interioară a aeronavei, toate aceste lucrări regăsindu-se în Oferta prezentată în Anexa 18.**

În aceste condiții, și ținând seama și de aspectele agreate și consemnate de părți în Minuta din data de 19.08.2009 – Anexa 17, apreciem că expertul nu a răspuns acestui obiectiv, și solicităm instanței să dispună acestuia refacerea răspunsului.

8. **Obiectivul 9** – pagina 69 din raport – În formularea ultimului alineat al răspunsului său, expertul afirmă că *“Subsemnatul Expert precizez că, din aceste verificări, am exclus lucrările aferente amenajării VIP, care au fost evaluate în cadrul obiectivului 1.7.5 de mai sus”*. Ori, cu privire la această afirmație, învederăm instanței faptul că aceste lucrări de amenajare interioară nici nu aveau cum să fie incluse în lista AD-urilor aplicabile aeronavei aflată în discuție.
9. **Obiectivul 10** – pagina 78 din raport:
- (1) La pct.II.1 – Metodologia de evaluare descrisă cuprinde aspecte care nu sunt aplicabile tipului de aeronavă, precum:
- a) Liniuțele 5 și 6 – Durata până la prima reparație capitală, în ore și cicli/ani și – Reparații capitale – **Tipul de aeronavă nu necesită reparații capitale (întreținerea aeronavelor B737 nu se face prin reparații capitale).**
- b) Liniuța 10 – Starea fizică a aeronavei, bazată pe inspecție personală detaliată – Nu poate fi un reper de bază în expertiza efectuată, inspecția personală detaliată la care face referire expertul fiind nulă în lipsa analizării documentelor aeronavei, singurele care atestă starea fizică a acesteia.
- (2) La pct.II.2.1 - Ipoteze și condiții limitative
- a) Deși expertul menționează la liniuța 3 faptul că *“Valorile estimate se bazează pe previziunile actuale ale pieței, pe factorii cererii și ofertei anticipate pe termen scurt și pot fi influențate de caracteristicile unei economicii mondiale instabile. Orice modificare a condițiilor pieței poate conduce la modificarea rezultatelor evaluării.”*, în estimarea valorii actuale de piață a aeronavei care formează obiectul prezentei expertize, **expertul nu ține seama de actualele condiții economice la nivel mondial, determinate de pandemia de Covid-19, care au avut un impact negativ asupra tuturor operatorilor aerieni și nu numai (inclusiv asupra marilor producători de aeronave, Boeing și Airbus), aceștia fiind serios afectați, prin faptul că aeronavele nu au fost utilizate la zbor, dar în același timp, fără a aduce beneficii, au generat costuri cu mentenanța lor (obligatorie) și respectiv stocarea și parcarea, care să permită menținerea aeronavelor în stare de aeronavigabilitate. Desigur, este de norietate faptul că mari operatori în domeniu au procedat inclusiv la concedierea personalului de zbor (piloți și personal auxiliar), unele și-au declarat insolvența, altele oferă spre vânzare aeronave din flota proprie, la prețuri extrem de reduse față de perioada anterioară.** Ori, expertul nu a ținut seama de toate aceste aspecte, care, din păcate, nu mai sunt unele ipotetice, ci reflectă realitatea perioadei prezente, pentru care expertul a efectuat evaluarea unei aeronave într-un mod cu totul eronat, astfel cum vom explica pe larg în rândurile următoare.
- b) În același sens, apreciem că nu pot fi primite nici afirmațiile expertului menționate la liniuța 5 și anume că *“Rezultatele și informațiile cuprinse în cadrul lucrării se consideră a fi corecte, chiar dacă nu au fost prezentate integral detaliile metodologiei de Evaluare care au condus la rezultatele evidențiate”*, **întrucât tocmai aceste detalii determină diferența de evaluare, între o aeronavă utilizată în mod constant, și una care a stat**

la sol mai bine de 10 ani, motiv pentru care solicităm instanței să pună în vedere expertului să enumere detaliile metodologice la care face referire, pentru o mai bună înțelegere și claritate a concluziilor raportului de expertiză.

10. Obiectivul 11 (II.7.11) – pagina 85 din raport – defalcat în 3 părți de către expert și anume:

10.1. Determinarea valorii de piață a aeronavei la data de 27.11.2014, considerând că aceasta era în stare de aeronavigabilitate, având încorporate toate lucrările de revizie și reparații contractuale cu ROMAERO S.A.

(1) Ca o primă observație, învederăm faptul că formularea obiectivului de bază, astfel cum a fost admis de către instanță este discutabilă, în sensul că **se bazează pe o presupunere care profită exclusiv pârâtului, și anume aceea ca aeronava se afla în stare de aeronavigabilitate la data de 27.11.2014, aspect care ține de fondul cauzei, aeronava nefiind aeronavigabilă la acea dată, datorită nefunizării de către pârât a Certificatului Suplimentar de Tip (STC) și neefectuării AD-ului 2003-12-07 (inspecție coroziune compresor motor).**

(2) La data inspectării aeronavei de către inginerul autorizat de FAA, Thomas Hughes au fost constatate 24 de neconformități, rezolvate de către subscrisa astfel cum reiese din Lista Fișelor NRC prezentată în **Anexa 20**, cu excepția pozițiilor: 8, 9, 22 și 24 (din care 8, 9 și 24 – sunt cu privire la inspecția coroziunii compresoarelor motoarelor conform AD-ului 2003-12-07 iar 22 – cu privire la butelia de oxigen care era goală (ambele aflate în sarcina pârâtului).

(3) Cu privire la efectuarea AD-ului 2003-12-07 (inspecție coroziune compresor motoare) am informat pârâtul despre faptul că societatea noastră nu deține aprobare și nu are privilegiul de certificare, astfel cum reiese din Adresa nr.ROMCOREF FB 51194HZ/22.04.2015, iar dispozitivele furnizate de către pârât pentru efectuarea controlului boroscopic la discurile compresorului de înaltă presiune ale motoarelor nu au fost însoțite de documente care să dovedească proveniența de la un furnizor, certificat de metrologizare, aspecte prezentate în corepondența de la **Anexa 21**.

(4) De asemenea, un aspect esențial în formularea unui răspuns corect și real la acest obiectiv, de care expertul nu a ținut seama, constă în faptul că la data de 24.11.2014 motoarele aveau un AD expirat (AD 2003-12-07, a se vedea în acest sens corepondența prezentată în **Anexa 20**), iar conform contractului semnat între părți, de care este evident că expertul nu a ținut seama, reparația/mentenanța motoarelor este în sarcina exclusivă a pârâtului, ca atare, întreg răspunsul expertului este eronat, bazat pe un aspect pur ipotetic, fără vreo legătură cu situația reală a aeronavei sau a raportului juridic dintre părți. **Ori, în opinia noastră, este un fapt real și cert că la data de 27.11.2014 aeronava nu se afla în stare de aeronavigabilitate din cel puțin două motive și anume:**

- AD expirat la motoare – **AFLAT ÎN SARCINA EXCLUSIVĂ A PÂRÂTULUI;**
- Lipsa Certificatului Suplimentar de Tip – **AFLAT ÎN SARCINA EXCLUSIVĂ A PÂRÂTULUI,** conform Minutei din data de 19.08.2009 – prezentată în **Anexa 17.**

(5) În acest context, apreciem că valoarea estimată a aeronavei la data de 17.11.2014 (data expirării contractului) poate fi cel mult o informație utilă pentru pârât, de vreme ce aeronava nu se afla în stare de aeronavigabilitate, exclusiv din culpa sa proprie.

(6) Apreciem ca fiind absurdă trimiterea expertului la existența unui raport de evaluare întocmit de către Bureau Veritas (pagina 87 din raport) și solicităm instanței să înlăture aceste afirmații, pentru următoarele considerente:

- Raportul este datat 08.02.2010 – cu 4 (patru) ani și jumătate înainte de data expirării contractului, și la câteva luni de la data la care pârâtul s-a obligat să obțină Certificatul Suplimentar de Tip (Conform Minutei din 19.08.2009 – **Anexa 17**).
- Inclusiv la data întocmirii acestui raport, atât motoarele cât și trenul de aterizare (ambele fiind în sarcina exclusivă a pârâtului) nu se aflau pe aeronavă (de exemplu, **MOTOARELE AU FOST ADUSE DE CĂTRE PĂRĂT ȘI MONTATE PE AERONAVĂ ABIA 2 ANI MAI TÂRZIU, ÎN 2012**).
- **Raportul vizează strict evaluarea afacerii, de utilizare a aeronavei în regim VIP, și nicidecum evaluarea sau starea tehnică a aeronavei.**

(7) Ceea ce este absolut absurd în evaluarea aeronavei la data de 27.11.2014 de către expert este că acesta crește valoarea aeronavei cu valoarea lucrărilor efectuate la aceasta, ca și cum ar fi o construcție, fără a ține seama de particularitățile obiectului expertizat și a importanței executării lucrărilor și obligatorii asupra oricărei aeronave, pentru siguranța pasagerilor.

(8) În acest context, solicităm instanței să dispună obligarea expertului la **refacerea răspunsului la acest obiectiv**, pentru următoarele motive:

- Valoarea aeronavei la cumpărarea sa de către pârât, în starea în care se afla (nu cunoaștem detalii tehnice) a fost de 1.100.000 USD. Cu toate acestea, expertul se raportează la valoarea "de nou" a aeronavei, fără a ține seama de faptul dacă prețul achitat de către pârât reflecta sau nu starea fizică și tehnică a acesteia, și, aplicând indicele de uzură fizică, obține în mod eronat o valoare mai mare a aeronavei la data de 27.11.2014, de 1.250.000 USD, respectiv după 8 ani de la data achiziționării acesteia de către pârât.
- Expertul crește valoarea aeronavei cu valoarea tuturor lucrărilor de întreținere și reparații, **ÎN MOD CU TOTUL NEÎNTEMEIAT, întrucât toate aceste lucrări de întreținere și reparații nu cresc valoarea aeronavei ci o mențin în stare de aeronavigabilitate** (ca exemplu, nu pot crește nici valoarea unui autoturism uzat, atât inspecția periodică a acesteia, obligatorie, precum și alte reparații precum schimbarea plăcuțelor de frână, a uleiului sau filtrelor, fiind în sensul de a menține autoturismul în stare de funcționare).
- Învederăm instanței de judecată faptul că reparația capitală a motoarelor aeronavei, a trenului de aterizare, controalele ANUALE tip C, inspecțiile structurale 12 ani, și lucrările de întreținere tip NRC (menționate de către expert la pagina 88 din raport) **NU SUNT ÎMBUNĂTĂȚIRI ADUSE AERONAVEI, ci ele reprezintă lucrări/inspecții/controale ABSOLUT OBLIGATORII pentru menținerea oricărei aeronave în stare de aeronavigabilitate**, în lipsa acestora aeronava riscând să devină ne-navigabilă.
- În ceea ce privește amenajarea VIP a acestei aeronave, apreciem că este discutabil dacă aceasta reprezintă sau nu o îmbunătățire adusă aeronavei, care să crească valoarea de piață a acesteia, întrucât:
 - (a) Nicio amenajare VIP, chiar și văzută ca îmbunătățire, **NU POATE PRELUNGI DURATA DE UTILIZARE A AERONAVEI**, inclusiv expertul menționând, la pagina 87 din raport, ultimul alineat, faptul că *"... o aeronavă model Boeing poate avea o durată normală de viață de aproximativ 40 de ani"*, iar la data de **27.11.2014 aeronava avea deja o durată de viață de 34 de ani.**

(b) Chiar și în ipoteza în care am accepta că amenajarea VIP reprezintă o îmbunătățire a acesteia, trebuie ținut seama de piața căreia se raportează, domeniul zborurilor cu aeronave amenajate tip VIP fiind mult mai restrânsă decât cea a zborurilor de linie (comerciale). De asemenea, toate acestea trebuie raportate la perioada de viață rămasă a aeronavei, care mai era de maxim 6 ani de la data de 27.11.2014, respectiv până în anul 2020, în condițiile în care nici până în prezent pârâtul nu a obținut Certificatul Suplimentar de Tip.

- Este absolut absurd, și nu poate fi primită afirmația expertului de la pagina 88 din raport, alineatul (4) din care reiese că la 34 de ani de viață ai aeronavei, din cei maxim 40 de ani stabiliți de către producător, aeronava poate avea o valoare de piață de 4.095.000 USD, **respectiv jumătate din valoarea "de nou" a acesteia**. Apreciem că pentru a determina valoarea cât mai corectă a acesteia, fie la data de 27.11.2014, fie la data prezentă, expertul ar fi putut să solicite informații de la companiile de profil existente pe piață, care au ca obiect dezmembrarea aeronavelor și comercializarea componentelor acestora, în regim second hand.
- Deprecierea externă despre care vorbește expertul la pagina 88 din raport este bazată strict pe aprecierea sa personală, și pe informațiile publice privind dezvoltarea aeronavelor proprii de către producătorul Boieng, **estimând un indice de 40% - coeficient de depreciere externă**, deși, ar fi trebuit să țină seama de **vechime aeronavei** (recomandarea producătorului este de 40 de ani de utilizare) și, nu în ultimul rând, trebuia să precizeze dacă tipul de aeronavă aflat în discuție (Boeing 737-200) a fost limitată la zbor în anumite țări și unde există aceste limitări.

În concluzie, reiterăm solicitarea de a dispune expertului refacerea răspunsului la acest obiectiv, ținând seama de toate aceste particularități și aspecte prezentate, precum și de toate înscrisurile depuse la dosar odată cu prezentele obiecțiuni.

Exemple: Un autoturism căruia proprietarul nu îi efectuează ITP-ul (sau nu are asigurare), nu mai poate circula pe drumurile publice. ITP-ul reprezintă o inspecție tehnică periodică a autoturismului, care nu numai că asigură acestuia dreptul de a circula pe drumurile publice, dar conferă și siguranță atât utilizatorului acestuia, cât și celorlalți participanți la trafic.

De asemenea, schimbarea uleiului motorului precum și a celorlalte materiale consumabile (filtre, plăcuțe de frână etc) sunt absolut necesare pentru o funcționare optimă a autoturismului, dar care nu cresc valoarea acestuia, ci doar îi asigură funcționarea normală.

- (9) Nu pot fi primite nici reținerile expertului cu privire la stabilirea unei valori de piață a aeronavei prin metoda comparației directe, întrucât dintre aeronavele prezentate în Anexele 19 și 20 la raport, o singură aeronavă este de tipul aeronavei aflată în discuție (același model/generație – Boeing 737-200), celelalte două fiind alte modele/generații, mai noi, respectiv Boeing 737-300 și 737-400. **Mai mult decât atât, pentru tabelul II.7.11.1.2.1 de la pagina 90 din raport, expertul nu prezintă nicio legendă/explicații cu privire la formulele utilizate și proveniența lor pentru a permite o verificare corespunzătoare.**
- (10) De asemenea, deși expertul enunță ca prim element de comparație (pagina 89 din raport, penultimul alineat) prețul de ofertă, vă solicităm să remarcați că în cuprinsul tabelului de la pagina 90 **prețul nu se regăsește, iar coloana denumită – "Aeronavă de evaluat" – este necompletată, însuși expertul inserând un semn de întrebare în această coloană.**

(11) Dacă prețurile prezentate la pct.1 din tabelul de la pagina 90 din raport sunt cele din oferta de preț (solicităm instanței să dispună expertului să clarifice acest aspect), prețurile prezentate de 6.1, 7.135 și 9.915 milioane USD - SUNT PREȚURI AFERENTE AERONAVELOR, "DE NOI", și nicidecum prețul unei aeronave de 34 de ani, pentru care producătorul a recomandat o durată de utilizare de maxim 40 de ani.

Ca atare, chiar și apreciind ca fiind o eroare materială, solicităm instanței să dispună expertului refacerea tabelului, să prezinte legenda/explicații cu privire la așa-numitele corecții aplicate precum și proveniența lor. De asemenea, pentru o mai bună comparație, solicităm expertului să completeze tabelul cu informații privind tipul aeronavelor utilizate în comparație, anul de fabricație al acestora, numărul de cicli de zbor rămase, precum prețul oferit pentru fiecare în parte.

10.2. Determinarea valorii de piață a aeronavei la data efectuării Expertizei.

(1) Așa cum am arătat încă de la început, în redactarea prezentelor obiecțiuni, expertul utilizează ca un laitmotiv anumite aspecte, deși baza acestora este total eronată. Ne referim aici la anumite aspecte prezentate la pagina 92 a raportului:

- Corecția asupra sumei facturate de ROMAERO, dispusă de expert, fără temei legal și în contradicție cu prevederile contractului.
- Executarea lucrărilor de amenajare VIP a aeronavei – pentru care expertul menționează că nu au fost respectate reglementările FAA, deși pârâtul s-a obligat să furnizeze Certificatul Suplimentar de Tip.
- Utilizarea unei evaluări de către Aerostar SA, pentru care expertul nu prezintă experiența acesteia în executarea unor astfel de lucrări, care nu putea realiza o astfel de evaluare în lipsa proiectului de amenajare și care cuprinde lucrări care fuseseră deja executate de către societatea noastră anterior, și care nu trebuiau incluse în evaluare.

(2) Cu privire la alineatul (3) de la pagina 93 a raportului – expertul nu menționează dacă "aeronavele dezvoltate similare cu cea expertizată" se referă la tipul de aeronavă sau dacă acestea sunt sau nu amenajate VIP.

(3) Cu privire la formula utilizată, respectiv:

$$D_{eip} = \left[1 - \left(\frac{44}{130} \right)^{0.6} \right] \times 100 = 47.80\%$$

PRECIZĂM:

- ✓ Expertul nu prezintă sursa acesteia;
- ✓ Formula nu este însoțită de o legendă care să permită verificarea acesteia (ca de exemplu, nu înțelegem ce reprezintă – 44 – și – 130 – în această formulă).

(4) Din modalitatea de prezentare a răspunsului de către expert și formulele utilizate (fără explicații/legende) în stabilirea valorii aeronavei la data de 27.11.2014 (pagina 89 din raport) și cea la data evaluării (pagina 93 din raport) **nu se înțelege dacă modelul de aeronavă la care expertul se raportează, este de pasageri (de linie) sau amenajată tip VIP.** Acest

aspect este important din punct de vedere al utilității și profitabilității acesteia, o aeronavă de pasageri de acest model având 130 de locuri, iar aeronava supusă expertizării numai 44.

10.3. Determinarea pierderii de venit suferită ca urmare a devalorizării aeronavei, calculată în raport cu data la care lucrările la aeronavă trebuiau finalizate (27.11.2014) și de la data efectuării Expertizei tehnice evaluatorii.

- (1) Calculul orei de zbor prezentat de către experți în alineatul (1) al răspunsului la acest obiectiv (pagina 94 din raport) este **ERONAT, întrucât se raportează la configurația unei aeronave de pasageri, și nu la una de tip VIP, iar calculul de până la 1200 de ore de zbor pe an (alineatul 5) reflectă de asemenea numărul de ore efectuate în mod uzual de către o aeronavă de pasageri, utilizată intens pentru zboruri comerciale, nu de o aeronavă amenajată VIP, precum cea supusă expertizării.** Acest aspect este esențial în prezenta analiză, întrucât o aeronavă amenajată tip VIP, dedicată unei piețe exclusiviste, este puțin probabil să zboare tot atât de mult ca o aeronavă de linie, de pasageri.
- (2) Mai mult decât atât, expertul nu face diferența între noțiunile de **1200 de ore de zbor pe an** (pagina 94 raport) și **1200 de zboruri pe an** (pagina 98 raport), aspect esențial, întrucât numărul de ore poate fi efectuat în mai puține zboruri/an (exemplu – un zbor poate dura 1 – x ore, în funcție de destinație), zborul în sine reprezentând o decolare și o aterizare, indiferent de numărul de ore de zbor.
- (3) La pagina 95 din raport – alineatul (3), expertul afirmă că *”În baza aceluiași Ghid menționat mai sus, se constată că la data Expertizei, aeronava are o valoare rămasă mai mică decât valoarea de casare, respectiv sub 350.000 \$, în condițiile în care nu au fost executate toate lucrările prevăzute în Contract, ...”.* **Ori, această afirmație contrazice constatările și concluziile expertului de la Obiectivul 2 (pagina 27 din raport),** motiv pentru care solicităm instanței să dispună refacerea răspunsului la acest obiectiv, întrucât însuși expertul, în urma verificării documentelor predate acestuia a constatat că subscrisa am efectuat toate lucrările prevăzute în contract.
- (4) La pagina 96 din raport – Expertul prezintă calculul estimat pentru o oră de zbor, însă, încă o dată, **acesta nu se raportează la același tip de aeronavă având aceeași vechime (la alineatul 1 face referire la o aeronavă Boeing 737 second hand, însă nu specifică și varianta acesteia/generația sa).** Mai mult decât atât, expertul nu precizează dacă aeronava la care se raportează la stabilirea costului/oră de zbor este de pasageri sau tip VIP.
- (5) Tabelul prezentat la pagina 97 din raport este lacunar întrucât **nu cuprinde tipul de aeronavă cu care se efectuează comparația, modelul, sau dacă aceasta este amenajată tip pasageri/VIP.** De asemenea, tabelul nu este însoțit de o legendă, care să permită înțelegerea și verificarea așa numitelor corecții aplicate de către expert, precum și la ce anume se referă acestea.
- (6) La pagina 98 din raport – ultimele două alineate – **Expertul face referire la ”familia de aeronave Boeing 737”, însă nu precizează dacă se referă la aeronave pentru pasageri sau amenajate VIP precum și generația acestora.**

11. Obiectivul 12 – pagina 100 din raport – Expertul nu a ținut seama în determinarea contravalorii lipsei de folosință că odată cu vechimea aeronavei crește și costul de mentenanță în timp.

12. Nu în ultimul rând, solicităm instanței să dispună expertului să înlăture din lista documentelor pe care și-a întemeiat anumite convingeri următoarele documente:

12.1. Anexa 5 – Volumul III al raportului – este atașat raportului un așa-zis raport întocmit de către dl. Thomas Hughes, autorizat FAA. Solicitarea noastră are la bază faptul că documentul prezentat nu este un veritabil raport și există suspiciuni cu privire la proveniența lui, atât pentru modul său de prezentare (caractere diferite), conținutul său (cuprinde documente provenind din mai multe surse diferite: (i) un articol de pe pagina de net *Wikimedia Commons*, fără legătură cu aeronava aflată în discuție, (ii) un fragment dintr-un AD, copiat de pe site-ul FAA, fără legătură cu aeronava aflată în discuție, (iii) un certificat al unei componente de avionică, (iv) un certificat al avionului, (v) o declarație de conformitate și (vi) o notă a dlui Thomas H, care nu este datată sau semnată. **De altfel întregul "raport" nu este semnat și datat, și, mai mult decât atât, privește o altă aeronavă, înmatriculată N600NT și o persoană – ROMANO, care nu știm dacă se referă la subscrisa sau la o altă persoană, fizică sau juridică.**

12.2. Anexa 16 – Volumul V al raportului – este anexat Raportul de evaluare întocmit de Bureau Veritas Aeronautics & Space, detaliat și în cadrul Obiectivului 10. 1 alin.(6) de mai sus, raport care este prin definiția sa unul facultativ, orientativ și, așa cum am precizat anterior, vizează strict evaluarea afacerii, de utilizare a aeronavei în regim VIP, și nicidecum evaluarea sau starea tehnică a aeronavei aflată în discuție. De asemenea, chiar și în ipoteza în care ne-am raporta la conținutul său, acesta conține date eronate la data presupusei sale întocmiri și nu are niciun fel de semnătură din partea celui care l-a întocmit. Datele eronate la care am făcut referire sunt cu privire la starea tehnică a aeronavei avută în vedere în acest raport, care se bazează pe faptul că la data de 08.02.2010 aeronava avea montate motoarele și trenul de aterizare (aduse de pârât abia în 2012) precum și pe finalizarea lucrărilor de amenajare a interiorului, care, deși finalizate, în lipsa Certificatului Suplimentar de Tip nu puteau fi valorificate, în sensul că aeronava era ne-navigabilă.

Ca atare, având la bază date eronate, raportul nu poate fi luat în considerare în prezenta cauză, motiv pentru care solicităm instanței să dispună expertului înlăturarea sa din raportul aflat în discuție.

12.3. Anexa 18 – Volumul V al raportului – cuprinde posibilele plăți efectuate de pârât cu aeronava proprietatea sa, fără vreo legătură cu niciunul dintre obiectivele propuse de chiar pârât și încuviințate de instanța de judecată, motiv pentru care solicităm înlăturarea acestei anexe și a refacerea răspunsului, în consecință, cu atât mai mult cu cât, așa cum am arătat, toate cheltuielile efectuate cu întreținerea/mentenanța aeronavei **nu cresc valoarea acesteia ci o mențin în stare de aeronavigabilitate. Ca atare, aceste lucrări plătite de către pârât nu sunt îmbunătățiri aduse aeronavei, ci ele reprezintă lucrări/inspecții/controlare absolut obligatorii pentru menținerea oricărei aeronave în stare de aeronavigabilitate, în lipsa acestora aeronava riscând să devină ne-navigabilă.**

12.4. Anexa 19 – Volumul V al raportului – în cuprinsul raportului nu am identificat vreo trimitere la această anexă, teoretic ele privesc susținerile expertului de la pagina 90 (tabel II.7.11.1.2.1), însă solicităm instanței să dispună expertului să clarifice aceste aspecte.

Acceptând că documentele prezentate în Anexa 19 sunt în strânsă legătură cu cele din Anexa 20 a raportului, vă solicităm să observați că dintre aeronavele utilizate de către expert în comparație o singură aeronavă este de tipul aeronavei aflată în discuție (același

model/generație – Boeing 737-200), celelalte două fiind alte modele/generații, mai noi, respectiv Boeing 737-300 și 737-400.

- 12.5.** Nu în ultimul rând, cu privire la aspectele menționate de către expert la paginile 5-7 din raport, din care se desprinde ideea că acesta ar fi contactat/s-ar fi deplasat la mai multe companii, instituții, autorități etc, solicităm să dispuneți expertului fie înlăturarea acestor afirmații, fie să atașeze în susținere documente justificative, precum oferta prezentată de către Aerostar SA.

Depunem prezentul document în 4 (patru) exemplare.

ROMAERO S.A.

prin împuternicit

Cons. jr. Mihaela DRĂGOI





1.2. SERVICIUL JURIDIC

ATRIBUȚII - COMPETENȚE - RESPONSABILITĂȚI

Desfășurarea activităților se face în conformitate cu dispozițiile Constituției României și Legii 514/2003 (*actualizată*) - privind organizarea și exercitarea profesiei de consilier juridic.

1. Reprezintă și apară drepturile și interesele legitime ale ROMAERO S.A.- în orice calitate procesuală - în fața instanțelor judecătorești de orice grad, a organelor de cercetare și urmărire penală și în fața altor organe ale statului, în raporturile cu persoane juridice și cu persoane fizice române sau străine - pe baza împuternicirii de reprezentare juridică atestată de Colegiul Consilierilor Juridici și semnată de către Directorul General al societății.
2. Relația profesională se bazează pe onestitate, probitate, corectitudine, confidențialitate și independența opiniilor profesionale.
3. Formulează, redactează și promovează în justiție acțiunile în care societatea are calitatea procesuală și în toate etapele procesuale - în materia dreptului civil, comercial, muncii, administrativ, penal - potrivit legii, în scopul apărării drepturilor și intereselor legitime ale ROMAERO S.A.
4. Întocmește dosarele litigioase necesare în instanța, urmărește respectarea termenelor stabilite de instanța, informează Directorul General asupra stadiului dosarelor.
5. Apreciază, asumându-și întreagă responsabilitate legală, asupra promovării sau nepromovării acțiunilor juridice în instanța sau la organele de urmărire penală.
6. Studiază temeinic cauzele în care asista sau reprezintă societatea, se prezintă la termen la instanțele de judecată/ organele de urmărire penală/ alte instituții.
7. Manifestă conștiinciozitate și probitate profesională, susține cu demnitate și competență drepturile și interesele legitime ale societății.
Să respecte normele de deontologie profesională.
Să respecte dispozițiile legale privitoare la intervenția procesuală a altor persoane fizice sau juridice în cauza, chemarea în judecată a altor persoane, chemarea în garanție etc.
8. Depune concluzii scrise sau note de ședința ori de câte ori consideră necesar sau instanța de judecată dispune.
9. Monitorizează acțiunile și intervențiile până la soluționare sau, după caz, până la obținerea titlurilor executorii în acțiunile câștigate de societate; asigura transmiterea și executarea lor în termen, respectiv executarea silită.
10. Îndeplinește toate formalitățile în vederea obținerii de la arhivele instanțelor judecătorești de copii ale actelor aflate la dosar precum și pentru legalizarea hotărârilor judecătorești și investirea lor cu formulă executorie, dacă este cazul.
11. Menține relația cu executorii judecătorești privind stadiul executării.



REGULAMENT
DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE

ROF

12. Participa la întocmirea situațiilor privind dezmembrările cadastrale ale societății și colaborează pe probleme juridice cu expertul cadastral autorizat.
13. Obține Extrasele de Carte Funciară de la Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară (O.C.P.I.)
14. Colaborează cu Notarul Public pe probleme juridice în vederea autentificării actului de dezmembrare și înscrierii acestuia în Cartea Funciară, autentificării contractelor de ipotecă, înscrierii radierii acestora din Cartea Funciară.
15. Ține evidență proceselor și a litigiilor în care societatea este parte.
16. Asigura asistență legală, informarea operativă și periodică a Directorului General privind problemele rezultate din litigiile aflate pe rolul instanțelor.
17. Prezintă, la solicitare, informări asupra situației juridice a societății, cu evidentierea cauzei și propuneri de măsuri imediate de eliminare a disfuncționalităților/ neregulilor – în temeiul și termenul legale.
18. Asigura asistență și consultanță în probleme juridice și de legislație - în toate domeniile dreptului - pentru managementul societății, pentru toate structurile, în probleme de serviciu, opinia Consilierului Juridic fiind consultativă.
Asigura consilierea, la solicitare, asupra interpretării și aplicării actelor normative.
19. Acționează prompt, cu operativitate, pentru respectarea legii, informând Directorul General al societății ori de câte ori este necesar, pentru a dispune în mod corespunzător.
20. Se autosesează, în măsură în care a luat cunoștință în scris, asupra abaterilor de la prevederile legale și propune acțiuni preventive pentru respectarea cadrului legal.
21. Redactează, la cerere, opinii juridice cu privire la aspecte legale ce privesc societatea.
22. Fundamentează și elaborează proiectele de acte cu caracter normativ în domeniu.
23. Redactează proiecte de contracte și clauzele legale pentru negocierea contractelor.
24. Verifică și avizează din punct de vedere al legalității și conformității contractele comerciale interne/ externe.
25. Redactează acte juridice, atestă identitatea părților, consimțământul, conținutul și datele din conținutul actelor încheiate care privesc ROMAERO S.A.
26. Asigură interpretarea justă și corectă, potrivit principiilor de drept civil, comercial, penal, de procedura civilă/penală etc., a actelor juridice ce emană de la alte structuri.
27. Formulează, din punct de vedere juridic, proiectele de răspuns cu privire la memorii, petiții etc. - adresate societății.
28. Verifică legalitatea actelor cu caracter juridic primite spre avizare.
29. Semnează, în baza reprezentării, cu împuternicirea conducerii, documentele cu caracter juridic emise de ROMAERO S.A.
Avizele pentru legalitate și conformitate vor fi certificate de parafa profesională.
30. În condițiile în care actul juridic supus avizării pentru legalitate nu este conform legii, consilierul juridic va formulă un raport de neavizare în care va indica neconcordanța acestuia cu normele legale, în vederea refacerii actului.

ROMAERO S.A.
Conform



REGULAMENT DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE

ROF

31. Respectă legalitatea tuturor actele cu caracter juridic ce parvin pentru semnare/ avizare:
 - ◆ punctul de vedere formulat de consilierii juridici în legătură cu aspectul juridic al unei situații nu poate fi schimbat sau modificat de către nici o persoană.
 - ◆ avizul pozitiv sau negativ, precum și semnatura consilierului juridic sunt aplicate numai pentru aspectele strict juridice ale documentului respectiv
 - ◆ consilierii juridici nu se pronunță asupra aspectelor economice, tehnice sau de altă natură cuprinse în documentul avizat ori semnat de aceștia.
32. Verifică și avizează juridic, după caz inițiază/ întocmește - legalitate și conformitate:
 - ◆ proiecte privind răspunderea patrimonială, drepturile sau interesele legitime ale societății
 - ◆ acte și documente care angajează răspunderea patrimonială, care sunt de natură să atragă răspunderea patrimonială sau să aducă atingere drepturilor sau intereselor legitime ale societății sau ale salariaților ei
 - ◆ contracte economice, contracte de munca etc.
 - ◆ decizii și regulamente cu caracter intern
 - ◆ ordine, instrucțiuni, circulare – ce vizează aspecte juridice
 - ◆ protocoale
 - ◆ cereri ale salariaților, inclusiv pentru acordarea unor drepturi conferite prin lege și CCM
 - ◆ proiecte de acte normative și orice acte cu caracter normativ în legătura cu activitatea societății.
33. Ia măsuri pentru respectarea dispozițiilor legale cu privire la:
 - ◆ apărarea și gospodărirea patrimoniului societății
 - ◆ apărarea drepturilor și intereselor legitime ale salariaților, ce decurg din calitatea de angajat.
34. Întreprinde toate demersurile legale în vederea recuperării creanțelor.
35. Verifică documentele potențialilor parteneri, clienți, furnizori – ex.: certificat constatator + CUI, etc.
36. Respectă disciplină contractuală, având obligația de a refuză în condițiile legii, orice operație care contravine dispozițiilor legale în vigoare.
37. Promovează orice acțiuni în justiție cu aprobarea Directorului General .
38. Verifică în mod regulat Buletinul Procedurilor de Insolvență cu privire la stadiul dosarelor de insolvență și informează direcțiile implicate ale ROMAERO S.A. cu privire la deschiderea procedurii insolvenței/ falimentului.
39. În funcție de necesități, participa la adunările creditorilor, colaborează și consulta administratorul judiciar/ lichidatorul cu privire la aspectele de interes pentru societate, formulează contestații.
40. Urmărește și consiliază în ce privește aplicarea corectă a legislației privind încheierea, executarea, modificarea, suspendarea și încetarea Contractului Individual de Muncă.
41. Participă, asigură asistența juridică de specialitate, aviz juridic - propuneri de actualizări conform prevederilor legale la:
 - ◆ negocierea și încheierea Contractului Colectiv de Muncă
 - ◆ elaborarea Regulamentului Intern și procedurilor de aplicare la acesta.

ROMAERO S.A.
COPIE
Confirmație originală

ROF	Ediția 10	2020	Capitol IV	1.2.	Pagina 3
-----	-----------	------	------------	------	----------



42. Participa în cadrul comisiilor de anchetă administrativă/ cercetare disciplinară prealabilă și, după caz, formulează opinii separat, cu privire la abaterile de la prevederile legale și/ sau interne ce formează obiectul acestora.
43. Întocmește formele cerute de lege la ONRC, demersuri și acțiuni privind modificări în structura societății, modificări obiect activitate, modificări Act Constitutiv, înființări de sucursale, filiare, schimbări de sediu, înscrieri de mențiuni, legalizări, autentificări, înregistrări etc.
44. Asigura păstrarea și evidența documentelor constitutive ale societății - cu modificările intervenite - inclusiv mențiunile înregistrate la Oficiul Registrul Comerțului.
45. Efectuează, la solicitare, înscrierea de mențiuni, legalizări, autentificări, înregistrări etc, pentru acte ce privesc societatea.
46. Colaborează - pe probleme juridice, în realizarea sarcinilor altor structuri, la solicitarea scrisă a acestora.
47. Întocmește materiale pe tematici definite, privind aplicarea și adaptarea prevederilor legislative la condițiile concrete din societate.
48. Informează periodic structurile societății despre actele normative de interes pentru societate, (inclusiv modificări, completări, abrogări) care sunt publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I; le pune la dispoziție, la solicitare, pentru informare și consultare.
49. Asigură înregistrarea, păstrarea și arhivarea corespunzătoare a documentelor proprii/ ale altor structuri care-i parvin în virtutea specificului activității și a regulamentelor, procedurilor, circularilor etc. care reglementează drepturile și obligațiile salariaților societății.
50. Asigură arhivarea monitoarelor oficiale - partea I și a documentației proprii, conform procedurii compartimentale și/ sau prevederilor legale în vigoare.
51. Ține evidențele cerute de lege și cele prevăzute de regulamentele corpului profesional. Evidențele activității, actelor și documentelor sunt ținute conform sistemului de reglementări al societății.
52. Respectă secretul și confidențialitatea activității sale, în condițiile legii.
53. Activitatea desfășurată de consilierul juridic este o activitate de mijloace iar nu de rezultat. Consilierii juridici răspund pentru încălcarea obligațiilor profesionale, potrivit legii și statutului profesiei: nu răspund penal, material, administrativ sau disciplinar pentru susținerile făcute oral ori în scris în fața instanței de judecată sau a altor organe, dacă acestea sunt în legătură cu apărarea și necesare cauzei ce i-a fost încredințată.
57. La încetarea raporturilor de muncă cu societatea, consilierul juridic va preda pe baza de proces-verbal, în vederea arhivării, toate documentele aferente activității depuse.

Alte sarcini

58. Respectă regimul Controlului Financiar Preventiv.
59. Respectă reglementările privind arhivarea documentelor specifice.



REGULAMENT
DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE

ROF

60. Respectă RI; ROF; procedurile de aplicare ale RI și ROF; procedurile interne, dispozițiile și deciziile Directorului General etc.
61. Respectă normele privind securitatea muncii, apărarea împotriva incendiilor, protecția mediului și a patrimoniului.

X X X

Exercită atribuțiile din acest domeniu, atât cele prevăzute mai sus cât și altele specifice, ce decurg din legislația în vigoare, documentele de sistem sau dispuse de conducerea societății.

La modificări ulterioare- prin grijă șef Serv. Juridic - informațiile se transmit la Birou Organizare pentru actualizare Regulament de Organizare și Funcționare.

DIRECTOR GENERAL

Vasile BOICU

ȘEF DEPT. Resurse Umane și
Guvernare Corporativă

Aida Elena ENACHE

Birou Organizare

Marilena TĂNASE

/Șef Serv. Juridic

Mihaela IACOB

