



Parlamentul  
Republicii Moldova

# **RAPORT DE EVALUARE A MODULUI DE PREGĂTIRE ȘI DESFĂȘURARE A PRIVATIZĂRII Î.S. COMPANIA AERIANĂ „AIR MOLDOVA”**

## **RAPORTOR**

**Comisia de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare  
a privatizării și concesiunilor proprietății publice începând cu anul 2013,  
instituită prin Hotărârea Parlamentului nr. 51 din 18.06.2019**

**23 Septembrie 2019**

*Acest raport este rezultatul serviciilor de consultanță în materie de evaluare a modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova” (nr. [ocds-b3wdp1-MD-1563448089236](#)), contactat prin concurs public de către Parlamentul Republicii Moldova  
Raportul reprezintă proprietatea intelectuală a Parlamentului Republicii Moldova*

## **Baza legală:**

Comisia de anchetă parlamentară N.51 pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice (2013-2019) a fost înființată prin Hotărârea Parlamentului RM nr.51 la 18 iunie, în temeiul art.34-35-36 din legea organică No.797 din 2 aprilie 1996 (Regulamentul Parlamentului RM). Parlamentul a pus Comisiei sarcina de a evalua legalitatea procedurilor și deciziilor luate în procesul privatizărilor efectuate cu bunuri publice, a concesionărilor și altor forme de înstrăinare ori transmitere a proprietății statului.

Comisia de anchetă parlamentară N.51 a avut la dispoziție 120 zile pentru a prezenta un raport detaliat pe marile privatizări și concesionări desfășurate în perioada anilor 2013-2019, având competența de a decide asupra criteriilor și obiectelor supuse anchetei. În scopul stabilit prin Hotărârea Parlamentului RM, Comisia a solicitat selectarea și angajarea unui grup de consultanți independenți, care să asiste lucrul de evaluare și analiză, primind din partea Secretariatului Parlamentului tot sprijinul necesar în acest scop. În temeiul unei proceduri de achiziții publice transparente, Secretariatul Parlamentului a selectat și angajat o echipă de consultanți independenți în temeiul contractului N.185, cod 79111000-5 din 30 iulie 2019, stabilindu-le obiectul de consultanță printr-un Caiet de Sarcini.

La întocmirea raportului, Deputații din Comisia de anchetă parlamentară și consultanții angajați de Secretariatul Parlamentului RM au primit și prelucrat sute de acte, rapoarte, documente, procese verbale și alte acte esențiale pentru obiectul de anchetă din partea agenților de stat supuse Guvernului RM. Suplimentar, Comisia de anchetă a desfășurat audieri pe cauza și subiectul analizat cu foști oficiali, presă, angajați ai statului și alte persoane relevante pentru ancheta parlamentară.

Între 17-24 septembrie, Comisia de anchetă a susținut audieri asupra raportului preliminar, asigurându-se de faptul că informațiile și datele conținute în acest raport sunt verifice, actuale la data întocmirii, obiective, relevante și exhaustive. Analiza autorizată de Comisia parlamentară de anchetă sunt întemeiate exclusiv în baza legislației în vigoare, a informațiilor prezentate la solicitarea deputaților Comisiei din partea agenților de stat responsabili de domeniul concesionării și privatizării obiectelor aparținând sectorului public, conform legii. Orice eventuală eroare care ar putea să apară în conținutul acestui raport este neintenționată și incidentă.

Raportul reprezintă opinia comună a deputaților Comisiei de anchetă parlamentară N.51, în baza analizei de legalitate efectuată de către consultanții independenți și reflecțiile membrilor comisiei.

## Glosar

**AAC** – Autoritatea Aeronautică Civilă

**Air Moldova** – Întreprinderea de Stat, Companie Aeriană Air Moldova

**APP** – Agenția Proprietăți Publice, autoritatea administrației publice centrale în domeniul administrării și deetatării proprietății publice

**Comisia de privatizare** – Comisia pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

**Guvern** - Guvernul Republicii Moldova

**HG919/2008** – Hotărârea Guvernului cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice nr. 919 din 30.07.2008.

**LP146/1994** – Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16.06.1994, în vigoare din 22.12.2017.

**LP121/2007** – Legea privind administrarea și deetatarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007

**LP139/2012** – Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15.06.2012

**MAEIE** - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene al Republicii Moldova

**MEC** - Ministerul Economiei și Comerțului al Republicii Moldova

**MEI** - Ministerul Economiei și Infrastructurii al Republicii Moldova, organul abilitat cu administrarea și deetatarea proprietății publice

**MF** - Ministerul Finanțelor al Republicii Moldova

**MJ** - Ministerul Justiției al Republicii Moldova

**MTID** – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova

**RM** - Republica Moldova

**PA** - Procuratura Anticorupție

**PG** - Procuratura Generală

## Cuprins

Rezumatul evaluării procesului de privatizare Air Moldova.....	6
Partea 1 Scopul urmărit de Comisie și metodologia consultațiilor .....	10
1.1 Despre evaluatori .....	10
1.2 Scopul și Obiectivele evaluării.....	11
1.3 Metodologia de evaluare .....	11
1.3.1 Redactarea listei de verificare .....	12
1.3.2 Analiza documentelor relevante .....	12
1.3.3 Audierile parlamentare .....	13
Partea 2 Analiza cazului (circumstanțele privatizării).....	15
A. Gestiunea companiei și pregătirea Air Moldova de privatizare .....	15
A1. Lipsa unui director general cu mandat deplin.....	17
A2. Cadrul corporativ de achiziții învechit și insuficient.....	18
A3. Lipsa rapoartelor de audit a situațiilor financiare.....	18
A4. Lipsa indicatorilor de performanță economică a administratorului .....	20
A5. Lipsa unor planuri de afaceri aprobate în anii 2014-2018.....	20
A6. Planificarea deplorabilă a lucrărilor de reparație capitală a aeronavelor.....	20
A7. Ajutorul de stat neconform.....	21
A8. Neimplementarea planului de restructurare.....	24
B. Legalitatea și conformitatea deciziei de privatizare .....	25
B1. Evaluare neconformă și incompetență.....	25
B2. Modalitate ilicită de privatizare.....	28
B3. Caietul de sarcini inadecvat .....	30
B4. Termenul restrâns de desfășurare a concursului .....	32
C. Concursul de privatizare viciat .....	34
C1. Ofertă incompletă și inacceptabilă .....	34
C2. Comisie de concurs iresponsabilă.....	35
D. Contract nociv de privatizare.....	37
D1. Contractul nu prevede garanții cu privire la calitatea cumpărătorului sau a fondatorilor săi.....	39
D2. Din contract lipsesc garanțiile financiare.....	39
D3. Nu sunt stabiliți termeni de respectare a obligațiilor cumpărătorului.....	39
D4. Nu există indicatori măsurabili ai performanței cumpărătorului.....	40
D5. Obligațiile asumate de cumpărător sunt declarative.....	40
D6. Răspunderea cumpărătorului nu este definită adecvat în contract.....	40
E. Monitorizarea post-privatizare necorespunzătoare .....	41

E1. Lipsă de monitorizare post privatizare din partea autorităților .....	41
E2. Lipsa de progres din partea proprietarului privat privind îndeplinirea obligațiilor de privatizare...	44
Partea 3. Constatări și concluzii.....	46
3.1 Lista neconformităților/ constatărilor depistate:.....	46
3.2 Concluzii .....	50
Partea 4. Recomandări .....	51
4.1. Recomandări specifice constatărilor .....	51
4.2. Recomandări generale: .....	53
4.3. Recomandări în privința remedierii situației la Air Moldova .....	54
4.4. Recomandări de sesizare a instituțiilor de aplicare a legii - Procuratura Generală, CNA, Guvern, MEI, APP .....	57
Partea 5 Anexe și documente consultate:.....	58
Figuri și tabele:	
Figura 1: Etapele și episoadele privatizării .....	15
Figura 2: Decizia Consiliului Concurenței nr. ASS-43, 14.09.2017 .....	22
Figura 3: Principiile de bază ale deestatizării proprietății publice .....	33
Figura 4: Atribuțiile postprivatizare ale APP.....	43
Figura 5: Atribuțiile postprivatizare ale MEI.....	43
Figura 6: Atribuțiile postprivatizare ale Guvernului .....	44
Tabelul 1: Air Moldova - performanța economică 2013-2017, din rapoartele financiare neauditare.....	17
Tabelul 2: Lista consolidată a neconformităților și a factorilor responsabili.....	49
Tabelul 3: Gradele de prioritate a recomandărilor.....	52
Tabelul 4: Lista consolidată a recomandărilor.....	53

## Sumar Executiv al procesului de privatizare Air Moldova

1. În 2018, autoritățile au decis privatizarea întreprinderii de stat Air Moldova, în condiții netransparente și cu o celeritate care a ridicat multe întrebări în societate referitor la modul de înstrăinare a transportatorului aerian național, care deținea o cotă de piață de aproximativ 42% din transporturile aeriene în Republica Moldova.
2. La momentul privatizării, autoritățile au declarat că Air Moldova se afla în prag de faliment, în pofida tuturor eforturilor Guvernului, MEI și APP. Aceasta chiar dacă compania era în plin proces de implementare a unui Plan de restructurare, urmare a ajutorului de stat de peste 90 mil. lei.
3. Înstrăinarea întreprinderii de stat în favoarea unei societăți cu răspundere limitată, 49 % din care erau deținute de compania aeriană Blue Air din România – avea scopul de a salva operatorul aerian național, trebuia să dea un nou suflu de dezvoltare și un nou impuls investițional.
4. Vladimir Baldovici, în calitatea sa de director APP în perioada privatizării, vânzătorul Î.S. Air Moldova, a comunicat publicului că cumpărătorul și-a asumat obligația de a restitui datoriile companiei în cel mai scurt timp și de a face investiții majore pentru înnoirea și majorarea flotei aeriene, majorarea numărului de destinații operate și instruirea suplimentară a 10 echipaje. Aceleași informații au fost transmise Comisiei Europene de către ministrul MEI Chiril Gaburici și confirmate public de către noii proprietari în conferință de presă din 8 octombrie 2018<sup>1</sup>. Constatăm că atât Comisia de concurs (în procesul verbal), cât și APP au omis intenționat sau neglijență includerea achitării datoriilor sau a efectuării investițiilor asumate în Strategia de dezvoltare prezentată la concurs în Contractul de vânzare.
5. Până la privatizare, ÎS Air Moldova a înregistrat datorii de 1.25 mld lei și capital propriu negativ de peste 100 mln lei la data vânzării. Datoriile respective au fost înregistrate pe fondul creșterii numărului de pasageri transportați de la 529 mii în 2013 la 1,130 mii în 2017 și a creșterii cifrei de afaceri până la 3 mld. Lei (2017). În perioada anilor 2015 - 2018, compania a fost gestionată de un director general interimar fără a-i fi stabilite obiective de performanță clare, fixe și măsurabile, fără a desfășura vreun concurs de angajare. Din anul 2014 nu există nici un raport de audit independent a situațiilor financiare a companiei, chiar dacă aceste servicii au fost contractate și achitate.

---

<sup>1</sup> <http://m.m.blog.tvrmoldova.md/actualitate/noii-proprietari-ai-air-moldova-spun-ca-datoriile-companiei-vor-fi-achitate-in-3-4-luni/>

6. Conform legislației în vigoare (Legea cu privire la întreprinderea de stat, nr. 146, art 13<sup>1</sup> (1)), auditul situațiilor financiare a Î.S. Air Moldova era obligatoriu. Fondatorul companiei, Consiliul de Administrație, Administratorul nu au depus suficient efort și diligență pentru a avea date financiare auditate într-o perioadă când compania aeriană Air Moldova înregistra rezultate controversate.
7. În august 2017, Air Moldova a beneficiat de un ajutor de stat pentru a suplini lichiditățile necesare,. La 14 septembrie 2017, conform Deciziei Consiliului Concurenței nr. ASS-43, din 14.09.2017, a fost constatat faptul ajutorului de stat acordat în valoare de 90.253.546,07 lei. Inițial, conform deciziei, era planificată returnarea ajutorului în termen de 6 luni și prezentarea unui Plan de Restructurare. Informații suplimentare cu privire la aplicarea și rezultatele Planului de Restructurare a companiei aeriene, urmare a ajutorului de stat din 2017 nu au fost identificate. Astăzi, după 2 ani, ajutorul de stat nu a fost returnat, iar acțiuni a Consiliului Concurenței, MEI, APP, Guvern nu au urmat.
8. Decizia vânzătorului de a privatiza Î.S. Air Moldova în vara anului 2018 nu a fost precedată de măsuri efective de restructurare pentru a atrage mai mulți potențiali cumpărători și a obține un preț mai bun. Caietul de sarcini elaborat, nu a conținut informații elementare despre avantajele și perspectivele companiei, ceea ce a rezultat într-un interes redus față de acest activ. Nu a fost menționat nimic despre rețeaua de vânzări, parteneriatele operatorului aerian, resursele umane și flota. Caietul de sarcini a fost prezentat exclusiv în limba română. Prin toate aceste acțiuni și omisiuni a fost compromis concursul efectiv de privatizare.
9. Expertiza procesului de evaluare a complexului patrimonial unic Air Moldova, punctează că evaluarea a fost efectuată după o metodă inadecvată – complex patrimonial unic, pe când trebuia evaluată afacerea Air Moldova. (i) Evaluatorul selectat nu are competențe în a evalua afaceri și că (ii) în același timp era implicat în evaluarea mai multor proiecte de privatizare, (iii) modul și rezultatele evaluării nu corespund cerințelor internaționale de evaluare și au fost efectuate cu devieri grave de la cadrul legal național. Rapoartele de evaluare au fost prezentate exclusiv în limba română ceea ce constituie un impediment pentru potențialii investitori internaționali. Membrii comisiei de privatizare au lecturat cele 10 volume ale evaluării într-un singur exemplar și în mai puțin de două ore. Expertiza independentă a raportului de evaluare executat de către Rilici Compani S.R.L a constatat că valoarea determinată în raportul de evaluare prezintă o cifră absolut abstractă.
10. În condițiile unei transparențe reduse și a unei perioade scurte de desfășurare a concursului, unde a participat un singur ofertant, prețul stabilit de evaluator devine un element esențial pentru stabilirea prețului de vânzare a companiei. În ultima instanță, diferența între valoarea stabilită de evaluator și prețul final plătit de noul proprietar privat a fost mai mică de 4%.

11. *Privatizarea bunurilor proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională se efectuează prin proiecte individuale cu atragerea unui consultant financiar independent*<sup>2</sup>. Modul de privatizare legal aplicabil pentru privatizare Î. S. Air Moldova, presupune mai multe etape de consultări publice, aprobarea de către Guvern a actelor de privatizare, implicarea unui consultant financiar independent. Aceste elemente au scopul de a aduce garanții necesare pentru privatizarea activelor importante ale statului, cu riscuri majore de delapidare.
12. Termenul de expunere a companiei Air Moldova la privatizare a constituit doar 39 de zile calendaristice, dintre care 31 fiind în luna august, perioadă de vacanță. Termenul a fost stabilit de Comisia de privatizare, insuficient pentru a organiza un concurs efectiv și nu a fost argumentat de vânzător. Perioada de marketing recomandată de către evaluatori, pentru comercializarea Air Moldova, (pct. 1.1.20 din Raportul de evaluare executat de VALMARKET), este de 9 luni. Un investitor de bună credință, cu experiență notorie în domeniul aviației civile, necesită un termen suficient pentru informarea prealabilă cu privire la bunul expus la privatizare, inclusiv mobilizarea unei echipe de experți locali și și internaționali pentru evaluarea tranzacției, elaborarea unei strategii de dezvoltare, aprobarea de către organele managementului corporativ, asigurarea resurselor necesare pentru îndeplinirea obligațiilor investiționale asumate. Cu certitudine, beneficiarul final al privatizării era cunoscut din timp.
13. Unica ofertă prezentată de o companie nou-formată, cu un capital de 500 mii lei, își asuma achitarea datoriilor de 1.25 miliarde lei, dar fără a prezenta garanții financiare. Vânzătorul nici nu a solicitat garanții financiare, deși era obligat de legislația în vigoare să o facă. La aproape un an de la privatizare, situația la Air Moldova nu s-a îmbunătățit cu nimic. Conform informațiilor contabile transmise în adresa APP, până la 31 iunie 2019, suma datoriilor a crescut, iar noii proprietari nu au atras nici un leu de resurse proprii sau finanțări pe termen lung. Dacă la data de 02.10.2018, datoriile Air Moldova constituiau suma de 1.25 miliarde lei, atunci la data de 31.06.2019, suma totală constituia mai mult de 1.4 miliarde lei<sup>3</sup>. Prin urmare interesele statului au fost prejudiciate direct și substanțial de către APP, în calitatea sa de vânzător al ÎS Air Moldova, iar Guvernul și MEI nu au supravegheat acest proces, manifestând o neglijență continuă față de una din cele mai mari întreprinderi de stat.
14. Contractul de vânzare-cumpărare nu include termene fixe și clare de onorare a obligațiilor asumate de returnare a datoriilor comerciale. Totodată contractul nu prevede cerințe față de calificarea cumpărătorului, astfel proprietarii Air Moldova pot deveni alții decât cei care au participat la concurs prin simpla schimbare a asociaților Civil Aviation Group SRL. Asumarea

---

<sup>2</sup> Legea privind administrarea și deținerea proprietății publice, nr. 121 art 44

<sup>3</sup> Vezi Scrisoare MEI nr. 02/5-5911 din 10.09.2019

unor obligații contractuale, fără prescrierea unei perioade de timp bine definite pentru executarea acestora, rămân a fi simple declarații fără efect juridic.

15. Retragerea Blue Air din cota parte a Air Moldova este posibilă în orice moment. Acest fapt ar distorsiona scopul inițial propus de autorități la privatizare și ar deconspira intenția reală a privatizării. Din datele operative recepționate de Comisia specială de anchetă, compania aeriană Blue Air deja ar fi în căutarea unor potențiali cumpărători pentru a vinde cota parte de 49% din SRL Civil Aviation Group. Activitatea operatorului național a fost susținută prin extinderea datoriilor față de întreprinderile grupului Șor – Avia Invest SRL, Aeroport Handling SRL și Ground Avia Partner SRL. Datoriile suplimentare către aceste companii și avansurile primite se cifrează la suma de peste 170 mln lei.
16. Toată "monitorizarea" îndeplinirii de către cumpărător a obligațiilor contractuale s-a limitat la colectarea informațiilor privind achitarea datoriilor existente. APP era obligat să coordoneze desemnarea unui auditor pentru situațiile financiare din 2018 – în realitate nu a întreprins nimic. Până azi, nu a avut loc nici o ședință a comisiei de monitorizare. Nici un fel de alte acțiuni de monitorizare sau supraveghere (crearea și activitatea efectivă a grupurilor de lucru cu implicarea specialiștilor din domeniul aviației civile) nu au avut loc.
17. La data prezentării informației respective, nu există documente și informații, confirmate prin acte de audit, întocmite de instituții specializate, coordonate în prealabil cu vânzătorul, privind îndeplinirea obligațiilor investiționale, post-privatizare, stabilite în contractul de vânzare-cumpărare, conform cerințelor HG 919, pct. 54. Urmare a evaluării efectuate de către consultanții contractați, a fost constatată ca fiind iresponsabilă atitudinea autorităților Republicii Moldova – Guvernul, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Agenția Proprietății Publice - față de unul din cele mai valoroase active corporative ale sale, Air Moldova, cu o cifră de afaceri anuală de 3 miliarde lei.

## Partea 1 Scopul urmărit de Comisie și metodologia consultațiilor

În temeiul art. 34 din Regulamentul Parlamentului, prin Hotărârea nr. 51 din 18 iunie 2019, a fost constituită Comisia de anchetă pentru analiza modului de organizarea și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice începând cu anul 2013. Comisia de anchetă, a decis de a atrage în cadrul activității comisiei a unor consultanți sau companii de consultanță care să realizeze evaluarea procedurilor de privatizare/concesionare și a altor activități aferente acestui proces. Alături de altele 3 subiecte, Comisia a decis evaluarea privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova”.

### 1.1 Despre evaluatori

Investigația a fost întreprinsă de o echipă de experți, și nu de individuali, pentru a avea o gamă mai largă de abilități și a asigura o reflectare multidisciplinară a subiectelor – politici publice, relații juridice, drepturi patrimoniale, economie, finanțe și contabilitate, administrare publică și guvernare corporativă. Experții vin cu formare teoretică (masterat) la școli occidentale.

- 1) Ambii experți au o vastă experiență de management corporativ, inclusiv la nivel internațional, inclusiv la Î.S. C.A. Air Moldova.
- 2) Ambii experți cunosc bine, din propria practică, administrarea afacerilor publice – elaborarea și promovarea actelor normative, relațiile între autoritățile publice centrale și întreprinderile subordonate, atribuțiile consiliilor de administrare, APP.
- 3) Ambii experți cunosc problematica privatizării și a concesiunilor, inclusiv la nivel internațional.
- 4) Ambii experți se bucură de o reputație ireproșabilă și de o autoritate recunoscută în domeniul transporturilor.

Echipa de experți a propus următorul plan de lucru, care a fost coordonat cu Beneficiarul:

Acțiunile	Volum de lucru (om-ore)*	Termen	Comentarii
Recepționarea și analiza datelor	64	5 septembrie	Cu condiția că documentele necesare sunt prezentate nu mai târziu de 20 august.
Participarea la Ședințele comisiei Parlamentare la subiectul respectiv	20**	Continuu	
Întocmirea Raportului preliminar	28	15 septembrie	
Redactarea raportului final	8	25 septembrie	
Total	120		

\*Numărul estimat de ore necesare pentru executarea lucrărilor include lucrul atât în încăperile părții contractante, cât și în oficiul executantului.

\*\*Inclusiv timpul necesar pentru deplasare și pregătire

Evaluarea *modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova”* a fost realizată de către experții watchdog.md, Oleg TOFILAT și Victor NEAGA.

- **Oleg TOFILAT**, expert-cheie în Proiectul Uniunii Europene, implementat de compania de consultanță SOFRECO (Franța) în Regatul Maroc, Sprijin pentru procesul de convergență legislativă și de reglementare a transportului aerian în Maroc. Are o experiență totală de peste 20 de ani în aviație civilă și administrare publică, fost Secretar de Stat în cadrul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, fost director economic la *Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova”* și membru al Consiliului de Administrare.
- **Victor NEAGA**, are o experiență națională și internațională de peste 16 ani de activitate în domeniul juridic, gestiunii afacerilor, dintre care 6 ani în domeniul aviației civile și conexe. A exercitat atribuțiile de șef al Direcției Transport Aerian la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. În ultimii ani a beneficiat de stagii de perfecționare în domeniul aviației civile la Academia de Aviație din Singapore și ICAO – Europa, precum și de un Program intensiv de Drept European și Economie la Școala Superioară de Drept din Riga.

Experții au fost selectați pentru a presta servicii de consultanță de către Seretariatul Parlamentului republicii Moldova, în urma unui concurs deschis publicat pe [www.mtender.gov.md](http://www.mtender.gov.md)<sup>4</sup>.

### **1.2 Scopul și Obiectivele evaluării**

Scopul prezentului Raport constă în acordarea suportului necesar Parlamentului Republicii Moldova în materie de evaluare a modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova”. Evaluarea procesului de pregătire, executare și monitorizare a privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova” a avut mai multe obiective printre care:

- controlul legalității și corectitudinii procedurale a acțiunilor desfășurate în cadrul privatizării proprietății publice de stat;
- verificarea informațiilor financiare și non-financiare pentru a se constata legalitatea, conformitatea legală a acțiunilor întreprinse;
- examinarea regulilor de desfășurare a privatizării pentru fiecare categorie sau tipuri de bunuri proprietate publică de stat supuse privatizării;
- analizarea documentelor aprobate în procesul desfășurării privatizării proprietății publice de stat;
- verificarea în detaliu a sumelor transferate la bugetul de stat în procesul desfășurării privatizării proprietății publice de stat.

### **1.3 Metodologia de evaluare**

Echipa de experți a divizat procesul de privatizare în cinci etape cronologice:

---

<sup>4</sup> Vezi <https://mtender.gov.md/tenders/ocds-b3wdp1-MD-1563448089236?tab=contract-notice>

- A. Gestiunea companiei și pregătirea Air Moldova de privatizare
- B. Legalitatea și conformitatea deciziei de privatizare; stabilirea modalității, termenilor și condițiilor de privatizare
- C. Modul de desfășurare a concursului
- D. Contractul de privatizare semnat
- E. Monitorizarea post-privatizare

Fiecare etapă a fost descompusă în episoade. Procesul de evaluare a fost întemeiat în baza unei liste de verificare, elaborată de către experți pentru structurarea cuprinzătoare a datelor analizate.

A fost evaluată conformitatea acțiunilor autorităților privind privatizarea Î.S. C.A. Air Moldova cu prevederile cadrului normativ al Republicii Moldova, în special ce ține de administrarea și deetizarea patrimoniului public și legislația civilă. În calitate de probe pentru constatări au servit informațiile din spațiul public, informațiile furnizate de instituțiile publice, prin intermediul Comisiei speciale de anchetă a Parlamentului Republicii Moldova, cu care evaluatorii au avut un contact permanent și audierile Comisiei de anchetă. În baza probelor colectate în procesul evaluării, experții au identificat neconformitățile și au formulat constatările, care au servit temei pentru concluziile finale și recomandările elaborate.

Experții s-au ghidat de principiile unei evaluări competente, imparțiale și independente. Pe parcursul evaluării, au fost respectați termenii de referință solicitați de către Beneficiar și termenele limită, prezentând informația într-un format ce corespunde ca structură cu Anexa 2 a contractului de prestare a serviciilor.

### **1.3.1 Redactarea listei de verificare**

Lista de verificare a fost întocmită de echipa de experți în baza etapelor și episoadelor procesului de privatizare. Acest instrument a fost folosit pentru a sistematiza informația acumulată, prin interpelări în scris sau audieri, și a stat la baza concluziilor exprimate. Acest instrument a fost elaborat de către experți pentru sistematizarea/procesarea operativă a datelor și este de uz intern.

### **1.3.2 Analiza documentelor relevante**

În acest sens, experții au colectat și sistematizat probele relevante scopului și obiectivelor asumate. Sursele de colectare au fost informațiile disponibile în spațiul public, dosarele recepționate de la Beneficiar, dar și evidența colectată în cadrul audierilor publice. Experții au solicitat și informații suplimentare de la autoritățile publice, urmare a analizei inițiale a dosarului de privatizare Air Moldova.

Pincipalele acte care au stat la baza Raportului respective sunt:

- Dosarul de privatizare Air Moldova.
- Dosarul de evaluare a complexului patrimonial unic Air Moldova.

- Oferta și Strategia de dezvoltare pentru Î.S. C. A. Air Moldova propusă de către Civil Aviation Group SRL.
- Contractul de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic Î.S. C. A. Air Moldova.
- Decizia<sup>5</sup> Plenului Consiliului Concurenței nr. ASS-43 din 14.09.2017
- Planul de Restructurare al Î.S. C. A. Air Moldova, înaintat Consiliului Concurenței la 14 martie 2018.
- Audierile Comisiei speciale de anchetă din 3, 11 septembrie 2019.
- Legea privind administrarea și deetizarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007
- Legea cu privire la Întreprinderea de stat nr. 146 din 16.06.1994
- Legea nr. 246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală
- Hotărârea Guvernului cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice nr. 919 din 30.07.2008
- alte documente relevante (Vezi anexata Lista documentelor consultate);

### 1.3.3 Audierile parlamentare

Întrebările pentru audieri au fost elaborate de evaluatori în baza listelor de verificare și a rigorilor normative. Întrebările au fost adresate persoanelor-cheie, responsabile de gestiunea, monitorizarea și privatizarea Air Moldova. Audierile au avut loc la sediul Parlamentului Republicii Moldova și au fost organizate de către Comisia specială de anchetă pe parcursul zilelor de 03 și 11 septembrie 2019. În cadrul audierilor urmau a fi audiate următoarele persoane:

1. Pavel FILIP – ex- prim ministru
2. Chiril GABURICI – ex-ministru MEI
3. Octavian CALMIC – ex-ministru MEI
4. Vitalie IURCU – ex secretar de stat MEI
5. Viorica PRICOP – ex-secretar de stat MF
6. Nicolae EȘANU – ex- secretar de stat MJ
7. Serghei BUCATARU – ex-secretar de stat MEI, ex-președinte al Consiliului de Administrație al ÎS Air Moldova
8. Vladimir BALDOVICI – ex-director APP
9. Iulian SCORPAN – Director General Air Moldova
10. Oana PETRESCU – Director General Blue Air
11. Dzintars POMERS – administrator, Civil Aviation Group S.R.L.

La audieri nu s-au prezentat:

1. Pavel FILIP – ex- prim ministru
2. Oana PETRESCU – Director General Blue Air

<sup>5</sup> <https://competition.md/public/files/Decizie-ASS-43-din-14092017-2982c7.pdf>

3. Dzintars POMERS – administrator, Civil Aviation Group S.R.L.

## Partea 2 Analiza cazului (circumstanțele privatizării)

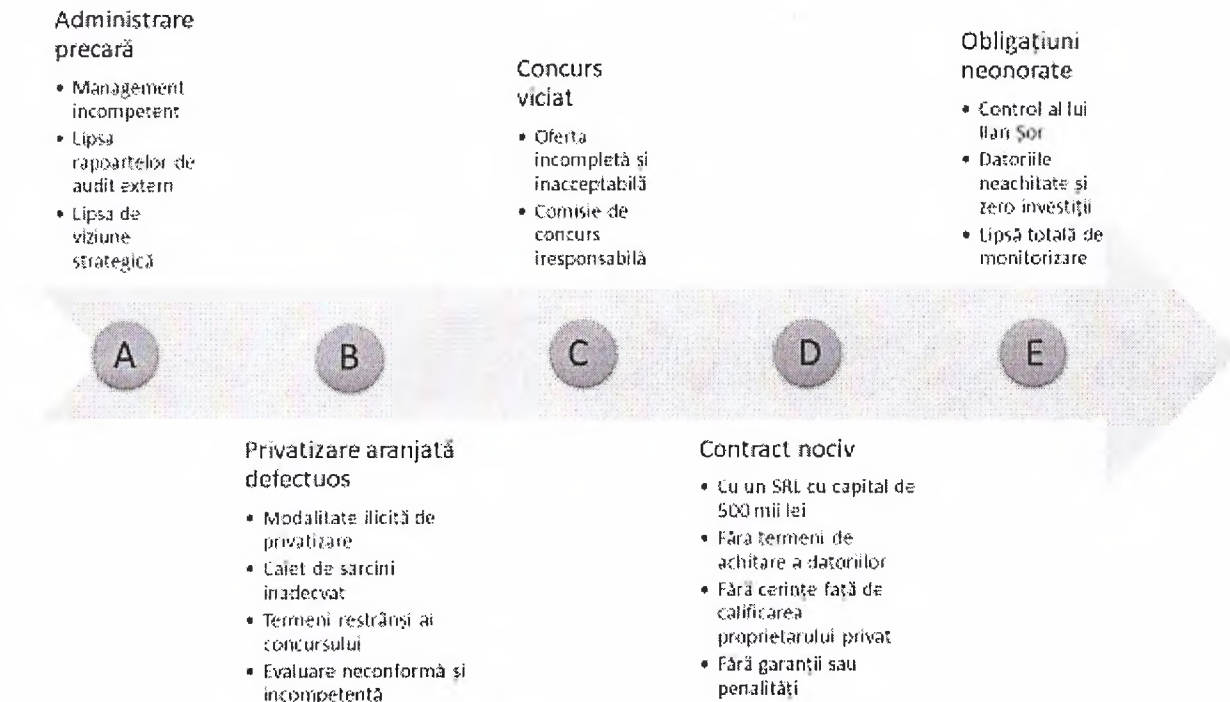


Figura 1: Etapele și episoadele privatizării

### A. Gestiunea companiei și pregătirea Air Moldova de privatizare

Întreprinderea de Stat Compania Aeriană Air Moldova a fost fondată la 12 ianuarie 1993 și este succesoarea subdiviziunilor de zbor ale Aeroflotului sovietic, amplasate pe aeroportul Chișinău.

În 2009 compania deținea acorduri de colaborare inter-line cu circa 80 de companii aeriene, printre care asemenea nume notorii precum Lufthansa, Turkish Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Aeroflot, Alitalia, El Al Israel Airlines, TAP Portugal, Iberia, Air France etc. Air Moldova este membru deplin al IATA Clearing House.

Air Moldova dispune de o rețea extinsă de vânzări a biletelor, atât în țară cât și peste hotarele ei. În acest scop, Air Moldova a aderat la sistemul de decontări BSP (Billing and Settlement Plan) din 11 țări - Marea Britanie, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Spania, Portugalia, România, Turcia, Franța și Canada, iar în iulie 2009 compania a aderat la sistemul de decontări ARC (Airline Reporting Corporation).

Începând cu anul 2012, numărul de pasageri transportați pe calea aerului în Republica Moldova s-a majorat constant cu aproximativ 20% anual. Astfel de la 1.22 mln pasageri în 2012, piața transporturilor aeriene în Republica Moldova a crescut până la 2.9 mln în 2018.

Factorii care au impulsionat creșterea numărului de pasageri transportați au fost (i) liberalizarea transporturilor aeriene cu Uniunea Europeană, urmare a semnării Acordului privind Spațiul Aerian Comun între Republica Moldova și Uniunea Europeană la 7 iunie 2012, (ii) Eliminarea Regimului de vize cu Uniunea Europeană, începînd cu 28 aprilie 2014 și (iii) Liberalizarea parțială a transporturilor aeriene cu Federația Rusă, prin amendarea Acordului privind serviciile aeriene.

Chiar dacă în urma liberalizării pe piața Republicii Moldova au început a opera mai multe companii aeriene din Federația Rusă și Uniunea Europeană, au apărut operatori autohtoni de curse regulate, Air Moldova și-a menținut cota de piață. Din 2014 pînă în 2017 cota de piață a scăzut nesemnificativ de la 48% la 42%. Cifra de pasageri transportați, în schimb a crescut de la 0.5 mil. în 2012 la 1.13 mil. în 2017. Mărirea numărului de pasageri a avut loc prin atragerea pasagerilor de tranzit. Un factor important a constituit războiul din Ucraina din 2014, care a dus la închiderea spațiului aerian al Ucrainei pentru operatorii comerciali din Rusia și a anulării zborurilor directe Ucraina - Rusia. Air Moldova continuă să opereze curse directe spre destinațiile din Federația Rusă, tranzitînd spațiul aerian al Ucrainei; iar companiile aeriene din Rusia, sunt obligate să ocolească spațiul aerian ucrainean, ceea ce face durata zborului mai lungă cu cel puțin o oră și implica cheltuieli suplimentare substanțiale. Astfel companiile aeriene ruse au redus sau au anulat cursele spre Chișinău, Air Moldova profitînd cel mai mult pe urma acestor circumstanțe, avînd cota de piață cea mai mare.

La momentul privatizării, Air Moldova opera zboruri directe spre aproximativ 30 destinații din Europa, Rusia și Asia precum: Atena, Barcelona, Bologna, Bruxelles, București, Dubai, Dublin, Geneva, Istanbul, Ekaterinburg, Florența, Frankfurt, Larnaca, Lisabona, Londra, Krasnodar, Kiev, Madrid, Milano, Moscova, Paris, Roma, Veneția, Verona, Viena, Sankt-Petersburg, Tel-Aviv și Torino la care se adaugă cursele sezoniere – Antalya, Dalaman, Heraklion, Tivat și Sharm-el-Sheikh. La acea data, companiei "Air Moldova" îi reveneau circa 42% din fluxul aerian de pasageri din Republica Moldova.

Î.S. CA "Air Moldova" a fost inclusă în Lista bunurilor proprietate de stat supuse privatizării prin Hotărârea Guvernului nr. 1260 din 12.11.2008, iar conform Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată de Guvernul RM în octombrie 2013, Compania Air Moldova urma să fie expusă la privatizare în anul 2015. Tot în 2015, Air Moldova a înregistrat pierderi în valoare de 227 mln lei, o cifră record. În 2016 a fost înregistrat un profit de 8 mil. lei, totuși ulterior, rezultatele financiare ale companiei au fost negative. În perioadă 2015-2018 Air Moldova era gestionată de un administrator interimar, cu multiple curențe și neconformități în guvernanta corporativă, inclusiv planificarea afacerilor, gestiunea patrimoniului, procedurile de achiziții, auditul situațiilor financiare sau transparența activității.

Indicatorii economici ai companiei în anii 2013-2017 au evoluat după cum urmează:

Nr	Indicator	2013	2014	2015	2016	2017
1	Cifra de afaceri	1,379,829,572	2,155,215,701	2,523,210,938	2,668,754,542	2,909,591,445
2	Capital propriu	216,029,951	334,499,569	107,308,944	115,951,667	<b>(81,286,341)</b>
3	Profit / (pierderi)	1,806,063	1,197,831	<b>(226,907,783)</b>	8,578,394	<b>(190,424,996)</b>
4	Datorii totale	604,608,969	734,019,335	993,949,452	1,008,347,001	1,114,171,806
5	Datorii curente	378,570,862	493,369,905	667,210,005	759,579,455	1,010,724,529
6	Rentabilitate a vânzărilor	0.13%	0.06%	-8.99%	0.32%	-6.54%
7	Datorii / Cifra de afaceri	43.82%	34.06%	39.39%	37.78%	38.29%
8	Datorii curente / Cifra de afaceri	27.44%	22.89%	26.44%	28.46%	34.74%

Tabelul 1: Air Moldova - performanța economică 2013-2017, din rapoartele financiare neauditate

Observăm două tendințe clare: creșterea vânzărilor și creșterea datoriilor curente. Dacă profitul oscila de la un an la altul, atunci datoriile curente au crescut constant, iar creditele pe termen lung au fost în permanentă descreștere. De nici o manieră nu putem afirma, că problemele Air Moldova sunt de o natură neașteptată pentru autorități. Ministerul Economiei și Infrastructurii, Agenția Proprietății Publice, Ministerul Finanțelor – știau demult despre problemele operatorului național, dar au preferat să nu ia atitudine.

Pentru a ilustra profunda incompetență a managementului și neglijența autorităților în gestiunea companiei Air Moldova sau intenția de a devaliza compania aeriană, vom prezenta câteva episoade:

#### A1. Lipsa unui director general cu mandat deplin.

Din 2015 Air Moldova a fost condusă de dl. Iulian Scorpan în calitate de administrator interimar. În cadrul audierilor Comisiei de anchetă, nici unul din oficialii audiați nu s-a arătat satisfăcut de performanța managementului, însă nimeni nu a oferit o explicație pertinentă – de ce nu a fost lansat

un concurs de angajare a unui director adecvat situației. Și asta chiar dacă MEI și MF dețineau în virtutea legii majoritatea în consiliul de administrație a oricărei întreprinderi de stat<sup>6</sup>.

### **A2. Cadru corporativ de achiziții învechit și insuficient.**

Potrivit anunțurilor publice, depistate pe pagina companiei, în perioada 2015 – 2018, au fost publicate doar 5 invitații pentru a participa la concursul de oferte pentru procurarea serviciilor financiare – credite.<sup>7</sup> Alte achiziții ale companiei nu erau publice, în timp ce pierderile companiei creșteau. Este important de a investiga mai detaliat acest aspect – de către organele de anchetă – inclusiv pentru a urmări ce a întreprins administratorul, Consiliul de Administrație și Fondatorul, pentru a avea un cadru corporativ de achiziții transparent și competitiv, conform atribuțiilor expres indicate în lege (Până în 2017 - LP 146/1994, art. 7(8)j), art 8.i<sup>1</sup> și i<sup>2</sup>; iar din 22/11/2017 – LP246/2017, art 7.h), art 8.(7).r) și s), art 9.(1).o), p) și q), art 10.(12).c).

Existența unor proceduri eficiente de achiziții constituie un element esențial al guvernantei corporative – unul din primele lucruri la care atrage atenția un consiliu de administrație competent. Iar MEI și APP, în calitatea lor de fondatori sunt obligați să monitorizeze eficiența activității consiliilor de administrație. Nici un oficial din cei audiați nu-și amintește nimic despre regulile după care făcea achiziții Air Moldova, inclusiv administratorul companiei. Este suspectă și greu de imaginat o atare neglijență a autorităților în privința unei companii care cheltuia mai mult de 2 miliarde de lei anual pe achiziții de bunuri și servicii.

### **A3. Lipsa rapoartelor de audit a situațiilor financiare.**

Aceste rapoarte sunt obligatorii în virtutea legii și implică responsabilități pentru MEI, MF, APP, consiliul de administrație și administrator (de ex LP146/1994 cu privire la întreprinderea de stat: art. 7(8)e), 8e), 8f), 8l); LP246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală: art 7(2)i) și n), 8(7)i) și q), 9(1)e) și h), art 11, art 18(3)). Dincolo de obligativitatea lor, rapoartele de audit, care la Air Moldova erau executate de companii de consultanță cu renume internațional, oferă o garanție a fidelității rapoartelor financiare și sunt indispensabile pentru obținerea finanțării internaționale și a unor condiții avantajoase pentru leasingul aeronavelor.

Lipsa acestor rapoarte certifică incompetența responsabililor de managementul financiar al întreprinderii și neglijența consiliului de administrație, MTID, MEI, MF, APP începând cu 2015 până la data înstrăinării. Pentru a accentua caracterul grav al acestei neglijențe, vom statua, că auditul pe anii 2014-2017 a fost contractat și achitat de către Air Moldova, iar lucrul în teren al echipelor de audit a fost desfășurat. Faptul că Directorul Air Moldova nu a depus toate eforturile necesare pentru a avea Rapoartele de audit, care au fost achitate, pe perioada 2015 – 2017, demonstrează calitatea administrării companiei. Plata serviciilor a fost confirmată de Directorul Companiei în cadrul

---

<sup>6</sup> Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16.06.1994, art. 7 (2), în vigoare la acel moment

<sup>7</sup> <https://www.airmoldova.md/notices-ro/>

audierilor din 3 septembrie și sunt reflectate în Bilanțul contabil. Atitudinea fondatorului, a Consiliului de administrație și a vânzătorului ridică suspiciuni cu privire la calitatea monitorizării care era făcută la această companie și formalitatea pe care o aveau acestea.

Potrivit d-lui Serghei Bucataru, președintele Consiliului de administrație în perioada 2015 – 2018, auditul situațiilor financiare a fost permanent discutată la ședințele Consiliului, dar fără un rezultat (din audierile Comisiei de anchetă din 3 septembrie 2019). Deciziile care au stat la baza privatizării Air Moldova, au fost luate în baza informațiilor prezentate de companie, dar care nu au fost auditate. Nici dosarul de privatizare nu a conținut rapoarte auditate, ceea ce denotă că nu a existat nici o pregătire a companiei de stat pentru privatizare.

Temei Legal	<p>Potrivit prevederilor legale, instituțiile care trebuiau să asigure transparența achizițiilor și a Raportărilor periodice este Consiliul de Administrație și Administratorul:  (LPM146/1994 cu privire la întreprinderea de stat: art. 7(8)e), 8e), 8f), 8l); 8j);  LPM246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală: art 7(2)i) și n), 8(7)i) și q), 9(1)e) și h), art 11, art 18(3))  Conform prevederilor LPM146/1994 cu privire la întreprinderea de stat, art 13<sup>1</sup> Air Moldova era obligată să efectueze anual auditul Rapoartelor financiare.  Articolul 16 prevede expres:  <i>Dezvăluirea informației</i>  (1) <i>Întreprinderea are obligația să publice raportul său anual pînă în data de 30 mai a anului imediat următor anului de raportare și să ia măsurile necesare pentru ca <b>raportul să rămînă disponibil publicului pe o perioadă de cel puțin 3 ani pe pagina sa web și pe pagina autorității publice</b> în administrarea căreia ea se află sau care are calitatea de fondator al acesteia.</i>  (2) <i>Raportul anual al întreprinderii va conține cel puțin:</i>  a) <i>situațiile financiare anuale, inclusiv retribuțiile membrilor organelor de administrare, de conducere și de supraveghere, alte angajamente apărute sau asumate în legătură cu pensiile actualilor sau foștilor membri ai acestor organe, pe categorii;</i>  b) <i>raportul de activitate al conducerii;</i>  c) <i>o descriere corectă și completă a dezvoltării întreprinderii și a performanțelor sale economico-financiare, precum și o descriere a principalelor riscuri cu care aceasta se confruntă.</i>  (3) <i>Odată cu publicarea raportului său anual, întreprinderea va publica integral și raportul de audit.</i>  (4) <i>Se consideră că raportul anual al întreprinderii este făcut public dacă acesta este plasat, în format electronic, pe pagina sa web și pe pagina autorității publice în administrarea căreia ea se află sau care are calitatea de fondator al întreprinderii.</i>  <a href="http://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=99416&amp;lang=ro">http://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=99416&amp;lang=ro</a>  Pe pagina web a companiei aceste informații lipsesc - <a href="https://www.airmoldova.md">https://www.airmoldova.md</a>  Au fos depistate Rapoartele financiare, până în anul 2016 (primele 9 luni). Rapoartele de audit și alte rapoarte anuale lipsesc – <a href="https://www.airmoldova.md/finance-ro/">https://www.airmoldova.md/finance-ro/</a>.</p>
Responsabili	Administratorul Air Moldova, Managementul financiar al întreprinderii

#### **A4. Lipsa indicatorilor de performanță economică a administratorului**

Chiar dacă legislația obligă APP, fondatorii și consiliile de administrație să stabilească indicatori de performanță pentru managerii întreprinderii de stat, iar pe administratori – să raporteze public atingerea lor, acest lucru nu s-a întâmplat la Air Moldova (LP246/2017: art 7.(5), art.8.(7).b), art 18.(2)f), HG902/2017, Anexa 1: p9.(1).d) și q), p.9.(5).h). Experții nu au primit o copie a contractului de muncă încheiat cu administratorul, deoarece MEI și APP nu au găsit în arhivă un astfel de document<sup>8</sup>. Pe de altă parte, din mărturiile d-lui Iulian Scorpan, la audierile din 3 septembrie 2019, în contractul de muncă au existat indicatori, dar nu a putut da detalii.

#### **A5. Lipsa unor planuri de afaceri aprobate în anii 2014-2018**

Această situație denotă faptul că nici măcar nu s-a încercat a căuta soluții pentru problemele Air Moldova<sup>9</sup>. Legislația prescrie elaborarea planului de afaceri de către administrator (LP246/2017, art 9.(1).l), precum și aprobarea planului de afaceri și monitorizarea lui de către consiliul de administrație (idem art.8.(7).b). De asemenea, trebuie să menționăm, că pentru a accesa finanțare la condiții avantajoase, trebuie să prezinți planuri atractive și credibile de afaceri. Prin urmare, constatăm lipsa interesului fondatorului pentru Air Moldova, care asigura 40% din volumul total al vânzărilor întreprinderilor de stat.<sup>10</sup> Urmează a se investiga dacă există planuri de afaceri cu obiective anuale și contractul de muncă cu administratorul și de ce APP și MEI nu dispuneau de ele.

#### **A6. Planificarea deplorabilă a lucrărilor de reparație capitală a aeronavelor.**

Ultimii doi ani s-a perpetuat o practică nocivă, când aeronavele din posesia Air Moldova rămâneau indisponibile la sol, din cauza planificării proaste a lucrărilor de întreținere, a lipsei de resurse financiare pentru procurarea pieselor și componentelor costisitoare. În rezultat, compania închiria aeronave din afara țării, cu tot cu echipaje, suferind în același timp și costuri majore legate de posesia aeronavelor indisponibile. De exemplu, în Strategia de dezvoltare a Air Moldova, prezentată de către Civil Aviation Group SRL la concursul comercial, la p. 114, secțiunea Întreținere, se menționează că din cauza lipsei mijloacelor financiare, aeronava E190 ECB, operează cu motoare închiriate, ceea ce generează costuri lunare suplimentare de 300 mii dolari SUA.

Aceeași sumă este menționată și în Planul de restructurare, prezentat Consiliului Concurenței, pagina 14. Trebuie să menționăm, că până la ziua de azi, aeronava Embraer-190 ECB, din posesia Air Moldova nu a fost relansată în operațiuni, aflându-se i astăzi la uzina de reparații. În cadrul audierilor, nici un oficial nu a demonstrat să fi fost informat la subiect, ceea ce denotă lipsa

<sup>8</sup> Răspunsul MEI pentru Comisia de anchetă, nr. 02/5-5910 din 10.09.2019

<sup>9</sup> ibidem

<sup>10</sup> vezi Raportul APP pentru anul 2018 – pagina 38 -

[https://app.gov.md/sites/default/files/document/attachments/raport\\_fin\\_final\\_red\\_1.pdf](https://app.gov.md/sites/default/files/document/attachments/raport_fin_final_red_1.pdf)

interesului față de problemele operaționale ale Air Moldova și nu au analizat serios opțiunile de restructurare a companiei de stat.

Temei Legal	<p>Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146/1994, aplicată până la 22.11.2017</p> <p><b>Art 7 (8) Consiliul de administrație:</b></p> <p>a) aprobă programul de perspectivă al dezvoltării și planurile anuale ale întreprinderii;  b) ia măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor întreprinderii;</p> <p><b>Art 8 Administratorul</b></p> <p>i) asigură folosirea eficientă și reproducerea bunurilor primite în gestiune operativă;  Art. 7, prevede:</p> <p>În componența consiliului de administrație, în mod obligatoriu, intră reprezentanți ai Ministerului Finanțelor, Ministerului Economiei care vor constitui majoritatea.</p> <p>Prin urmare argumentele MEI și MF potrivit cărora nu știau despre situația companiei - nu corespund adevărului și sunt false. În realitate aceste instituții decideau în cadrul Consiliului de Administrație al Companiei.</p> <p>La audierile Comisie speciale de anchetă din 3 și 11 septembrie 2019, foștii miniștri MEI – Chiril GABURICI și Octavian CALMĂC, Secretarul de Stat Vitalie IURCU, au afirmat că nu cunoșteau situația din cadrul Air Moldova, până la fuzionarea MEC și MTID.</p> <p>De asemenea nu cunoșteau despre problemele operaționale ale companiei și parcarea la sol a aeronavelor nefuncționale, a costurilor aferente.</p>
Responsabili	<p><b>Conducerea MEI, Consiliul de Administrație și Administratorul Air Moldova</b></p> <p>Ministrii - Chiril GABURICI și Octavian CALMĂC  Secretarul de Stat - Vitalie IURCU  Secretarul de Stat și Președintele Consiliului de Administrație – Serghei BUCATARU.  Administratorul Air Moldova – Iulian SCORPAN.</p>

#### A7. Ajutorul de stat neconform.

După reforma Guvernului din anul 2017 și fuziunea MTID cu MEC, fondator al Air Moldova, devine noul format MEI. Îndată după cum calitatea de fondator a trecut către MEI, au fost întreprinse măsuri de susținere a operatorului aerian și în august 2017 a fost acordat un ajutor de stat.

La data de 14 septembrie 2017, Consiliului Concurenței, prin Decizia nr. ASS-43 (anexat la Raport), stabilește:

---

1. A constata faptul că măsurile notificate de către Autoritatea Aeronautică Civilă privind cesiunea creanțelor și eşalonarea datoriei Î.S. C.A. „Air Moldova” și de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” privind acordarea împrumutului, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.

2. A autoriza ajutorul de stat pentru salvarea Î.S. C.A. „Air Moldova”.

3. Ministerul Economiei și Infrastructurii în comun cu Agenția Proprietății Publice, Autoritatea Aeronautică Civilă și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” vor prezenta Consiliului Concurenței, în termen de 6 luni de la acordarea ajutorului de stat, un plan de restructurare sau de lichidare a beneficiarului.

---

Figura 2: Decizia Consiliului Concurenței nr. ASS-43, 14.09.2017

Ajutorul de stat a constat în două măsuri:

- I. Cesiunea către Autoritatea Aeronautică Civilă a creanțelor SRL Aviainvest față de Air Moldova și eşalonarea datoriilor Î.S. C.A. „Air Moldova” către Autoritatea Aeronautică Civilă, rezultante din cesiune, în valoare totală de **15.253.546,07 lei**. Merită menționat, că însăși cesiunea s-a petrecut prin două contracte separate, care datează cu 08.11.2016 și 26.12.2016. Prin această cesiune, AAC a consimțit să preia datoriile istorice ale Air Moldova față de SRL Aviainvest, în loc să încaseze aceste datorii direct de la Aviainvest. În mod normal, SRL Aviainvest urma să-și achite obligațiunile sale față de AAC și să negocieze eşalonarea cu Air Moldova. Însă conducerea AAC a sărit cu determinare în ajutorul concesionarului aeroportului, fără a solicita acordul Consiliului Concurenței și fără ca această cesiune de creanțe să fie prevăzută în bugetul AAC. Ceea ce în sine poartă toate semnele distinctive ale unui abuz de putere ori a depășirii atribuțiilor din partea conducerii AAC; însă au rămas neapreciate de către Consiliul Concurenței, ceea ce la rândul său poartă toate semnele distinctive ale neglijenței în serviciu.
- II. Împrumutul acordat de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” pentru Î.S. C.A. „Air Moldova” în valoare de **75.000.000 lei**, pe o durată de șase luni, la o dobândă de 7.55% anuale<sup>11</sup>. De fapt, Consiliul Concurenței admite că atare împrumuturi riscă să distorsioneze mediul concurențial (p.25), însă circumstanțele deosebite – termenul de șase luni (p.27) și eligibilitatea Air Moldova drept întreprindere ce poate beneficia de ajutor pentru restructurare sau salvare (p.26) – au stat la baza deciziei Consiliului Concurenței de a *autoriza ajutorul de stat pentru salvarea Î.S. C.A. „Air Moldova”*.

Și dacă peste șase luni Air Moldova a prezentat Planul de restructurare către MEI și Consiliul Concurenței, atunci însuși ajutorul de stat nu este rambursat nici până astăzi. Chiar dacă trebuia să ajungă în buget încă în martie 2018, iar de atunci până azi nu a fost identificată corespondență privind extinderea termenului. Valoarea totală a ajutorului de stat acordat constituie **90. 253.546,07 lei**, și depășește considerabil suma de 50 mil. lei, contra căreia a fost privatizată Air Moldova. Astfel, afirmațiile unor membri ai comisiei de privatizare (Iurcu, Pricop, Eșanu), cum că se urmărea scopul colectării de surse pentru bugetul de stat – nu rezistă nici o critică. Pentru că în caz contrar, contractul de privatizare neapărat ar fi prevăzut rambursarea primordială a acestui ajutor de stat.

Inițiatorii măsurilor de sprijin sunt Ministerul Economiei și Infrastructurii și Agenția Proprietății Publice. Autorizarea Consiliului Concurenței presupunea returnarea ajutorului în termen de 6 luni. Și cum acești bani nici până azi nu au fost restituiți, proprietarul privat, după preluarea companiei Air Moldova la 2 octombrie 2018, a beneficiat și continuă să beneficieze din plin de ajutorul de stat de aproape două ori mai mare decât valoarea de privatizare a companiei.

---

<sup>11</sup> Decizia CC nr. ASS-43, p.17

Nu există informații cu privire la acțiunile întreprinse de către MEI, APP, AAC, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău și Consiliul Concurenței, pentru a monitoriza restructurarea Air Moldova și a returna ajutorul de stat de peste 90 mil lei. Din actele la care au avut acces experții și datele publice, am ajuns la concluzia că Decizia Consiliului Concurenței din 14 septembrie 2017 nu a fost respectată și monitorizată eficient.

Totodată nu au fost depistate acte care ar atesta intervenția Consiliului Concurenței, MEI sau APP pentru a returna ajutorul de stat, chiar dacă MEI, APP și Consiliul Concurenței sunt obligați să ducă evidența ajutoarelor de stat, primii în temeiul art. 19(3) și ultimul în temeiul art 19(1) al LPM139/2012. De asemenea este imperios de a solicita restituirea promptă a ajutorului de stat în temeiul art.13-15 LPM139/2012.

La data de 14 martie 2018, MEC recepționează de la Air Moldova și transmite în adresa Consiliului Concurenței un Plan de restructurare al companiei. Acest plan de restructurare prezenta (în opinia autorilor planului) soluții concrete de ameliorare a situației, fără a pomeni un cuvânt de privatizare. Potrivit acestui plan, Air Moldova preconiza să implementeze o serie de măsuri de restructurare pe parcursul anului 2018 și în rezultat să revină la profitabilitate. Fluxurile financiare operaționale urmau a fi suficiente pentru a acoperi necesarul de rambursare a împrumutului către Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău. La mai puțin de două luni după prezentarea acestui plan, APP a semnat contractele de evaluare pentru privatizare a companiei Air Moldova – ceea ce denotă o dată în plus, că decizia de a privatiza a fost una luată pripit, fără o analiză întemeiată și pregătiri prealabile.

În acest caz, Planul de restructurare a fost prezentat doar formal, pentru a obține ajutorul de stat prin înșelăciune sau abuz de încredere. Fapte confirmate de declarațiile în timpul audierilor ale d-lui Octavian Calmîc, ministru al economiei în 2016-17, care neagă orice discuții despre privatizarea Air Moldova în 2017 și nu este la curent despre conținutul planului de restructurare. La audierile Comisiei speciale de anchetă din 03.09.2019, Secretarul de Stat al MEI, Președinte al Comisiei de privatizare, Vitalie IURCU, nu își aduce aminte că a coordonat ajutorul de stat cu puțin timp până la expunerea la privatizare. Directorul APP, Vladimir BALDOVICI, care a preluat șefia agenției în mai 2018, nu cunoștea, despre ajutorul de stat acordat în septembrie 2017. La fel nici Viorica PRICOP, secretar de stat la Ministerul Finanțelor și membru al comisiei de privatizare.

Nu există informații cu privire la acțiunile întreprinse de către MEI, APP, AAC, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău și Consiliul Concurenței, pentru a monitoriza restructurarea Air Moldova și a returna ajutorul de stat de peste 90 mil lei. Din actele disponibile, concluzia este că Decizia Consiliului Concurenței din 14 septembrie 2017 nu a fost respectată și monitorizată eficient, iar un Raport de monitorizare nu a fost depistat.

Temei Legal	Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15.06.2012 Articolul 2. Autoritatea abilitată și atribuțiile acesteia
-------------	---

	<p>Autoritatea care deține atribuții de autorizare, monitorizare și raportare a ajutorului de stat este Consiliul Concurenței.</p> <p>Articolul 19 (1, 3) Evidența/inventarierea ajutorului de stat</p> <p>Articolul 20. Monitorizarea și verificarea ajutoarelor de stat (1) Consiliul Concurenței are obligația să monitorizeze ajutoarele de stat existente în derulare pentru a verifica respectarea prevederilor actelor juridice în baza cărora acestea au fost acordate, cât și a deciziilor de autorizare pe care aceasta le-a emis. Acțiunile de monitorizare se finalizează prin întocmirea unui raport de monitorizare.</p>
Responsabili	<p>Conducerea Consiliului Concurenței pe perioada 2018 – 2019</p> <p>Conducerea AAC – 2016-2019</p> <p>Fondatorul Air Moldova – 2015 - 2018</p> <p>Ministrul MEI - Chiril GABURICI</p> <p>Conducerea APP – Vladimir BALDOVICI</p> <p>Administratorul Air Moldova – Iulian SCORPAN.</p>

#### **A8. Neimplementarea planului de restructurare.**

La 17 mai 2018, APP deja se află în plină desfășurare a procedurii de privatizare Air Moldova prin contractarea companiilor de evaluare. La 08.06.2018, prin scrisoarea nr. 04-03-838, APP transmite în adresa Guvernului, lista bunurilor care urmează a fi supuse privatizării și perioadele de desfășurare, solicitând opinia referitor la acest subiect. La data de 19.06.2018, Guvernul își exprimă acordul asupra perioadelor de privatizare, prin scrisoarea – 21-06-4965, chiar dacă în virtutea art 44, LPM121/2007, Air Moldova trebuia privatizată prin proiect individual cu angajarea unui consultant financiar independent. Primul ministru a fost informat<sup>12</sup> de către MTID în 2016 despre prevederile art 44, și chiar dacă este atribuția Guvernului să decidă asupra acestor obiecte, șeful Guvernului a hotărât să-și prezinte acordul pentru privatizarea ÎS CA Air Moldova prin concurs comercial.

Decizia de a expune la privatizare Air Molodva, a fost luată în perioada când compania ar fi trebuit să aplice Planul de restructurare, care avea ca obiectiv activitatea durabilă a companiei. Nu este clar de ce nu s-a făcut o evaluare a implementării acestui plan de restructurare, după care să fie decis ce acțiuni urmează a fi întreprinse ulterior. Toate aceste episoade sunt indicii clare, că adevăratul scop al privatizării a fost totalmente diferit, decât evitarea falimentului Air Moldova sau realizarea planului de colectare la buget a 380 mil. lei, enunțată de dl. Vitalie Iurcu, în cadrul ședinței Comisiei de privatizare <sup>13</sup> din 23 iulie 2018, pentru că (i) toate acțiunile precedente ale autorităților demonstau cu prisosință nepăsarea lor și (ii) economiștii competenți, din care cu siguranță face parte dl. Vitalie Iurcu, nu acoperă deficitul curent al bugetului prin vanzarea urgentă a celui mai important activ corporativ al statului.

<sup>12</sup> Scrisoare MTID nr. 09-1/159 din 17.05.2016

<sup>13</sup> vezi Procesul Verbal nr. 76 din 23.07.2018

De remarcat, că în cadrul audierilor din 3 septembrie 2019, dl. Serghei Bucataru a declarat că nu a fost consultat și nici implicat în procesul de privatizare. Asta chiar dacă din 2015 până în 2019 a fost viceministru și secretar de stat responsabil de aviația civilă, iar în 2015-2018 a fost președinte al consiliului de administrație al Air Moldova. Dl. Octavian Calmîc, în cadrul aceluiași audieri a declarat că privatizarea Air Moldova nu era pe agenda MEI în anul 2017, pe când era ministru. Decizia autorităților, neașteptată și nepregătită, de a iniția privatizarea urgentă a companiei aeriene face mult mai verosimilă ipoteza că scopul urmărit ar fi înstrăinarea companiei către un grup de persoane, profitând din plin și cu bună știință în urma acordării ajutorului de stat.

### ***B. Legalitatea și conformitatea deciziei de privatizare***

Fără a evalua rezultatele implementării planului de restructurare, urmare a ajutorului de stat, în luna mai 2018, APP contractează servicii de evaluare a Complexului patrimonial unic Î.S. Compania Aeriană "Air Moldova". Analiza evenimentelor din anul 2018 și a deciziilor haotice, necoordonate ale MEI, APP, demonstrează faptul că decizia de a privatiza compania aeriană în vara 2018 a fost luată ad-hoc. Nu a fost depistată o comunicare documentată a autorităților cu privire la soarta ulterioară a companiei. Peste exact două luni de la contractare, la data de 17 iulie, 2018, evaluatorul Rilici Compani SRL, a întocmit Raportul de evaluare al complexului patrimonial unic Air Moldova, în 10 volume masive, semnate de un singur expert-evaluator – fapt dubios, ținând cont de volumul de lucru necesar pentru atare evaluări. Valoarea ÎS CA "Air Moldova", companie cu o cifră de afaceri de **3 miliarde de lei** a constituit, în opinia evaluatorului, **48.23 mil. lei**.

#### **B1. Evaluare neconformă și incompetentă**

În procesul de analiză a privatizării ÎS CA Air Moldova, am considerat oportun de a efectua o expertiză mai detaliată a procesului de evaluare a companiei expuse la privatizare. Bănuieli rezonabile vis-a-vis de acest proces au apărut în temeiul faptului că compania aeriană a fost evaluată ca un complex patrimonial unic cu prioritate pe metoda costurilor. Nu au fost luate în considerare toate drepturile intelectuale ale companiei, rețeaua de operare și distribuție, acordurile interline, actele permise și certificatele pe care le deține operatorul, desemnările pentru piețele ne-liberalizate, apartenența la organizații internaționale, manualele de operare, regulamente și alte instrucțiuni, analiza pieței pe care operează compania, care în aviația civilă au uneori o valoare mai importantă decât valoarea bunurilor fizice deținute.

La fel, am găsit evaluarea după metoda veniturilor abordată foarte superficial, și aceasta ar fi putut afecta esențial prețul de expunere la privatizare. Suma contractului pentru serviciile de evaluare a transportatorului aerian național Î.S. Air Moldova, cu o cifră de afaceri de 3 mld. lei, și cu o activitate specifică în domeniul aviației civile, este uluitor de modestă pentru astfel de servicii (78 mii lei). În contract, APP în calitate sa de beneficiar, a omis să includă clauze de răspundere materială a companiei de evaluare pentru rezultatele evaluării sau clauza de asigurare a răspunderii profesionale.

Pentru a examina mai detaliat acest aspect, a fost necesară implicarea experților specializați în evaluare. În acest scop, a fost solicitat în scris acordul Președintelui Comisiei speciale de anchetă, dl. Igor Munteanu, de a acorda acces la examinarea actelor de evaluare a ÎS CA Air Moldova pentru doi experți specializați, evaluatori de renume și cu reputație ireproșabilă: 1. Dumitru Tărăburcă 2. Veaceslav Revețchi. *(Această expertiză detaliată nu a afectat costul și s-a desfășurat în condițiile contractului nr. 185, cod 79111000-5 din 30 iulie 2019 semnat cu Secretariatul Parlamentului).*

**Concluziile experților în evaluare, atrași pentru expertiză, sunt următoarele:**

- a) *Raportul este îndeplinit cu încălcări grave ale legislației Republicii Moldova, care reglementează activitatea de evaluare. Evaluatorul a încălcat în întregime sau parțial câteva articole ale LP989/2001 "Privind activitatea de evaluare", art. 1, 6, 11, 22.*
- b) *Raportul, de asemenea, nu corespunde Standardelor Internaționale și Europene de Evaluare. Astfel, evaluatorul a încălcat Standardele Internaționale de Evaluare IVS 101 și IVS 102, în corespundere cu care, dacă evaluatorul nu a efectuat inspectarea și nu poate identifica cu certitudine obiectul evaluării, în acest caz raportul se consideră neconform cerințelor IVS. De asemeni, au fost încălcate și Standardele Europene de Evaluare EVS1 "Valoarea de piață", precum și Codul Etic al evaluatorului.*
- c) *Obiectul evaluării a fost determinat incorect. Aici se are în vedere nu numai aplicarea incorectă a metodologiei de evaluare, ci și determinarea parțială a activelor nemateriale (nu a fost determinată valoarea good-will-ului întreprinderii, licențele de activitate, alte componente importante ale afacerii pe care le deținea întreprinderea "Air Moldova", așa ca dreptul asupra terenului, investițiile, iar datoriile întreprinderii în general nu au fost reevaluate).*
- d) *Luând în considerare cele relatate mai sus, datele prezentate în raportul de evaluare nu pot fi considerate veridice.*

***Valoarea determinată în raportul de evaluare prezintă o valoare absolut abstractă.***

Expertiza detaliată a evaluării complexului patrimonial unic ÎS CA Air Moldova, Raport de expertiză nr. 18/204 din 29.08.2019, se anexează la respectivul Raport de evaluare.

În cadrul audierilor Comisiei speciale de anchetă din 2 septembrie 2019, dl. Vitalie Iurcu, secretar de stat MEI și Președinte a Comisiei de privatizare a afirmat că are încredere în evaluatorii licențați din Republica Moldova. Aceștia au o reputație ireproșabilă și răspund cu licența pentru evaluările executate. Atragerea unui evaluator specializat în evaluarea afacerilor de transport aerian, nu o consideră necesară.

Mai mult, dacă intenția reală a președintelui Comisiei de privatizare ar fi să apere interesul legitim al statului, atunci cu certitudine ar fi solicitat o evaluare din partea unei companii reductibile internaționale, conform standardelor internaționale, cu asumarea răspunderii materiale și

reputaționale pentru evaluarea executată, care ar prezenta valoare adăugată și încredere potențialilor investitori internaționali.

Această abordare neașteptat de superficială a fostului Secretar de Stat al MEI, a ex-ministrului economiei și infrastructurii, a fostului director APP - toți cu experiență bogată în gestiunea afacerilor și a administrării publice, ridică suspiciuni rezonabile cu privire la buna credință a persoanelor responsabile în cadrul procesului de privatizare și de diligența lor în protejarea intereselor statului.

Temei Legal	Potrivit prevederilor Legii cu privire la activitatea de evaluare nr. 989 din 14.04.2001 <b>Articolul 24. Răspunderea întreprinderii de evaluare</b> (1) Răspunderea materială a întreprinderii de evaluare față de beneficiar pentru rezultatele evaluării și recomandările ce țin de aceasta se specifică în contractul de prestare a serviciilor de evaluare. (2) Evaluatorul poartă răspundere administrativă sau penală pentru falsificarea rezultatelor evaluării, nerespectarea principiilor de independență, de conștiinciozitate și de confidențialitate ale evaluării. În cazul depistării încălcărilor menționate și cauzării de prejudicii beneficiarului, întreprinderea de evaluare este obligată să le repare conform legislației.
Responsabili	<b>APP</b> – la contractarea evaluatorului și lipsa garanțiilor de bună execuție, răspunderii materiale. <b>Comisia de privatizare</b> , care la ședința din 23.07.2018 a aprobat evaluarea Air Moldova. <b>Rilici Compani SRL</b> – pentru redactarea Raportului de evaluare care reprezintă o valoare abstractă cu încălcarea normelor naționale și a standrtelor internaționale, menționate mai sus și în Expertiza independent efectuată.

La data de 23 iulie 2018, la doar șase zile după prezentarea Raportului de evaluare a ÎS CA Air Moldova în 10 volume, are loc ședința Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice. În cadrul ședinței, a fost decis de a expune la concurs comercial "Î.S. Compania Aeriană" Air Moldova, pe lângă alte 11 întreprinderi de stat. Procesul de privatizare a întreprinderii de stat cu o cifră de afaceri de 3 miliarde lei, care asigură 40% din toate vânzările întreprinderilor de stat pentru anul 2018<sup>14</sup> a fost un proces de rutină, fără expertiză necesară. În cadrul audierilor, membrii comisiei au recunoscut, că nu au avut timp și necesitate de a citi minuțios rapoartele de evaluare.

<sup>14</sup> conform Raportului APP pentru anul 2018, pg.38

**Conform Procesului Verbal nr. 76 din 23.07.2018, Comisia de privatizare a decis:**

- (i) A expune la concurs comercial 12 întreprinderi de stat, printre care și Air Moldova
- (ii) aprobarea Caietului de sarcini pentru privatizarea la concurs comercial a Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova.
- (iii) aprobarea comunicatului informativ privind desfășurarea concursului investițional și concursului comercial de privatizare a proprietății publice de stat la prețurile inițiale de vânzare și condițiile indicate supra, cu termenul limită de depundere a ofertelor – 4 septembrie 2018, orele 15:00.

## **B2. Modalitate ilicită de privatizare**

Modul de privatizare prin concurs comercial - a fost ales contrar spiritului legii și este prin urmare ilegal. *Privatizarea bunurilor proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională se efectuează prin proiecte individuale cu atragerea unui consultant financiar independent (Legea privind administrarea și deetizarea proprietății publice, LPM121/2007, art 44).*

Modul de privatizare prin proiect individual, legal aplicabil pentru privatizarea ÎS CA Air Moldova, presupune mai multe etape de consultări publice, aprobarea de către Guvern a actelor de privatizare, implicarea unui consultant financiar independent. Aceste elemente au scopul de a aduce garanții necesare pentru privatizarea activelor importante ale statului, cu riscuri majore de delapidare. Autoritățile însă au preferat să aleagă privatizarea prin concurs comercial, pentru a desfășura tranzacția de privatizare rapid, pentru a evita responsabilitatea și rigorile de transparență.

Legislația cu privire la deetizarea proprietății publice, nu definește care anume bunuri proprietate publică sunt considerate a fi de o importanță deosebită pentru economia națională sau locală. Acest fapt, lasă la latitudinea părților implicate să decidă cu bună credință și cu bun simț (common sense) când să aplice acest mod de privatizare. În anul 2016, fondatorul Air Moldova, la acea data, MTID, a informat Guvernul și MEC <sup>15</sup> despre faptul că Air Moldova constituie cu siguranță un bun de o importanță deosebită.

ÎS CA Air Moldova, cu o cifră de afaceri de 3 mld. lei și care asigură 40% din toate vânzările întreprinderilor de stat<sup>16</sup>, prezenta cu certitudine o importanță deosebită pentru economia națională. Pe lângă faptul că a fost unicul transportator aerian național, cu o cotă de piață de 42%, Air Moldova se număra printre companiile cu cele mai mari cifre de afaceri din cadrul întreprinderilor de stat. De fapt, cadrul legal (LP 121/2007) indică responsabilitatea MEI, în calitate de fondator – să elaboreze proiectul individual de privatizare (art. 8.(2).b); a APP – să examineze proiectul de privatizare și să-l înainteze către Guvern (art 7.(4).b); a Guvernului – să dispună privatizarea prin proiect individual, sau să constate lipsa calității de importanță deosebită

---

<sup>15</sup> Vezi corespondența MTID, Guvern, MEC din anexă

<sup>16</sup> conform Raportului APP pentru anul 2018, pg.38

(art.6.(2).b). Dl. Iurcu și dl. Filip erau la curent despre prevederile legale de privatizare prin proiect individual, lucru care poate fi probat prin corespondența din 2016 între Guvern, Ministerul Economiei și MTID, anexate la Raport. Atunci, Ministerul Economiei și Comerțului, iar mai târziu și Guvernul – au solicitat MTID să asigure accesul evaluatorilor (chiar și atunci aceeași Rilici Compani SRL), iar MTID a refuzat accesul, invocând necesitatea privatizării prin proiect individual conform art 44, LPM121/2007, cu atragerea unui consultant internațional.

În acest context, persoanele responsabile din cadrul Guvernului, APP și MEI pot fi suspectate de acțiuni concertate și coordonate încă din 2016. Modalitatea de privatizare prin concurs comercial a fost menționată în Caietul de sarcini, de către MEI și a fost inclusă în deciziile Comisiei de privatizare în procesul verbal din 23 iulie 2018. Cadrul legal însă, prevede (art. 38, LPM121/2007) competența exclusivă a vânzătorului (APP) cu privire la decizia de a expune bunul la privatizare, care include și modul de privatizare (alineatul 2, idem). În Caietul de sarcini se menționează că complexul patrimonial unic ÎS CA Air Moldova va fi privatizat prin concurs comercial, iar secțiunea 2 a Caietului, prevede la cererea de participare, pe lângă prețul oferit să fie prezentate și alte angajamente care să asigure dezvoltarea companiei, inclusiv Strategia de dezvoltare.

**Potrivit pct 40 din HG 919/2008 -**

*Suplimentar la cele specificate la punctul 39 al prezentului Regulament, criteriile de determinare a câștigătorului concursului investițional, sînt:*

*a) volumul, structura și termenele de realizare a angajamentelor investiționale, preponderent capitale;*

*b) obligațiile privind dezvoltarea întreprinderii, după caz, păstrarea profilului;*

*c) alte obligații asumate de participant.*

În cazul Air Moldova, ofertantul avea obligația de a prezenta obligații cu privire la dezvoltarea companiei, păstrarea profilului și dezvoltarea pieței aviatice din Republica Moldova (Caietul de Sarcini, secțiunea 2, 4). Chiar dacă Caietul de sarcini definește modul de privatizare Air Moldova, prin concurs comercial, atunci potrivit prevederilor legale, **acesta are toate elementele unui concurs investițional**. Mai mult, din cele declarate de către d-nii Iurcu, Baldovici și de d-na Pricop în cadrul audierilor publice din 3 septembrie 2019, scopul de bază a privatizării a fost de a identifica un partener privat, capabil să acopere datoriile comerciale ale Air Moldova. Și cum, în opinia acestor factori de decizie, Air Moldova nu era în stare să-și deservească datoriile din fluxurile generate din activitatea operațională, atunci, în opinia experților, ar fi inevitabil că aceste datorii pot fi acoperite numai prin capital permanent – fie prin resurse bănești proprii, fie prin împrumuturi pe termen lung. Prin urmare, obligațiile cu privire la achitarea datoriilor, dar și acelea de dezvoltare a companiei necesitau a fi asigurate prin document bancar care certifică capacitatea ofertantului de a efectua cel puțin 25% din investițiile asumate, conform p.21(f) al HGM 919/2008.

Sfidând prevederile normative, dar și logica elementară a investițiilor, atare document bancar nu a fost solicitat de către organizatorii privatizării și nici prezentat de ofertant, care deținea și continuă să dețină un capital social de 0.5 milioane lei, dar își asuma obligații de 1.25 miliarde lei.

La audierile Comisiei de anchetă din 3 septembrie 2019, ex-ministrul MEI, Octavian Calmîc, a declarat că nu a fost discutată anterior privatizarea Air Moldova, ceea ce este un fals - demonstrat de corespondența anexată între MEC, MTID și Guvern din 2016. La acea perioadă, MEC și Guvernul solicitau insistent accesul la compania aeriană al aceluiași evaluator "Rilici Compani" SRL, iar MTID invoca necesitatea privatizării prin proiect individual conform art 44, LPM121/2007, cu atragerea unui consultant internațional<sup>17</sup>.

În acest context, ministrul economiei la acea perioadă, Octavian Calmîc și Prim-ministrul, Pavel Filip cunoșteau despre starea companiei aeriene și modalitatea legală prin care această să fie privatizată. Acordul semnat al primului-ministru pentru privatizarea prin concurs comercial a Î.S. Air Moldova, este ilegal, or decizia este la latitudinea Guvernului, nu a prim-ministrului.

Temei Legal	<p>Potrivit prevederilor LP 121/2007          Articolul 6 (2),          În domeniul privatizării proprietății publice, de competența Guvernului sînt:          d) <b>supravegherea procesului de privatizare a proprietății publice;</b></p> <p>Articolul 38. Expunerea bunurilor la privatizare:          (1) <b>Bunurile proprietate publică înscrise în lista bunurilor supuse privatizării se expun la privatizare conform deciziei vînzătorului.</b>          (2) Decizia vînzătorului prevede:          c) <b>modalitatea de privatizare;</b></p> <p>Articolul 44 Privatizarea în bază de proiecte individuale          (1) Bunurile proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională sau pentru economia locală se privatizează prin concurs investițional, în bază de proiecte individuale, cu suportul unui consultant financiar independent.</p>
Responsabili	<p>Conducerea APP          MEI, Vitalie IURCU, semnatarul Caietului de sarcini și Președinte al Comisiei, precum și membrii Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, întruniți la ședința din 23 iulie 2018.          MEI, ministrul Chiril GABURICI.          Guvernul, Prim ministrul Pavel FILIP.</p>

### B3. Caietul de sarcini inadecvat

Conceptul și întreaga arhitectură a procesului de privatizare a Î.S. Air Moldova, au fost descrise în caietul de sarcini, elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și semnat de secretarul de stat Vitalie Iurcu. Tot dl. Iurcu a coordonat procesul de privatizare al Air Moldova, în capacitatea

<sup>17</sup> Corespondența MTID, Guvern, MEC, anexată la Raport

sa de Președinte al comisiei de privatizare. Acțiunile care au urmat - oferta propusă de cumpărător, deciziile Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, contractul de vânzare-cumpărare au corespuns întocmai prevederilor Caietului de sarcini. Din această cauză este obligatoriu de a examina calitatea acetui document.

1. Caietul de Sarcini, elaborat de către MEI, prevede expres modul de privatizare a privatizării Î.S. Air Moldova cu menționarea condițiilor de desfășurare a concursului și are în anexă proiectul contractului de vânzare-cumpărare. Însă conform prevederilor LP121/2007, art 38(2), HG919/2008, p.6(d), HG902/2017 p.9(2).c) - aceste atribuții sunt în competența vânzătorului, care este Agenția Proprietăți Publice. **Astfel, MEI și ulterior Comisia<sup>18</sup> din 23 iulie 2018 și-au depășit atribuțiile legale.**
2. Proiectul de contract de vânzare-cumpărare, care a fost anexat Caietului de Sarcini, a fost transpus aproape integral în varianta finală a contractului semnat. În acest act juridic, nu sunt menționate termene clare de executare ale obligațiilor, nu sunt definite garanțiile de onorare a obligațiilor și nici capacitatea financiară a cumpărătorului. Conform prevederilor HG919/2008, p.6 (k), elaborarea proiectului de contract este în competența vânzătorului, care este Agenția Proprietăți Publice. În cadrul audierilor din 3 septembrie 2019, Vitalie Iurcu, fost-secretar de stat MEI, care a semnat Caietul de Sarcini, nu și-a amintit că proiectul de contract a fost redactat de MEI și anexat la Caiet. Acest fapt devine esențial, atunci când calitatea actului respectiv este deplorabilă. În acest episod, d-nii Iurcu și Gaburici în mod clar și-au depășit atribuțiile, iar d-l Baldovici nu și-a îndeplinit corespunzător obligațiile de serviciu.
3. Caietul de Sarcini nu prezintă careva cerințe cu privire la capacitatea financiară sau tehnică față de potențialii cumpărători. În același timp în el sunt menționate cerințe față de ofertă, cu privire la achitarea datoriilor, alte angajamente care să asigure dezvoltarea companiei. Astfel de angajamente sunt necesare a fi garantate că vor fi îndeplinite, pentru care și este prevăzut instrument în cadrul normativ – document bancar care certifică capacitatea ofertantului de a efectua cel puțin 25 la sută din volumul total al investițiilor asumate<sup>19</sup>. Însă nicăieri în Caiet sau în documentația de concurs nu vedem să fie solicitate aceste garanții, ceea ce este o neglijență din partea responsabililor de la APP, MEI și Comisia de privatizare.
4. Din Caietul de sarcini lipsesc informații pertinente despre principalele active ale companiei, piețele pe care operează compania aeriană, certificatele de siguranță, flota companiei, resursele umane, activele nemateriale, drepturi de proprietate intelectuală, despre rețeaua de parteneriate ale Air Moldova. Informațiile prezentate sunt sumare și nu prezintă desfășurat datoriile companiei, inclusiv lista creditorilor principali. Mai ales că rapoartele financiare ale companiei nu au fost auditate de mai bine de 4 ani, conform legislației cu privire la întreprinderea de stat și nici nu sunt făcute publice. Aceste informații sunt

---

<sup>18</sup> Scrisoare APP nr. 04-01-3417 din 19.08.2019 – pct. 2

<sup>19</sup> Vezi HG 919/2008, Anexa 1, p.21.f

insuficiente pentru sporirea atractivității bunurilor pasibile de privatizare și pentru a atrage atenția investitorilor de bună credință,<sup>20</sup> iar acțiunile celor care l-au elaborat și aprobat - MEI, APP și Comisia de privatizare – ridică suspiciuni rezonabile cu privire la scopul real urmărit.

5. Partea descriptivă a Caietului de sarcini nu conține decât 10 pagini de text rarefiat, inclusiv foaia de titlu. Documentul este întocmit numai în limba română. Și cum dosarul de privatizare propus investitorilor mai conținea raportul de evaluare, semnat de un evaluator puțin cunoscut și raportul financiar al Air Moldova, semnat de Iulian Scorpan, fără a fi supus unui audit independent – putem spune absolut cert, că aceste 10 pagini au constituit întreg efortul statului de a prezenta bunul privatizat în cea mai atractivă manieră. Respectiv, putem afirma cu toată certitudinea, că modalitatea de privatizare aleasă (prin concurs comercial), fără audit și evaluare după standardele internaționale, este o gravă neglijare a prevederilor LPM121/2007 art 3(4)b).

Temei Legal	<p>Conform LPM121/2007 art 3(4)b),  <i>Principiile de bază ale deetatării proprietății publice sînt: eficiența, legalitatea și transparența, în particular:</i>  <i>b) sporirea atractivității bunurilor pasibile de privatizare prin alegerea unei modalități adecvate de restructurare și de privatizare, prin alte măsuri;</i></p> <p>Potrivit prevederilor HG 919/2008, secțiunea III, modul de desfășurare și totalizare a concursurilor, <b>Comisia nu are competențe de a aproba modul de privatizare și termenele expunerii la privatizare.</b></p> <p>Conform pct. 27 Comisia se întrunește pentru prima dată pentru a deschide ofertele sigilate.  Pct. 6 al aceleeași Hotărâri, <b>stabilește atribuțiile vânzătorului/APP, printre care, stabilirea termenelor și condițiilor de privatizare.</b></p> <p>Potrivit prevederilor HG 902/2017, Anexa 1 "Regulament cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Proprietății Publice", art. 9.(2).c – din <b>atribuțiile APP face parte stabilirea modalității de expunere la vânzare a patrimoniului supus privatizării.</b></p>
Responsabili	<p>MEI, APP, Guvernul, membrii comisiei de privatizare, administratorul ÎS CA Air Moldova. Președintele și membrii Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, întruniți la 23 iulie 2018.</p>

#### B4. Termenul restrâns de desfășurare a concursului

Comisia, în ședința din 23 iulie 2018, a decis de a stabili termenul-limită de prezentare a ofertelor ziua de 4 septembrie 2018. Perioada de colectare a ofertelor pentru concursul comercial nu a fost suficientă pentru a atrage cumpărători de bună credință.

Termenul de privatizare a constituit 39 de zile calendaristice, 31 din ele fiind în luna august, tradițional perioadă de vacanță. Termenul respectiv a fost stabilit de către Comisia de privatizare (PV nr. 76 din 23.07.2018), fiind insuficient pentru a organiza un concurs efectiv și nu a fost argumentat

<sup>20</sup> Vezi LPM121/2007, art 3.(4).b și c),

de vânzător. Perioada de marketing recomandată de către evaluatori, pentru comercializarea ÎS Air Moldova, ( pct. 1.1.20 din Raportul de evaluare executat de VALMARKET), este de 9 luni.

Un investitor de bună credință, cu experiență notorie în domeniul aviației civile, necesită un termen suficient pentru informarea prealabilă cu privire la bunul expus la privatizare, inclusiv mobilizarea unei echipe de experți locali și și internaționali pentru evaluarea tranzacției, elaborarea unei strategii de dezvoltare, aprobarea ofertei de către organele de guvernare corporativă, asigurarea resurselor necesare pentru îndeplinirea obligațiilor investiționale asumate.

La aceste eforturi trebuie de adăugat traducerea dosarului de privatizare (12 volume de documente) din română în engleză, traducerea strategiei de dezvoltare elaborate și a altor documente din engleză în română. Aceste acțiuni necesită o perioadă de timp de până la un an de zile, în timp ce autoritățile s-au limitat la 39 de zile în toată perioada de vacanță. Aceste indicii arată caracterul formal al procedurii de privatizare, iar Raporturile de evaluare nu au fost studiate minuțios.

Măsurile de atragere a potențialilor cumpărători pentru ÎS Air Moldova s-au limitat la cerințele minime impuse direct de cadrul legal pentru a efectua privatizarea companiei prin concurs comercial, neglijând recomandările companiei de evaluare și sfidând principiile de bază ale deestatizării

- 
- b) sporirea atractivității bunurilor pasibile de privatizare prin alegerea unei modalități adecvate de restructurare și de privatizare, prin alte măsuri;
  - c) atragerea unui număr cât mai mare de participanți la privatizare, acordarea de drepturi egale, asigurarea concurenței loiale între participanți;
  - d) asigurarea egalității în drepturi și apărarea intereselor legitime ale statului, ale unităților administrativ-teritoriale și ale participanților la privatizare.
- 

proprietății publice (LP121/2007, art 3.(4).b-d):

*Figura 3: Principiile de bază ale deestatizării proprietății publice*

Promovarea ofertei de privatizare s-a rezumat la publicarea unui comunicat informativ în Monitorul Oficial (27 iulie 2018), desfășurarea unei conferințe de presă de către vânzător și expedierea comunicatului informativ, în limbile română, rusă, engleză, către ambasadele Republicii Moldova de peste hotare. Nu au fost contactați agenți specializați, nu a fost prezentat nimic la forurile investiționale internaționale sau naționale. Aceste acțiuni poartă un caracter formal, fiind insuficiente pentru atragerea la procesul de privatizare a unor cumpărători de bună credință.

Temei Legal	HG 919/2008 Anexa 1: p.6.d), stabilește atribuțiile vânzătorului/APP, printre care, stabilirea termenelor și condițiilor de privatizare.
-------------	--

	<p>Pct 17 - Termenul de recepționare a ofertelor pentru participare la concurs nu va fi mai mic de 30 zile de la data publicării comunicatului informativ.</p> <p>Perioada de marketing recomandată de către evaluatori, pentru comercializarea ÎS Air Moldova și a obține cel mai bun preț, ( pct. 1.1.20 din Raportul de evaluare executat de VALMARKET - confidențial), este de 9 luni.</p> <p>APP nu a argumentat termenul de 39 de zile și nici nu l-a confruntat cu cel recomandat de către evaluator.</p> <p>În cadrul audierilor din 3 septembrie 2019, membrii Comisiei nu știau despre termenul recomandat de evaluator, ceea ce arată cracterul formal al procesului de privatizare, dar și cât de bine au analizat evaluările prezentate.</p> <p>LP 121/2007 - Art 6(2) d)</p>
Responsabili	<p>Președintele și membrii Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, întruniți la 23 iulie 2018.</p> <p>APP – în calitate de vânzător, care are obligația de a determina termenul de recepționare a ofertelor.</p> <p>Guvernul, reprezentat de primul ministru Pavel FILIP – ca organ obligat să supravegheze procesul de privatizare</p>

### C. Concursul de privatizare viciat

La data de 27 iulie 2018, APP publică pe pagina sa<sup>21</sup> și în Monitorul Oficial nr. 277-284 din 27 iulie 2018, Comunicatul Informativ privind desfășurarea concursului investițional și concursului comercial de privatizare a proprietății publice de stat, inclusiv a Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova. Termenul-limită pentru prezentarea ofertelor a fost stabilit 4 septembrie 2018, orele 15:00. Pe parcursul celor 39 de zile calendaristice în care Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova a fost expusă la privatizare, doar trei persoane fizice au făcut cunoștință cu materialele bunului expus la privatizare<sup>22</sup> și li s-a eliberat Caietul de sarcini. Solicitări cu privire la asigurarea accesului la Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova, nu au parvenit, potrivit informației prezentate de APP<sup>23</sup>.

#### C1. Ofertă incompletă și inacceptabilă

Cu toate acestea, în Strategia de dezvoltare Air Moldova, propusă de către ofertant, sunt incluse date interne, cu caracter comercial ale companiei, care nu au fost făcute publice anterior și nu sunt regăsite în spațiul public. Unele tabele și date sunt preluate din Planul de restructurare, prezentat Consiliului Concurenței – pagina 33 din Strategie, tabel preluat din Planul de restructurare. Pagina 114 a Strategiei, la capitolul Întreținerea, sunt descrise acțiuni planificate anterior în cadrul companiei. Toate acestea, în condițiile în care, administratorul ÎS CA ”Air Moldova”, Iulian Scorpan, a declarat în cadrul audierilor Comisiei de anchetă din 3 septembrie, că nu a avut discuții cu careva ofertanți în perioada de expunere la privatizare. Aceste indicii ne trezesc bănuiele, că oferta Civil Aviation Group S.R.L. a fost elaborată cu concursul administrației companiei de stat Air Moldova, însă fără ca administrația să recunoască.

<sup>21</sup> <https://app.gov.md/ro/content/agentia-proprietatii-publice-anunta-desfasurarea-concursurilor-de-privatizare-bunurilor-1>

<sup>22</sup> Scrisoare APP nr. 04-01-3417 din 19.08.2019

<sup>23</sup> *ibidem*

Sunt mai multe indicii, că administratorul Air Moldova ar fi acționat concertat cu beneficiarii reali ai Civil Aviation Group SRL. Păstrarea funcției de Director mai mult de un an de la privatizare, multiple deplasări la București în perioada precedentă privatizării, cooperarea strânsă cu reprezentanți ai grupului de companii Șor, lipsa de reacție la decizia de privatizare chiar dacă cu două luni înainte a prezentat Planul de restructurare.

Urmare a audierilor Comisiei speciale de anchetă, membrii comisiei au confirmat caracterul formal al examinării ofertei (Viorica Pricop, Vitalie Iurcu). Dosarul ofertantului nu a fost deplin și nu a fost examinat practic deloc de către Comisie. Spre deosebire de Comisie, experții au examinat Strategia de dezvoltare propusă de către Civil Aviation Grup S.R.L. Aceasta prezintă un document general, aplicabil pentru orice companie aeriană, iar cu unele modificări neînsemnate – oricărei alte întreprinderi de stat scoase la privatizare. Unica secțiune din strategie, care se referă la Air Moldova și la planurile grandioase ale ofertantului de o dezvoltă – se numea "Planul Financiar" și conținea doar patru pagini. "Planul Financiar" de fapt nu conținea nici un fel de plan financiar, în înțelesul oricărui cititor de planuri financiare, care erau prezenți la acea ședință a Comisiei. Din Strategie lipseau Anexele 2 și 3, menționate la pagina 113, acolo unde începea "Planul Financiar" – care trebuiau să conțină cifre despre investițiile asumate și operațiunile preconizate. Însă această lipsă regretabilă nu a fost observată de membrii comisiei sau de colaboratorii APP – nici până în ziua de azi.

În mod normal, Comisia de privatizare era obligată de a solicita anexele-lipsă din Strategia de dezvoltare propusă de Civil Aviation Group SRL și să examineze conștiincios unica oferta parvenită. De fapt, decizia de privatizare a fost adoptată unanim și imediat. Nu este clar cum membrii Comisiei de privatizare au examinat fezabilitatea Strategiei de dezvoltare propuse, dacă nici un expert în aviație civilă nu a examinat acest document. Apriori ridică suspiciuni referitor la fezabilitatea strategiei, prevederile cu privire la dublarea flotei aeriene în decurs de 3 ani, până la 15 aeronave și noile destinații, New York și Beijing. În cadrul audierilor, președintele Comisiei, Vitalie Iurcu, a afirmat că Strategia de dezvoltare nu era importantă, pentru Comisie a contat exclusiv prețul și preluarea datoriilor. Strategia a fost solicitată doar cu scopul de a aprecia viziunea noilor proprietari referitor la administrarea ulterioară a companiei.

## **C2. Comisie de concurs iresponsabilă**

Pe parcursul anilor 2017-2018 s-a promovat imaginea unui faliment inevitabil al companiei Air Moldova. Lipsa de acțiuni responsabile și tolerarea unui management defectuos crea percepția că guvernul își dorește înstrăinarea iminentă și urgentă a companiei. Pe de altă parte, întregul proces de privatizare părea să reprezinte pentru guvern un proces de rutină, iar reprezentanții statului vând cu regularitate companii de talia Air Moldova.

La data de 4 septembrie, la orele 16:00 a fost convocată ședința Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

La ședință au fost examinate ofertele pentru două complexe patrimoniale unice. Pentru privatizarea Air Moldova, a fost depusă o singură ofertă, din partea Civil Aviation Group S.R.L. Comisia a reușit să examineze oferta de 172 de file, a decis calificarea ofertantului la etapa a doua și, la solicitarea acestuia, a trecut fără întârziere la etapa a doua. În final s-a decis unanim vânzarea complexului patrimonial unic "Î.S. Compania Aeriană" Air Moldova" pentru 50 mil. lei și preluarea datoriilor la data vânzării, alte obligații de dezvoltare a companiei.

Este absolut evident, că oferta depusă, într-un singur exemplar, care cuprindea 172 de pagini, nu a putut fi analizată suficient de către toți membrii Comisiei în cadrul unei singure ședințe. La audierile din 11 septembrie 2019, dl. Nicolae Eșanu, fost Secretar de Stat MJ, a declarat că în cadrul ședinței au avut loc discuții între membrii Comisiei, de peste o oră. Membrii Comisiei nu erau la curent cu ajutorul de stat acordat companiei în anul 2017 și nerambursat în termenii stabiliți (În cadrul audierilor din 3 septembrie V. Pricop și V. Baldovici s-au arătat surprinși de ajutorul de stat acordat anterior pentru Air Moldova, Președintele Comisiei dl V. Iurcu, a răspuns evaziv la aceste întrebări). Acest aspect demonstrează faptul că Comisia nu cunoștea toate particularitățile privatizării Air Moldova, iar deciziile adoptate nu au fost obiective și calificate.

Unica ofertă prezentată de o companie nou-formată, cu un capital de 500 mii lei, își asuma achitarea datoriilor de 1.25 miliarde lei, dar fără a prezenta garanții financiare. De fapt, cum am menționat anterior, vânzătorul nici nu le-a solicitat, deși era obligat de legislația în vigoare să o facă. Guvernul Filip ab initio a conștientizat și a admis riscul de neonorare a obligațiilor contractuale de către cumpărător, iar declarațiile răsunătoare imediat după privatizare nu sunt acoperite de contractul de privatizare. La aproape un an de la privatizare, situația la Air Moldova nu s-a îmbunătățit cu nimic. Conform informațiilor contabile transmise în adresa APP, pînă la 31 iulie 2019, suma datoriilor n-a suferit schimbări esențiale și s-a majora, iar noii proprietari nu au atras nici un leu de resurse proprii sau finanțări pe termen lung. Prin urmare interesele statului au fost prejudiciate direct și substanțial de către APP, în calitatea sa de vânzător al ÎS Air Moldova, iar Guvernul și MEI nu au supravegheat nicicum acest proces, manifestând o neglijență continuă față de una din cele mai mari întreprinderi de stat. În concluzie, există suspiciuni rezonabile de a admite, că tot procesul de privatizare a fost desfășurat numai pentru a transmite în proprietate unui grup de beneficiari cunoscuți din timp, ascunși în spatele unei societăți nou-create cu o anumită participare (pe hârtie) din partea companiei aeriene Blue Air (România).

Temei Legal	Caietul de Sarcini prevede obligativitatea prezentării Strategiei de dezvoltare pentru participare la concurs (pct. 2). De asemenea, obligațiile privind dezvoltarea companiei, conform pct. 4, este un criteriu de bază la determinarea câștigătorului. Faptul că Strategia de dezvoltare nu a fost analizată de către un expert din domeniul aviației civile, cu privire la fezabilitatea sa; faptul că strategia este incompletă și superficială demontrează caracterul formal și neglijent al examinării ofertei și trebuie investigate de către organele de drept.
-------------	---

	<p>HG 919/2008</p> <p>Pct. 28 - <i>Comisia examinează și evaluează ofertele propuse, estimând corespunderea lor condițiilor enunțate, și adoptă decizia privind admiterea ofertanților la concurs. Pot fi recunoscuți participanți la concurs numai ofertanții care nu au datorii față de bugetul public național, au prezentat toate documentele, întocmite în modul stabilit, au propus un preț nu mai mic decât prețul inițial de vânzare și ale căror oferte corespund condițiilor concursului, fapt ce se consemnează în procesul-verbal.</i></p>
Responsabili	Președintele și membrii Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, întruniți la 4 septembrie 2018.

#### **D. Contract nociv de privatizare**

Urmare a privatizării prin concurs comercial, care a avut loc în perioada 27 iulie – 4 septembrie 2018, Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova” a fost cumpărată de către Compania Civil Aviation Group SRL ca un complex patrimonial unic, la prețul de 50 mil. lei. Conform informațiilor de la Serviciul pentru prevenirea și combaterea spălării banilor al CNA<sup>24</sup>, suma necesară pentru procurarea Air Moldova (49.8 mil. lei) și impozitul privat 500 mii lei, au fost achitate de către Civil Aviation Group SRL la data de 01.10.2018. Banii au ajuns în contul Civil Aviation Group SRL sub formă de împrumut, de la unul din fondatorii companiei, Andrei Ianovici, care deține o cotă de 25.5%.

Conform datelor operative, d-l. Ianovici s-a prezentat la o bancă comercială după încheierea programului, cu o sumă impunătoare în euro, care a fost convertită în valută națională și vărsată în contul cumpărătorului. Aceleași date operative arată că este foarte verosimil că banii vărsați de d-l. Ianovici provin din întreprinderile grupului Șor. La data de 2 octombrie 2018 a fost semnat contractul de vânzare-cumpărare. La aceeași data, APP publică un comunicat<sup>25</sup>, prin care informează despre rezultatul concursului comercial de privatizare a complexului patrimonial unic - Î.S. Compania Aeriană ” Air Moldova”, anunțat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 277 - 284 din 27 iulie 2018.

În comunicatul emis erau prezentate publicului informații despre procesul de privatizare Air Moldova:

*Câștigătorul concursului și-a asumat obligația dezvoltării infrastructurii Companiei Air Moldova, extinderea rețelei de rute a companiei aeriene, sporirea fluxului de pasageri pe principalele direcții existente, operate de Compania aeriană Air Moldova, modernizarea și mărirea flotei, a personalului aeronautic, precum și a piloților și echipajelor de cabină.*

<sup>24</sup> Scrisoarea din 12.09.2019

<sup>25</sup> <https://app.gov.md/ro/content/comunicat-de-presa-3>

Compania Civil Aviation Group SRL este fondată de un grup de investitori între care cea mai mare este deținută de compania Blue Air. Aceasta este una dintre cele mai importante companii de pe piața avia românească, care deținând 30 de nave acoperea la momentul privatizării 80 destinații. Asociați ai Companiei Civil Aviation Group SRL sunt și 2 persoane fizice, cetățeni ai Republicii Moldova cu experiența în domeniul aviației de peste 20 de ani. Co-proprietar al Companiei aeriene AMS Airlines Air Charter (Georgia) și un expert financiar, președinte al unei companii de consultanță din SUA.

Conform Strategiei de dezvoltare a Companiei Air Moldova, "Civil Aviation Group" S.R.L. urma să lanseze 7 rute noi până la finele anului 2019 și 4 rute noi în 2020. În 2021 era preconizată deschiderea zborurilor pe distanțe lungi către SUA, Canada, China și zborurilor pe distanțe medii. În plus, cumpărătorul declara că planifică creșterea frecvențelor pe o serie de destinații existente. Activitățile respective se vor baza pe fluxurile reciproce de trafic de călători între țările CSI și europene, transformând astfel Aeroportul Chișinău într-un hub internațional de aviație.

În scopul asigurării operării non-stop pe toată rețeaua de destinații, ținând cont de fluxul de pasageri în creștere, numărul de aeronave operate era planificat de a se mări treptat, astfel încât către anul 2021 flota Companiei AIR-Moldova va număra 14 aeronave. Flota va urmări o modernizare, de tip dual, compus din aeronave Airbus A320/A319 și Embraer E-190.

Întru dezvoltarea rețelei de destinații și sporirii numărului de aeronave operate," Civil Aviation Group" S.R.L. menționa în Strategia de dezvoltare că planifică extinderea personalului aeronautic cu 10 echipaje suplimentare până în 2021. Astfel, numărul de piloți și echipaje de cabină va crește de la 180 în anul 2018 până la 380 angajați - în 2021.

Pentru formarea și pregătirea periodică a personalului, până în anul 2023, cumpărătorul s-a obligat să aloce mijloace financiare în sumă de circa 3,5 milioane euro.

"Civil Aviation Group" S.R.L. s-a obligat să asigure păstrarea mediului înconjurător conform legislației Republicii Moldova, prevederilor internaționale și legislației sectoriale, respectarea riguroasă a normelor privind sănătatea și securitatea muncii. Unul din obiectivele cheie ale cumpărătorului era extinderea ariei destinațiilor de zbor consolidând concomitent poziția AIR Moldova pe principalele rute existente, prin aplicarea unor prețuri flexibile și sporind calitatea deservirii întru satisfacerea cerințelor în creștere a unui număr cât mai mare de pasageri.

" Civil Aviation Group" S.R.L. și-a asumat obligația de a menține în continuare și dezvolta statutul Air Moldova de companie națională și operator național, ceea ce trebuia să alinieze Republica Moldova la standardele internaționale și să asigure o activitate eficientă în interesul cetățenilor.

Totuși în contractul de vânzare-cumpărare lipsesc obligații clare, exacte și bine definite ale cumpărătorului, limitate în timp. Strategia prezentată de către ofertant a rămas declarativă, iar Comisia a luat decizii fără a face o analiză pertinentă.

Contractul de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic – Întreprinderea de Stat Compania Aeriană Air Moldova din 02 octombrie 2018 a fost semnat între Agenția Proprietăți Publice în calitate de vânzător și S.R.L. Civil Aviation Group în calitate de cumpărător, în urma procedurii de privatizare prin concurs comercial. Contractul a fost redactat în temeiul modelului de contract anexat la Caietul de sarcini elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și a Deciziei Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, Procesul verbal nr. 77 din 4 septembrie 2018.

În Decizia Comisiei sunt enumerate clauzele esențiale ale viitorului contract, asumarea obligațiilor de către cumpărător. O apreciere critică a clauzelor contractuale, transferate fidel din Decizia Comisiei urmează mai jos.

**D1. Contractul nu prevede garanții cu privire la calitatea cumpărătorului sau a fondatorilor săi.**

Urmare a concursului, vânzătorul nu a asigurat riscul de schimbare a fondatorilor cumpărătorului sau de vânzare a cotelor părți în capitalul statutar. Este surprinzător acest fapt în lumina problemelor similar legate de cazul concesiunii Aeroportului Internațional Chișinău, care la fel a trecut prin mai multe mâini și care este bine cunoscută factorilor de decizie implicați în privatizarea Air Moldova.

**D2. Din contract lipsesc garanțiile financiare.**

La capitolul Declarații și garanții din contract, la punctul 2.2.7 Cumpărătorul declară că dispune de mijloace financiare necesare executării corespunzătoare a obligațiilor contractuale, dar nu prezintă nici o garanție cu privire la capacitatea sa financiară sau acces la credite pe termen lung. HG 919, punctul 21, f). Lipsa garanțiilor financiare la încheierea unui contract, unde cumpărătorul nou creat, cu un capital social de 500 mii lei, se obligă să restituie datorii de 1.3 mld lei și să asigure dezvoltarea ulterioară a companiei, este mai mult de cât stranie și ridică o bănuială rezonabilă de prejudiciere a intereselor statului.

**D3. Nu sunt stabiliți termeni de respectare a obligațiilor cumpărătorului.**

Obligația cumpărătorului de a achita datoriile comerciale ale întreprinderii și alte datorii, existente la data semnării contractului de vânzare-cumpărare, menționată la punctul 3.1 c), d) nu este condiționată de o perioadă de timp determinată. Nu este menționat termenul limită pentru achitarea acestora, ceea ce atrage riscuri de tergiversare a plăților asumate.

#### **D4. Nu există indicatori măsurabili ai performanței cumpărătorului.**

Obligațiile cumpărătorului, menționate la p.3.2 b) și c) nu sunt menționați indicatorii măsurabili de performanță care ar permite monitorizarea ulterioară a executării obligațiilor contractuale. Urmare a acestor elemente, clauzele sus menționate sunt declarative și fără mecanisme eficiente de monitorizare.

#### **D5. Obligațiile asumate de cumpărător sunt declarative.**

La punctul 3.3 a) Cumpărătorul se obligă să asigure dezvoltarea continuă prin modernizarea și înnoirea flotei aeriene a companiei și creșterea treptată a acesteia, ce va avea ca efect majorarea numărului de angajați ai Î.S C. A. Air Moldova. Clauza respectivă conține noțiuni generale și abstracte. Monitorizarea ulterioară a executării obligațiilor contractuale menționate la acest punct, va fi dificilă și lasă spațiu de interpretare pentru părți. Contractul trebuia să conțină obligații clare, specificate de către Cumpărător în oferta prezentată la concurs cu indicatori, termeni de executare și mijloace financiare planificate. Această clauză rămâne una declarativă atât timp cât oferta cumpărătorului nu este parte a respectivului contract.

La punctul 3.4, Dezvoltarea întreprinderii, clauzele incluse în contract sunt contradictorii și sterile. Noțiunile utilizate: în scopul derulării unui proces de activitate continuu, număr optim al locurilor de muncă, consolidarea poziției, deschiderea de rute noi potențiale, consolidarea unei poziții competitive - sunt greu de estimat și de monitorizat. Astfel de redacție a contractului nu stipulează nici o garanție sau indicatori care ar permite să fie măsurat gradul de dezvoltare a întreprinderii.

Punctul 3.5 c) este definit general, fără a argumenta necesitatea celor mai noi tehnologii în domeniul securității zborurilor. Compania nu operează pe piețe cu un grad înalt al riscurilor de securitate aeronautică și terorism. Se crează impresia că contractul a fost redactat fără a distinge noțiunile de securitate și siguranță a zborurilor, iar aceste clauze generale au fost incluse declarativ.

#### **D6. Răspunderea cumpărătorului nu este definită adecvat în contract.**

La capitolul 5, Răspunderea părților și rezoluțiunea contractului, temei contractual pentru rezoluțiune este menționat exclusiv neîndeplinirea de către cumpărător a obligației de reorganizare a obiectului contractului, în termenul indicat și neonorarea obligațiilor în termenul specificat la punctul 3.1. Este apreciat critic faptul că la punctul 3.1, pentru achitarea datoriilor comerciale, nu sunt menționate termene-limită exprese.

În opinia calificată a experților, contractul de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic – Întreprinderea de Stat Compania Aeriană Air Moldova la concurs comercial - nu conține suficiente clauze pentru a proteja interesul statului și a garanta atingerea obiectivelor planificate de către instituțiile statului în procesul de privatizare. Forma și conținutul contractului nu este proporțională

cu privatizarea unei întreprinderi de stat cu o cifră de afaceri de 3 mld. lei, nu include garanții ferme și suficiente care ar apăra interesele statului în această tranzacție.

Temei Legal	<p>Legea nr. 121/2007  Atribuțiile Guvernului în procesul de deetatzare.  Art 6 (2) d) <i>supravegherea procesului de privatizare a proprietății publice.</i>  Atribuțiile MEI  Art. 8 (2) În domeniul privatizării, de competența autorităților administrației publice centrale sînt:  b<sup>1</sup>) elaborarea caietelor de sarcini;  c) participarea la monitoringul executării obligațiilor postprivatizare ale cumpărătorilor, asumate potrivit contractelor de vînzare-cumpărare, asigurarea condițiilor care țin de competența autorității administrației publice centrale și care sînt necesare executării acestor obligații;  Atribuțiile APP  Art. 7 (4) c) - organizarea pregătirii și desfășurării procesului de privatizare a bunurilor proprietate de stat supuse privatizării și încheierea contractelor de vînzare-cumpărare a acestora;</p>
Responsabili	<p>Guvernul, primul ministru – Pavel FILIP.  MEI – ministru Chiril GABURICI,  Secretar de Stat – Vitalie IURCU  APP – Directorul și responsabilii de redactare, negociere, avizare a contractului de vînzare-cumpărare.</p>

### ***E. Monitorizarea post-privatizare necorespunzătoare***

#### **E1. Lipsă de monitorizare post privatizare din partea autorităților**

În comunicarea publică înainte și după privatizarea Air Moldova, în cadrul audierilor comisiei de anchetă, factorii de decizie și-au manifestat preocuparea de viitorul operatorului aerian național și au argumentat că principalul argument în favoarea privatizării este venirea unui proprietar cu renume și capacități, capabil să relanseze și să dezvolte afacerea. După cum am constatat în secțiunile precedente, noul proprietar nu este decât o societate cu răspundere limitată, creată nemijlocit înaintea privatizării, cu capital de 0,5 mil. lei. Contractul de vînzare-cumpărare nu prevede termene clare de îndeplinire a obligațiilor din partea proprietarului privat.

Potrivit informației prezentate de APP la interpelarea Comisiei de anchetă<sup>26</sup>, procedura de monitorizare a îndeplinirii de către cumpărător a obligațiilor contractuale s-a limitat la solicitarea și colectarea datelor neauditare privind achitarea datoriilor existente. În acest sens, vînzătorul a expediat lunar solicitări către cumpărător. Considerăm insuficientă metoda de monitorizare prezentată de APP, în condițiile în care nu au fost înregistrate progrese esențiale în achitarea datoriilor comerciale de către Air Moldova SRL.

<sup>26</sup> *Scrisoarea APP nr. 04-01-3417 din 19.08.2019*

În aceeași scrisoare, APP argumentează, că deoarece privatizarea s-a desfășurat prin concurs comercial înseamnă că obligațiunile cumpărătorului nu sunt investiționale. Adică, se recunoaște direct, că nici APP, nici MEI, nici Guvernul Filip nu au avut nici o intenție de a supraveghea în ce mod o societate cu răspundere limitată nou creată, cu un capital de 0,5 mil. lei se isprăvește cu achitarea datoriilor de 1.25 miliarde, extinderea flotei, lansarea zborurilor transcontinentale și altor obligațiuni consemnate în contractul de privatizare și declarate în Strategia de dezvoltare. De altfel, în cadrul audierilor comisiei de anchetă, nici un responsabil nu și-a amintit și nu a putut spune dacă cumpărătorul și-a respectat obligațiunile asumate.

Cadrul normativ spune următoarele despre atribuțiile obligațiile post-privatizare ale APP:

---

**LP121/2007:**

*Articolul 7. Atribuțiile organului abilitat cu administrarea și deetizarea proprietății publice*

*(4) În domeniul privatizării, de competența organului abilitat sînt:*

*f) monitoringul și supravegherea executării de către cumpărători a obligațiilor asumate în contractele de vânzare-cumpărare a bunurilor proprietate de stat, aplicarea de măsuri în vederea executării acestor obligații sau rezilierii contractelor, soluționarea litigiilor în problemele privatizării;*

*Articolul 60. Activitățile postprivatizare*

*(1) Activitățile postprivatizare se desfășoară în următoarele direcții principale:*

- b) exercitarea de către vânzători a controlului asupra executării obligațiilor asumate de cumpărători prin contracte de vânzare-cumpărare;*
- c) monitoringul activității economico-financiare a întreprinderilor privatizate;*
- d) modificarea sau încetarea contractelor de vânzare-cumpărare, după caz;*

*Articolul 63. Supravegherea postprivatizare*

*(2) Supravegherea asupra executării obligațiilor cumpărătorului potrivit contractului de vânzare-cumpărare se efectuează în privința:*

- c) conformității naturii, volumului și termenelor de efectuare a investițiilor contractuale;*
- d) executării obligațiilor contractuale de natură tehnologică;*
- e) executării obligațiilor contractuale de natură socială;*
- e<sup>1</sup>) capitalizării investițiilor efectuate în societatea comercială privatizată;*
- f) respectării unor alte obligații contractuale, după caz.*

**HG902/2017, Anexa 1, p.9.(3):**

*c) monitorizarea și supravegherea executării de către cumpărători a obligațiilor asumate în contractele de vânzare-cumpărare a bunurilor proprietate publică, aplicarea măsurilor în vederea executării acestor obligații sau a rezilierii contractelor;*

**HG919/2008, Anexa 1,**

*54. Vânzătorul, în comun cu autoritățile centrale de specialitate, efectuează monitorizarea îndeplinirii de către cumpărători a obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vânzare-cumpărare.*

*Pentru efectuarea controalelor postprivatizare, vânzătorul instituie grupuri de lucru cu participarea specialiștilor din ramurile respective.*

*Cumpărătorii prezintă vânzătorului documente și informații, confirmate prin acte de audit, întocmite de instituții specializate, coordonate în prealabil cu vânzătorul, privind îndeplinirea obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vânzare-cumpărare și poartă răspundere pentru veridicitatea informației furnizate.*

---

#### *Figura 4: Atribuțiile postprivatizare ale APP*

La data prezentării prezentului Raport, nu există nici un fel de acte de audit, care ar confirma îndeplinirea obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vânzare-cumpărare al Air Moldova, conform cerințelor HG919/2008, pct. 54. Din nefericire, acest audit nici măcar nu a fost considerat necesar de către APP, în pofida tuturor atribuțiilor sale post-privatizare, care se prezintă mult mai largi decât a solicita informații lunare despre evoluția datoriilor.

Până azi, nu a avut loc nici o ședință a unei comisii de monitorizare, de altfel atare comisie nici nu a fost instituită. Nici alte acțiuni de monitorizare sau supraveghere (cum ar fi crearea și activitatea efectivă a grupurilor de lucru cu implicarea specialiștilor din domeniul aviației civile) nu au existat.

Pe lângă APP, responsabil de monitorizarea activităților post-privatizare este și MEI, împuternicit prin lege, ca autoritate publică centrală:

---

*LP121/2007, articolul 8:*

*(2) În domeniul privatizării, de competența autorităților administrației publice centrale sînt:*  
*c) participarea la monitoringul executării obligațiilor postprivatizare ale cumpărătorilor, asumate potrivit contractelor de vânzare-cumpărare, asigurarea condițiilor care țin de competența autorității administrației publice centrale și care sînt necesare executării acestor obligații;*

---

#### *Figura 5: Atribuțiile postprivatizare ale MEI*

Însă potrivit declarațiilor fostului secretar de stat, d-lui Vitalie Iurcu, în cadrul audierilor din 3 septembrie 2019, de monitorizare se ocupă APP și nu este la curent cu detaliile executării obligațiilor de către cumpărător. Același răspuns în cadrul audierilor Comisiei de anchetă l-a dat și fostul ministru MEI, dl. Chiril Gaburici. Nici dl. Serghei Bucataru, fost secretar de stat responsabil pe transport nu este la curent cu evoluția operatorului aerian național după privatizare. Toate probele demonstrează, că responsabilii de la MEI nu au avut nici o intenție de a monitoriza executarea obligațiilor post-privatizare de către Civil Aviation Group SRL.

Potrivit scrisorii transmise de către MAEIE în adresa membrului Comisiei de anchetă, deputat Radu Marian, nr. IE/2/353 9621 din 11.09.2019 (se anexează), Serviciul European de Acțiune Externă al Comisiei Europene a trimis solicitări pentru a fi informat cum a avut loc procesul de privatizare și cum sunt respectate obligațiile asumate de cumpărător. Acest subiect a fost discutat și în cadrul câtorva întâlniri oficiale la Bruxelles. Un răspuns clar cu privire la întrebările înaintate de către Comisia Europeană la data de 4 aprilie 2019, adică la mai mult de jumătate de an de la privatizare - nu a fost transmis de către MEI. Acest fapt demonstrează că reprezentanții MEI au fost sesizați despre verificarea angajamentelor postprivatizare, însă au preferat să nu întreprindă nimic.

Legea nr. 121/2007 mai prevede încă un actor în procesul de privatizare – Guvernul:

---

*LP121/2007, articolul 6:*

*(2) În domeniul privatizării proprietății publice, de competența Guvernului sînt:*

*d) supravegherea procesului de privatizare a proprietății publice;*

---

*Figura 6: Atribuțiile postprivatizare ale Guvernului*

Procesul de privatizare ia sfârșit și monitorizarea contractului de vânzare-cumpărare încetează numai când obligațiile cumpărătorului sunt îndeplinite deplin, conform LP121/2007, art. 63.(7) și HG919/2008, p.59. Potrivit Contractului de vânzare-cumpărare Air Moldova, la pct. 3.6 b) monitorizarea contractului încetează după 3 ani de la data semnării acestuia. Prin urmare Guvernul are atribuții directe în procesul de monitorizare post privatizare, dar din informațiile disponibile autorilor, nu a întreprins absolut nimic pentru a exercita aceste atribuții.

## **E2. Lipsa de progres din partea proprietarului privat privind îndeplinirea obligațiilor de privatizare**

Din datele prezentate de către MEI la data din 31.06.2019, noii proprietari nu au înregistrat progrese notabile la îndeplinirea obligațiilor asumate, suma datoriilor s-a majorat de la 1.25 mld. lei, la peste 1.4 mld. lei. Compania aeriană, Air Moldova SRL, înregistrează în continuare pierderi, noii proprietari nu au contribuit cu nici un leu investiții, nici nu au atras resurse financiare externe.

Dimpotrivă, soldul creditelor bancare s-a micșorat, iar unica aeronava în proprietatea Air Moldova, Embraer E-190 ER-ECB se află de un an la uzina de reparație, fără însă a fi reparată.

Ajutorul de stat nu a fost restituit, inclusiv datoria față de AAC, care a devenit o creanță a Trezoreriei de Stat, după trecerea AAC la finanțare din buget. Asta chiar dacă conform prevederilor contractuale, pct. 3.1.1 b) aceste datorii urmau a fi returnate în termen de cel mult 6 luni.

Rapoartele de audit pentru anii 2014-2017 până azi nu au fost finalizate, iar cel pentru anul 2018 nici măcar nu a fost coordonat cu APP. Air Moldova supraviețuiește din mărirea îndatorării față de grupul de companii Șor – Aviainvest, Chișinău Airport Handling, Ground Avia Partner. La data semnării contractului de privatizare, datoriile față de companiile Grupului Șor nu atingeau 100 mil. lei, iar la data de 31.07.2019, conform datelor prezentate de APP, suma datoriilor depășea 270 mil. lei.

Retragerea companiei aeriene Blue Air din cota parte a cumpărătorului Air Moldova este posibilă în orice moment, la discreția conducerii companiei. Acest fapt ar distorsiona mesajul inițial prezentat de autorități după privatizare și ar deconspira intenția reală a privatizării. În spațiul public reprezentanții Blue Air au comunicat că nu intenționează să investească resurse financiare pentru

dezvoltarea și achitarea datoriilor Air Moldova. Potrivit datelor publice disponibile, Blue Air înregistra rezultate financiare negative pe parcursul ultimilor ani<sup>27</sup>. Pe parcursul anilor 2016, 2017 și 2018, Blue Air înregistra pierderi de aproximativ 30 mil. euro anual. Compania nu putea să-și permită de a face investiții suplimentare prin a procura 49% Air Moldova, care avea de achitat datorii de 1.25 mld. lei. Potrivit informațiilor operative recepționate de Comisia specială de anchetă, de la Serviciul de Informații și Securitate, la data de 18.09.2019, Blue Air este în căutarea unui cumpărător pentru cota parte de 49%, Civil Aviation Grup SRL, proprietara Air Moldova. Totodată, după privatizare, nimeni din reprezentanții Blue Air, nu a vizitat sediul Air Moldova. Analizând aceste fapte, există bănuiele rezonabile că Blue Air a constituit un paravan pentru privatizarea Air Moldova de către cu totul alte persoane.

Situația actuală la Air Moldova arată că noii proprietari nu au avut nici o intenție de a aplica Strategia de dezvoltare, pe care au prezentat-o comisiei de privatizare. De asemenea, noii proprietari nu au avut intenția de a atrage investiții în Air Moldova – fie sub formă de capital, fie sub formă de împrumuturi pe termen lung. În tot acest timp, APP nu a încercat în nici un mod rezoluțiunea contractului de vânzare-cumpărare, chiar dacă este obligat s-o facă în virtutea HG919, p.58, înaintând concomitent o cerere de recuperare a daunelor cauzate.

Temei Legal	<p>Legea nr. 121/2007 Atribuțiile Guvernului în procesul de deetatizare. Art 6 (2) d) <i>supravegherea procesului de privatizare a proprietății publice.</i></p> <p>Atribuțiile MEI: Art. 8 (2) c) <i>participarea la monitoringul executării obligațiilor postprivatizare ale cumpărătorilor, asumate potrivit contractelor de vânzare-cumpărare, asigurarea condițiilor care țin de competența autorității administrației publice centrale și care sînt necesare executării acestor obligații;</i> Legea nr. 121/2007 atribuțiile Guvernului în procesul de deetatizare. Art 6 (2) d) <i>supravegherea procesului de privatizare a proprietății publice.</i></p> <p>Art. 7 (4)f) – atribuțiile APP <i>f) monitoringul și supravegherea executării de către cumpărători a obligațiilor asumate în contractele de vânzare-cumpărare a bunurilor proprietate de stat, aplicarea de măsuri în vederea executării acestor obligații sau rezilierii contractelor, soluționarea litigiilor în problemele privatizării;</i></p>
Responsabili	<p>Guvernul, primul ministru – Pavel FILIP. MEI – fostul ministru Chiril GABURICI MEI – fostul Secretar de stat Vitalie IURCU APP – Directorul Vladimir BALDOVICI și responsabilii de monitorizarea contractului de vânzare-cumpărare Air Moldova. De a investiga relațiile și comunicarea formală și informală care a avut loc pe parcursul perioadei 2017 – 2019 între Administratorul Air Moldova (Iulian Scorpan), Secretarul de</p>

<sup>27</sup> <https://www.risco.ro/en/verifica-firma/blue-air-airline-management-solutions-cui-31525574>

	Stat MEI (Vitalie Iurcu) și familia Șor. De a identifica beneficiarul final al acțiuni executate de aceste persoane.
--	--

### Partea 3. Constatări și concluzii

#### 3.1 Lista neconformităților/ constatărilor depistate:

În această parte, am recapitulat constatările sub formă tabelară, urmare a descrierii circumstanțelor cauzei, dar am și stabilit responsabilii principali și secundari.

Cod	Etapa / episodul	Norme încălcate	Instituții și comitete implicate	Responsabil principal	Responsabil secundar
<b>A</b>	<b>Gestiunea companiei și pregătirea Air Moldova de privatizare</b>				
A1	Lipsa unui director general cu mandat deplin.	LP146/94, art. 7.(2)	MEI, APP, Consiliul de administrație	Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici	Serghei Bucataru
A2	Cadrul corporativ de achiziții învechit și insuficient.	LP 146/1994, art. 7(8)j), art 8.i1 și i2; LP246/2017, art 7.h), art 8.(7).r) și s), art 9.(1).o), p) și q), art 10.(12).c)	Air Moldova, Consiliul de Administrație, MEI, APP	Iulian Scorpan	Serghei Bucataru, Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici
A3	Lipsa rapoartelor de audit a situațiilor financiare.	LP146/1994: art. 7(8)e), 8e), 8f), 8l); LP246/2017: art 7(2)i) și n), 8(7)i) și q), 9(1)e) și h), art 11, art 18(3)	Air Moldova, Consiliul de Administrație, MEI, APP, MF	Iulian Scorpan	Serghei Bucataru, Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici
A4	Lipsa indicatorilor de performanță economică a administratorului	LPM246/2017: art 7.(5), art.8.(7).b), art 18.(2)f), HGM902/2017, Anexa 1: p9.(1).d) și q), p.9.(5).h	MEI, APP, Consiliul de administrație	Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici	Serghei Bucataru
A5	Lipsa unor planuri de afaceri aprobate în anii 2014-2018	LP246/2017: art 9.(1).l, art.8.(7).b	Air Moldova, Consiliul de administrație, MEI, APP	Iulian Scorpan, Serghei Bucataru	Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici

A6	Planificarea deplorabilă a lucrărilor de reparație capitală a aeronavelor.	LP146/94: art 7.(8).a) și b), art 8.i)	Air Moldova, Consiliul de administrație	Iulian Scorpan	Serghei Bucataru
A7	Ajutorul de stat neconform.	LPM139/2012: art. 19(1) și 19(3), art 20(1)	MEI, APP, Consiliul Concurenței, Consiliul de administrație	Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu	Serghei Bucataru
A8	Neimplementarea planului de restructurare.		Air Moldova, Consiliul de administrație, MEI, APP	Iulian Scorpan, Serghei Bucataru, Octavian Calmîc, Chiril Gaburici, Vladimir Baldovici	Vitalie Iurcu
<b>B</b>	<b>Legalitatea și conformitatea deciziei de privatizare</b>				
B1	Evaluare neconformă și incompetență	LP989/2001: art. 1, 6, 11, 22	APP, MEI, Comisia de privatizare, Rilici Company SRL	Vladimir Baldovici, Rilici Compani SRL	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu, Nicolae Eșanu, Viorica Pricop (Înlocuitor), Dorina Cebotarean
B2	Modalitate ilicită de privatizare	LP121/2007: art.6.(2).b, art. 38.(1). și (2).c, art 44.(1), art. 8.(2).b, art 7.(4).b, HG919/2008 Anexa 1: p.6(d), HG902/2017 Anexa 1: p.9(2).c	APP, MEI, Comisia de privatizare	Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu, Pavel Filip, Chiril Gaburici, Nicolae Eșanu, Dorina Cebotarean	Serghei Bucataru, Viorica Pricop

B3	Caietul de sarcini inadecvat	LP121/2007: art 3.(4).b și c, art.6.(2).b, art. 38.(1). și (2).c, art 44.(1), art. 8.(2).b, art 7.(4).b; HG919/2008 Anexa 1: p.6(d), p.21.f, p.27; HG902/2017 Anexa 1: p.9(2).c	APP, MEI, Comisia de privatizare, Guvernul, Air Moldova	Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu, Pavel Filip, Chiril Gaburici, Nicolae Eșanu, Dorina Cebotarean, Iulian Scorpan	Serghei Bucataru, Viorica Pricop
B4	Termenul restrâns de desfășurare a concursului	LP121/2007, art 3.(4).b-d, HG 919/2008 Anexa 1: p.6.d)	APP, Comisia de privatizare, Guvernul	Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu, Pavel Filip, Nicolae Eșanu, Dorina Cebotarean, Viorica Pricop	
<b>C</b>	<b>Concursul de privatizare viciat</b>				
C1	Ofertă incompletă și inacceptabilă	Caietul de sarcini	Comisia de privatizare	Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu, Nicolae Eșanu, Dorina Cebotarean, Viorica Pricop	
C2	Comisie de concurs iresponsabilă	HG 919/2008 Anexa 1: p.28, Caietul de sarcini	Comisia de privatizare	Vladimir Baldovici, Vitalie Iurcu, Nicolae Eșanu, Dorina Cebotarean, Viorica Pricop	
<b>D</b>	<b>Contract nociv de privatizare</b>				
D1	Contractul nu prevede garanții cu privire la calitatea cumpărătorului sau a fondatorilor săi.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu

D2	Din contract lipsesc garanțiile financiare.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu
D3	Nu sunt stabiliți termeni de respectare a obligațiilor cumpărătorului.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu
D4	Nu există indicatori măsurabili ai performanței cumpărătorului.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu
D5	Obligațiile asumate de cumpărător sunt declarative.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu
D6	Răspunderea cumpărătorului nu este definită adecvat în contract.	LP121/2007, art 7.(2).d, art 7.(4).c	APP, Guvernul, MEI	Vladimir Baldovici, Dorina Cebotarean, Pavel Filip	Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu
<b>E</b>	<b>Monitorizarea post-privatizare necorespunzătoare</b>				
E1	Lipsă de monitorizare post privatizare din partea autorităților	LP121/2007, art. 6.(2).d, art 7.(4).f, art. 8.(2).c, art. 60.(1).b-d, art. 63.(2).c-f, art. 63.(7); HG902/2017, Anexa 1: p.9.(3).c; HG919/2008, Anexa 1: p.54, p.59	APP, MEI, Guvernul	Vladimir Baldovici, Chiril Gaburici, Vitalie Iurcu, Pavel Filip	Serghei Bucataru
E2	Lipsa de progres din partea proprietarului privat privind îndeplinirea obligațiilor de privatizare	Contractul de vânzare-cumpărare	Civil Aviation Group SRL, Air Moldova	Dzintars Pomers, Iulian Scorpan	Asociații Civil Aviation Group SRL

Tabelul 2: Lista consolidată a neconformităților și a factorilor responsabili

### 3.2 Concluzii

Deși procesul de privatizare s-a dovedit a fi unul eficace, statul nu a cheltuit resurse mari pentru privatizarea Air Moldova, într-o perioadă de timp foarte scurtă, totuși obiectivele privatizării nu au fost atinse. În urma unui proces netransparent, realizat în termeni restânși, printr-un mod de privatizare inadecvat și contrar prevederilor legale, Air Moldova, după un an de zile, este în aceeași stare de incertitudine, acumulând datoriile și mai mari. Scopul privatizării nu a fost realizat și există suspiciuni rezonabile despre faptul că proprietatea statului a fost delapidată după care privatizată cu grave încălcări de procedură.

Cu regret, majoritatea foștilor oficiali audiați în cadrul Comisiei de anchetă nu au cooperat pe deplin și nu au prezentat probe clare sau argumente satisfăcătoare care ar susține pretențiile sau ar acorda sprijin pentru relatările lor. Persoanele cheie audiate, Dl. Vitalie Iurcu, Vladimir Baldovici, Chiril Gaburici, Iulian Scorpan, au oferit răspunsuri evazive, care nu răspund sau prezintă un răspuns incomplet la întrebările puse. Eșecul acestor foști oficiali de a furniza răspunsuri responsabile cu privire la monitorizarea ante-privatizare a activității Î.S. Air Moldova, procesul de privatizare și monitorizare postprivatizare, nasc suspiciuni suplimentare cu privire la scopul urmărit pe durata exercitării funcțiilor publice în relație cu transportatorul aerian național.

Air Moldova supraviețuiește din mărirea îndatorării față de grupul de companii Șor – Avia Invest, Chișinău Airport Handling, Ground Avia Partner, care la data de 31.07.2019, conform datelor prezentate de APP, depășea suma de 270 mil. lei. Acțiunile persoanelor cu funcții de răspundere, concertate cu mediul de afaceri din grupul Șor, permit de a presupune faptul că beneficiarii finali ai acestei privatizări pot fi persoane cu influență în perioada când a avut loc procesul de privatizare. Aceste aspecte urmează a fi investigate în cadrul urmăririi penale.

Administrarea proastă a companiei aeriene, lipsa unei monitorizări efective din partea fondatorului și a Consiliului de Administrație, privatizarea defectuoasă, ridică bănuiele rezonabile cu privire la acțiunile și inacțiunile întreprinse de instituțiile statului vis a vis de Air Moldova. Prin urmare, este necesar de a investiga suplimentar activitatea companiei pentru ultimii 5 ani și a depista cauzele care au adus Air Moldova în prag de faliment și rolurile jucate de multiple autorități publice, inclusiv MTID și AAC.

Acest cumul de neconformități, neglijențe și abuzuri constatate la pct. 3.1 din Raport, ne permite să afirmăm cu certitudine, că privatizarea Air Moldova a fost un exercițiu ineficient, netransparent și ilegal. Au fost încălcate principiile de bază ale deetatării proprietății publice, așa cum prevede Legea privind administrarea și deetatarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007, art. 3 (4). După primul an de la privatizare, constatăm că scopurile privatizării nu au fost atinse, iar modalitatea de privatizare prin concurs, selectată de autorități, a fost contrar spiritului legii.

Deja la acest moment, există temeuri juridice suficiente pentru a iniția procedura de evaluare independentă a îndeplinirii obligațiilor de privatizare și în caz de cumulare a probelor suficiente, de reziliere a contractului de vânzare-cumpărare a Air Moldova, cu compensarea prejudiciului cauzat, în temeiul HG 919/2008 pct 58.

Sunt identificate neconformități pentru a iniția investigarea disciplinară, contravențională și/sau penală a persoanelor responsabile de procesul de administrare, privatizare și monitorizare a complexului patrimonial unic Î. S. C. A. Air Moldova, conform circumstanțelor descrise și a tabelelor din Partea 2 și 3 a respectivului Raport. În acest sens, va fi depus un denunț către Procuratura Generală, CNA iar Raportul va fi prezentat către Guvern, MEI și APP.

#### Partea 4. Recomandări

Acest compartiment final al raportului prezintă recomandările evaluării modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova”, ca urmare a constatărilor și concluziilor evaluatorului.

##### 4.1. Recomandări specifice constatărilor

În această secțiune am trecut în revistă constatările anterioare și venim cu recomandări generice de patru tipuri:

1. A solicita Curții de Conturi să examineze posibilitatea auditului problemelor menționate mai jos, pe întreg sistemul public.
2. A solicita PG și CNA să examineze oportunitatea investigării penale.
3. A recomanda MEI și APP să-și evalueze procedurile și practicile interne, referitoare la administrarea și privatizarea patrimoniului public.
4. A recomanda Guvernului de a veni cu propuneri de modificare a cadrului normativ.

În dependență de importanța și urgența recomandării am prevăzut trei grade de prioritate:

Recomandare	Curtea de Conturi	PG / CNA	MEI / APP
+	A considera includerea în planurile de activitate pentru anii următori	A considera includerea în planurile de investigare	A evalua procedurile și practicile actuale în planurile de activitate anuale
++	A considera includerea în misiunile de audit deja desfășurate sau planificate pentru viitorul apropiat	A considera abordarea în cadrul anchetelor aflate în desfășurare sau planificate pentru viitorul apropiat	În termen de 12 luni a organiza analiza situației și evaluarea procedurilor și practicilor existente.
+++	Risc major de prejudiciere a intereselor statului, a examina de urgență oportunitatea demarării unei misiuni de audit.	A examina de urgență oportunitatea demarării unei investigații penale	Risc major de prejudiciere a intereselor statului, care solicită analiza urgentă a situației existente și raportare în termen de

Tabelul 3: Gradele de prioritate a recomandărilor

În tabelul de mai jos am inclus episoadele constatate și am formulat recomandările pentru remedierea situației de către instituțiile, care sunt împuternicite să apere interesele statului în domeniul administrării și privatizării patrimoniului public:

Cod	Etapa / episodul	Curtea de Conturi	PG / CNA	MEI / APP	Cadrul Normativ
A	Gestiunea companiei și pregătirea Air Moldova de privatizare				
A1	Lipsa unui director general cu mandat deplin.	++		++	Termeni clari de desfășurare a concursului în LP246/2017
A2	Cadrul corporativ de achiziții învechit și insuficient.	+++	+++	+++	
A3	Lipsa rapoartelor de audit a situațiilor financiare.	++	+	++	
A4	Lipsa indicatorilor de performanță economică a administratorului	+		++	
A5	Lipsa unor planuri de afaceri aprobate în anii 2014-2018			++	
A6	Planificarea deplorabilă a lucrărilor de reparație capitală a aeronavelor.		+++		
A7	Ajutorul de stat neconform.	+++	+++	+++	
A8	Neimplementarea planului de restructurare.		+	+	
B	Legalitatea și conformitatea deciziei de privatizare				
B1	Evaluare neconformă și incompetentă	+++	+++	+++	Revizie profundă
B2	Modalitate ilicită de privatizare		+++		Stabilirea modalității în HG945/2007
B3	Caietul de sarcini inadecvat		++		Cerințe clare în LP121/2007
B4	Termenul restrâns de desfășurare a concursului	+++	+++	+++	A prevede clar legătura între termenul și scopurile privatizării în LP121/2007
C	Concursul de privatizare viciat				
C1	Ofertă incompletă și inacceptabilă	+	++	+	
C2	Comisie de concurs iresponsabilă	+	++	++	A prevedea o procedura de examinare a ofertelor, posibil o opinie calificată
D	Contract nociv de privatizare				
D1	Contractul nu prevede garanții cu privire la calitatea cumpărătorului sau a fondatorilor săi.	+++	+++	+++	A prevedea preemțiunea în contracte a cerințelor din caietul de sarcini

D2	Din contract lipsesc garanțiile financiare.	+	++	++	
D3	Nu sunt stabiliți termeni de respectare a obligațiilor cumpărătorului.	+	++	++	A prevedea claritatea obligațiilor și strategia APP de monitorizare
D4	Nu există indicatori măsurabili ai performanței cumpărătorului.	+		++	
D5	Obligațiile asumate de cumpărător sunt declarative.	+		++	A prevedea preemțiunea în contracte a cerințelor din caietul de sarcini
D6	Răspunderea cumpărătorului nu este definită adecvat în contract.	+		++	A prevedea preemțiunea în contracte a cerințelor din caietul de sarcini
E	Monitorizarea post-privatizare necorespunzătoare				
E1	Lipsă de monitorizare post privatizare din partea autorităților	++	+++	+++	Adoptarea unui regulament de monitorizare
E2	Lipsa de progres din partea proprietarului privat privind îndeplinirea obligațiilor de privatizare	++	+++	+++	

*Tabelul 4: Lista consolidată a recomandărilor*

Nu găsim pertinent de a veni cu recomandări punctuale ale cadrului normativ, deoarece modificarea legislației de privatizare implică studierea profundă a problemei și a practicilor internaționale, mai ales a acquisului comunitar. Respectiv, cel mai indicat este ca Guvernul să întreprindă eforturile necesare, eventual cu implicarea unor experți internaționali.

#### **4.2. Recomandări generale:**

Urmare a analizei efectuate, venim cu următoarele recomandări de ordin general:

1. MEI - de a face publice materialele dosarului de privatizare Air Moldova, în special Caietul de Sarcini și contractul de vânzare-cumpărare. Informațiile respective vor fi redactate doar în partea ce ține de eliminarea datelor cu caracter personal și a celor cu caracter comercial al Air Moldova.
2. MEI/Guvern – de a asigura capacitatea instituțională necesară pentru administrarea și deetatizarea proprietății publice, în primul rând la nivel de personal și resurse. Implicarea în procesul de monitorizare a administrării și deetatizării proprietății publice (inclusiv în monitorizarea postprivatizare) a reprezentanților societății civile, a experților recunoscuți din domeniul respectiv de activitate, selectați urmare a unei proceduri transparente.
3. Creșterea gradului de transparență a procesului de privatizare.  
Acest aspect se încadrează în transparentizarea procesului de pregătire, derulare și monitorizare a procesului de privatizare. Ar fi pertinent de examinat publicarea rapoartelor de evaluare a patrimoniului public și a caietelor de sarcini pentru evaluare. În viziunea

evaluatorilor, realizarea acestei recomandări ar spori atât credibilitatea procesului de privatizare cât și obținerea unor avantaje mai mari pentru stat în urma unui proces competitiv efectiv.

4. De a include în componența consiliilor de administrație a întreprinderilor de stat persoane cu experiență demonstrată în domeniul de activitate al companiei, selecția urmare a unei proceduri transparente.
5. De a investiga de ce nu a fost rambursat ajutorul de stat acordat conform Deciziei Consiliului Concurenței ASS-43 din 14.09.17, inclusiv rolul fiecărei instituții și măsurile întreprinse pentru ca ajutorul de stat să fie rambursat sau reeșalonat. De asemenea este judicios de a solicita restituirea promptă a ajutorului de stat în temeiul art.13-15 LPM139/2012.
6. Ținând cont de prestația deplorabilă a foștilor responsabili în cadrul audierilor publice, există riscul unor deficiențe de sistem, privind gestiunea ajutoarelor de stat, din partea Consiliului Concurenței, APP și autorităților publice centrale și locale-furnizori de ajutoare de stat – ceea ce ar face judicios un audit tematic din partea Curții de Conturi a ajutoarelor de stat.

#### **4.3. Recomandări în privința remedierii situației la Air Moldova**

Unica soluție pertinentă, recomandată de experți, este revenirea la situația anterioară privatizării. Este necesar de a distinge două opțiuni – anularea contractului de vânzare-cumpărare sau rezilierea lui.

- A. Anularea contractului poate avea loc în baza art. 341 al Codului Civil în caz că va fi probat dolul. Dolul reprezintă acel "viciu de consimțământ, care constă în inducerea în eroare a unei persoane prin mijloace viclene, pentru a o determina să încheie un anumit act juridic, o eroare provocată, nu spontană, precum eroarea propriu-zisă. În doctrina dreptului comercial dolul reprezintă circumstanța care indică asupra unor împrejurări importante sau chiar determinante la încheierea actului juridic, atrăgând nulitatea relativă a acestuia<sup>28</sup>.
- B. Anularea pe alte articole din Capitolul III, Titlul III vine cu anumite riscuri ca Guvernul să fie privit drept parte de rea-credință în instanță. Expertiza procesului de evaluare Air Moldova a demonstrat faptul că prețul stabilit de către evaluator nu fost definit corect și reprezintă o valoare abstractă. Dacă însă dolul nu poate fi probat în timp util și procesul de anulare se va prelungi mai mult de 3-4 luni, interesul public poate fi prejudiciat prin managementul defectuos al companiei aeriene și prin incertitudinea ce planează în jurul tranzacției de privatizare.

*LP 121/2007, Articolul 66. Anularea contractului de vânzare-cumpărare*

*Temeiuri pentru anularea contractului de vânzare-cumpărare sînt:*

*b) acordarea unor înlesniri sau facilități nelegitime cumpărătorului;*

---

<sup>28</sup> Detalii: <https://legeaz.net/dictionar-juridic/dolul-viciu-consimtamant>

Considerăm important de a analiza posibilitatea anulării contractului de privatizare, în temeiul facilității acordate cumpărătorului, în caz dacă se atestă faptul că ajutorul de stat nu a fost returnat, ilegal.

Ajutorul de stat a fost autorizat de către Consiliul Concurenței pe termen de 6 luni, care urma să expire în martie 2018. Ajutorul nu a fost returnat până astăzi. În cazul dacă Consiliul Concurenței nu a extins acest termen, acest fapt reprezintă o înlesnire, facilitate nelegitimă acordată cumpărătorului, care poate servi drept temei de a face uz de art. 66, LP121/2007 care prevede anularea contractului.

- C. În ce privește rezilierea contractului, ea este conexă cu demonstrarea că cumpărătorul nu și-a îndeplinit obligațiunile asumate în contractul de privatizare.

Cadrul normativ în privința rezilierii contractelor de privatizare include:

#### **HG919/2008**

*54. Vînzătorul, în comun cu autoritățile centrale de specialitate, efectuează monitorizarea îndeplinirii de către cumpărători a obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vînzare-cumpărare.*

*Pentru efectuarea controalelor postprivatizare, vînzătorul instituie grupuri de lucru cu participarea specialiștilor din ramurile respective.*

*Cumpărătorii prezintă vînzătorului documente și informații, confirmate prin acte de audit, întocmite de instituții specializate, coordonate în prealabil cu vînzătorul, privind îndeplinirea obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vînzare-cumpărare și poartă răspundere pentru veridicitatea informației furnizate.*

*58. În cazul în care cumpărătorul nu-și îndeplinește obligațiile asumate prin contract și Comisia nu a luat o decizie potrivit prevederilor pct. 55 al prezentului Regulament, vînzătorul inițiază procedura rezoluțiunii, în modul stabilit de contract, și înaintează concomitent o cerere de recuperare a daunelor cauzate. În asemenea situații, cumpărătorului nu i se restituie garanția de participare la concurs.*

#### **LP121/2007, art 63:**

*Articolul 63. Supravegherea postprivatizare*

*(2) Supravegherea asupra executării obligațiilor cumpărătorului potrivit contractului de vînzare-cumpărare se efectuează în privința:*

- c) conformității naturii, volumului și termenelor de efectuare a investițiilor contractuale;*
- d) executării obligațiilor contractuale de natură tehnologică;*
- f) respectării unor alte obligații contractuale, după caz.*

(6) În cazul depistării de încălcare a obligațiilor asumate de cumpărător, vânzătorul are dreptul:

- a) să rezilieze, prin acordul părților sau în temeiul unei hotărâri judecătorești, contractul de vânzare-cumpărare; ori
- c) să ceară, în modul stabilit, plata de penalități și repararea prejudiciului în partea neacoperită de penalități; și, după caz,
- d) să înainteze demers în organele de urmărire penală.

Astfel, este cert că atribuția de monitorizare a contractului de vânzare-cumpărare îi revine APP. Respectiv, ar fi posibilă o următoare ordine de acțiuni:

1. În baza HG919/2008, art 54, APP creează un grup de lucru pentru a monitoriza îndeplinirea de către cumpărător a obligațiilor investiționale asumate contractual, în speță achitarea datoriilor față de buget și a celor comerciale. În același timp, APP solicită un audit independent al situațiilor financiare și îndeplinirii obligațiilor contractuale de către cumpărător, din partea unei companii internaționale.
2. Grupul de lucru examinează circumstanțele și faptele și constată neîndeplinirea de către cumpărător a obligațiilor contractuale.
3. Dacă se constată neîndeplinirea, APP este în drept să solicite cumpărătorului să se conformeze, în termeni rezonabili, obligațiilor asumate (p.5.4 al Contractului). În opinia noastră, termenul de 30 de zile se prezintă rezonabil, ținând cont de declarațiile cumpărătorului de a achita toate datoriile comerciale în 3-4 luni din momentul privatizării.
4. În caz de existență a unor obligații neîndeplinite și neconformare în termene rezonabile din partea cumpărătorului, APP este în drept să solicite rezilierea prin acordul părților, iar în caz de refuz din partea cumpărătorului – rezilierea prin instanța de judecată. Concomitent, APP este în drept să înainteze cereri de recuperare a daunelor cauzate și demersuri în organele de urmărire penală.

Vânzătorul, împreună cu alte instituții ale statului, urmează să decidă modalitatea oportună, eficientă și rapidă de returnare a Air Moldova în proprietatea statului.

În cazul rezilierii sau anulării contractului de vânzare-cumpărare, cea mai pertinentă opțiune ar fi privatizarea veritabilă a companiei aeriene către un cumpărător de bună credință cu capacitatea de a dezvolta afacerea. În acest context legislația (LP121/2007, art. 30 și art.44) permite instituirea unei administrări speciale în cazul unor circumstanțe excepționale, privatizarea prin proiect individual și atragerea unui consultant financiar.

La Air Moldova, administrația specială ar putea fi instituită pe termen de 2 ani, cu condiția desemnării unui administrator internațional reductabil, preferabil o companie specializată în tranzacții de privatizare cu experiență în aviația comercială. Obiectivul administratorului special ar fi stabilizarea financiară a companiei, organizarea auditului și evaluării după standardele

internaționale, promovarea agendei de privatizare. Este judicioasă și continuarea dialogului cu Comisia Europeană pentru obținerea suportului în procesul de privatizare a Air Moldova.

#### **4.4. Recomandări de sesizare a instituțiilor de aplicare a legii - Procuratura Generală, CNA, Guvern, MEI, APP**

A. Comisia de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesiunilor proprietății publice începând cu anul 2013, instituită prin Hotărârea Parlamentului nr. 51 din 18.06.2019, urmează să sesizeze PG, asupra neconformităților depistate în procesul de evaluare.

La momentul actual există bănieli rezonabile cu privire la buna credință a acțiunilor sau a inacțiunilor instituțiilor de aplicare a legii. La un an de la privatizare, nu există date despre careva acțiuni întreprinse de aceste instituții pentru a investiga privatizarea Air Moldova. Dacă aceste instituții ar fi asigurat efectuarea justiției, conform atribuțiilor legale, nu ar fi existat necesitatea constituirii unei astfel de Comisii speciale de anchetă.

În acest context, experții consideră că responsabilizarea organelor de urmărire penală în fața societății este obligatorie. Fără a prejudicia secretul anchetei și fără a influența în vreun fel măsurile procesual penale, totuși o informare a publicului despre mersul anchetei pe cauza respectivă este necesară a fi petrecută periodic.

Pentru a asigura responsabilizarea instituției procuraturii, investigarea fără târăgănare a neconformităților depistate, în temeiul prevederilor art. 11 (3) din Legea cu privire la procuratură nr. 3 din 25.02.2016, la prezentarea raportului Procurorului General în Parlament, un capitol separat va fi acordat cauzelor evaluate de către Comisia specială de anchetă a Parlamentului.

Fără a interveni în activitatea Procuraturii Generale, până la finalizarea investigațiilor pe acest caz, solicităm să fie examinate în regim de urgență aplicarea măsurilor preventive care ar împiedica înstrăinarea cotelor părți la Air Moldova SRL și Civil Aviation Group SRL.

B. Paralel, Raportul va fi prezentat Guvernului, MEI, APP pentru a demara anchete interne de serviciu și a evita ulterior astfel de practici contrare normelor legale și a spiritului legii. Au fost identificate neconformități pentru a iniția investigarea disciplinară, contravențională și/sau penală a persoanelor responsabile de procesul de administrare, privatizare și monitorizare a complexului patrimonial unic Î. S. C. A. Air Moldova, conform circumstanțelor descrise și a tabelelor din Partea 2 și 3 a respectivului Raport.

## Partea 5 Anexe și documente consultate:

1. Legea privind administrarea și deetatzarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007
2. Legea cu privire la Întreprinderea de stat nr. 146 din 16.06.1994
3. Legea nr. 246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală
4. Hotărîrea Guvernului cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice nr. 919 din 30.07.2008
5. Dosarul de privatizare Air Moldova.
6. Caietul de Sarcini pentru privatizarea Air Moldova.
7. Dosarul de evaluare a complexului patrimonial unic Air Moldova.
8. Oferta și Strategia de dezvoltare pentru Î.S. C. A. Air Moldova propusă de către Civil Aviation Group SRL.
9. Contractul de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic Î.S. C. A. Air Moldova.
10. Planul de Restructurare al Î.S. C. A. Air Moldova, înaintat Consiliului Concurenței la 14 martie 2018.
11. Decizia Plenumului Consiliului Concurenței nr. ASS-43 din 14.09.2017
12. Audierile Comisiei speciale de anchetă din 3, 11 septembrie 2019.
13. Raport de expertiză nr. 18/204 din 29.08.2019 - Expertiza evaluării complexului patrimonial unic ÎS CA Air Moldova.
14. Scrisoare Guvern nr. 0104-103/PL din 04.05.2016
15. Scrisoare MEC nr. 21-2000 din 01.04.2016
16. Scrisoare MEC nr. 21-5100 din 24.08.2016
17. Scrisoare MTID nr. 09-1/159 din 17.05.2016
18. Scrisoare MTID nr. 09-1/155 din 06.05.2016
19. Scrisoare MTID nr. 09-1/283 din 20.09.2016
20. Scrisoare APP nr. 04-01-3417 din 19.08.2019
21. Scrisoare MAEIE nr. IE/2/353 9621 din 11.09.2019
22. Scrisoare MEI pentru Comisia de anchetă, nr. 02/5-5910 din 10.09.2019