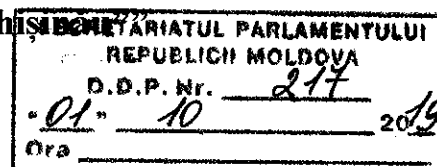


**H O T Ă R Î R E**

**privind raportul Comisiei de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice începînd cu anul 2013 asupra evaluării modului de pregătire și desfășurare a concesionării Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"**

Parlamentul adoptă prezenta hotărîre.



**Art.1.** – Se ia act de raportul și concluziile Comisiei de anchetă pentru evaluarea modului de pregătire și desfășurare a concesionării Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" .

**Art.2. – Guvernul:**

- Va evalua posibilitatea înaintării unei acțiuni în instanțele naționale, privind declararea nulității contractului de concesiune, prin înaintarea unor cereri de aplicare a măsurilor de asigurare de sechestru asupra întregului patrimoniu al statului gestionat de Avia Invest SRL, dar și asupra patrimoniului acesteia;
- Va evalua oportunitatea înaintării unei cereri de chemare în judecată privind dizolvarea SRL "Avia Invest" de către instanța de judecată, în conformitate cu prevederile art. 87 alin. (1) CC al RM (în vigoare la momentul constituirii persoanei juridice), deoarece constituirea SRL "Avia Invest" este viciată.
- Va examina posibilitatea recunoașterii Guvernului RM în calitate de parte civilă, prin depunerea unei acțiuni civile, în cazul în care a fost pornită urmărirea penală pe fapte de escrocherie și/sau delapidarea averii străine, la Concesionarea ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”.
- Va înainta o sesizare penală pentru verificarea și cercetarea acțiunilor și inacțiunilor membrilor Comisiei de monitorizare pe parcursul anilor 2013-2019 pe marginea activității de supraveghere și monitorizare a executării Contractului de concesiune a Aeroportului Internațional Chișinău, ce ar putea fi încadrate și sancționate conform art. 327 (Abuzul de Putere sau abuzul în serviciu), art. 328 (Excesul de putere sau depășirea atribuțiilor de serviciu), art. 329 (Neglijența în serviciu), art. 46 (Grupul criminal organizat) Cod Penal al Republicii Moldova. În special, urmează a fi verificate acțiunile persoanelor care au fost implicate direct în concesionarea activelor Aeroportului Internațional Chișinău.

**Ministerul Economiei și Infrastructurii;**

- Va efectua un audit complex tehnico-economic asupra investițiilor efectuate de "Avia Invest", în vederea stabilirii valorii reale a activelor sale, precum și a provenienței mijloacelor care au fost utilizate de către SRL "Avia Invest" în perioada anilor 2013-2019.

- Ministerul Economiei și Infrastructurii va raporta asupra investițiilor efectuate în perioada 2013-2019 de către concesionar, estimând investițiile care au fost aduse direct de către acesta, câte încasări s-au obținut din taxa aeroportuară, când au fost efectuate investițiile companiei concesionare și în ce măsură s-au

respectat cu strictețe termenii contractului de concesiune, modul în care au fost cheltuiți banii din taxele percepute din acestea și alte servicii, sub aspectul legalității lor.

#### **Comisia de Monitorizare:**

- va institui o nouă a Comisiei de monitorizare, eliminând orice posibile conflicte de interese; niciun membru al Comisiei să nu fi participat în vreun fel la procesul de concesionare a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

- va aproba un nou Regulament al Comisiei de monitorizare concesionării, cu indicarea atribuțiilor Comisiei, în conformitate cu legislația în vigoare și instituirea unui control strict al membrilor Comisiei de monitorizare;

- va efectua o expertiză independentă cu atragerea unor experți financiari, ingineri pentru a constata situația reală a procesului investițional pe marginea Contractului de concesiune;

- va notifica Concesionarul asupra obligației de a asigura integritatea bunurilor transmise conform art. 28 al Contractului de concesiune;

- va notifica Concesionarul privind neexecutarea obligațiilor în termenul prevăzut de Contractul de concesiune (art. 5) cu aplicarea penalităților (art.22), și avizarea preliminară privind rezilierea Contractului (art.25.3);

- va notifica Concesionarul privind rezilierea Contractului de concesiune (în temeiul art. 26 al Contractului) privind încălcarea obligației respectării securității aeronautice în urma săvârșirii faptelor de trecere ilegală, în perioada 14 – 17 iunie 2019 a frontierei de stat de către deputatul Ilan Șor ș.a. persoane cu amenințarea securității aeronautice și a securității statului Republica Moldova.

#### **Art.3. – Procuratura Generală:**

- va verifica modul în care a fost introdusă în Anexa nr. 1 din Hotărârea de Guvern nr.321 din 30.05.2013 taxa de modernizare, cu ridicarea tuturor documentelor și corespondenței între autorități și avizelor la Hotărâre;

- va examina toate documentele și corespondența purtată între cei implicați în concursul de concesiune, inclusiv prin adresarea de Comisii Rogatorii în Federația Rusă.

**Art.4. –** În termen de 2 luni, Guvernul și Procuratura Generală vor raporta Parlamentului despre executarea recomandărilor Comisiei de anchetă.

**Art.5. –** Prezenta hotărâre intră în vigoare la data adoptării.

**PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI**



## **Comisia de anchetă**

# **pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice (2013-2019)**

## **RAPORT DE EVALUARE**

### **A MODULUI DE PREGĂTIRE ȘI DESFĂȘURARE**

### **A CONCESIONĂRII Î.S. "AEROPORTUL**

### **INTERNAȚIONAL CHIȘINĂU"**

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.34-36 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 în perioada anilor 2013-2019.

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 procesul de evaluare și analiză, primind din partea Secretariatului 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.

Analiza autorizată de Comisia parlamentară de anchetă este întemeiată exclusiv în baza legislației în vigoare, a informațiilor prezentate din partea agențiilor de stat responsabile 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 și este prezentat în anexă la prezentul Raport

Pe dosarul concesionării Î.S.” Aeroportului Internațional Chișinău”, Comisia de anchetă constată următoarele;

La 28.06.2012 de către Agenția Proprietăți Publice a fost aprobat Ordinul nr. 33/1<sup>1</sup> cu privire la instituirea Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Întreprinderii de Stat ”Aeroportul Internațional Chișinău”.

După instituirea Grupului de Lucru privind elaborarea Studiului de Fezabilitate a fost aprobată Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012 care a instituit cadrul legal privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a parteneriului privat. Prin Ordinul directorului Agenției Proprietăți Publice, Tudor Copaci, din 08.02.2013, a fost aprobat Studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor AIC și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare.

Prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 au fost aprobate<sup>2</sup> următoarele criterii generale de selectare a concesionarului: mărimea redevenței; perioada concesiunii; capitalul social – minimum 30 mil. euro; experiență în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile – minimum 2 ani; experiență în concesiunea serviciilor aeroportuare.

Astfel, potrivit pct. 2 al Anexei, pentru desfășurarea procedurii de concurs Ministerul Economiei va crea comisia de concurs (în continuare – comisia). Comisia va fi formată dintr-un număr impar de membri persoane fizice, nu mai mic de 7, care trebuie să includă reprezentanți ai Ministerului Economiei, Ministerului Finanțelor, Ministerului Justiției, reprezentanți ai concedentului, un specialist în economie, un specialist în jurisprudență, precum și specialiști în activitatea aeronautică.

---

<sup>1</sup> Ordinul nr. 33/1 al APP cu privire la instituirea Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”;

<sup>2</sup> Ibidem, pct. 6;

Potrivit aceleiași Hotărâri de Guvern, Comisia de concurs va desemna cel puțin cinci candidaturi și le va expedia invitațiile pentru participare la concurs, conform următoarelor criterii: (a) *siguranță financiară*; (b) *spectrul larg al capacităților tehnice*; (c) *competența lor profesională*.

După desemnarea celei mai bune oferte, comisia elaborează, în cel mult 30 de zile de la data deciziei respective, un proiect de contract de concesiune care să întrunească datele prevăzute în caietul de sarcini și îl va transmite ofertantului desemnat învingător<sup>3</sup>.

La 14.06.2013 Ministerul Economiei a emis Ordinul nr. 103<sup>4</sup> prin care a fost constituită Comisia de concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău".

La concurs au participat doi ofertanți: S.A. "Mejdunarodnii Aeroport Vnucovo împreună cu Compania Vnucovo-Invest și Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" S.R.L. fondată de "Habarovsky Airport" S.A., "Kolomenschy Zavod" S.A și SRL "Avia-Invest".

Comisia de concurs a constatat că prima ofertă nu întrunește condițiile de participare la concurs pentru că a fost prezentată în limba engleză<sup>5</sup>, iar oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia Invest" a fost declarată câștigătoare<sup>6</sup>.

După semnarea Contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013, Agenția Proprietăți Publice, prin Ordinul nr. 54 din 04.11.2013<sup>7</sup> a instituit Comisia de monitorizare a concesiunii și a aprobat Regulamentul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune.

La 07.05.2014 deputații în Parlamentul Republicii Moldova Hadîrcă Ion, Saharneau Valeriu, Arhirie Anatol, Bodrug Oleg, Cojocaru Vadim, Guțu Ana și Vacarciuc Vadim au depus o cerere de chemare în judecată împotriva Guvernului Republicii Moldova, Agenției Proprietăți Publice și S.C. "Avia Invest" SRL privind contestarea actelor administrative. Solicitînd anularea HG nr. 438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiionarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"; anularea HG nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la

---

<sup>3</sup> Ibidem, pct. 9;

<sup>4</sup> Ordinul nr. 103 din 14.06.2013 a Ministerului Economiei privind aprobarea componenței Comisiei de Concurs în cadrul concesiionării activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora;

<sup>5</sup> Procesul-verbal nr. 3 din 07.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău";

<sup>6</sup> Procesul-verbal nr. 4 din 15.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău";

<sup>7</sup> Ordinul nr. 54 din 04.11.2013 a APP privind constituirea Comisiei de monitorizare a concesiunii și aprobarea Regulamentului Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013;

aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora; anularea HG nr. 715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"; anularea HG nr. 780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora nr. 4/03 din 30.08.2013; anularea contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora nr. 4/03 din 30.08.2013. La 17.03.2015<sup>8</sup> Judecătoria Botanică a respins acțiunea ca fiind depusă cu încălcarea termenului de prescripție. Această hotărâre a fost menținută de instanțele ierarhic superioare.

La 01.11.2014 Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova s-a adresat cu o cerere de chemare în judecată împotriva Guvernului Republicii Moldova, Ministerului Economiei Republicii Moldova, Agenției Proprietăți Publice, S.R.L. "Avia-Invest" solicitând anularea procesului-verbal al ședinței Comisiei de Concurs din 15.08.2013 prin care a fost declarată câștigătoare oferta depusă de Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest", anularea hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, anularea Hotărârii de Guvern nr. 715 din 12.09.2013, anularea Hotărârii de Guvern nr. 780 din 04.10.2013, declararea nulității contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013 privind concesiunea terenului și activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" încheiat între Agenția Proprietăți Publice și S.R.L. "Avia-Invest". La 25.11.2013<sup>9</sup> cererea de chemare în judecată a fost respinsă, hotărâre menținută până la CSJ.

## ARGUMENTAREA JURIDICĂ

### *Comisia de Concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău"*

Comisia de Concurs a fost instituită în baza Ordinului Ministerului Economiei nr. 103 din 14.06.2013, iar atribuțiile acesteia au fost stabilite prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 și Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012.

Evaluând activitatea Comisiei au fost constatate următoarele neconformități:

Reieșind din prevederile pct. 4 și conținutul proceselor-verbale, Comisia nu a asigurat expedierea prin poștă a invitațiilor fiecărui investitor desemnat și nu a asigurat primirea cererilor de participare, dar a delegat această sarcină Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

<sup>8</sup> Hotărârea Judecătoria Chișinău (Botanică) nr. 3-276/14 din 17.03.2015;

<sup>9</sup> Hotărârea Judecătoria Chișinău nr. 3CA-726/2013 din 25.11.2013;

S-a constatat că această atribuție a fost delegată Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr. 31 din 28.06.2013 cu privire la împuternicirea Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău" responsabilă de secretariatul concursului de selectare a concesionarului, fără ca Agenția să mai dețină careva competențe în acest sens.

O altă încălcare admisă de *Comisia de Concurs* este faptul că reieșind din procesele-verbale ale acesteia, pe ordinea de zi nu s-a regăsit subiectul privind asigurarea păstrării ofertelor în safeu securizat. Or, această atribuție a fost pusă în sarcina *Comisiei de Concurs* în temeiul pct. 4 din Anexa 2 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013.

Conform pct. 5 al Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, *Comisia de Concurs* urma să desemneze 5 candidaturi cărora le va expedia invitațiile pentru participare la concurs, reieșind din următoarele criterii: siguranță financiară, spectrul larg al capacităților tehnice și competența lor profesională.

Analizând conținutul procesului-verbal nr. 1 al *Comisiei*, constatăm că din Anexa nr.1 nu se poate identifica veridicitatea informațiilor prezentate despre fiecare candidat, de asemenea nici unul din membrii *Comisiei* nu au efectuat o evaluare a celor 7 societăți selectate din perspectiva celor 3 criterii, indicate supra.

Conform pct. 22 din Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012, la concurs pot participa mai mulți operatori economici care s-au asociat și au depus împreună o ofertă comună, dar sunt obligați să prezinte acordul de asociere în formă scrisă. Potrivit însă Hotărârii de Guvern nr.321 din 30.05.2013, fiind cea aplicabilă în speță, la concurs puteau participa Uniuni de persoane juridice.

Astfel, conform Acordului operațional comun din 02.08.2013, semnat între S.A. "Habarovsky Aeroport", S.R.L. "Kolomensky Zavod" și S.R.L. "Avia Invest", părțile au decis să participe la Concurs ca candidat unic fără a fonda o persoană juridică distinctă pentru participare la Concurs, utilizând în acest scop denumirea - Asociația Persoanelor Juridice.

În urma analizei ofertei câștigătoare s-a constatat că odată cu depunerea ofertei de către Asociația Persoanelor Juridice, a fost anexată Declarația din 05.08.2013 prin care se indică că SRL "Avia Invest" garantează *formarea capitalului statutar în mărime de 5 milioane Euro, nu mai târziu de 10 zile de la data propusă pentru semnarea contractului de concesiune și asumarea tuturor drepturilor și responsabilităților concesionarului conform condițiilor aprobate în contractul de concesiune și îndeplinirea tuturor obligațiilor potrivit ofertei date în conformitate cu acordul*

adițional comun din 02.08.2013, semnat între S.A. "Aeroportul Habarovsk", S.R.L. "Kolomensky Zavod" și S.R.L. "Avia Invest".

Prevederile pct. 8 din Hotărîrea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 statuează că concesionarul va fonda o societate comercială în termen de 60 zile după semnarea contractului, iar capitalul social urmează a fi de cel puțin 5 milioane de Euro.

Potrivit Legii nr. 534 din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, art. 1 alin. (2) *Întreprinderea concesională este o formă de colaborare în baza unui contract de concesiune încheiat de stat sau de unitatea administrativ-teritorială, în persoana autorității împuternicite de stat sau de unitatea administrativ-teritorială (concedent), cu o persoană fizică sau juridică (concesionar). Întreprinderea concesională poate avea forma de societate comercială sau de societate civilă.*

Deci, întreprinderea concesională este rezultatul colaborării între stat și o persoană fizică/juridică **în baza contractului de concesiune încheiat**, și nu putea nemijlocit să semneze contractul de concesiune. Înființarea SRL „Avia Invest” urma să aibă loc drept urmare a semnării contractului de concesiune, dar nu anterior semnării sau organizării concursului. Astfel, SRL "Avia-Invest" nu putea să participe prin asociere cu cele 2 companii SA "Habarovsky Aeroport" și SRL "Kolomensky Zavod" la concurs ca candidat unic.

Reieșind din conținutul Acordului operațional, constatăm că câștigătorul Concursului (Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest") a fondat pînă la participarea sa la Concurs o societate cu răspundere limitată (SRL "Avia-Invest"), fapt ce contravine prevederilor legale.

**În urma celor enunțate, considerăm că constituirea persoanei juridice SRL "Avia Invest" pînă la desemnarea câștigătorului Concursului este viciată din punct de juridic, fiind încălcate prevederile menționate supra.**

Totodată, potrivit art. 16 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 534 din 13.07.1995 cu privire la concesiuni *"Concesionarul este obligat să lichideze întreprinderea concesională în corespundere cu legislația și contractul de concesiune, în termen de 6 luni de la expirarea contractului sau în cazul rezilierii lui înainte de termen"*.

De asemenea, observăm că membrii Comisiei de Concurs n-au fost atenți la prevederile pct. 5 din art. 1 al Acordului operațional care statuează că *"În vederea îndeplinirii tuturor condițiilor Concursului, Partea 1 și 2, l-au împuternicit în Republica Moldova pe S.R.L. "Avia-Invest". În caz de câștig al concursului, Partea 1 și 2, avînd calitatea de cofondatori ai S.R.L. "Avia-Invest" (societatea concedentă) vor decide dacă aprobă contractul de*

*concesiune care se va încheia între concesionar și Partea 3, în urma înțelegerii dintre părți și Comisia de Concurs. Pct. 6 – În caz de câștig al Concursului, Partea 3 S.R.L. "Avia-Invest" va deveni societatea concedentă care va îndeplini drepturi și obligații, prevăzute în contractul de concesiune, va primi și va gestiona activele Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".*

Astfel, analizând oferta Asociației Persoanelor Juridice, Comisia urma să constate că, potrivit Acordului prezentat, Societatea care trebuia să fie "întreprinderea concesională" fusese înființată pînă la desemnarea câștigătorului concursului, ceea ce era interzis potrivit Legii și Hotărârii de Guvern 321/30.05.2013.

Conform art. 12 al Acordului Operațional din 02.08.2019, părțile au prevăzut care sunt temeiurile de încetare a acestuia. Astfel, pct. 2.2 din art. 12 indică că Prezentul Acord va înceta din data încheierii contractului de concesiune de către Partea 3. De asemenea, pct. 8 din art. 12 indică că prezentul Acord are putere juridică pînă la expirarea termenilor stabiliți ale Concursului.

Comisia de anchetă a ajuns la concluzia că, părțile Acordului **nu au avut intenția reală de a investi** în modernizarea Aeroportului Internațional Chișinău, și înțelege că **Acordul prezentat la concurs a fost unul fictiv** (fără intenții de producere a efectelor juridice), iar odată cu încheierea contractului de concesiune, Acordul Operațional Comun din 02.08.2013 a încetat de drept.

O altă încălcare admisă de Comisia de Concurs este stabilirea unui termen de depunere a ofertelor mai mic decît cel prevăzut în Legea cu privire la concesiuni nr. 534-XIII din 13.07.1995. Conform art. 10 alin. (1) **termenul de depunere a ofertelor de către solicitanții concesiunii va fi indicat în comunicatul informativ și nu va fi mai mic de 60 de zile de la data publicării acestuia.** Însă, conform Caietului de Sarcini la Proiectul Concesionarea activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", aprobat la ședința Comisiei de Concurs din 26.06.2013, data-limită de depunere a ofertelor a fost indicat 05.08.2013, 17.00 – ora locală a Republicii Moldova.

Reieșind din conținutul procesului-verbal nr.1 al Comisiei de Concurs, invitația de participare la Concursul închis de selectare a concesionarului a fost expediată către Compania S.R.L. "UK KOMAKS" – Habarovsc, Rusia.

Din actele prezentate se constată că S.R.L. "UK KOMAKS" este doar administratorul S.A. "Habarovsky Aeroport", cel din urmă participînd la Concurs în asociere cu S.A. "Kolomensky Zavod" și S.R.L. "Avia Invest". Prin urmare, la Concurs nu a participat societatea invitată SRL "UK KOMAKS".

**Totodată, constatăm că nici una dintre societățile semnatare ale Acordului comun, nu avea experiență relevantă în concesiunea serviciilor aeroportuare. Or, acest indicator era unul din cele mai importante criterii la selectarea concesionarului, reieșind din pct. 6 al Anexei nr.1 la Hotărîrea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013.**

Conform pct. 10, Cap. II din Instrucțiunile privind derularea concursului închis, asocierile formate din operatori economici pot prezenta o ofertă comună cu condiția ca toate persoanele care participă în asociere au semnat un acord de asociere, cu numirea unuia dintre ei în calitate de lider. Acordul de asociere trebuie să prevadă în mod obligatoriu, următoarele aranjamente: *contribuția de capital, angajamentul financiar în termeni de % din valoarea contractului, responsabilitățile pentru executarea contractului și partajarea riscurilor.*

**Observăm că Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest" nu și-a asumat responsabilitățile pentru executarea contractului deoarece potrivit pct. 2.2. din art. 12 al Acordului operațional comun din 02.08.2013, acesta va înceta din data încheierii contractului de concesiune de către SRL "Avia Invest".**

Din analiza procesului-verbal nr. 4 al ședinței Comisiei de Concurs și al ofertei depuse de Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest" constatăm că acceptarea acesteia de către Comisia de Concurs și declararea acesteia ca învingătoare, **s-a efectuat cu încălcarea flagrantă a legislației în vigoare**, având la bază informații false prezentate în cadrul ședinței respective.

Astfel, după cum menționam, cererile de participare la Concurs au fost semnate de 3 Companii: S.A. "Aeroport Habarovsk", S.A. "Kolomensky Zavod" și SRL "Avia Invest". Tot aceste trei companii sunt cele semnatare a Acordului descris mai sus. Potrivit p.6.1. al HG nr.321 din 30 mai 2013, *"în calitate de concesionar pot participa persoane fizice și juridice din Republica Moldova, persoane fizice și juridice străine, uniuni ale persoanelor juridice, care au fost desemnate de către comisia de concurs. Participanții pot acționa nemijlocit sau prin intermediul reprezentanților, mandatați conform legislației Republicii Moldova".*

Prin **procesul-verbal nr.2 din 26 iunie 2013** al Ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului, Comisia a hotărât asupra listei Companiilor care vor fi invitate să participe la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", acestea fiind:

1. AENA International – Madrid, Spania;
2. Aeroports de Paris – Paris, Franța;
3. Compania “Vnukovo-Invest” – Moscova, Rusia;
4. Compania S.A. “UK KOMAKS” – Habarovsc, Rusia;
5. Flughafen wien AG – Viena, Austria;
6. Heathrow Airport Holdings – Londra, Anglia;
7. Houston Sistem Aeroportuar – Houston, SUA.

După cum rezultă din prevederile HG nr. 321 din 30.05.2013, la acesta pot participa **doar persoanele desemnate de comisia de concurs**. În lista persoanelor selectate de Comisie pentru a participa la Concurs **nu se regăsește** Asociația Persoanelor Juridice ”Avia Invest”, S.A. “Aeroport Habarovsk”, S.A. “Kolomensky Zavod” și nici SRL “Avia Invest” (cele trei din urmă au semnat cererile de participare, iar oferta a fost înaintată în baza acordului sub forma unei singure denumiri – Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest”).

Prin urmare, constatăm că Comisia a acceptat oferta și cererile de participare la concurs a unor Companii care nu erau în lista celor selectate de Comisie, încălcând astfel p. 6.1. al HG nr. 321 din 30 mai 2013. Această ilegalitate **viciază grav întregul proces** al Concursului organizat de Guvern, ori la concursul închis au participat persoane juridice care nu aveau dreptul să participe.

Suplimentar, constatăm că concursul a fost viciat datorită unor informații false, strecurate în ședința Comisiei (procesul verbal nr. 4 din 15.08.2013). Informațiile neadevărate au fost comunicate membrilor Comisiei de Concurs de către Directorul APP, Tudor Copaci, care a menționat că la concurs Oferta nr. 2 ar fi fost depusă de către **Asociația persoanelor juridice “Avia Invest”**, fondată de: Avia Invest SRL; **UK Komaks” SRL/”Habarovschiy Airport” SA și Kolomenschiy Zavod” SA**. În acest fel, Tudor Copaci a indus în eroare membrii Comisiei prin menționarea companiei **UK Komaks SRL** că ar fi depus oferta împreună cu societatea /”Habarovschiy Airport” SA.

În realitate, **UK Komaks SRL n-a prezentat nici-o ofertă de participare la concurs, nici o cerere și nici nu era membră semnatară a Acordului Operațional Comun din 02.08.2013**. Comisia de anchetă consideră că introducerea companiei **UK Komaks SRL**, alături de „Habarovschiy Airport” SA s-a efectuat cu scopul de a induce în eroare Membrii Comisiei de Concurs, care urmau să aprobe oferta, iar mai târziu să fie aprobate rezultatele concursului de către Guvern, creând impresia unei pretinse ”legalități”. Or, UK Komaks a fost una dintre cele 7 companii invitate la Concurs, doar că această companie nu a participat efectiv prin depunerea unei cereri sau înaintarea unei oferte la concursul de concesiune a Aeroportului Internațional Chișinău (AIC).

UK Komaks SRL nu a depus cerere de participare la Concurs nici ca candidat unic nici în cadrul unei uniunii de persoane juridice. Prin declararea Ofertei Asociației persoanelor juridice "Avia Invest" ca fiind "corespunzătoare" și ulterior "câștigătoare", în baza unor informații și constatări false, Comisia constată existența unui viciu juridic fundamental, care afectează întregul proces al concursului, cât și a deciziilor adoptate ulterior acestei decizii.

Cele trei companii semnatare ale cererilor de participare la Concurs, au prezentat Comisiei de Concurs o **Ofertă unică**, anexând și punând la bază **Acordul operațional comun**, semnat între SA "Aeroportul Habarovsk", SA "Kolomensky Zavod" și SRL "Avia Invest". Reieșind din spiritul Acordului, dar și din intențiile exprimate de semnatari, părțile au considerat necesar de a participa la Concurs ca o singură candidatură în calitate de **"uniune a persoanelor juridice fără crearea unei forme juridice noi"**.

**Problema acestei oferte ține de faptul că legislația RM nu autorizează asemenea participare.** Participarea la concurs într-o astfel de formă de organizare sau asociere a Asociației "Avia Invest", fără crearea unei forme juridice, nu era permisă de lege. Or, potrivit pct. 6.1. al HG nr. 321 din 30 mai 2013: *"în calitate de concesionar pot participa persoane fizice și juridice din Republica Moldova, persoane fizice și juridice străine, uniuni ale persoanelor juridice, care au fost desemnate de către comisia de concurs. Participanții pot acționa nemijlocit sau prin intermediul reprezentanților, mandatați conform legislației Republicii Moldova"*.

Legea nr. 845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, conform dispozițiilor sale din art. 22 (în vigoare la data desfășurării concursului) dispunea asupra modului de înregistrare, structurii și formei juridice de organizare ale **Uniunilor de persoane juridice** (formă juridică cerută de HG nr. 321 din 30.05.2013), conținând următoarele prevederi obligatorii:

*"Pentru a-și coordona activitatea, în scopul creării unor condiții favorabile pentru realizarea și apărarea intereselor de producție, tehnico-științifice, sociale și altor interese comune, întreprinderile au dreptul să înființeze societăți sub formă de asociații, uniuni, concerne, care vor fi organizații necomerciale. Societatea este persoană juridică și acționează în baza contractului și statutului. Societatea trebuie să aibă firmă (denumire) proprie, patrimoniu separat și patrimoniu distinct, bilanț propriu centralizator, cont de decontări și alte conturi în instituțiile financiare. Firma societății va include unul din cuvintele: "asociație", "uniune" sau "concern". Înregistrarea și reînregistrarea uniunilor, condițiilor de activitate, precum și reorganizarea sau lichidarea acestora*

*se efectuează în conformitate cu prezenta Lege, legislația antimonopol și acte normative”.*

După cum se știe, companiile care-au decis că doresc să participe la acest concurs de concesionare au declarat că cunosc prevederile legislației în vigoare în RM, condițiile concursului și actele normative specificate supra<sup>10</sup>.

Reieșind din aceste prevederi legale, dar și a condițiilor concursului specificate în HG nr. 321 din 30.05.2013, constatăm că la concursul închis organizat de Guvern pentru Concesionarea Aeroportului Internațional Chișinău (AIC), în afara persoanelor fizice/juridice autohtone și străine, **puteau participa doar Uniuni ale persoanelor juridice constituite și înregistrate** în conformitate cu legislația Republicii Moldova, având statut de persoană juridică.

Astfel, Comisia de concurs a admis la concursul închis și a declarat învingător Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest", fără ca aceasta să aibă dreptul de a participa la concurs, ori Asociația Avia Invest nu era o Uniune a Persoanelor Juridice constituită în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

Cît privește Acordul operațional comun (traducerea prezentată de ofertanți) semnat între SA "Aeroportul Habarovsk", SA "Kolomensky Zavod" și SRL "Avia Invest", trebuie să facem câteva observații:

- Scopul sau obiectivul semnării acordului este limitat doar la **participarea la concursul** privind concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău, nu și la dezvoltarea întregului proiect al concesiunii<sup>11</sup>;

- Acordul nu reglementează modul în care se vor efectua investițiile prevăzute în HG 321 din 30.05.2013, și din partea cărui asociat concret.

- Acordul operațional comun, este un act juridic din care nu se desprind intențiile reale de a produce efecte juridice pentru realizarea proiectului de investiții.

- Acesta nu conține modul concret în care se va realiza proiectul de concesiune astfel după cum rezultă din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 și nici obligațiile concrete ale părților de ordin financiar.

- Luând în considerare aceste circumstanțe, dar și faptul că Acordul înceta odată cu semnarea contractului de concesiune, Comisia de Concurs nu putea accepta oferta în baza acestui acord.

**Referitor la constituirea întreprinderii concesionale – SRL "Avia Invest" până la înaintarea ofertei și semnării Contractului**

<sup>10</sup> Acordul operational comun din 02.08.2013, art.2 ;

<sup>11</sup> Ibidem, art. 1;

**de Concesiune** (contrar HG 321 din 30.05.2013), se desprinde prezumția că persoanele implicate cunoșteau *ab initio* care va fi rezultatul Concursului, iar Concedentul nu putea să semneze cu aceasta Contractul de Concesiune, doar datorită faptului că astfel prevedea Acordul, neglijând cu desăvârșire legile aplicabile. Or, atâta timp cât Societatea SRL Avia Invest a avut calitatea de *Concesionar*, ca urmare a cererii depuse de participare la Concurs, nu putea aceeași Societate să fie și *Întreprindere concesională*.

Toate companiile semnatare a acordului de asociere, au prezentat o ofertă unică în calitate de participant unic la Concurs.

Comisia de anchetă a descoperit că, în statutul SRL „Avia Invest” **nu este prevăzută obligația concesionarului de a restitui activele luate în concesiune din partea statului (AIC)**, altfel spus, actele de constituire al SRL „Avia Invest” nu corespund prevederilor pct. 9.1 din HG nr. 321 din 30.05.2013, care impune concesionarul de a restitui activele Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” statului RM.

Potrivit, pct 8.2 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 **Capitalul social al întreprinderii concesionale urmează a fi de cel puțin 5 mil. euro**. Din actele de constituire ale SRL „Avia Invest” se atestă că capitalul social al acesteia la fondare era de 5400 lei, contrar prevederilor pct 8.2 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013.

Potrivit pct. 3 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, *Activele Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, și terenul aferent acesteia se transmit în concesiune pe o perioadă de până la 49 de ani*. Potrivit art. 16 alin. (2) lit. e) din Legea cu privire la concesiuni, *Concesionarul este obligat să lichideze întreprinderea concesională în corespundere cu legislația și contractul de concesiune, în termen de 6 luni de la expirarea contractului sau în cazul rezilierii lui înainte de termen*.

Astfel, concesionarul Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest” are obligația de a lichida întreprinderea concesională SRL „Avia Invest” după expirarea termenului prevăzut pentru concesiune de 49 de ani, sau în cazul rezilierii contractului de concesiune înainte de termen.

Întreprinderea concesională SRL „Avia Invest” fiind înființată înainte de organizarea concursului pentru concesionarea activelor Î.S. „AIC” **nu a prevăzut în actul de constituire termenul de 49 de ani de activitate, și obligația lichidării ei după expirarea acestui termen**. Potrivit statutului actual al SRL „Avia Invest” termenul de activitate al întreprinderii este nelimitat, ceea ce contravene legislației cu privire la concesiuni. Prin constituirea SRL „Avia Invest” pe un termen nelimitat de activitate și neincluderea în actul de constituire a unui termen determinat

(perioada executării contractului de concesiune) s-a încălcat art. 16 alin. (2) lit. e) din Legea cu privire la concesiuni.

De asemenea, și înregistrarea modificărilor în actele statutare ale SRL "Avia Invest" a avut loc cu încălcarea prevederilor legale. Analizând actele statutare ale SRL "Avia Invest", deținute de I.P. "Agenția Servicii Publice", am constatat următoarele încălcări:

La modificarea componenței asociaților SRL „Avia Invest” din 14.02.2014, prin includerea asociatului TB Team Management LLP a fost încălcat termenul prevăzut de art. 16 din Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali, or Contractul de vânzare-cumpărare a părții sociale a fost semnat la 30.08.2013.

Contractul de vânzare-cumpărare a părții sociale din SRL „Avia Invest” semnat între „Kolomensky Zavod” în calitate de vânzător și TB Team Management LLP în calitate de cumpărător a fost semnat la 30.08.2013, inclusiv toate formalitățile privind organizarea semnării contractului (împuterniciri, adunarea generală a avut loc la 30.08.2013), iar modificările în Registrul de Stat al persoanelor Juridice au fost înregistrate abia peste mai mult de 5 luni.

Având în vedere că cererea privind înregistrarea modificărilor în actele de constituire ale SRL „Avia Invest” prin includerea în calitate de asociat a companiei TB Team Management LLP a fost depusă cu încălcarea termenului prevăzut de lege, Camera Înregistrării de Stat în baza art. 13 lit. d) al legii precitate, urma să refuze înregistrarea modificărilor, or, aprobarea deciziei privind vânzarea părții sociale din capitalul social al SRL „Avia Invest” a avut loc la ședința Adunării Generale Extraordinare nr. 05 din 30.08.2013.

La înregistrarea modificărilor în registrul de stat al persoanelor juridice a fost prezentate acte perfectate în limba rusă, nefiind însoțite de traducerea acestora, contrar prevederilor art. 8 din Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali.

Astfel, având în vedere că la cererile privind înregistrarea modificărilor în actele statutare ale SRL „Avia Invest” au fost depuse acte perfectate doar în limba rusă nefiind însoțite de traducerea acestora în limba de stat, Registratorul Camerei Înregistrării de Stat în baza art. 13 lit. b) al legii precitate, urma

**să refuze înregistrarea modificărilor pe motivul necorespunderii actelor depuse pentru înregistrare.**

*Contractul de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013 a terenului și activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"*

După cum rezultă din textul Contractului de Concesiune, acesta a fost semnat la 30 august 2013 între Agenția Proprietății Publice în subordinea Ministerului Economiei și SRL "Avia Invest". Din partea Agenției contractul a fost semnat de către Angela Susanu, Director adjunct, care, după cum rezultă din contract, acționa în baza Regulamentului APP, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1008 din 10 septembrie 2007. Din partea Concesionarului, Contractul a fost semnat de către administratorul SRL Avia Invest – Boris Salov, care acționa în baza Statutului și a deciziei adunării generale a asociaților (proces-verbal nr. 04 din 30 august 2013). Avia Invest SRL a fost denumit în Contract "Concesionar", iar în paranteze trecut ca și "Întreprindere Concesională".

Părțile au indicat în Contractul de Concesiune ca premise pentru semnarea Contractului HG nr. 321 din 30.05.2013, invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului ale Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău", Oferta Concesionarului (Întreprinderea Concesională) din data de 05 august 2013. Comisia de concurs a desemnat câștigător al concesiunii după cum a informat prin notificarea nr.03-938 din 16 august 2013.

Constatăm că ambele HG – nr. 715 din 12.09.2013 și nr. 780 din 04.10.2013 au fost adoptate prin neglijarea deciziilor Curții Constituționale nr.11 din 10.09.2013 și nr. 12 din 19.09.2013, prin care s-a dispus asupra suspendării acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 și **s-a interzis efectuarea oricăror acțiuni pentru punerea în aplicare a acestei hotărâri.**

Guvernul, practic prin adoptarea a două hotărâri în perioada în care Curtea Constituțională a interzis efectuarea oricăror acțiuni de punere în aplicare a HG nr. 321 din 30.05.2013, a neglijat în repetate rânduri caracterul obligatoriu a Hotărârilor Curții Constituționale. Singura sancțiune impusă de lege, este declararea nulității Hotărârilor de Guvern nr. 715 și nr. 780.

Aspectele enunțate supra țin de **esența** întregului proces de concesiune a Aeroportului Internațional Chișinău, urmând a fi verificate respectarea acestora la realizarea concesiunii. Conform Hotărârii de Guvern nr. 438 din 19.06.2012, **obiect** al proiectului de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia este **Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"**.

Potrivit Legii nr. 179-XVI din 10 iulie 2018, prin *parteneriat public-*

*privat* se subînțelege orice contract de lungă durată, încheiat între partenerul public și partenerul privat pentru **desfășurarea activităților de interes public**, fondat pe capacitățile fiecărui partener de a repartiza corespunzător resursele, riscurile și beneficiile.

Aceeași lege definește ce înseamnă *interesul public* – **”orice beneficiu ale cărui formă și valoare se determină prin decizie a partenerului public, obținut în folosul partenerului public, al persoanelor care locuiesc și/sau activează pe teritoriul Republicii Moldova”**.

Legea nr. 121 din 04.05.2007 definește noțiunea de *concesiune* ca fiind un contract prin care statul **cesionează (transmite) unui investitor** (persoană fizică sau juridică, inclusiv străină), în schimbul unei redevențe, dreptul de a desfășura activitate de prospectare, explorare, valorificare sau restabilire a resurselor naturale pe teritoriul Republicii Moldova, **de a presta servicii publice, de a exploata bunuri proprietate de stat/municipală care, conform legislației, sînt scoase integral sau parțial din circuitul civil, precum și dreptul de a desfășura anumite genuri de activitate**, inclusiv cele care constituie monopol al statului, **investitorul preluînd gestiunea obiectului concesiunii, riscul prezumtiv și răspunderea patrimonială**.

Potrivit legislației în vigoare<sup>12</sup> la momentul adoptării Hotărârii de Guvern, **de competența Guvernului ține aprobarea listei bunurilor proprietate publică a statului, listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse pentru concesionare sau pentru alte forme de parteneriat public-privat, precum și aprobarea condițiilor parteneriatului public-privat de interes național**. Prevederi similare regăsim în art. 11 lit. a) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat și art.7 alin.(1) lit. a) din Legea cu privire la concesiuni.

Prin Hotărîrea Guvernului nr. 419 din 18.06.2012 a fost aprobată *Lista bunurilor proprietate a statului de interes public național propuse parteneriatului public-privat, inclusiv a obiectivelor acestora și a partenerilor publici desemnați, conform anexei nr. 1 și Lista lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat, inclusiv a obiectivelor acestora și a partenerilor publici desemnați, conform anexei nr. 2*.

Ca urmare a verificărilor Anexelor aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr. 419 din 18.06.2012 valabile la data de 19.06.2012, Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” nu se regăsea în listele aprobate de Guvern.

**În aceste condiții, Guvernul nu putea să propună acest bun pentru parteneriat public-privat.**

---

<sup>12</sup> Legea privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, art. 6 alin. (1) lit.d);

Totuși, până a ne referi la introducerea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” în *Lista bunurilor* proprietate a statului de interes public național propuse parteneriatului public-privat, trebuie să elucidăm dacă din punct de vedere juridic Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” putea constitui în general obiectul unui parteneriat public-privat prin operațiunea de Concesiune.

Astfel după cum am descris mai sus, Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” este o întreprindere de stat, iar în spiritul Legii privind administrarea și deetatizare proprietății publice, aceasta este o *Societate Comercială cu capital public* al cărei capital este format integral din aportul statului sau a unității administrativ-teritoriale.

**Aceleași prevederi indică că o societate Comercială cu capital public nu poate constitui prin ea însăși obiect al Concesiunii.** Potrivit alin.1) art. 15 din Lege, *obiect al concesiunii* pot fi bunurile sau serviciile comunale, de transport public, drumurile auto de alternativă, centralele termoelectrice, bazele sportive, bazele de recreație, alte bunuri sau categorii de servicii publice de uz sau interes național sau local. După cum constatăm, în această listă nu regăsim *Societățile Comerciale cu capital public*. Legea nr. 534 din 13.07.95 cu privire la Concesiuni e mai specifică în ceea ce privește obiectul unei concesiuni, însă nici aceasta nu indică că întreprinderile de stat ar putea fi obiect al unei concesiuni.

**În aceste condiții, considerăm că Hotărârea de Guvern nr. 438 din 19.06.2012, prin care s-a propus ÎS “Aeroportul Internațional Chișinău” drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia, contravine art.3 din Legea nr. 534 din 13.07.95 cu privire la Concesiuni și art.15 din Legea nr.121 din 04.05.20017 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, fiind astfel supusă condițiilor de nulitate.**

Cea de-a doua concluzie este că HG nr.438 din 19.06.2012 propunea un obiect - Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” pentru parteneriatul public-privat, fără ca acesta să se regăsească în lista bunurilor proprietate a statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse a parteneriatului public – privat, aprobate prin HG nr. 419 din 18.06.2012, nefiind astfel, îndrituit să o facă.

Prin propunerea Aeroportului Internațional Chișinău pentru PPP, Guvernul a încălcat astfel prevederile **art. 11 lit.a) din Legea nr. 179-XVI din 10 iulie 2008** cu privire la parteneriatul public-privat, **art. 6 alin.(1) lit.d) din Legea nr. 121 din 04 mai 2007** privind administrarea și deetatizarea proprietății publice și **alin.1) lit.a) art.7 din Legea nr. 534 din 13 iulie 1995** cu privire la concesiuni.

La momentul elaborării Studiului de Fezabilitate, AIC era inclus în lista bunurilor nepasibile de privatizare (Anexa din Legea privind administrarea și deetimizarea proprietății publice din anul 2013). Bunurile deținute de AIC sunt proprietate publică ale statului (chiar și acum, după aplicarea PPP). În acest context, Studiul practic a creat o foaie de parcurs pentru Guvern pentru a crea "fereastra" necesară, prin modificări de HG și de legi, după caz<sup>13</sup>.

Studiul de Fezabilitate indică un calendar al activităților ce urmau să fie realizate<sup>14</sup> **timp de 7 luni**, dar de fapt au fost **desfășurate cu o repeziciune exagerată în 2 luni** (iulie și august 2013), de la documentația de licitație, anunțarea concursului și selectarea investitorului, cu semnarea contractului în 30 august 2013. Etapele proiectului de investiții prevăzute conform Studiului de fezabilitate, au fost indicate astfel:

**FAZA 1 (2013-2015):**

- 40 milioane Euro
- 1,5 milioane pasageri
- Dezvoltarea/modernizarea AIC și lucrări de reabilitare a facilităților existente:
  - Terminalul
  - Aerodromul
  - Infrastructura
  - Parcare

**FAZA 2 (2015/2016-2020):**

- 110 milioane Euro
- Cca 2,6 milioane pasageri
- Construcții noi, lucrări de expansiune a facilităților din cadrul a 3 categorii majore, cu focalizarea pe dezvoltarea unui nou terminal de pasageri.
  - Terminalul
  - Aerodromul
  - Infrastructura
  - Parcare la terminalul nou

**FAZA 3 (2020-2030):**

- 80 milioane euro
- Cca 3,2 milioane pasageri
- Extinderea facilităților existente

Autorii Studiului notau că perioada de concesiune este determinată de volumul de investiții care ar urma să fie efectuat<sup>15</sup>. Perioada trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite recuperarea investițiilor, plus un profit

<sup>13</sup> Ibidem, p. 20;

<sup>14</sup> Ibidem, p. 49;

<sup>15</sup> Ibidem, p. 63;

pentru investitor, dar va lua în calcul și posibilitatea reală de gestionare a riscurilor pe o perioadă mare de timp. **Este de remarcat că această constatare vine fără a avea în vedere introducerea ulterioară în contract a taxei de 9 Euro.**

**Modelul financiar descris în Studiul de Fezabilitate diferă esențial de cel aplicat ulterior, când în contract a fost introdusă taxa de 9 Euro.**

Respectiv, și perioada de concesiune de 49 de ani, a fost inițial argumentată în Studiul de Fezabilitate de necesitatea recuperării investiției de către investitor. În acest Studiu, nu s-a prevăzut și nu s-a luat în calcul taxa de modernizare de 9 Euro. Astfel, perioada de concesiune avea să fie una cu mult mai scurtă, or, această taxă îi permite investitorului să-și recupereze investiția într-o perioadă scurtă de timp. La emiterea HG nr. 321 din 30.05.2013, prin care s-a introdus taxa de modernizare, Guvernul RM urma să stabilească perioada de concesiune mai scurtă, or, în actualele condiții, investitorul de facto investește resursele pasagerului, nu pe ale sale proprii.

Perioada de 49 de ani al contractului de concesiune este una exagerat de mare, or, bunurile noi create de către investitorul privat în perioada concesiunii, la expirarea a 49 de ani, vor avea o stare de uzură avansată, exploatată la maxim de investitorul privat, iar Statul le va primi înapoi exploatate la maxim.

Autorii studiului așa și indică că **"riscul financiar de bază constă în faptul că un prestator de servicii privat nu își va putea recupera investițiile. În vederea acoperirii acestui risc, durata contractului de concesiune va fi până la 49 de ani, reieșind din faptul că presupunerile care stau la baza analizei economico-financiare după anul 2030 rămân neschimbate"**<sup>16</sup>.

Dar aceste riscuri sunt total acoperite și compensate chiar înainte de investițiile din fazele 2 și 3, odată cu schimbarea modelului financiar cu includerea taxei de 9 euro în contract. Nu există **o corelație puternică între modelul economic-financiar din Studiul de Fezabilitate și cel asumat de Guvern prin contractul de concesiune semnat cu "Avia Invest" SRL.**

**În concluzie, studiul de fezabilitate nu poate fi invocat ca fundamentare economico-financiară la Contractul semnat de Agenția Proprietății Publice cu SRL "Avia-Invest"**

---

<sup>16</sup> Ibidem, p. 64;

**Pe marginea HG nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, am constatat următoarele aspecte:**

*În primul rând*, constatăm că **obiectul concesiunii** se referă la activele aflate în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și terenul aferent acestora. Acest lucru vrea să spună că obiectul concesiunii din această hotărâre a fost schimbat sau contravine celui prevăzut în Hotărârea de Guvern nr.438 din 19.06.2012.

**Reamintim că initial Concesiunea avea ca și obiect Întreprinderea, iar acum activele sale.** Acest fapt a condus la o schimbare esențială a lucrurilor. Prin această abordare, Comisia constată dispariția oricărei legături între prima HG (438/19.06.2012) și cea de-a doua HG (321/30.05.2013), fiind întreruptă continuitatea între acestea, chiar dacă se indică că cea din urmă este adoptată în baza primei hotărâri din 2012. În consecință, se exclude *a priori* ipoteza legalității acțiunilor Guvernului demisionar la adoptarea acestei hotărâri 321/30.05.2013 pe motiv de continuitate în realizarea Hotărârii de Guvern 438 din 19 iunie 2012.

*În al doilea rând*, textul hotărârii analizate, utilizează termeni improprii obiectului concesiunii, ceea ce vrea să spună că au fost neglijate în totalitate prevederile legale în vigoare la momentul adoptării deciziilor aceluși Guvern. Nicio lege aplicabilă speței nu folosește termenii de "concesiunea **activelor aflate în gestiune**" și nu-i definește ca atare.

Ca să conchidem asupra acestui subiect, putem constata că așa numita "transmitere a activelor aflate în gestiunea Î.S. Aeroportului Internațional Chișinău" nu este prevăzută de legislația RM, contravenind astfel prevederilor **art. 3 Legea nr. 534 din 13.07.95 cu privire la Concesiuni și alin.2) art.17 din Legea nr.179 din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat**. Or, obiectul concesiunii, astfel cum este redactat în hotărâre, nu este clar, nu este prevăzut de lege și lasă loc de interpretare extensive și abuzivă.

Referitor la **obiectul concesiunii**, constatăm că acesta s-a extins față de cel conținut în HG nr. 438 prin adăugirea **terenului aferent** activelor și excluderea creanțelor și datorțiilor.

Cât privesc terenurile aferente bunurilor concesionate, trebuie să atragem atenția că acestea au un regim juridic aparte. Potrivit **alin. (4) art. 15, Legea nr. 121/04.05.2007 privind administrarea și deținatizarea proprietății publice** "*Terenurile pentru construcția (renovarea) și/sau exploatarea obiectului concesiunii pot fi transmise partenerului privat cu drept de comodat*". Ceea ce rezultă și rămâne a fi

însă o neclaritate asupra terenurilor aferente bunurilor Aeroportului Internațional Chișinău, este dacă concesiunea în spiritul Hotărîrii cuprinde doar terenurile proprietate a statului sau și cele a privaților.

**Ca să conchidem asupra obiectului, ceea ce trebuie să înțelegem (astfel după cum este definit obiectul concesiunii în Hotărârea de Guvern) că Statul a transmis doar activele, dar nu și activitatea aeroportuară, adică serviciile Î.S. Aeroportului Internațional Chișinău. Or, în contractual de concesiune a fost extins obiectul concesiunii prin adăugirea activelor Î.S. "AIC" și serviciilor aeroportuare. Pe cînd în Hotărîrea de Guvern nu era menționat "serviciile aeroportuare", ceea ce a constituit de fapt un abuz. Prin art. 2.1. al contractului de concesiune s-a prevăzut ca obiect al acestuia: "activele Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și terenurile aferente acestora, cu excepția creanțelor și datoriilor; prestarea serviciilor relevante la nivelul cerințelor și standardelor internaționale, utilizatorilor aeroportului, pasagerilor și altor categorii de utilizatori, inclusiv în baza relațiilor comerciale...".De aceea, la momentul de față, Guvernul, instanțele judecătorești naționale trebuie să verifice care a fost obiectul concesiunii potrivit Hotărîrilor de Guvern și legislației și care a fost transmis de fapt prin contract.**

*În ceea ce privește scopul concesiunii* conținut în p.2 al Condițiilor, acesta este "Dezvoltarea continuă a infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate de Aeroportului Internațional Chișinău. Amplificarea competitivității regionale a Aeroportului Internațional Chișinău prin creșterea eficienței economice și generare durabilă a veniturilor aeronautice și nonaeronautice, în condițiile respectării standardelor de maximă securitate și siguranță". Și aici constatăm, că scopul concesiunii aprobat în aceste condiții, diferă față de cel indicat în HG 438/19.06.2012, care avea ca scop „**atragera investițiilor capitale** la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

**Potrivit art. 3, Legea nr. 121/04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, administrarea proprietății publice se efectuează în scopul atragerii în sectorul public al economiei naționale de investiții și asigurării unui management eficient, dezvoltării concurenței în economia națională.**

În aceste condiții, putem conchide, că atât obiectul, cât și scopul concesiunii prevăzute în condiții, contravin HG 438/19.06.2012, dar și art. 3., Legea nr. 121/04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice.

**Cea mai gravă încălcare a legii și care a afectat desfășurarea întregului concurs de concesiune, constă în faptul că guvernul a hotărât**

asupra organizării și desfășurării proiectului public-privat de concesiune în baza unui **“Concurs închis”**. Potrivit legilor în vigoare la momentul adoptării HG nr.321 din 30.05.2013, proiectele de parteneriat public-privat prin concesiune, puteau fi organizate **doar prin concurs public**.

Cât privește termenul de **35 zile** oferit candidaților la concursul de concesiune prin hotărîre, trebuie să constatăm că acesta contravine prevederilor art. 10 alin.(1) din Legea cu privire la concesiuni. Or, **termenul de depunere a ofertelor de către solicitanții concesiunii va fi indicat în comunicatul informativ și nu va fi mai mic de 60 de zile de la data publicării acestuia**”.

În condițiile enunțate mai sus, **conchidem** că prevederile p.1 al HG 321 din 30 mai 2013 în partea condițiilor de organizare și desfășurare privind organizarea parteneriatului public-privat prin concurs închis conținute în Anexa 2 și **pct. 6 din Condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis conferirea unui termen de 35 zile pentru prezentare a ofertelor, încalcă prevederile imperative ale art 15. din Legea nr. 121/04.05.2007** privind administrarea și deținerea proprietății publice și art.10 din Legea cu privire la concesiuni, viciind astfel întregul proces al concursului de concesiune.

### ***Aspecte juridice legate de Contractul de Concesiune***

Contractul a fost *semnat* din partea Concedentului de către Directorul adjunct al Agenției Proprietății Publice, A.Susanu, iar din partea Concesionarului de către Directorul SRL Avia Invest, dl B. Salov. Comisia de anchetă constată existența unei confuzii fundamentale comisă de APP între **“Concesionar”** și **“Întreprindere Concesională”**, care admite contopirea celor două calități în una singură, prin atribuirea denumirii părții – Concesionar (întreprindere Concesională).

Astfel, constatăm că SRL “Avia Invest” a fost constituită și înregistrată la 02 august 2013. Potrivit regulilor stabilite prin HG 321 pentru concursul de concesiune, **întreprinderea concesională urma să fie constituită după semnarea contractului de concesiune cu concesionarul**. Dacă SRL “Avia Invest” ar fi avut calitatea de Concesionar conform legii, atunci aceasta urma să înființeze o nouă companie, care obținea calitatea de Întreprindere Concesională. Aceasta trebuia să fie formată **după semnarea Contractului în scopul preluării în folosință a bunurilor concesionale, pe un termen limitat, urmând să se auto-lichideze la expirarea termenului concesiunii**.

Referitor la obiectul concesiunii prevăzut în contract, trebuie să enunțăm că acesta este mult mai extins decât cel aprobat de Guvern prin Hotărîrea nr. 321 din 30 mai 2013. Ori, prin Hotărîrea de Guvern s-a dispus asupra **Concesionării doar a activelor** aflate în gestiunea Î.S.

“Aeroportul Internațional Chișinău”, **dar nu și asupra prestării serviciilor.** În aceste condiții, constatăm din nou o încălcare flagrantă a prevederilor obligatori ale Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 și a condițiilor Concesionării admisă la semnarea Contractului de Concesiune.

Potrivit art. 315 alin. (1) Cod civil *proprietarul are drept de posesiune, folosință și dispoziție.* În aceste condiții, Statul în calitate de proprietar al bunurilor concesionate, este unicul împuternicit să decidă la care din atributele dreptului de proprietate renunță. Ori, prin organizarea concursului de concesionare și aprobarea condițiilor de către Guvern, Statul a considerat că bunurile ce-i aparțin cu drept de proprietate să fie transmise în folosință doar, iar posesiunea bunurilor îi va aparține. Pe cale de consecință, constatăm că prin transmiterea posesiunii bunurilor concesionate, contrar voinței Statului și Hotărârii de Guvern, se încalcă dreptul de proprietate a Statului. Proprietatea este inviolabilă în condițiile legii, iar dreptul de proprietate este garantat, așa după cum enunță art. 316 al Codului Civil.

Potrivit art.5.1 conținut în Contractul de concesiune, **"Volumul investițiilor Concesionarului (Întreprinderii Concesionale) urmează a fi de cel puțin 244,2 mil. EURO în termen de până la scadența termenului de concesiune, etapizat în funcție de majorarea fluxului de pasageri deserviți de aeroport, mișcările de aeronave și transportul cargo, după cum urmează:**

- **I etapă: 45,1 mil. EURO, în termen de doi ani de la data semnării contractului de concesiune, cu destinația - lucrări de extindere a terminalului, construcția parcării auto, modernizarea pistei de decolare, peronului, sistemului de iluminare, sistemului de drenaj, etc;**

- **II etapă: 115,2 mil. EURO, în termen de doi ani după atingerea unui flux de pasageri de la 2,6 mil. persoane anual, cu destinația - construcția unui terminal nou și a terminalului cargo, extinderea parcării auto;**

- **III etapă: 83,9 mil. EURO, în termen de doi ani după atingerea unui flux de pasageri de la 3,2 mil. de persoane anual cu destinația - lucrări de modernizare a aerodromului, extinderea terminalului nou și a parcării auto, modernizarea infrastructurii."**

În urma examinării legalității actelor juridice, a Hotărârilor de Guvern adoptate pe marginea organizării și desfășurării Concursului de Concesiune, a actelor Comisiei de Concurs, a ofertelor de participare la Concurs și a documentației relevante, putem ajunge la concluzia că **Contractul nr. 4/03 din 30 august 2013 este afectat de vicii de ordin juridic și formal, ridicând astfel mari semne de întrebare asupra valabilității acestui act juridic.**

Astfel după cum am constatat, Contractul de Concesiune are la bază Hotărâri de Guvern care sunt contrare prevederilor imperative ale legii, fiind lovite la rândul lor de nulitate absolută. Coisia constată astfel că întregul concursul organizat pentru selectarea Concesionarului s-a desfășurat cu încălcări de lege și, posibile fraude, iar pentru aceasta a fost sesizată Procuratura Republicii Moldova.

**Pe cale de consecință, Comisia de anchetă consdieră că actualul Contract de Concesiune cu privire la Aeroportul Internațional Chișinău (AIC) este ilicit, urmând a fi constatată nulitatea absolută de către o instanță de judecată competentă din Republica Moldova.**

**Prin semnarea acestui Contract a fost afectat grav interesul public, ordinea publică și legalitatea. La fel, prin introducerea unor informații neadevărate în actele formale întocmite, a fost viciat consimțământul Concedentului.**

Luând în considerare faptul, că la verificarea condițiilor de nulitate a unui act juridic, trebuie examinate condițiile premergătoare semnării acestuia, legea aplicabilă în speță va fi cea în vigoare la momentul desfășurării concursului și semnării contractului de concesiune.

### ***Condițiile și temeiurile de reziliere a Contractului de Concesiune***

Comisia de anchetă constată că la întocmirea Contractului de concesiune părțile **nu au inclus** lista faptelor juridice a căror apariție poate conduce la modificarea clauzelor contractului de concesiune sau la rezilierea lui la cererea uneia dintre părți. În aceste circumstanțe, Comisia de anchetă consideră că urmează a fi aplicate normele juridice cu privire la rezoluțiune din Codul Civil al RM.

În această ordine de idei, constatăm existența a **două temeiuri de reziliere** a Contractului de concesiune prin încălcarea clauzelor Contractului de Concesiune:

**1) Neexecutarea obligației privind asigurarea de răspundere civilă a tuturor activelor concesiunii cât și față de terți prin intermediul societăților de asigurări din Republica Moldova prevăzută de art. 28 a Contractului de concesiune**

**2) Neexecutarea obligației privind asigurarea securității aeronautice pe întreg perimetru cu acces limitat al aeroportului cât și implimentarea unui program de administrare și supraveghere pentru obiectul de concesiune potrivit art. 12.1, 15.2, 15.3.**

Prin urmare, drept "**temei de reziliere**" putem considera neexecutarea obligației privind asigurarea de răspundere civilă a tuturor activelor concesiunii cât și față de terți prin intermediul societăților de asigurări din Republica Moldova prevăzută de art. 28 a Contractului de concesiune.

Analizând cu atenția întreaga activitate a Comisiei de monitorizare, inclusiv cele 5 Procese-verbale ale ședințelor, constatăm că, Comisia de monitorizare nu a solicitat niciodată Concesionarului să prezinte dovezile Polițelor de asigurare prevăzute de art. 28 al Contractului de concesiune. Niciun Proces-verbal al Comisiei nu conține date cu privire la asigurări.

La cercetarea tuturor probelor prezentate, se constată lipsa Polițelor de asigurare prevăzute de art. 28 al Contractului de concesiune cu excepția Polițelor de asigurare privind garanția de bună execuție conform art. 19 al Contractului de concesiune.

Un alt **temei de reziliere** reprezintă neexecutarea obligației privind asigurarea securității aeronautice pe întreg perimetru cu acces limitat al aeroportului cât și implementarea unui program de administrare și supraveghere pentru obiectul de concesiune potrivit art. 12.1, 15.2, 15.3.

Ținând cont de producerea unor evenimente grave, care au fost aduse la cunoștința publicului prin intermediul presei de investigație<sup>17</sup>, constatăm existența unor riscuri extrem de grave la securitatea aeronautică și a statului. Comisia de anchetă consideră declararea nulității contractului de concesiune un obiectiv imperativ, dictat de apărarea și recunoașterea interesului public.

*Comisia de monitorizare a contractului de concesiune a terenului și activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"*

Prin Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 54 din 04.11.2013 a fost instituită Comisia de monitorizare, iar prin Ordinul nr.54 din 04.11.2013 a fost aprobat Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii.

Potrivit regulamentului, *rolul Comisiei de monitorizare este de a supraveghea și monitoriza executarea contractului, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent și de înainta recomandări concedentului și concesionarului, pe care aceștea le pot accepta sau respinge însă cu argumentările necesare.*

Membrii comisiei de monitorizare participă obligatoriu în cadrul lucrărilor Comisiei și asigură continuitatea activității acesteia, iar ședințele sunt convocate cel puțin o dată în semestru la solicitarea concedentului sau concesionarului. În cadrul ședințelor membrii Comisiei de monitorizare urmează să se expună asupra chestiunilor examinate reieșind din competențele atribuite de Regulament, iar deciziile se vor consemna într-un **proces-verbal**, care urmează a fi perfectat și transmis concedentului în 10 zile de la data ținerii ședinței.

Președintele Comisiei de monitorizare avea obligația de a raporta Agenției Proprietății Publice asupra monitorizării executării contractului de concesiune, însă tot el deține funcția de director al Agenției Proprietății Publice și tot el urma să aprobe rapoartele de monitorizare.

Pe parcurs componența Comisiei s-a schimbat neesențial, rămânând ca membri ai comisiei mereu unele persoane care au participat la Comisia de concurs și care de fapt, cunoșteau toate subtilitățile Contractului de concesiune.

**Există astfel un cerc vicios în care, pe tot parcursul anilor 2013-2019, aceleași persoane care au participat la lucrările Comisiei de concurs pentru desemnarea concesionarului, participă și astăzi în calitate de membri ai Comisiei de monitorizare, acționând în mod concertat, exercitând astfel atât funcții de monitorizare și raportare, cât și funcții de aprobare a rapoartelor de monitorizare. Acest cerc vicios trebuie să fie rupt pentru a îndepărta orice fel de abuzuri.**

**Din analiza efectuată, Comisia de anchetă constată că Comisia de Monitorizare nu a respectat atribuțiile stabilite prin regulament.**

Observăm că pe parcursul anilor 2013-2019, Comisia de monitorizare s-a convocat doar în **5 ședințe. Nu s-a întrunit în ședințe semestriale (în perioada 2013- 2016), iar Procesele -verbale nu îndeplinesc condițiile de formă și conținut prevăzute de legislație.** Astfel, am constatat că aceste Procese-verbale conțin doar o banală trecere în revistă a lucrărilor efectuate la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" în ultimii ani, neavând la bază o expertizare calificată a unui auditor independent, selectat și angajat eventual de către Comisia de monitorizare (pct. 8, 17 din Regulament). Nu s-a verificat dacă sumele de bani investite au corespuns tuturor prețurilor de piață a lucrărilor și serviciilor. Nu s-a votat ordinea de zi de către membrii comisiei. Nu s-au făcut dezbateri între membrii Comisiei de monitorizare, nu s-au făcut recomandări, toți au acceptat în unanimitate orice a fost pus la dispoziție de către concesionar.

Constatăm că, pe parcursul anilor 2013-2016, Comisia de monitorizare **nu a întocmit Rapoarte de monitorizare a contractului de concesiune**. Nu a verificat la timp și complet respectarea prevederilor contractuale de către Concesionar, inclusiv sub aspectul investițiilor și lucrărilor efectuate, neverificând dacă rapoartele financiare prezentate de Concesionar au reflectat situația reală a investițiilor, dacă acestea nu au fost camuflate, etc., altfel spus, Comisia de anchetă constată că Comisia de monitorizare a concesiunii AIC nu și-a îndeplinit atribuțiile esențiale prevăzute de legislație.

În vederea garantării realizării investițiilor din I etapă a concesiunii, Concesionarul (Întreprinderea concesională) era obligat să asigure o garanție cu valoarea de 5 000 000 (cinci milioane) EURO, cu termen de valabilitate de 3 (trei) ani.

La data de 30.09.2013, a fost încheiat Contractul de acordare a garanției bancare nr. 03-24/28 cu Banca de Economii SA. La aceeași dată, a fost emisă Scrisoarea de garanție de bună execuție a contractului către Agenția Proprietății Publice, eliberată de către Banca de Economii SA cu nr. 03-25/262/9415.

Comisia de monitorizare s-a întrunit în **prima ședință la 25.11.2014** conform Procesului -Verbal nr.1. Acest proces verbal al Comisiei de monitorizare nu conține date privind investițiile concesionarului pentru perioada 30.08.2013 - 25.11.2014.

Constatăm că, comisia de monitorizare a tratat cu superficialitate funcțiile sale de supraveghere asupra concesionarului în perioada monitorizată, și doar la 29.12.2016, atunci când a fost convocată a **III ședință, am putut afla** că, de fapt, Concesionarul nu și-a îndeplinit obligația de a investi 45.1 mil. EURO, conform obligațiilor prevăzute pentru I etapă a Contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013.

Astfel, Comisia de monitorizare nu constată neîndeplinirea obligației de investiție în termen a sumei de 45,1 mil. EURO pentru I etapă a concesiunii și aprobă în unanimitate investiția în sumă de **34 277,1 mii EURO**, ca în **pct. 2 al Procesului-Verbal nr. 3 din 29.12.2016 al Comisiei de monitorizare să mai aprobe încă odată în unanimitate efectuarea în prima etapă de investiții 30.08.2013-11.09.2015 suma totală de 46 341,8 mii EURO.**

Cu titlu de informare, Comisia de monitorizare menționează că, pe parcursul anului 2018; concesionarul a investit suma de circa 11 mil. Euro în lucrările efectuate. Totodată, **Comisia de monitorizare nu a indicat în Procesul-Verbal nr.5 din 27.12.2018 că, Concesionarul a trecut la a II etapă de finanțare a modernizării și construcției obiectelor concesiunii.**

**În ceea ce privește monitorizarea executării obligațiilor de a efectua lucrări de construcție/ modernizare a Aeroportului Internațional Chișinău de către Consecionar, ținem să specificăm următoarele:**

Rezultă că, termenul începerii lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în prima etapă nu va depăși 12 luni de la data semnării Contractului de concesiune - cel târziu **30.08.2014**.

Constatăm că, termenul prevăzut în Contractul de concesiune privind începerea lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor a fost respectat parțial. Comisia de monitorizare a luat act fără a genera observații, evaluări sau recomandări către concesionar.

**Mai mult, constatăm că Comisia de monitorizare a făcut o verificare formală a executării programului de construcții, a etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar stabilit în Contractul de concesiune (pct.3. lit.b) cu neîntocmirea Raportului de monitorizare a contractului de concesiune (pct.16 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013), nedocumentarea investițiilor efectuate în anul 2014 care provin din venitul obținut din taxa de modernizare și nu din investiții proprii ale concesionarului.**

Prin Scrisoarea nr. 01/5072 din 22.08.2019<sup>18</sup>, I.P. "Agenția Servicii Publice" a prezentat extrasele din Registrul bunurilor imobile pentru bunurile imobile care s-au aflat în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", dreptul de proprietate aparținând statului Republica Moldova. Din actele prezentate s-au constatat doar două înregistrări din anul 2015:

- **Construcție cu nr. cad. 0100120.099.07, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/8, suprafața 1029.0 mp. - data înregistrării 02.02.2015;**

- **Construcție cu nr. cadastral 0100120.676.03, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 6170.8 mp - data înregistrării 17.11.2015.**

Înregistrarea altor bunuri imobile noi care ar fi fost construite de către SRL "Avia-Invest" pe teritoriul Aeroportului Internațional Chișinău nu s-au constatat. Ținând cont de datele prezentate, Comisia de anchetă **constată** că, la data de 29.08.2015, *volumul de lucrări efectiv recepționate și dat în exploatare de către SRL „Avia Invest”* a fost realizat în sumă de 207 528,7

<sup>18</sup> Scrisoarea I.P. "Agenția Servicii Publice" nr. 01/5072 din 22.08.2019;

mii lei (10 234,7 mii euro), sau - 25% din volumul de lucrări necesare a fi realizate conform Etapei I a contractului de concesiune 945 903,3 mii lei (46 341,8 mii euro). Or, diferența dintre suma mijloacelor financiare raportate ca investiții și volumul de lucrări facturate în mărime de 738 374,6 mii lei (36 107,1 mii euro) reprezintă mijloace financiare transferate în avans, ceea ce presupune că lucrările de modernizare și construcție prevăzute ca obiectiv al concesiunii nu au fost realizate.

**Astfel, Comisia de monitorizare nu și-a exercitat atribuțiile de monitorizare a concesiunii, or aceasta nu a documentat, nu a sesizat și nu a informat despre faptul că la data de 29.08.2015, de către concesionar au fost realizate lucrări de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii în mărime de doar aproximativ 25% din necesarul lucrărilor ce urmează a fi realizate conform primei etape a contractului de concesiune.**

**Referitor la monitorizarea provenienței resurselor utilizate în scopuri investiționale am constatat următoarele:**

Din cuantumul taxei de modernizare de 9 Euro (art. 15.8 din Contractul de concesiune și Hotărârii Guvernului nr. 780 din 04.10.2013), în perioada de concesiune a anilor 2013-2015 Concesionarul a încasat mijloace financiare ca taxă de modernizare în sumă totală de 285 703,3 mii lei.

**Comisia de monitorizare nu a constatat aceste fapte și nu a atenționat Concesionarul că investițiile acestuia parvin doar din prestarea serviciilor aeroportuare.**

**Din analiza efectuată, am stabilit lipsa asigurării de răspundere civilă a tuturor activelor concesiunii cât și față de terți prin intermediul societăților de asigurări din Republica Moldova.**

Analizând toată activitatea Comisiei de monitorizare, inclusiv cele cinci Procese-verbale ale ședințelor, se constată că, Comisia de monitorizare nu a solicitat niciodată Concesionarului să prezinte dovezile Polițelor de asigurare prevăzute de art. 28 al Contractului de concesiune. Niciun Proces-verbal al Comisiei nu conține date cu privire la asigurări.

După analiza activității Comisiei de monitorizare a executării obligațiilor părților Contractului de concesiune, **se constată abateri grave în exercitarea deplină a atribuțiilor sale și a autorităților statului după cum urmează:**

1. Se constată o suprapunere de funcții, posturi și atribuții aflate în incompatibilitate în componența Comisiei de monitorizare a concesiunii. În anul 2013 - funcțiile de Președinte, Vicepreședinte și Secretar al Comisiei

sunt atribuite Agenției Proprietății Publice persoanelor: Valeriu Triboi (Președintele Comisiei de monitorizare are obligația de a raporta Agenției Proprietății Publice asupra monitorizării executării contractului de concesiune, însă tot el deține funcția de director al Agenției Proprietății Publice și tot el aprobă Raportul de monitorizare), Angela Susanu (Director adjunct al Agenției Proprietății Publice și fostă membră a Comisiei de concurs cât și persoana care a semnat Contractul de concesiune cu SRL "Avia Invest"), Vladimir Cebotari (viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor, dar care a fost și membru a Comisiei de concurs), Maria Șendilă (Șef de direcție la Agenția Proprietății Publice și fost Secretar al Comisiei de Concurs privind selectarea concesionarului). În 2014 - Președinte al Comisiei este Valeriu Triboi - Viceministru al Ministerului Economiei (Președintele Comisiei de monitorizare deținând funcția de Viceministru al Ministerului Economiei în subordinea căruia se află Agenția Proprietății Publice tot el trebuie să raporteze Agenției Proprietății Publice asupra monitorizării executării contractului de concesiune). În 2016 - *Valeriu Triboi* - viceministru al Ministerului economiei, rămâne a fi președintele Comisiei, *Angela Susanu* - director adjunct, Agenția Proprietății Publice, vicepreședintele Comisiei de monitorizare, *Anatolie Zolotcov* - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor, fost membru a Comisiei de concurs, *Maria Șendilă* - șef direcție, Agenția Proprietății Publice, secretar al Comisiei de monitorizare și fost Secretar al Comisiei de Concurs privind selectarea concesionarului, *Tudor Copaci* - director la Agenția Proprietății Publice devine vicepreședintele Comisiei de monitorizare. În 2018 - *Maria Șendilă* este numită în calitate de vicepreședinte a Comisiei de monitorizare. În 2019 - *Maria Șendilă* este numită în calitate de vicepreședinte a Comisiei de monitorizare. Există un cerc vicios unde pe tot parcursul anilor 2013-2019 aceleași persoane care au participat în Comisia de concurs pentru desemnarea concesionarului participă în calitate de membri ai Comisiei de monitorizare în mod concertat, exercitând atât funcții de monitorizare și raportare, cât și funcții de aprobare a rapoartelor de monitorizare;

2. Comisia de monitorizare nu și-a îndeplinit obligația de a se întruni în ședințe semestriale conform pct. 10 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013;

3. Comisia de monitorizare nu și-a îndeplinit obligația de a întocmi Raportul de monitorizare conform pct. 4 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013;

4. Comisia de monitorizare nu și-a îndeplinit obligația de informare a Agenției Proprietății Publice privind activitatea Comisiei de monitorizare conform pct. 18, 19 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013;

5. Procesele - verbale nu îndeplinesc condițiile de formă și conținut. Procesele-verbale conțin doar o simplă trecere în revistă a lucrărilor la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" neavând la bază o expertizare a unui auditor independent numit de către Comisia de monitorizare (pct. 8, 17 din Regulament). Nu s-a constatat de către Comisie dacă rapoartele financiare

ale Concesionarului au reflectat situația reală a investițiilor. Nu s-a votat ordinea de zi de către membrii comisiei. Nu s-au făcut dezbateri între membrii Comisiei de monitorizare, nu s-au făcut recomandări, iar toți membrii au acceptat în unanimitate tot ce le-a fost pus la dispoziție de către concesionar.

6. Comisia de monitorizare nu a antrenat experți financiari/ingineri și specialiști cu calificări corespunzătoare, experți externi pentru a elabora rapoarte de specialitate cu privire la aspectele tehnice, financiare sau juridice<sup>19</sup>.

7. Comisia de monitorizare nu a elaborat recomandări Concesionarului sau Concedentului (conform pct.2 din Regulament);

8. Necorespunzător a fost asigurată verificarea periodică a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar, determinarea nivelului de executare a concesiunii, corespunderea acesteia cu prevederile contractului de concesiune (pct.3 lit.d) și e) din Regulament). Comisia de monitorizare a constatat că Concesionarul nu a executat obligația de a efectua investiții în termen de 2 ani, (prima etapă), dar nu a luat nici o măsură (n-a aplicat penalități).

9. Comisia de monitorizare în **Procesului-Verbal nr. 5 din 27.12.2018** nu a constatat și nu a documentat faptul că, Concesionarul a trecut la a II etapă de finanțare a modernizării și construcției obiectelor concesiunii;

10. Formal a fost verificată executarea programului de construcții, etapele de implementare și volumele de executare a lucrărilor asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune (pct.3 lit.b). Or, comisia de monitorizare nu a documentat, nu a sesizat și nu a informat despre faptul că la data de 29.08.2015, de către concesionar au fost realizate lucrări de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii în mărime de doar aproximativ 25 % din necesarul lucrărilor conform I etape a Contractului de concesiune;

11. Nu s-au documentat investițiile efectuate și care de facto provin integral din veniturile obținute din activitatea economică a Concesionarului;

12. Nu s-au documentat investițiile concesionarului care de facto provin din venitul obținut din taxa de modernizare;

13. Comisia de monitorizare nu a solicitat niciodată Concesionarului să prezinte dovezile Polițelor de asigurare prevăzute de art. 28 al Contractului de concesiune. Niciun Proces-verbal al Comisiei nu conține date cu privire la asigurări. La cercetarea tuturor probelor prezentate, se constată lipsa Polițelor de asigurare prevăzute de art. 28 al Contractului de concesiune cu excepția Polițelor de asigurare privind garanția de bună execuție conform art. 19 al Contractului de concesiune.

14. Nu s-au constatat de către Comisia de monitorizare neconformitatea clauzelor Contractului de concesiune legislației în vigoare, dar și a securității și interesului statului;

---

<sup>19</sup> Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013;

15. Comisia de monitorizare nu a notificat Concesionarul cu privire la neexecutarea obligațiilor investiționale, lucrărilor de construcții, etc., și nu a aplicat penalități prevăzute de contractul de concesiune.

16. Comisia de monitorizare nu s-a convocat în ședință extraordinară pentru luarea de măsuri urgente în urma faptelor trecerii ilegale, în perioada 14 – 17 iunie 2019 a frontierei de stat de către deputatul Ilan Șor ș.a. persoane, ținând cont că, există un risc extrem de grav în ceea ce privește amenințarea securității aeronautice și a securității statului Republica Moldova;

17. Se constată inacțiunea Comisiei de monitorizare pe parcursul anilor 2013-2019, ceea ce demonstrează o activitate superficială și intenționată manifestând abuz de putere sau abuz de serviciu, neglijența în serviciu.

*Lista persoanelor care au avut un rol determinant din diferite funcții cu atribuții care se suprapun și sunt în situație de incompatibilitate*

Din analiza documentelor puse la dispoziția Comisiei de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesiunii proprietății publice începând cu anul 2013, observăm implicarea aceluiași persoane în diferite etape ale procesului de concesiune a Aeroportului Internațional Chișinău, atât în activitatea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în calitate de membri ai Consiliului de Administrație, fiind membri ai grupului de lucru pentru efectuarea studiului de fezabilitate, membri ai comisiei de concurs, comisiei de monitorizare.

**Implicarea aceluiași persoane responsabile în activitatea aeroportului cât și în toate etapele de concesiune a Î.S. „AIC” și includerea lor în comisiile instituite pentru concesiunea Î.S. „AIC” au făcut ca aceste persoane să se afle în situații de incompatibilitate, atribuțiile lor fiind suprapuse. Aceste persoane sunt: Tudor Copaci, Maria Șendilă, Angela Susanu, Ion Lupan, Petru Jardan și Ciutac Alexandru.**

## **CONCLUZII COMISIEI PARLAMENTARE DE ANCHETĂ**

1. Procesul de concesiune a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” s-a realizat cu încălcarea prevederilor imperative ale legislației privind modul și condițiile de desfășurare ale concursului public;

2. La concurs au fost admise ofertele unor societăți care nu au fost invitate să participe la concurs, încălcându-se astfel regulile de concurs stabilite prin Hotărârea de Guvern nr.321 din 30.05.2013;

3. Hotărârile Guvernului care au stat la baza procesului de concesiune au fost adoptate cu încălcarea normelor imperative ale legislației în vigoare, fiind astfel afectate de nulitate absolută. Nulitatea acestora urmează a fi

constatată de instanțele judiciare competente ale Republicii Moldova. Abrogarea hotărârilor de guvern nu înseamnă constatarea nulității acestora;

4. Studiul de fezabilitate nu conține trimiteri la interesul statului în inițierea parteneriatului public-privat prin concesiune, oportunitatea concesiunii Aeroportului Internațional Chișinău, alternativele la proiect. La elaborarea studiului de fezabilitate nu s-a luat în considerare aplicarea taxei de modernizare, iar studiul de fezabilitate nu poate fi invocat ca fundamentare economico-financiară la Contractul semnat de Agenția Proprietății Publice cu SRL "Avia-Invest";

5. Contractul de concesiune poate și urmează a fi anulat, fiind afectat de nulitate absolută. Constatarea nulității absolute poate fi solicitată în instanțele judiciare competente ale Republicii Moldova de către orice parte interesată sau poate fi constatată de către instanță din oficiu la examinarea unui litigiu aflat pe rolul său. Dreptul la acțiune este imprescriptibil;

6. Contractul de concesiune poate înceta pe motivul rezoluțiunii acestuia pentru motive de neexecutare sau de încălcare a obligațiilor contractuale. Concedentul poate solicita rezoluțiunea contractului respectând formalitățile prevăzute de contract și de legislația în vigoare;

7. Contractul de concesiune poate înceta și pentru un motiv extraordinar, cel al declarării nulității și dizolvării întreprinderii concesionale constituite cu încălcarea prevederilor legale de către instanțele judiciare naționale;

8. Activitatea comisiilor de concurs și de monitorizare s-au desfășurat cu multiple abateri, iar acestea urmează a fi verificate atât de către Guvern prin autoritățile sale, dar și de organele de anchetă competente;

9. Taxa de modernizare a Aeroportului de 9 euro nu se conține în Hotărârea de Guvern nr.321 din 30.05.2013 (în dispozitivul acesteia), urmând a fi exclusă din obligațiile Concedentului de menținere a acesteia în raporturile de concesiune. Excluderea taxei poate fi efectuată prin inițierea unui dialog cu Concesionarul (cu puține șanse de succes) sau prin adresarea unei cereri în instanța de judecată competentă;

10. Obiectul Contractului de Concesiune excede celui prevăzut în Hotărârea de Guvern nr.321 din 30.05.2013, prin adăugirea în contract a concesiunii serviciilor aeroportuare. Excluderea serviciilor aeroportuare din Contractul de Concesiune poate fi efectuată prin inițierea unui dialog cu Concesionarul (cu puține șanse de succes) sau prin adresarea unei cereri în instanța de judecată competentă;

11. În procesul de concesiune au fost implicate anumite persoane care au avut un rol determinant în varii faze ale acestuia, deținând diferite funcții atât în administrarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", la întocmirea studiului de fezabilitate și aprobarea acestuia, în comisia de concurs și în comisia de monitorizare.

**RECOMANDĂRILE COMISIEI PARLAMENTARE DE ANCHETĂ**

Prin hotărîrea sa<sup>20</sup> privind competența comisiilor parlamentare de anchetă, Curtea Constituțională a reținut că potrivit art. 36 din Regulamentul Parlamentului, comisiile de anchetă pot cita ca martor orice persoană care dispune de informații despre vreo faptă sau împrejurare de natură să servească la cercetarea cauzei. Conform pct. 117, s-a menționat că, reieșind din art. 36 alin. (1) – (2) din Regulamentul Parlamentului, este inadmisibil a cita persoane bănuite sau învinuite în dosarele penale și a le audia în cadrul comisiei de anchetă referitor la circumstanțele ce stau la baza acuzației penale. În caz contrar, există pericolul afectării dreptului la tăcere, protejat de articolul 6 din Convenția Europeană, și, implicit, al prezumției nevinovăției, prevăzute la articolul 21 din Constituție. S-a subliniat că funcția comisiilor parlamentare de anchetă este de a constata existența sau inexistența faptelor, **fără a stabili (cu certitudine) răspunderea contravențională, materială, disciplinară sau penală a vreunei persoane.**

Așadar, în pct. 119 din Hotărîre, Curtea a statuat că comisiile parlamentare de anchetă **nu au abilitarea constituțională sau regulamentară de a se pronunța asupra vinovăției sau nevinovăției unei persoane.** Concluziile comisiilor de anchetă nu pot conține formulări din care să se poată eventual deduce vinovăția persoanei. Curtea a constatat că rapoartele comisiilor de anchetă nu pot servi ca informație pertinentă pentru dosarele penale. Comisiile de anchetă nu pot da indicații privind necesitatea efectuării unor acțiuni procesuale, aceasta fiind o atribuție procesuală a procurorului. Prin urmare, Curtea a conchis că alineatele (1) și (2) ale articolului 36 din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr.797-XIII din 2 aprilie 1996, nu contravin articolului 21 din Constituție, în măsura în care comisiile parlamentare de anchetă **nu se pronunță asupra vinovăției sau nevinovăției unei persoane.** În același timp, Curtea reiterează că, prin prisma art. 36 alin. (4) din Regulamentul Parlamentului, comisiile de anchetă nu pot examina aspecte materiale sau procedurale ce sunt obiect de cercetare în dosarele penale.

La recomandarea consultantului, președintele Comisiei de Anchetă, dnul Munteanu Igor la 12.08.2019 a depus la Procuratura Generală o sesizare pe marginea acțiunilor/inacțiunilor aparent ilegale ale unor funcționari și alte persoane pe marginea Concesiunii Aeroportului Internațional Chișinău, solicitând verificarea existenței elementelor infracțiunilor prevăzute de art. 46, 332, 327, 328, 329 CP al RM în acțiunile persoanelor implicate și responsabile de concesionarea aeroportului. Totodată, au fost solicitate aplicarea măsurilor de asigurare asupra

---

<sup>20</sup> Hotărîrea Curții Constituționale nr. 29 din 23.09.2013 pentru controlul constituționalității Hotărârii Parlamentului nr.3 din 15 februarie 2013 referitoare la comisia de anchetă în cazul "Pădurea Domnească" (competența comisiilor parlamentare de anchetă);

bunurilor persoanelor implicate și responsabile de săvârșirea faptelor imputate, pentru asigurarea reparării prejudiciului cauzat Statului, dar și asupra bunurilor rezultate din activitatea infracțională. Drept urmare a înregistrării sesizării, a fost începută urmărirea penală, și aplicată în privința persoanei juridice (concesionar- întreprindere concesională) SRL „Avia Invest” interdicția de a înregistra careva modificări la Agenția Servicii Publice „Departamentul de Înregistrare și Licențiere a Unităților de Drept”.

De asemenea, la recomandarea consultantului, președintele Comisiei de Anchetă, dnul Munteanu Igor la 30.08.2019 a depus la Procuratura Generală o nouă sesizare pe marginea acțiunilor/inacțiunilor aparent ilegale ale membrilor Comisiei de Concurs și ale altor funcționari pe marginea organizării concursului închis de selectare a concesionarului pentru Concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău, care ar putea fi încadrate în baza art. 332 CP al RM (Falsul în acte publice), art. 327 alin. (3) CP al RM (Abuzul de putere sau abuzul de serviciu, săvârșit în interesul unui grup criminal organizat sau al unei organizații criminale).

Drept urmare a acestor sesizări a fost împiedicată posibilitatea schimbării asociaților SRL „Avia Invest”, în contextul în care în mass-media apăruse informații cu privire la cumpărarea de către Nat Rothschild beneficiarul NR Investments a companiei off-shore LTD „Komaksavia Airport Invest” care deține 95 % din capitalul social al SRL „Avia Invest”.

Prin urmare, Comisia vine cu următoarele recomandări către autorități:

**Procuratura:**

- să verifice modul în care a fost introdusă în Anexa nr. 1 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 taxa de modernizare, cu ridicarea tuturor documentelor și corespondenței între autorități și avizelor la Hotărâre;
- să ridice toate documentele și corespondența purtată între cei implicați în concursul de concesiune, inclusiv prin adresarea de Comisii Rogatorii în Federația Rusă.

**Guvern:**

- evaluarea posibilității înaintării unei acțiuni în instanțele naționale, privind declararea nulității contractului de concesiune, prin înaintarea unor cereri de aplicare a măsurilor de asigurare de sechestru asupra întregului patrimoniu al statului gestionat de Avia Invest, dar și asupra patrimoniului acesteia;

- evaluarea posibilității și oportunității adresării unei cereri de chemare în judecată privind dizolvarea SRL „Avia Invest” de către instanța de judecată în conformitate cu prevederile art. 87 alin. (1) CC al RM (în vigoare la momentul constituirii persoanei juridice) deoarece constituirea SRL „Avia Invest” este viciată. Or, în speță, persoana juridică a fost constituită cu încălcarea Legii cu privire la concesiuni (în vigoare la

momentul desfășurării concursului), și Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora (în vigoare la momentul constituirii SRL „Avia Invest”).

- examinarea posibilității recunoașterii Guvernului RM în calitate de parte civilă, prin depunerea unei acțiuni civile, în cazul în care a fost pornită urmărirea penală pe fapte de escrocherie și/sau delapidarea averii străine, la Concesionarea ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”.

- înaintarea unei sesizări penale pentru verificarea și cercetarea acțiunilor și inacțiunilor membrilor Comisiei de monitorizare pe parcursul anilor 2013-2019 pe marginea activității de supraveghere și monitorizare a executării Contractului de concesiune a Aeroportului Internațional Chișinău, ce ar putea fi încadrate și sancționate conform art. 327 (Abuzul de Putere sau abuzul în serviciu), art. 328 (Excesul de putere sau depășirea atribuțiilor de serviciu), art. 329 (Neglijența în serviciu), art. 46 (Grupul criminal organizat) Cod Penal al Republicii Moldova. În special, urmează a fi verificate acțiunile următoarelor persoane care s-au aflat în conflict de interese: *Valeriu Triboi; Angela Susanu; Vladimir Cebotari; Maria Șendilă; Anatolie Zolotcov; Tudor Copaci.*

### **Ministerului Economiei**

- să efectueze un audit complex tehnico-economic asupra investițiilor efectuate de "Avia Invest", în vederea stabilirii valorii reale a acestora, precum și a provenienței fondurilor care au fost sumele investite direct de către SRL "Avia Invest", când s-au efectuat investițiile, câte încasări s-au obținut din taxa de modernizare, când au fost efectuate investițiile și dacă au fost respectați strict termenii contractului de concesiune, modul în care au fost cheltuiți banii din taxele percepute din servicii sub aspectul legalității lor ș.a.;

### **Comisiei de Monitorizare**

- instituirea unei noi Comisii de monitorizare eliminând orice posibile conflicte de interese, astfel ca niciun membru al Comisiei să nu fi participat în vreun fel la procesul de concesiune a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

- aprobarea unui nou Regulament al Comisiei de monitorizare a Contractului de concesiune, cu indicarea tuturor atribuțiilor Comisiei în conformitate cu legislația în vigoare și instituirea unui control strict al membrilor Comisiei de monitorizare;

- efectuarea de către Comisia de monitorizare a unei expertize independente cu atragerea unor experți financiari, ingineri, etc., cu calificări corespunzătoare pentru a constata situația reală a procesului investițional pe marginea Contractului de concesiune;

- notificarea Concesionarului de a asigura obiectul concesiunii conform art. 28 al Contractului de concesiune;

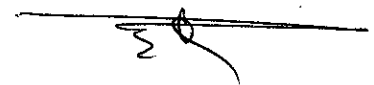
- notificarea Concesionarului privind neexecutarea obligațiilor în termenul prevăzut de Contractul de concesiune (art. 5) cu aplicarea penalităților (art.22), și avizarea preliminară privind rezilierea Contractului (art.25.3);

- notificarea Concesionarului privind rezilierea Contractului de concesiune (în temeiul art. 26 al Contractului) privind încălcarea obligației respectării securității aeronautice în urma săvârșirii faptelor de trecere ilegală, în perioada 14 – 17 iunie 2019 a frontierei de stat de către deputatul Ilan Șor ș.a. persoane cu amenințarea securității aeronautice și a securității statului Republica Moldova.

### **Propuneri de lege ferenda:**

art. 36, alin. (1) din Legea cu privire la Concesiuni nr. 121 din 05.07.2018, urmează a fi completat cu noi temeuri de încetare a contractului de concesiune, după cum urmează:

c) în cazul în care interesul public o cere, concedentul poate denunța Contractul de concesiune, cu condiția plății unei prealabile și echitabile despăgubiri;



**Igor MUNTEANU**  
**Președintele Comisiei de anchetă**