



RAPORT PRIVIND EVALUAREA MODULUI DE PREGĂTIRE ȘI DESFĂȘURARE A CONCESIONĂRII Î.S. "AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CHIȘINĂU"

ORDONATOR: Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova

CONSULTANT: CA «Digore Eduard», selectat în baza concursului organizat de Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova și Contractul nr. 181 din 23 iulie 2018, de achiziționare a serviciilor de consultanță în materie de evaluare a modului de pregătire și desfășurare a concesionării Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” (nr. MD-2019-07-10-000003-1)

SARCINĂ: Controlul legalității și corectitudinii procedurale a acțiunilor desfășurate în cadrul concesiunii terenului și activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", informațiilor financiare și non-financiare, examinarea regulilor de desfășurare a concesiunii, analiza documentelor aprobate în procesul desfășurării concesiunii și verificarea sumelor transferate la bugetul de stat în procesul desfășurării concesionării

Notă: Prezenta se bazează pe documentele puse la dispoziție de către Parlament, pe selectarea de către Avocat a dispozițiilor legale pertinente și unde e cazul, pe interpretarea doctrinară și judiciară a acestora, motiv pentru care prezenta nu poate fi extrapolată, iar

orice modificare a vreunei împrejurări avute în vedere la elaborarea acesteia o face netemeinică.

CUPRINS

I. CADRUL LEGAL	3
II. CIRCUMSTANȚE DE FAPT	4
2.1 Informații generale despre Aeroportul Internațional Chișinău	
2.2 Evenimente din perioada pre-concesiune	
2.3 Concursul public privat privind concesiunea AIC	
2.3.1 Invitațiile și corespondența cu ofertanții	
2.3.2 Descrierea companiilor ofertante	
2.3.2.1 Companiile care au fost declarate câștigătoare	
2.3.2.2 Acordul Operațional comun din 2 august 2013	
2.4 Evenimente din perioada post-concesiune	
III. ARGUMENTAREA JURIDICĂ	22
3.1 Comisia de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor	
3.1.1 Oferta câștigătoare	
3.2 Contractul de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013	
3.2.1 Constatări pe marginea hotărârilor care au stat la baza concesiunii	
3.2.1.1 Studiul de Fezabilitate.....	
3.2.2 Aspecte juridice legate de Contractul de Concesiune	
3.2.2.1 Condițiile și temeiurile de reziliere a Contractului de Concesiune	
3.3 Comisia de monitorizare a contractului de concesiune	
IV. CONCLUZII FINALE	106
V. RECOMANDĂRI	107
V. ANEXELE	112

I. CADRUL LEGAL

- 1.**Codul Civil al Republicii Moldova nr. 1107-XV din 06.06.2002
- 2.**Codul Administrativ al Republicii Moldova nr. 116 din 19.07.2018
- 3.**Legea privind parteneriatul public-privat nr. 179-XVI din 10.07.2008
- 4.**Legea cu privire la concesiuni nr. 534-XIII din 13.07.1995, abrogată din 17.02.2019
- 5.**Legea privind administrarea și deetatizarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007
- 6.**Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146-XIII din 16.06.94, abrogată din 22.12.2017
- 7.**Legea nr. 220 din 19.10.2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali
- 8.**Legea nr. 135 din 14.06.2007 privind societățile cu răspundere limitată
- 9.**Legea nr. 16-XVI din 15.02.2008 cu privire la conflictul de interese (abrogată la 01.08.2016)
- 10.**Hotărârea de Guvern nr. 164 din 26.02.2009 cu privire la aprobarea Acordului direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" semnat la 18.12.2008
- 11.**Hotărârea de Guvern nr. 1158 din 20.12.2010 privind concesionarea parcării auto și a terenului aferent al aeroportului, abrogată din 22.06.2012
- 12.**Hotărârea de Guvern nr. 438 din 19.06.12 privind inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea aeroportului, abrogată la 04.09.2019
- 13.**Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a partenerului privat;
- 14.**Hotărârea 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);
- 15.**Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.13 privind aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora, abrogată la 04.09.2019
- 16.**Hotărârea Parlamentului nr. 227 din 03.10.2013 privind rezultatul audierilor despre situația de la "Banca de Economii" S.A. și concesionarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"
- 17.**Hotărârea de Guvern nr. 715 din 12.09.2013 privind aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului, abrogată la 04.09.2019
- 18.**Hotărârea de Guvern nr. 780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora, abrogată la 04.09.2019
- 19.**Hotărârea de Guvern nr. 431 din 04.09.2019 privind abrogarea unor hotărâri ale Guvernului

II. CIRCUMSTANȚE DE FAPT

2.1 Informații generale despre Aeroportul Internațional Chișinău

Aeroportul Internațional Chișinău este principalul aeroport internațional din Republica Moldova, și unul din principalele puncte de intrare în Republica Moldova. La 31 mai 1995, Aeroportului Chișinău i-a fost conferit statutul de Aeroport Internațional.¹

Acesta se întinde pe o suprafață de 363,4 hectare, iar terenul pe care este amplasat aparține cu drept de proprietate statului Republica Moldova. La momentul transmiterii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", capitalul social constituia 168 679 993 MDL. Fondator unic al acestuia este Agenția Proprietăți Publice, care este subordonată Ministerului Economiei al Republicii Moldova.

2.2 Evenimente din perioada pre-concesiune

La 18.12.2008 a fost semnat Acordul² direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău, încheiat între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucții și Dezvoltare, Banca Europeană pentru Investiții și Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". Scopul acestui Acord a fost acordarea mijloacelor financiare rambursabile în valoare de 45,5 milioane de Euro în vederea dezvoltării Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". Acest credit urma a fi restituit din taxa de modernizare în cuantum de 9 Euro.

În data de 20.12.2010 a fost aprobată Hotărârea de Guvern nr. 1158 privind concesionarea parcării auto și a terenului aferent al aeroportului, însă la 22.06.2012 a fost abrogată.

În cadrul ședinței nr. 4³ din 13.07.2011 al Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”, a fost aprobată Darea de seamă privind activitatea ÎS „AIC” în primul trimestru al anului 2011. La ședință **directorul general R. Podcorîtov a consemnat că întreprinderea este profitabilă, solvabilă și posedă potențial pentru dezvoltarea ulterioară, situația financiară fiind stabilă, acesta a adus la cunoștința membrilor consiliului că indicatorii principali de producere au indicat o creștere în perioada de raportare.** La finalul ședinței directorul general Podcorîtov a prezentat membrilor consiliului Proiectul de Concept „Chișinău Airport City- de la viziune la realitate” la elaborarea căruia au participat studenții de la UTM care avea ca sarcină reflectarea evoluției aeroportului într-un punct strategic **și a propus convocarea unei ședințe închise între investitorii potențiali în scopul demonstrării acestui mini-studiu conceptual, iar în cadrul următoarei ședințe a consiliului de administrație va fi elaborată și prezentată strategia de atragere a investițiilor.**

¹ https://ro.wikipedia.org/wiki/Aeroportul_Interna%C8%9Bional_Chi%C8%99in%C4%83u ;

² Acordul direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău din 18.11.2008;

³ Procesul-verbal nr. 4 din 13.07.2011 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”; accesat la 29.08.2019;

La următoarea ședință a Consiliului de administrație al ÎS "Aeroportul Internațional Chișinău"⁴ din 08.09.2011, membrii Consiliului au fost informați despre necesitatea operării unor modificări în Acordurile de împrumut. Directorul general Podcorîtov a afirmat **că conceptul principal este de a da în concesiune în viitor Aeroportul în întregime** și a propus cercetarea posibilității de a construi parcare din mijloacele financiare proprii ale Aeroportului.

În aceeași ședință a Consiliului Administrativ, dl Podcorîtov a înaintat spre examinare membrilor consiliului „Concepția de Atragere a Investițiilor Capitale și Strategice în Dezvoltarea AIC, **menționând că acesta s-a născut în urma planurilor ambițioase ale Aeroportului de a deveni un HUB regional până în anul 2016.** Podcorîtov a declarat că asigurarea unei astfel de dezvoltări în viitor poate avea loc doar prin atragerea unor investiții capitale și strategice. Calea de soluționare a acestei dezvoltări accelerate fiind modificarea formei organizatorico-juridice a Aeroportului prin reorganizare în societate pe acțiuni și ulterior inițierea unui tender de concesiune integrală a Aeroportului.

Membrul consiliului, Mihai Doruc, a menționat că Legea cu privire la Concesiune trebuie revăzută și că nu este un cadru bine determinat ca să fie posibilă darea în concesiune a unei astfel de întreprindere strategică pentru economia țării cum este AIC. Membrul Ion Lupan-a intervenit pentru a notifica că Agenția Proprietății Publice, a elaborat un Proiect al Hotărârii de Guvern privind lista serviciilor și obiectelor supuse parteneriatului public-privat precum și a înaintat propunerea de a include Aeroportul Chișinău ca obiect de parteneriat public-privat în listă, însă Ministerul Economiei a solicitat demonstrarea justificativă prin cifre a faptului că concesiunea ca modalitate de exercitare a dreptului de proprietate publică este unica sau cea mai eficientă modalitate de dezvoltare a AIC. La ședință în final s-a luat act de „Concepția de atragere a investițiilor capitale și strategice în dezvoltarea AIC” și s-a recomandat conducerii Aeroportului de a dezvolta conceptul cu propunerile parvenite.

Potrivit acestei concepții, pct. II, *în practica internațională există mai multe metode de atragere a investițiilor care ar putea asigura o dezvoltare durabilă a infrastructurii complexului aeroportuar și un nivel înalt al calității serviciilor prestate. Totuși, cea mai eficientă s-a dovedit a fi concesiunea aeroportului după formula BOT (Built, Operate, Transfer).* Potrivit pct. II.I Aspecte juridico-comerciale ale concesiunii aeroportuare: *Potrivit cadrului juridic național, concesiunea unui aeroport are forma unui contract prin care statul transmite unui investitor pe o anumită perioadă de timp, bunurile mobile și imobile ale complexului aeroportuar în schimbul unei redevențe. Beneficiile statului de pe urma concesiunii Aeroportului Chișinău reies din următoarele considerente:*

- *Concesiunea minimizează riscurile comerciale/operaționale ale Aeroportului*
- *În timpul concesiunii, investitorul operează îmbunătățiri ale infrastructurii și serviciilor prestate de Aeroport,*

⁴ Procesul-verbal nr. 6 din 08.09.2011 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”;

- *Investitorul atrage noi operatori de transport aerian pasageri și cargo în Aeroport, astfel majorând indicatorii operaționali*
- *Concesionarea asigură o capitalizare considerabilă a activelor Aeroportului*
- *Creșterea dividendelor de pe urma concesiunii, prin achitarea de către concesionar față de stat a redevenței de la un anumit an de operare*
- *La finele concesiunii statul primește înapoi un Aeroport îmbunătățit și perfect operabil.*

Potrivit strategiei, au fost descrise mai multe modalități de concesionare printre care: *concesionarea parțială a infrastructurii aeroporturilor, concesionarea serviciilor comerciale, concesionarea parțială a infrastructurii aeroporturilor cu condiția investirii și în dezvoltarea comercială a Aeroportului, concesionarea întregului complex aeroportuar împreună cu încă un aeroport internațional din RM.*

Pentru atingerea obiectivului s-au stabilit acțiunile care urmau a fi întreprinse:

- *Analizarea de către Agenția Proprietății Publice împreună cu Ministerul Economiei a transformării AIC în Societate pe Acțiuni*
- *Realizarea studiului de fezabilitate privind posibilitățile și condițiile de transmitere în concesiune a AIC*
- *Cercetare preliminară a pieții în vederea depistării potențialilor concesionari ai AIC*
- *Lansarea de către Guvern a unei oferte oficiale de concesionare a AIC.*

La ședința Consiliului de Administrație din 30.03.2012⁵ s-a constatat că profitul net curat al Aeroportului Internațional Chișinău în anul 2011 s-a mărit de circa 4 ori mai mult decât în anul precedent - 2010. **Profitul net fără taxa de modernizare în 2010 a fost de 2 mln lei, iar în 2011- 7 mln lei.** La aceeași ședință, membrilor Consiliului le-a fost adusă la cunoștință *Studiul de fezabilitate realizat de PricewaterhouseCoopers Management Consultants SRL, România. Dl Podcarîtov a relatat că Aeroportul Internațional Chișinău a demarat acest proiect pentru a pregăti întreprinderea de concesiune și a comunicat membrilor Consiliului că în luna aprilie, va avea loc cea de-a doua întâlnire cu consultanții de la compania PricewaterhouseCoopers în cadrul căreia vor fi analizate riscurile, modelele financiare de concesiune, mecanismele de plată și relațiile cu investitorul, despre care membrii Consiliului vor fi informați suplimentar. La întrebarea dnei Lilia Palii dacă consultantul a fost selectat în baza de concurs, R. Podcarîtov a răspuns afirmativ specificând că **la selectarea consultantului s-a pus accent pe invitarea unei companii care cunoaște aeroportul, dat fiind faptul că acesta va cere un preț mai jos din motiv că nu va cheltui timp și bani în plus pentru a cunoaște problemele existente ale aeroportului.** În context, Tudor Copaci a comunicat că în cadrul întâlnirii cu ambasadorul Franței deja au fost făcute primele declarații oficiale privind concesionarea întregului*

⁵ Procesul verbal nr. 2 din 30.03.2012 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”;

aeroport în vederea atragerii investițiilor, chestiunea în cauză fiind convenită deja și la nivel guvernamental.

Mai târziu, la 19.06.2012 s-a aprobat Hotărârea de Guvern nr. 438 privind inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea aeroportului. În scopul atragerii investițiilor capitale la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", s-a propus întreprinderea "Aeroportul Internațional Chișinău" drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate și s-a pus în sarcina Agenției Proprietăți Publice elaborarea studiului de fezabilitate în vederea elucidării viabilității proiectului.

La 28.06.2012 de către Agenția Proprietăți Publice a fost aprobat Ordinul nr. 33/1⁶ 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". Potrivit acestui Ordin, Grupul de Lucru a fost instituit în următoarea componență:

- 1) Angela Susanu – vicedirector al Agenției Proprietăți Publice, *președintele grupului de lucru*;
- 2) Ion Lupan – șef al Direcției generale politici industrial și de competitivitate Ministerul Economiei;
- 3) Marian Mamei – șef al Direcției politici de administrare și deetatzare a proprietății publice, Ministerul Economiei;
- 4) Mihail Doruc – șef al Direcției administrarea proprietății publice;
- 5) Maria Șendilă – șef-adjunct al Direcției administrarea proprietății publice, *secretar*;
- 6) Natalia Vrabie – șef al Direcției evidența patrimoniului public și analiza financiară;
- 7) Dorina Cebotarean – șef al Direcției privatizare;
- 8) Ion Potlog – șef al Direcției parteneriatul public-privat;
- 9) Sergiu Chicu – șef al Direcției juridice;
- 10) Natalia Chilaru – șef-adjunct al Direcției juridice;
- 11) Petru Jardan – director general interimar al Î.S. "AIC";
- 12) Alexandru Ciutac – director al Departamentului financiar-administrativ al Î.S. "AIC";
- 13) Alla Țubari – șef al Serviciului analiză economică al Î.S. "AIC".

După instituirea Grupului de Lucru privind elaborarea Studiului de Fezabilitatea 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. La baza acestuia a fost pus Planul general de dezvoltare a

⁶ 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";

AIC (Master Planul) elaborat în anul 2012 de compania germană Hochtief. Studiul de fezabilitate și-a propus să evidențieze condițiile financiare și tehnice în care se poate concesiona AIC și tot el a stat la baza caietului de sarcini pentru concesionarea aeroportului.

Cu toate că la 08.02.2013 a fost aprobat Studiul de Fezabilitate, mai târziu, peste două luni, la ședința Consiliului de administrație al ÎS "Aeroportul Internațional Chișinău" din 11.04.2013⁷ s-a aprobat Darea de seamă privind activitatea AIC pentru primele 9 luni ale anului 2012. În cadrul ședinței a luat cuvânt membrul Țubari A care a relatat că fluxul de pasageri pentru perioada raportată a crescut cu 17,2 % comparativ cu anul 2011, iar la capitolul mișcări aeronave rezultatele precedente au fost depășite cu 732 de zboruri, per general fiind urmărită o sporire simțitoare a fluxului de pasageri pe destinații, datorită inițierii operării zborurilor de către companiile low-cost. La aceeași ședință a fost aprobat Planul construcțiilor capitale, reconstrucțiilor și modernizarea obiectivelor pentru anul 2013 în sumă de 25 326 lei. În continuare a luat cuvântul dnul A Dolghii care a adus la cunoștința membrilor Planul construcțiilor capitale pentru anul 2013, în privința obiectelor: Aerodromul, Terminalul SDO, finisarea lucrărilor de construcție a Hangarului pentru aeronave, obiectele electro-energetice și a propus ca cheltuielile să fie acoperite **din sursele proprii ale întreprinderii.**

În pofida faptului că la nivel intern (Consiliul de Administrație al ÎS "AIC") se discuta despre modernizarea Aeroportului Chișinău din surse proprii, prin Nota informativă⁸ la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora, s-a propus selectarea concesionarului prin concurs închis. La scurt timp a fost aprobată Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 privind aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora.

Asupra proiectului Hotărârii de Guvern nr. 321 s-a expus Ministerului Finanțelor⁹. Acesta a obiectat asupra cuantumului redevenței stabilite prin pct. 4.1. din anexa nr.1 la proiectul Hotărârii de Guvern precum că la determinarea acestuia ca procent din venitul realizat din activitatea întreprinderii concesionale, persistă riscul de neachitare a redevenței în bugetul de stat dat fiind obținerea pierderilor în activitatea întreprinderii concesionale. S-a făcut referire și la fluxul de pasageri asupra căruia nu se pot expune avînd în vedere faptul că nu există date statistice care ar acoperi acest segment. Referitor la organizarea concursului, s-a propus ca acesta să fie deschis în vederea asigurării unui proces transparent.

⁷ Proces-verbal nr. 1 din 11.04.2013 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS "Aeroportul Internațional Chișinău";

⁸ Nota informativă la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora;

⁹ Avizul Ministerului Finanțelor la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora;

Centrul Național Anticorupție s-a expus asupra proiectului Hotărîrii de Guvern nr. 321 la 28.05.2013, prin Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității¹⁰ proiectului de Hotărîre de Guvern cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora. Conform acestui raport, s-a recomandat următoarele: în vederea evitării unor neclarități de specificat ce se întâmplă cu creanțele și datoriile existente la momentul actual; substituirea sintagmei "autoritate publică supremă" cu o altă sintagmă care să reiasă cu certitudine despre ce autoritate este vorba, completarea proiectului prin specificarea autorității unde se varsă banii pentru garanția de participare la concurs, taxa de participare la concurs și acontul, de a stabili transparent procedura de selectare a eventualului investitor, analiza normei prin care se permite transmiterea integrală sau parțială de către concesionar a obiectului concesiunii unor terți cu acordul concedentului, completarea proiectului cu norme care ar stabili condițiile/criteriile de selectare a candidaților în vederea asigurării transparenței tuturor solicitanților la desemnarea candidaților, excluderea normei care oferă dreptul de a desfășura concursul doar în cazul prezentării unui singur participant dintre cei invitați, măsurile întreprinse de comisia de concurs în cazul în care primul ofertant refuză semnarea contractului.

În pofida opiniilor Ministerului Finanțelor și Centrului Național Anticorupție, la scurt timp a fost aprobată Hotărîrea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 prin care s-a decis concesiunea activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și condițiile concesiunii acestora. Potrivit acestei Hotărîri, scopul concesiunii este dezvoltarea continuă a infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate de Aeroportul 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. Prin pct. 3 s-a aprobat transmiterea prin concesiune pe o perioadă de pînă la 49 de ani a activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și terenul aferent acesteia. Redevența concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acesteia s-a stabilit în mărime de cel puțin 1% din veniturile de vânzări realizate din activitatea întreprinderii concesionale, cu o perioadă de grație de 5 ani din data semnării contractului de concesiune, care va fi transferată la bugetul de stat. S-a aprobat ca volumul investițiilor întreprinderii concesionale să fie de cel puțin 230 mil. euro, în termen de pînă la scadența perioadei de concesiune, etapizat în funcție de majorarea fluxului de pasageri deserviți de aeroport, mișcările de aeronave și transportul cargo, după cum urmează¹¹:

- I etapă: 40 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;

¹⁰ Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de Hotărîre de Guvern cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora.

¹¹ Hotărîrea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, pct. 4.2;

- a II-a etapă: 110 mil. euro, în termen de doi ani după atingerea unui flux de pasageri de cca. 2,6 mil. persoane anual, cu destinația – construcția unui terminal nou și a terminalului cargo, extinderea parcurii auto;
- a III-a etapă: 80 mil. euro, în termen de doi ani după atingerea unui flux de pasageri de cca. 3,2 mil. persoane anual, cu destinația – lucrări de modernizare a aerodromului, extinderea terminalului nou și a parcurii auto, modernizarea infrastructurii.

S-a stabilit că rambursarea investițiilor se va efectua din contul veniturilor obținute din activitatea întreprinderii concesionale, iar termenul începerii lucrărilor de reconstrucție nu va depăși 12 luni după semnarea contractului de concesiune.

S-au aprobat¹² următoarele criteriile 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.

S-a specificat că 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. Concesionarul trebuie să demonstreze că are acces la/sau dispune de active lichide, negrevate, linii de credit și alte mijloace financiare suficiente pentru a asigura investițiile și fluxul de numerar operațional.

Pct. 8 obligă concesionarul, în perioada de până la **60 de zile după semnarea contractului**, să fondeze o societate comercială (întreprindere concesională), în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, cu sediul în mun. Chișinău, care va prelua în folosință activele ce constituie obiectul concesiunii, iar capitalul social al întreprinderii concesionale urmează a fi de cel puțin 5 mil. euro.

Suplimentar, s-a aprobat condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului¹³.

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.

¹² Ibidem, pct. 6;

¹³ Ibidem, Anexa nr. 2;

S-a stabilit ca Comisia să îndeplinească următoarele funcții:

- a) definește criteriile de selectare a concesionarului și verifică respectarea lor;
- b) asigură expedierea prin poștă a invitațiilor în scris fiecărui investitor desemnat;
- c) stabilește mărimea taxei de participare, a accontului (garanție de participare la concurs) și a garanției (garanție de executare a proiectului);
- d) asigură primirea cererilor de participare la concurs;
- e) asigură, după caz, participanților la concurs acces pentru examinarea prealabilă a obiectului concesiunii și a documentației standard, oferă explicațiile necesare;
- f) pune la dispoziția participanților la concurs documentația de concurs și explică modul de completare;
- g) primește ofertele înaintate de ofertanți în limba de stat în mod obligatoriu și în altă limbă, după caz, și verifică în ședință publică integritatea, precum și componența coletelor;
- h) asigură păstrarea ofertelor în safeu securizat;
- i) examinează și evaluează ofertele;
- j) desfășoară concursul, desemnează învingătorul concursului și informează în scris participanții la concurs despre rezultate;
- k) deschide ofertele și, după caz, alte documente care însoțesc oferta;
- l) stabilește oferta câștigătoare;
- m) prezintă concedentului un raport privind totalizarea rezultatelor concursului;
- n) aprobă contractul de concesiune în forma negociată;
- o) transmite spre publicare în Monitorul Oficial al Republicii Moldova informația despre rezultatele concursului.

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 învingător¹⁴.

Proiectul de contract elaborat se negociază în cel mult 30 de zile calendaristice din data primirii lui de către ofertantul desemnat învingător. În cazul în care, la expirarea termenului stabilit, ofertantul desemnat învingător refuză semnarea contractului, comisia este în drept să desemneze în calitate de învingător ofertantul clasat pe locul imediat următor conform rezultatelor evaluării. Proiectul contractului de concesiune în forma negociată se aprobă de comisie și urmează a fi semnat de concedent.

¹⁴ Ibidem, pct. 9;

2.3 Concursul public privat privind concesiunea AIC.

La 14.06.2013 Ministerul Economiei a emis Ordinul nr. 103¹⁵ prin care a fost constituită Comisia de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău", în următoarea componență:

- 1) Copaci Tudor, președintele Comisiei, viceministru al economiei ;
- 2) Susanu Angela, membrul Comisiei, director adjunct al Agenției Proprietăți Publice ;
- 3) Cerbu Sabina, membrul Comisiei, viceministru al justiției ;
- 4) Barbăneagră Victor, membrul Comisiei, viceministru al finanțelor ;
- 5) Zolotcov Anatolie, membrul Comisiei, viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor ;
- 6) Cebotari Vladimir, membrul Comisiei, viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor ;
- 7) Jardan Petru, membrul Comisiei, director general interimar al Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
- 8) Șendilă Maria, secretar al Comisiei, șef-adjunct al direcției administrarea proprietății publice din cadrul Agenției Proprietăți Publice

Atribuțiile Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului au fost stabilite prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013. De asemenea, activitatea acestei Comisii urma să se desfășoare și în conformitate cu Regulamentul privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat în baza Hotărârii de Guvern nr. 476 din 04.07.2012.

Comisia de concurs și-a început lucrările la 19.06.2013, desfășurând în total 5 ședințe. Aceasta a aprobat mărimea taxei de participare în sumă de 2000 Euro, a accontului în sumă de 100 mii Euro și a costului caietului de sarcini de 2000 Euro. Criteriile de selectare a concesionarului au fost următoarele: mărimea redevenței, perioada concesiunii, capitalul social de minim 30 milioane de Euro, experiență în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile de minim 2 ani și experiență în concesiunea serviciilor aeroportuare. Termenul limită de prezentare a ofertei a fost 05.08.2013, ora 17.00.

2.3.1 Invitațiile și corespondența cu ofertanții

În cadrul ședinței nr.2¹⁶ din 26.06.2013 a Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", s-a decis expedierea invitațiilor pentru participare la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" în adresa:

¹⁵ Ordinul nr. 103 din 14.06.2013 a Ministerului Economiei privind aprobarea componenței Comisiei de Concurs în cadrul concesiunii activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora;

¹⁶ Procesul-verbal nr. 2 din 26.06.2013 al ședinței Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

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.

În cadrul aceleiași ședințe Comisia a decis **să delege atribuțiile de secretariat** către Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", iar prin Ordinul nr. 31 din 28.06.2013 ¹⁷ al Agenției Proprietăți Publice, a împuternicit Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" responsabilă de secretariatul concursului de selectare a concesionarului.

Potrivit acestui Ordin, Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" a fost responsabilă de următoarele:

- *transmiterea invitațiilor de participare la concurs către candidații desemnați de Comisia de Concurs în cadrul ședinței din 26.06.2013, procesul-verbal nr.2;*
- *încasarea taxei de participare și a acontului (garanția de participare) pe conturile întreprinderii, indicate în caietul de sarcini și eliberarea facturii fiscale;*
- *primirea și asigurarea păstrării securizate a pachetelor de documente (în componența inițială depusă de ofertant) privind ofertele depuse pentru concurs;*
- *vînzarea și transmiterea caietelor de sarcini și proiectului de contract către ofertanți;*
- *suportarea cheltuielilor aferente procesului de desfășurare a concursului închis (perfectarea documentației în format de hîrtie și CD, traducerea în limba engleză, expedierea documentației prin poșta rapidă, publicarea informației în presă, și alte cheltuieli aferente procesului de desfășurare a concursului închis);*
- *desemnarea persoanei de contact în cadrul Proiectului, care va primi cererile de participare la concurs, va pune la dispoziția participanților de concurs documentația respectivă și va explica condițiile de participare sau orice informație relevantă Proiectului;*

Totodată, s-a indicat că Î.S. "AIC" urmează să se călăuzească de condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului aprobate prin Hotărîrea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, iar orice acțiune întreprinsă va fi coordonată cu Comisia de Concurs prin intermediul secretarului comisiei. Conform pct. 4 al Ordinului nr. 31 din 28.06.2013 deschiderea ofertelor și examinarea documentelor depuse se va efectua în prezența Comisiei de Concurs, la sediul AIC. După finalizarea concursului și după caz, semnarea contractului de concesiune Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" în termen de 20 zile va transmite concedentului toate documentele aferente desfășurării concursului.

¹⁷ Ordinul nr. 31 din 28.06.2013 cu privire la împuternicirea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" responsabilă de secretariatul concursului de selectare a concesionarului, emis de Agenția Proprietăți Publice;

Executînd Ordinul APP nr. 31 din 28.06.2013, Întreprinderea de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău" a emis la 28.06.2013 Ordinul nr. 99/1¹⁸ cu privire la acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cadrul procesului de concesiune și s-a pus în sarcina

- Directorului Departamentului financiar-administrativ, A. Ciutac, transmiterea invitațiilor de participare la concurs către candidații desemnați;
- Contabilului-șef, L. Jechiu, încasarea taxei de participare și a accontului pe contul întreprinderii, emiterea facturii fiscale ofertanților;
- Directorului Departamentului financiar-administrativ, A. Ciutac, primirea și asigurarea păstrării securizate a pachetelor de documente privind ofertele depuse pentru concurs;
- Directorului Departamentului financiar-administrativ, A. Ciutac, vînzarea și transmiterea caietelor de sarcini și proiectului de contract către ofertanți;
- Contabilului-șef, L. Jechiu, monitorizarea suportării cheltuielilor aferente procesului de desfășurare a concursului închis (perfectarea documentației în format de hîrtie și CD, traducerea în limba engleză, expedierea documentației prin poșta rapidă, publicarea informației în presă, și alte cheltuieli aferente procesului de desfășurare a concursului închis;
- Directorului Departamentului financiar-administrativ, A. Ciutac, în calitate de persoană de contact din cadrul Proiectului, care va primi cererile de participare la concurs, va pune la dispoziția participanților la concurs documentația respectivă și va explica condițiile de participare, sau orice informație relevantă Proiectului.

Invitațiile¹⁹ expediate de către Î.S. "AIC" către participanții selectați de Comisiei au fost semnate de directorul întreprinderii – Petru Jordan. Acestea au avut un nr. de ieșire comun 01/910, datate cu 01.07.2013. Textul invitației a fost redactat în l. engleză, cu următorul conținut: *"Prin prezenta, avem plăcerea de a transmite în adresa Dvs Invitația de Participare la Concursul referitor la "Proiectul de concesiune a activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". Sperăm la o cooperare fructuoasă"*.

Invitațiile au fost expediate prin intermediul poștei rapide DHL Express, de către Î.S. "AIC"²⁰:

- 1.AENA International – Madrid, Spania – C/ Arturo Soria, 109, 2 floor, 28043
- 2.Aeroports de Paris – Paris, Franța – 4 Allee Helene Bouchee Orlytech, Bat. 529, Wissous, Ile de France, 11871
- 3.Flughafen Wien AG – Viena, Austria – address: Wien-Flughafen, 1300 Schwechat, Austria
- 4.Heathrow Airport Holdings – Londra, Anglia – address: The Compass Centre, Nelson Road, London Heathrow Airport Hounslow TW6 2GW
- 5.Houston Sistem Aeroportuar – Houston, SUA –16930 JFK Boulevard Houston, Texas 77032

¹⁸ Ordinul nr. 99/1 din 28.06.2013 cu privire la acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cadrul procesului de concesiune, emis de Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

¹⁹ Invitațiile expediate către cele 7 companii selectate de Comisia de Concurs împreună cu fișa de expediere DHL Express;

²⁰ Fără a examina adresa celor doi participanți la Concurs;

Analizând actele de expediere (Shipment Waybill) și Track DHL Express Shipment și comparând adresele respective cu cele făcute publice constatăm următoarele:

Conform informației de pe site-ul oficial Aeroports de Paris SA, acesta are în gestiune 3 aeroporturi: Paris-Charles de Gaulle Airport, Paris-Orly Airport și Paris- Le Bourget Airport. Coroborând adresele celor 3 aeroporturi aflate în gestiunea Aeroports de Paris, constatăm că invitațiile de participare la Concurs nu au fost expediate nici la o adresă din cele făcute publice pe site-ul oficial al Aeroports de Paris SA.

Invitația de participare către AENA International din Madrid a fost expediată corect la adresa C/Arturo Soria 109, et.2, 28043²¹.

În ceea ce privește Houston Sistem Aeroportuar, Heathrow Airport Holdings și Flughafen Wien AG, constatăm că aceștia au fost invitați la adresele corespunzătoare.

Prin scrisoarea cu nr. de ieșire 01/925 din 05.07.2013, expediată prin DHL Express către UK Komaks, AIC scrie: *"Administrația AIC vă mulțumește pentru interesul exprimat în vederea participării la Concursul privind concesionarea activelor Î.S. "AIC". Noi confirmăm recepționarea taxei nerambursabilă pentru caietul de sarcini și prin urmare expediți-l în l.română și engleză. De asemenea, solicităm să ne confirmați recepționarea documentației la nr. de fax +373 22 525462 sau la email: alexander.ciutac@airport.md".*

Reprezentantul UK Komaks, Yaroslav Ashirov, a recepționat caietul de sarcini prin DHL, fapt confirmat prin emailul din 10.07.2013.

Invitația a fost recepționată și de Mejdunarodnîi Aeroport Vnukova. Prin emailul din 02.08.13, acesta a informat Aeroportul Chișinău despre faptul că delegă un reprezentant care va prezenta oferta pentru participare la Concurs.

La 02.08.13 S.A. "Khabarovsky Airport" a solicitat AIC eliberarea legitimației pentru 3 persoane: Ashirov Yaroslav, Amelin Konstantin și Sudakova Victoria, care urmau să efectueze o vizită la AIC în scop de marketing pentru perioada 02.08.13-09.08.13, în pofida faptului că termenul limită pentru depunerea ofertelor era 05.08.2013.

La 06.08.13, Directorul Departamentului Financiar al ÎS AIC, Alexandru Ciutac, îl informează pe Ashirov Yaroslav (reprezentantul Habarovsky Aeroport) că a recepționat oferta lor și îi expediază copia scanată a actului de predare-primire, 6 poze cu cutiile în care este păstrată oferta, copia pașaportului și a procurii acestuia.

2.3.2 Descrierea companiilor ofertante.

²¹ <https://www.airport-suppliers.com/supplier/aena/>, vizitat la 04.09.2019;

La concurs au participat doi ofertanți: S.A. "Mejdunarodnîi Aeroport Vnucovo împreună cu Compania Vnucovo-Invest și Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" S.R.L. fondată de "Habarovsky Airport" S.A., "Kolomensky 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 engleză²², iar oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia Invest" a fost declarată câștigătoare²³.

2.3.2.1 Companiile care au fost declarate câștigătoare

Habarovsky Aeroport

Conform Statutului²⁴, "Habarovsky Aeroport" a fost fondată la 11.02.2005 și se află sub jurisdicția Federației Ruse.

Potrivit Scrisorii de intenții²⁵ a SA Habarovsky Aeroport, este caracterizat ca fiind principalul operator care activează la sol din aeroportul Habarovsk (Noviy). Printre aeroporturile din Federația Rusă, aeroportul (Noviy) se plasează pe locul 13 după numărul de pasageri transportați, pe locul 5 după bunurile transportate.

Kolomensky zavod

Societatea pe acțiuni de tip deschis Compania de Holding "Kolomensky Zavod" a fost constituită la 25.08.1994. Aceasta se află sub jurisdicția Federației Ruse și a cărui capital este divizat în acțiuni, care certifică drepturile de creanță ale asociaților.

Conform Statului aprobat în anul 2011, capitalul social al societății comerciale Kolomensky Zavod este constituit din 1 027 423 763 ruble²⁶.

În Scrisoarea de intenție din 05.08.2013, semnată de către Yaroslav Ashirov, asociatul "Kolomensky Zavod" este descris ca liderul rusesc în industria construcției de locomotive pe piața mondială. Este cea mai mare companie din Rusia specializată în ingineria feroviară și energetică; este producător rusesc principal de locomotive diesel modern pentru pasageri, este proiectant și producător de locomotive electrice pentru pasageri și locomotive diesel de marfă pentru căile ferate din Rusia, CSI și țările Baltice.

SRL "Avia Invest"

²² Procesul-verbal nr. 3 din 07.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău";

²³ Procesul-verbal nr. 4 din 15.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesiionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău";

²⁴ Statutul SA "Habarovsky Aeroport";

²⁵ Scrisoarea de intenție a SA "Habarovsky Aeroport" din 05.08.2013;

²⁶ Statutul SRL "Kolomensky Zavod";

Societatea comercială SRL "Avia Invest" a fost înregistrată în Republica Moldova la 02.08.2013, IDNO 1013600025635. Cererea de înregistrare a fost depusă de reprezentanții fondatorilor "Kolomensky Zavod" și "Habarovsky Aeroport" în aceeași zi. Administrator al societății noi create a fost numit Salov Boris. SRL „Avia Invest” îi are în calitate de fondatori pe Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Khabarovschi Aeroport” partea socială 50% și Societatea pe acțiuni de tip deschis Compania Holding „Kolomensky Zavod” partea socială 50%. Capitalul social al SRL "Avia Invest" a fost în mărime de 5400 lei. Termenul de activitate al întreprinderii este nelimitat.

Prin Decizia din 28.08.2013 capitalul social al SRL „Avia Invest” a fost majorat cu 85 107 000 lei, mijloace bănești care au fost depuse de fondatori (fapt confirmat de către BC „Unibank” prin certificatul din 23.08.2013). După majorare, capitalul social al societății constituie 85 107 400 lei, partea socială a SA „Habarovschi Aeroport”- fiind în valoare de 42 553 700 lei (50%), și partea socială a companiei „Kolomensky Zavod” -42 553 700 lei (50%).

Mai târziu, prin decizia din 24.12.2013 a fost eliberat din funcție administratorul Salov Boris și desemnat noul administrator Jardan Petru. Până la desemnarea lui în calitate de administrator, Jardan Petru din anul 1999-2012 a activat în cadrul ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” deținând diferite funcții: juriconsult, șef al serviciului juridic, director-general interimar, actualmente Jardan Petru este deputat în Parlamentul Republicii Moldova din partea Partidului „Șor”.

La 30.08.2013 Asociatul „Kolomensky Zavod” a vândut partea socială din SRL „Avia Invest”, lui TB Team Management LLP, iar abia la 17.02.2014 (peste 5 luni) a fost înregistrată modificarea în componența asociaților, și anume asociat al SRL „Avia Invest” a devenit TB Team Management LLP (înregistrată la 07.09.2012 în Marea Britanie).

În aceeași zi noul asociat -TB Team Management LLP, a vândut partea sa socială din SRL „Avia Invest”, unei companii recent înființate în Federația Rusă- SRL „Komaksavia”. Modificarea componenței asociaților SRL „Avia Invest”, prin excluderea asociatului TB Team Management LLP și includerea asociatului SRL „Komaksavia” a avut loc cu 2 zile mai târziu.

Societatea SRL „Komaksavia” îi are pe asociați pe „Societatea de Administrare Komaks” 99% și Asociația de tip deschis „Khabarovsky Aeroport” 1 %, iar potrivit extrasului din registrul de stat al SRL „Komaksavia” ambele societăți sunt conduse de Basiuc Constantin.

Noul asociat SRL „Komaks Avia”, societate care fusese înființată cu o lună înainte de a cumpăra partea socială a TB Team Management LLP din SRL „Avia Invest” (10.01.2014), după modificarea datelor din registrul de stat, deține partea socială în mărime de 95 % (80 852 030 lei) din SRL „Avia Invest”, iar SA „Habarovsky Aeroport” deține 5% din capitalul social în valoare de 4 255 370 lei.

La 06.08.2014 au fost înregistrate modificări esențiale la statutul societății SRL „Avia Invest”, simultan fiind stabilită componența organelor de conducere a acesteia:

Consiliul (Președintele Consiliului) Șor Ilan
Consiliul (Membru al Consiliului) Jardan Petru
Consiliul (Membru al Consiliului) Salov Boris
Consiliul (Membru al Consiliului) Ciochină Arcadie
Consiliul (Membru al Consiliului) Fedorov Mikhail
Consiliul (Membru al Consiliului) Ashirov Yaroslav
Consiliul (Membru al Consiliului) Semenova Tatiana
Cenzor Diaconu Nicolae.

Mai târziu prin decizia Camerei Înregistrării de stat din 06.09.2016 din nou a fost modificată componența asociaților SRL „Avia Invest”, drept urmare a vânzării de către „Komaksavia” a părții sale sociale din SRL „Avia Invest” către LTD „Komaksavia Airport Invest”. Potrivit deciziei respective, a fost exclus din componența asociaților SRL „Komaksavia” care deținea 95 % din capitalul social, și inclus noul asociat LTD „Komaksavia Airport Invest” (înregistrată la 19.08.2016 în Cipru, capitalul social în mărime de 1000 euro) cu partea socială în mărime de 95 % (80 852 030 lei). După modificare SA „Habarovsky Aeroport” deține 5% din capitalul social al SRL „Avia Invest” în valoare de 4 255 370 lei, și LTD „Komaksavia Airport Invest” deține 95 % în valoare de 80 852 030 lei. În baza aceleiași decizii a fost schimbat sediul SRL „Avia Invest” - mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3.

Ulterior, prin decizia din 27.09.2016 a fost exclus membrul consiliului Fedorov Mikhail și inclus un nou membru - Șor Ilona (mama vitregă a lui Ilan Șor- tot ea fiind administratoarea SRL „Dufremol”)

Prin decizia din 07.04.2017 a fost exclus membrul consiliului Ciorchină Arcadie și inclus un nou membru - Melnic Viorel (interpusul lui Ilan Șor la BC „Unibank”, anterior șef al Serviciului Vamal și consilier al primarului de Orhei).

Prin decizia din 09.04.2019, din nou a fost numit directorul general-interimar al SRL „Avia Invest”, Salov Boris, și totodată a fost inclus în componența beneficiarilor cet. Tenev Marin Mihov. Tenev Marin Mihov mai are înregistrată o societate în Republica Moldova (pe aceeași adresă ca și a SRL „Avia Invest” SRL) cu denumirea SRL Euro Partners Consulting, înființată la 23.01.2017, asociați: [Karklinsh Modris](#), [Tenev Marin Mihov](#) .

2.3.2.2 Acordul operațional comun din 2 august 2013

Cîștigătorul Concursului Asociația Persoanelor Juridice „Avia Invest” a pus la baza colaborării – Acordul operațional comun (denumit în continuare Acord). Analizînd acest acord, constatăm că acesta a fost semnat de către SA “Aeroportul Habarovsk” (Partea 1), SA “Kolomensky Zavod” (Partea 2) și SRL “Avia Invest” (Partea 3) la 2 august 2013. Locul semnării – mun. Chișinău, Republica Moldova.

La art. 2 din Acord, părțile declară că le este cunoscut conținutul Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la concesionarea activelor ÎS "Aeroportul Internațional Chișinău" și condițiile concesionării sale, Anexa nr. 1 și nr. 2 a Hotărârii de Guvern nr 321 din 30.05.2013, a legislației în vigoare a Republicii Moldova care reglementează raportul juridic al Părților între ele și raportul juridic în legătură cu încheierea Contractului de Concesionare, cât și a condițiilor tehnice (documentația concursului) primite în modul stabilit de pregătire pentru participarea la Concurs.

Potrivit p.2 al art.2 din Acord, Părțile, distribuie între ele sarcinile și funcțiile, drepturile și obligațiile, și de asemenea riscurile și responsabilitatea privind executarea prevederilor Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 321 din 30.05.2013 și condițiilor Sarcinilor tehnice (documentația de concurs).

La art. 4 din Acord, părțile prevăd că, **în scopul participării la Concurs închis**, partea 1 și Partea 2 au înregistrat întreprindere comercială SRL "Avia Invest", **cu capital minimal (5400 lei)** și distribuie cotelor părți în mărime a câte 50% fiecare, iar în caz de câștig în Concurs, vor determina modul ulterior al activității generale și vor lua decizia și vor contribui financiar la mărirea Capitalului statutar al Întreprinderii concesionale, care va constitui 5.000 (cinci) milioane euro.

Potrivit dispozițiilor aceluiași articol, părțile sunt libere în dispunerea și redistribuirea părților de participare ale sale în capitalul statutar al întreprinderii concesionale în orice moment al activității concesionale.

La art. 12 din Acordul menționat supra, părțile prevăd **temeiurile de încetare** a acestuia după cum urmează:

- dacă asociația persoanelor juridice AVIA INVEST nu va fi declarată învingătoare la Concurs – de la data anunțării câștigătorului;
- **semnarea contractului de concesiune** – de la data încheierii contractului de concesiune de către întreprindere (Partea 3);
- în caz dacă Asociația AVIA INVEST învinge dar nu semnează contractul de concesiune – de la data anunțării finalizării concursului fără a fi încheiat contractul de concesiune.

Prin Decizia nr. 01-VIII/2013 din 21.08.2013²⁷, autenticată de **notarul public Olga Bondarciuc**, Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest" a împuternicit S.R.L. Avia-Invest" cu dreptul de a semna contractul de concesiune.

La ultima ședință a Comisiei din 29.08.2013 a fost aprobat proiectul contractului de concesiune în forma negociată cu Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest", iar Agenția Proprietăți Publice a fost împuternicită să semneze contractul de concesiune cu S.R.L. "Avia-Invest".

²⁷ Decizia nr. 01-VIII/2013 din 21.08.2013;

La 30.08.2013 a fost semnat contractul de concesiune²⁸ dintre concedent, reprezentat de Agenția Proprietății Publice, și S.R.L. "Avia-Invest", în calitate de concesionar, deși potrivit rezultatelor Concursului, câștigătorul a fost desemnat Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest" (concesionar).

Prin Hotărârea de Guvern nr. 715 din 12.09.2013 **s-a aprobat Raportul** privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău".

În baza Hotărârii de Guvern nr. 780 din 04.10.2013 s-a reconfirmat aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora.

2.4 Evenimente din perioada post-concesiune

La 10.09.2013 prin Decizia Curții Constituționale nr. 11²⁹ a fost dispusă suspendarea acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora.

Ulterior, prin decizia Curții Constituționale nr. 12 din 19.09.2013³⁰ s-a dispus suspendarea acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

Prin Decizia Curții Constituționale nr. 13 din 08.10.2013³¹, Curtea a sistat procesul pentru controlul constituționalității Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora și Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", Hotărârii Guvernului nr. 780 din 4 octombrie 2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, motivând că controlul legalității acestora este prerogative instanțelor de drept comun.

Prin Scrisoarea nr. 02/1858 din 25.10.2013, directorul Î.S. "AIC" solicită BERD să confirme că AIC a achitat integral datoria; Contractul de împrumut acordat de BERD din 05.12.2008 a încetat, BERD nu are pretenții financiare față de AIC în legătură cu Contractul de împrumut menționat, Contractul privind contul bancar din 27.03.2009 s-a finalizat, AIC are

²⁸ Contractul de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013;

²⁹ Decizia Curții Constituționale nr. 11 din 10.09.2013 privind suspendarea acțiunii Hotărârii Guvernului nr.321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora;

³⁰ Decizia Curții Constituționale nr. 12 din 19.09.2013 de suspendare a acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

³¹ Decizia Curții Constituționale nr. 13 din 08.10.2013 privind sistarea procesului pentru controlul constituționalității Hotărârilor de Guvern nr. 321 din 30 mai 2013 și nr. 715 din 12 septembrie 2013 referitoare la concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău;

dreptul nelimitat de a poseda, folosi și dispune de resursele financiare acumulate din taxa de modernizare, inclusiv cele de pe contul deschis la B.C. "Eximbank".

Prin răspunsul său din 31.10.2013, BERD a confirmat că a recepționat suma de 6 141 419, 04 transferată de împrumutat la 24.10.2013 conform facturii din 25.09.2013 și a anulat suma nerambursabilă din împrumut de 19 000 000 în conformitate cu Secțiunea 3.03 din Contractul de împrumut cu BERD. Astfel, BERD confirmă că nu are nici o pretenție față de AIC în temeiul contractului de împrumut și de cont bancar.

Banca Europeană de Investiții, prin scrisoarea din 29.10.2013 a confirmat recepționarea sumei de 6 141 765,23 transferată de împrumutat la 24.10.2013 conform facturii din 25.09.2013, a anulat suma nerambursabilă din împrumut de 18 765 414 în conformitate cu articolul 1.06D din contractul de finanțare și a confirmat că nu are nici o pretenție financiară față de AIC în baza contractului de finanțare.

După semnarea Contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013, Agenția Proprietăți Publice, prin Ordinul nr. 54 din 04.11.2013³² a instituit Comisia de monitorizare a concesiunii și a aprobat Regulamentul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune.

În cadrul Comisiei de monitorizare a concesiunii, funcțiile de Președinte, Vicepreședinte și Secretar al Comisiei sunt atribuite Agenției Proprietății Publice, după cum urmează:

- a) **Președinte al Comisiei** – Dl. Valeriu Triboi care este și Director al Agenției Proprietății Publice;
- b) **Vicepreședinte al Comisiei** – Dna Angela Susanu care este și Director adjunct al Agenției Proprietății Publice și membră a Comisiei de concurs cât și persoana care a semnat Contractul de concesiune cu SRL "Avia Invest";
- c) **Secretar al Comisiei** – Dna Maria Șendilă care este Șef de direcție la Agenția Proprietății Publice și Secretar al Comisiei de Concurs

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 concesionarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"; anularea HG nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora; anularea HG nr. 715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional

³² 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;

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 17.03.2015³³ Judecătoria Botanica a respins acțiunea ca fiind depusă cu încălcarea termenului de prescripție. Această hotărâre a fost menținută prin Decizia Curții de Apel Chișinău din 19.01.2016³⁴ și Încheierea Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-668/16³⁵ din 11.05.2016.

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 25.11.2013³⁶ cererea de chemare în judecată a fost respinsă. Prin Decizia³⁷ Curții de Apel Chișinău din 26.11.2014 și Încheierii³⁸ Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-900/14 din 24.07.2014 s-a menținut hotărârea primei instanțe.

Ulterior Hotărârea Parlamentului nr. 221 din 03.12.2015³⁹, a fost constituită Comisia de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestuia.

La 28.07.2016 Comisia parlamentară de anchetă a prezentat Biroului permanent al Parlamentului Republicii Moldova Raportul său secret. Totodată, a fost prezentat și un Raport de alternativă a unui grup de deputați.

³³ Hotărârea Judecătoria Chișinău (Botanica) nr. 3-276/14 din 17.03.2015;

³⁴ Decizia Curții de Apel Chișinău nr. 3a-867/15 din 19.01.2016;

³⁵ Încheierea Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-668/16 din 11.05.2016;

³⁶ Hotărârea Judecătoria Chișinău nr. 3CA-726/2013 din 25.11.2013;

³⁷ Decizia Curții de Apel Chișinău nr. 3a-281/14 din 26.11.2014;

³⁸ Încheierea Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-900/14 din 24.07.2014;

³⁹ Hotărârea Parlamentului din 03.12.2015 privind constituirea Comisiei de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizarea executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiunea activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora;

III. ARGUMENTAREA JURIDICĂ

3.1 Comisia de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău"

După cum am menționat anterior, *Comisia de Concurs* a fost instituită în baza Ordinului Ministerului Economiei nr. 103 din 14.06.2013.

Atribuțiile acesteia au fost stabilite prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013. De asemenea, activitatea *Comisiei de Concurs* era reglementată și de Regulamentul privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012.

Analizând acțiunile *Comisiei de Concurs* în coraborare cu cadrul legal constatăm că conform pct. 2 al Anexei nr. 2 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 s-a dispus ca Ministerul Economiei să creeze comisia de Concurs. Totodată, s-a dispus ca aceasta să fie formată dintr-un număr impar de membri persoane fizice, nu mai mic de 7, care trebuie să includă reprezentanți ai Ministerului Economiei, Finanțelor, Justiției, reprezentanți ai concedentului, un specialist în economie, un specialist în jurisprudență, precum și specialiști în activitate aeronautică.

La prima ședință a *Comisiei de Concurs* pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", potrivit procesului verbal nr. 1 din 19.06.2013 au participat 7 membri ai *Comisiei* cu drept de vot și secretarul *Comisiei*. În cadrul ședinței, s-a adus la cunoștință membrilor *Comisiei* cadrul legal care reglementează activitatea lor. Totodată s-a informat că Agenția Proprietății Publice a elaborat un proiect al caietului de sarcini și a fost prezentat spre examinare membrilor *Comisiei de Concurs*. De asemenea, s-a adus la cunoștință faptul că *Comisia* urmează să selecteze minim 5 candidaturi care vor avea dreptul de participare la concurs. În acest scop, Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" ținând cont de situația geopolitică din țară și amplasamentul geografic al AIC, cât și riscul de redirecționare a fluxului de pasageri în aeroport potențialelor concesionari, a examinat multiaspectual participanții pieții internaționale a serviciilor aeronautice și aeroportuare. În rezultat, au fost distinși operatorii economici din domeniul dat care au o experiență vastă în activitatea investițională; exploatarea aeroporturilor, inclusiv dezvoltarea, construcția, exploatarea și întreținerea infrastructurii, domeniul serviciilor nonaeroportuare, îmbinarea eficientă a deservirii companiilor aeriene clasice și low-cost; ș.a. fiind întocmită lista potențialilor participanți la concursul închis, care a fost anexată la Procesul-verbal. Din lista prezentată, ținându-se cont de criteriile de selectare a concesionarului stabilite de Guvern, *Comisia* urma să selecteze operatorii la care vor expedia invitații. *Comisia* a decis ca membrii să examineze minuțios documentele prezentate și la următoarea ședință să se expună pe marginea acestora, în scopul definitivării și aprobării acestora.

A doua ședință a Comisiei a avut loc la 26.06.2013. Potrivit Ordinei de zi, Comisia urma să se expună asupra următoarelor subiecte: 1. *Desemnarea candidaturilor la care se vor expedia invitațiile pentru participare la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "AIC"*; 2. *Aprobarea caietului de sarcini și a documentelor de aplicare la concurs;* 2.1 *Aprobarea criteriilor de selectare a concesionarului;* 2.2 *Aprobarea mărimii taxei de participare, acontului (garanției de participare) și a costului caietului de sarcini;* 2.3. *Aprobarea mărimii garanției de bună execuție a contractului;* 2.4. *Aprobarea invitației de participare la concurs.*

Astfel, Comisia, fără obiecții, a aprobat candidaturile în adresa cărora urmează a fi expediate invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului.

A aprobat caietul de sarcini și documentele de aplicare la concurs, conform anexei nr. 1 la procesul-verbal. Criteriile 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. Mărimea taxei de participare a fost aprobată în sumă de 2000 Euro, acontul în sumă de 100 mii Euro și a costului caietului de sarcini în sumă de 2000 Euro. Garanția de bună execuție a contractului în sumă de cel puțin 1 milion Euro, cu un termen de valabilitate de 3 ani, pentru fiecare etapă de investire prevăzute în pct. 4.2. din Anexa nr. 1 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013. Comisia a aprobat și conținutul invitației de participare la concursul închis, conform Anexei nr. 2.

La ședința Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului din 07.08.2013 au participat 5 membri din 7 membri cu drept de vot și secretarul Comisiei. Astfel, la ședința Comisiei a lipsit Tudor Copaci și Vladimir Cebotari. Subiectele puse pe ordinea de zi au fost: semnarea declarațiilor de imparțialitate și confidențialitate, deschiderea ofertelor și aprobarea grilei de evaluare a ofertei.

S-a comunicat că la 01.07.2013 au fost expediate Invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului. Termenul limită pentru depunere a ofertelor a expirat la 05.08.2013, ora 17.00. Invitațiile au fost recepționate de toate companiile. Caietul de sarcini a fost procurat de 2 companii, care au achitat taxa de participare la Concurs și au înaintat ofertele, și anume:

1. pachetul cu oferta companiei S.A. "Mejdunarodnîi Aeroport Vnukovo"/Compania "Vnukovo-Invest" – Moscova, Rusia a fost livrat la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" de către persoana împuternicită la 05.08.2013, ora 14.21, de către reprezentantul companiei, în pachet;
2. pachetul (6 cutii) cu oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia-Invest" SRL, fondată de "Avia-Invest" SRL, "UK Komaks SRL/"Habarovsky Aeroport" S.A. și "Kolomensky Zavod" SA, au fost livrate la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" de către persoana împuternicită la 05.08.2013, ora 16.55 de către reprezentantul companiei.

La a 3 ședință din 07.08.2013 a fost redat conținutul ofertelor în Anexa nr.1 la procesul-verbal nr. 3 din 07.08.2013. În conținutul procesului-verbal nr. 3 s-a specificat că oferta nr.

1 a fost prezentată doar în limba engleză, iar oferta nr.2 a fost prezentată în 6 exemplare: în limba română- 1 original și 2 copii, limba engleză – 1 original și 2 copii. S-a stabilit că evaluarea ofertelor de către membrii Comisiei de concurs va avea loc în termen maxim de 30 zile calendaristice, calculat de la data limită de depunere a ofertelor în ședințe ulterioare. De asemenea, membrilor Comisiei le vor fi prezentate copiile ofertelor (formularelor conform caietului de sarcini) pe suport electronic. A fost prezentată grila de punctaj în conformitate cu care urmează a fi evaluate ofertele și desemnat câștigătorul Concursului. Membrii Comisiei unanim au aprobat Grila de punctaj pentru evaluarea ofertelor.

Anexa nr. 1 la procesul-verbal nr. 3, denumită Lista de verificare conține următoarele date: numărul de înregistrare a ofertantului, data și ora recepționării, notificarea de retragere, notificarea de modificare a ofertei, denumirea ofertantului, taxa de participare, verificarea formularelor conform caietului de sarcini, observații și documentele adiacente prezentate de ofertanți.

La ședința Comisiei de Concurs din 15.08.2013 au participat toți membrii aceștia. Conform Ordinei de zi, membrii Comisiei urmau să evalueze ofertele parvenite pentru participarea la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și să desemneze oferta câștigătoare.

Membrii Comisiei au analizat documentele prezentate la concurs și au constatat că oferta nr.1, prezentată de SA "Mejdunarodnîi Aeroport Vnucovo"/ Compania "Vnukovo-Invest" – Moscova, Rusia nu este întocmită conform rigorilor stabilite în Caietul de sarcini, multe Formulare standard nu au fost prezentate, iar cele prezentate nu sunt completate în limba de stat a RM. Reieșind din prevederile legale s-a propus ca oferta dată să fie declarată ca fiind necorespunzătoare. Comisia de concurs unanim a decis respingerea ofertei SA "Mejdunarodnîi Aeroport Vnucovo"/ Compania "Vnukovo-Invest" – Moscova, Rusia, în temeiul pct. 103 al HG nr. 476 din 04.07.2013 și a pct. 34, cap. VII, Anexa nr. 3 al aceleiași hotărâri.

În continuare, Comisia a purces la evaluarea ofertei nr. 2 prezentată de Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" și membrii comisiei au prezentat fișele de lucru a evaluării ofertelor depuse, care au fost generalizate în Fișa sumară a evaluării ofertelor.

În rezultatul sumării punctajului acordat pentru fiecare din criteriile stabilite în caietul de sarcini s-a constatat că oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia-Invest" compusă din SRL "Avia-Invest", "UK Komaks" SRL/"Habarovsky Aeroport" SA și "Kolomensky Zavod" SA cu un punctaj total de 580 puncte (punctajul mediu fiind de 82,86) este avantajoasă și întrunește toate condițiile stabilite în caietul de sarcini și oferta este considerată câștigătoare.

În termen de 3 zile de la semnarea prezentului proces-verbal, concedentul urmează să notifice ofertanții despre rezultatele concursului și să invite Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare, la negocierea contractului de

concesiune. În unanimitate s-a votat rezultatele generalizate în Fișa sumară a evaluării ofertelor. Astfel, Comisia a hotărât că oferta SA "Mejdunarodnii Aeroport Vnucovo"/Compania "Vnukovo-Invest" – Moscova, Rusia se respinge ca fiind necorespunzătoare; oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia-Invest" este corespunzătoare și se declară câștigătoare; concedentul în termen de 3 zile de la semnarea procesului-verbal urmează să notifice ofertanții despre rezultatele concursului și să invite Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare la negocierea contractului de concesiune; proiectul contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora, urmează a fi elaborat și negociat cu Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" în termen de cel mult 30 zile calendaristice.

Conform procesului-verbal nr. 5, ultima ședință Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" a avut loc la 29.08.2013. Pe ordinea de zi a fost pusă chestiunea privind aprobarea proiectului contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora, negociat cu SRL "Avia-Invest". Președintele Comisiei a informat că Agenția Proprietăți Publice prin scrisoarea nr. 03-938 din 16.08.2013 a informat participanți la concurs despre rezultatele concursului și conform deciziei Comisiei de concurs, oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia-Invest" a fost declarată câștigătoare (proces-verbal nr.4 din 15.08.2013) a invitat Asociația la negocierea contractului de concesiune. De asemenea, a informat membrii Comisiei că Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest" a prezentat Agenției Proprietăți Publice Decizia nr. 01-VIII/2013 din 21.08.2013 prin care a investit SRL "Avia-Invest" cu drepturile de a semna contractul de concesiune.

La 21.08.2013 proiectul contractului de concesiune elaborat de Comisie a fost transmis SRL "Avia-Invest" spre negociere. După mai multe runde de negocieri, la 28.08.2013 procedura a fost finalizată. Membrilor Comisiei a fost prezentat proiectul Contractului în forma negociată și acesta s-a propus spre aprobare. Chestiunea a fost votată unanim. La ședință au fost prezenți 6 membri cu drept de vot din 7 și secretarul Comisiei. Prin urmare, la ultima ședință s-a hotărât aprobarea în formă negociată a proiectului contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora cu Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest"; s-a împuternicit Agenția Proprietăți Publice în calitate de concedent să semneze contractul de concesiune cu SRL "Avia-Invest".

Evaluând activitatea Comisiei constatăm următoarele neconformități:

Funcțiile Comisiei au fost reglementate în pct. 4 al Anexei 2 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013. 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".

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.

În pofida faptului că conform pct. 4 lit. b) și c) al Anexei nr.2 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 s-a stabilit că *Comisia de Concurs* va asigura expedierea prin poștă a invitațiilor fiecărui investitor desemnat și va asigura primirea cererilor de participare la concurs, prin Ordinul nr. 31⁴⁰ din 28.06.2013 al Agenției Proprietăți Publice s-a încălcat prevederile menționate anterior.

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:

- a) siguranță financiară ;
- b) spectrul larg al capacităților tehnice ;
- c) competența lor profesională.

Astfel, 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.

Stabilind în Hotărâre de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 prevederea precum că concursul va avea loc numai dacă se vor înregistra cel puțin doi participanți dintre cei invitați, concluzionăm că de la bun început s-a cunoscut cine va fi desemnat câștigătorul concursului. Or, oferta nr.1 depusă de către S.A. "Mejdunarodnii Aeroport Vnucovo" împreună cu Compania Vnucovo-Invest a fost descalificată numai pe motivul că a fost prezentată în limba engleză și că nu a completat toate formularele conform Caietului de sarcini.

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

⁴⁰ Ordinul nr. 31 din 28.06.2013 al APP privind delegarea atribuțiilor de secretariat Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

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 următoarele:

- *formarea capitalului statutar în mărime de 5 milioane Euro, nu mai târziu de 10 zile de la data propusă pentru semnarea contractului de concesiune ;*
- *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 Hotărârea 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, analizînd 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.

Adică, părțile Acordului nu au avut intenția reală de a investi în modernizarea Aeroportului Internațional Chișinău, or acest Acord presupunem că 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 prevederilor art. 10 alin. (1) din Legea menționată supra, ***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.

Prin pct. 2 al Procesului-verbal nr. 2 al Comisiei de Concurs din 26.06.2013 au fost aprobate și documentele de aplicare la concurs.

În Caietul de sarcini se regăsesc prevederi privind condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului (Cap. IV), Formularele (Cap. V) și Instrucțiunii privind derularea concursului închis de selectare a concesionarului în cadrul proiectului privind concesionarea activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" (Cap. VII).

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 S.R.L. "UK KOMAKS" este doar administratorul S.A. "Habarovsky Aeroport", cel din urmă participând 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".

Din examinarea comparativă a Aeroportului Habarovsk și Aeroportul Internațional Chișinău la acea vreme, constatăm că Aeroportul Internațional Chișinău era mai modern și mai dezvoltat decât primul.

Astfel, Aeroportul Internațional Chișinău a fost declarat cel mai bun aeroport al anului 2007 dintre aeroporturile statelor CSI. Respectiva distincție a fost acordată aeroportului Chișinăului la categoria *Aeroportul ce se dezvoltă cel mai intensiv* printre aeroporturile cu un volum de transportare a pasagerilor de la 0,5 până la 1 mln. persoane. La concurs au participat membrii asociației „Aeroport”, cel mai impunător și prestigios de pe teritoriul CSI. Aerogara de la Chișinău a fost înalt apreciată după criteriile cum ar fi nivelul de asigurare a pasagerilor, creșterea interesului companiei aeriene în zboruri, asigurarea securității, dezvoltarea bazei tehnico-materiale, activitatea pentru un an, dar și indicatorii financiari de producție. Aeroportul Internațional Chișinău a obținut distincția „Cel mai bun Aeroport al anului din țările CSI” 6 ani la rând (până luarea deciziei de transmitere în concesiune). În anul 2012 a fost numit deținătorul Sistemului Integrat de Management al Calității, primind 4 certificate ISO 9001, ISO 14001, ISO/IEC 27001 și OHSAS 18001:2007 cu acreditare internațională în domeniile managementului calității, de mediu, securității informaționale și protecției sănătății și securității ocupaționale.

Din scrisoarea de intenție din 05.08.2013, anexată la oferta Asociației Persoanelor Juridice, rezultă că Aeroportul Habarovsk ar fi obținut distincția "Cel mai bun aeroport din țările CSI" doar în anul 2009 și 2011.

Totodată, constatăm că niciuna dintre societățile semnatare ale Acordului comun, nu avea experiență în concesiunea serviciilor aeroportuare. Ori, acesta fiind unul din criteriile generale de selectare a concesionarului, reieșind din pct. 6 al Anexei nr.1 la Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013.

În caietul de sarcini este definită noțiunea de *solicitantul concesiunii (ofertantul)*, fiind persoana fizică sau juridică, inclusiv străină care și-a înaintat oferta de a participa la concurs potrivit condițiilor stabilite în caietul de sarcini. Pe de altă parte, noțiunea de *operator economic* reprezintă persoana fizică sau juridică de drept privat sau asociere de persoane fizice și/sau juridice, constituie în conformitate cu prevederile legale, această noțiune este preluată din pct. 4 al Hotărârii de Guvern nr. 476 din 04.07.2012.

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;

- a) contribuția de capital;
- b) angajamentul financiar în termeni de procentaj din valoarea contractului;
- c) responsabilitățile pentru executarea contractului;
- d) 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"**.

Astfel, conform Caietului de sarcini⁴¹ s-a stabilit că asocierile nu sunt obligate să se constituie într-o formă juridică, în scopul de a-și prezenta oferta. În cazul în care ofertantul câștigător este o asocierie, atunci o astfel de asocierie nu este obligată să se constituie în formă juridică specifică, dar trebuie să legalizeze acordul de asocierie în fața unui notar (aceste prevederi contravin HG 321/30.05.2013).

Totodată, conform pct. 22⁴² din caietul de sarcini, denumit "Oferta comună" se prevede următoarele: *"Mai mulți operatori economici au dreptul de a se asocia și de a depune o ofertă comună, fiind obligați să prezinte acordul de asocierie în formă scrisă. Fiecare dintre aceștia își asumă obligația pentru oferta comună și răspund pentru orice consecințe ale viitorului contract de concesiune. Ofertanții asociați nu au dreptul de a depune alte oferte, în mod individual, pe lângă oferta comună"*.

Astfel, încetarea Acordului operațional comun după semnarea contractului de concesiune contravine Caietului de sarcini.

Prevederile de mai sus se regăsesc și în art. 51-52 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, care statuează următoarele: *"Mai mulți operatori economici au dreptul de a se asocia cu scopul de a depune o ofertă comună, fără a fi obligați să își legalizeze din punct de vedere formal asocieria. Angajamentul privind asocieria trebuie prezentat în formă scrisă la momentul depunerii ofertei. Partenerul public are dreptul de a solicita ca asocieria să fie legalizată numai în cazul în care oferta comună, depusă de ofertantul precalificat, este declarată câștigătoare și numai dacă o astfel de măsură reprezintă o condiție necesară pentru buna îndeplinire a contractului ce urmează a fi atribuit"*.

Pct. 9 al Regulamentului, denumit *Procedura de depunere a ofertelor*, prevede următoarele: *"Prezenta procedură este deschisă în condiții de egalitate tuturor persoanelor fizice și juridice, sau asocieri de persoane fizice și/sau persoane juridice, constituite în conformitate cu prevederile legale (în continuare – operatori economici). Asocierile formate din operatori economici pot prezenta o ofertă comună, cu condiția ca toate persoanele care participă în asocierie au semnat un acord de asocierie, cu numirea unuia dintre ei în calitate de lider. Acordul de asocierie va prevedea, în mod obligatoriu, aranjamentele și anume: a) contribuția de capital; b) angajamentul financiar în termeni de procentaj din valoarea contractului; c) responsabilitățile pentru executarea contractului; d) partajarea riscurilor. Asocierile nu sînt obligate să se constituie într-o formă juridică, în scopul de a-și prezenta oferta. În cazul în care ofertantul câștigător este o asocierie, atunci o astfel de asocierie nu este obligată să se constituie într-o formă juridică specifică, dar trebuie să legalizeze acordul de asocierie în fața unui notar. Un operator economic nu are dreptul ca, în cadrul aceleiași proceduri să depună două sau mai multe oferte individuale și/sau comune, sub sancțiunea excluderii din competiție a tuturor ofertelor în cauză. Partenerul public își rezervă dreptul de a verifica*

⁴¹ Caietul de sarcini la proiectul "Concesionarea activelor Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău", p. 74;

⁴² Ibidem, p.78;

toate informațiile prezentate în ofertă. Partenerul public nu este responsabil pentru caracterul complet al documentației standard, în cazul în care aceasta nu a fost obținută direct de la partenerul public. Operatorul economic trebuie să examineze cu atenție și să îndeplinească toate formularele standard la prezenta instrucțiune. Imposibilitatea de a furniza toate informațiile sau documentele prevăzute de documentația standard conduce la respingerea ofertelor. Prin depunerea ofertelor, se consideră că operatorul economic are cunoștință de toate legile, actele și reglementările relevante din Republica Moldova, care pot afecta în orice fel operațiunile sau activitățile ce sînt subiect al acestei proceduri și a contractului ce rezultă din aceasta”. Oricum prevederile Regulamentului contravin Hotărîrii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, care prevedea că la Concurs pot participa **uniuni de persoane juridice**.

Conform pct. 16⁴³ denumit Limba de întocmire a ofertei, s-a prevăzut ca oferta și documentele care o însoțesc trebuie să fie întocmite obligatoriu în limba de stat a Republicii Moldova și limba engleză. Documentația tehnică (pliante, prospecte, manual de utilizare etc) și documentele emise de instituții/organisme oficiale internaționale pot fi prezentate în orice altă limbă, cu condiția ca acestea să fie însoțite de o traducere autorizată în limba de stat a Republicii Moldova.

În prevederile pct. 18⁴⁴ "Modul de prezentare" se indică că ofertantul trebuie să prezinte un exemplar al ofertei tehnice, al ofertei financiare și un exemplar al documentației care o însoțesc pe suport de hîrtie și în format electronic. Ofertantul va elabora și prezenta un exemplar de documente originale care cuprind oferta, precum este descris și care va fi marcat "ORIGINAL" și 2 copii ale ofertei și în mod clar marcate "COPII". Oferta și documentele care o însoțesc trebuie să fie tipărite sau scrise cu cerneală neirradiabilă și semnate pe fiecare pagină de reprezentantul autorizat corespunzător să angajeze ofertantul în contract. În cazul documentelor emise de instituțiile abilitate în acest sens documentele respective trebuie să fie semnate și parafate conform prevederilor legale. Oferta va conține, în mod obligatoriu, un OPIS al documentelor care se depun.

În capitolul IV sunt descrise Componentele ofertei. Astfel, ofertantul urma să completeze/ să depună următoarele formulare:

- Formularul (1) – Declarația pe proprie răspundere
- Formularul (2) – Cererea de participare la concursul închis de selectare a concesionarului
- Formularul (3) – Declarația privind confirmarea ofertei
- Formularul (4) – Împuternicire
- Formularul (5) – Implicarea în procedure juridice (litigii)
- Formularul (6) – Informații cu privire la experiența generală
- Formularul (6A) – Date sumare ale asocierii
- Formularul (7) – Informații cu privire la experiența similară
- Formularul (7A) – Detaliile contractelor de natură și complexitate similare
- Formularul (8) – Scrisoare de garanție bancară
- Formularul (9) – Capacitatea financiară

⁴³ Ibidem, pag 76;

⁴⁴ Ibidem, pag 77;

- Formularul (10) – Oferta financiară
- Formularul (14) – Oferta tehnică

Prin procesul-verbal nr. 3 din 07.08.2013, Comisia de concurs a constatat că pînă la expirarea termenului limită au fost depuse două oferte. Conținutul acestora este redat în Anexa 1 (Lista de verificare).

Analizînd lista de verificare, observăm că în privința ofertantului nr. 2 Asociația Persoanelor Juridice "Avia-Invest", Comisia de concurs a constatat că ofertantul nr.2 a prezentat toate formularele în conformitate cu Caietul de sarcini, iar în privința formularelor nr. 6, 6A, 7, 7A și 8, s-a indicat că acestea au fost prezentate numai de S.A. "Habarovsky Aeroport" ca asociatul principal de proiect. Astfel, deși SA „Kolomensky Zavod” nu a prezentat formularele nr. 6, 6A, 7, 7A și 8, Comisia de Concurs a considerat părțitor că oferta este completă.

Adițional, ofertantul nr.2⁴⁵ a prezentat documente de constituire ale SRL "Avia-Invest", SRL "UK Komaks", SA "Habarovsky Aeroport", SA "Kolomensky Zavod", scrisori de susținere a proiectului de la Gazprombank, scrisori privind capacitatea financiară a SA "Kolomensky Zavod" de la Gazprombank și alte instituții financiare, Acordul de constituire a Asociației Persoanelor Juridice "Avia-Invest", declarația de la SRL "Avia-Invest", scrisoarea de intenție de la SA "Habarovsky Aeroport".

De asemenea, constatăm că conform Caietului de Sarcini⁴⁶, unul dintre actele care atestă capacitatea tehnică a ofertantului reprezintă informația cu privire la implicarea în procedurile juridice. Ofertantul urmează să prezinte informații exacte cu privire la orice litigii actuale sau din trecut, conform Formularul nr. 5. Astfel, prevederile Caietului de sarcini statuează că existența unor litigii împotriva ofertantului sau al oricărui asociat poate conduce la respingerea ofertei. Aceleași prevederi se conțin și în Capitolului IV denumit "Componentele ofertei" din Regulamentul privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a partenerului privat.

Totodată, în Formularul nr. 5 se specifică că *"Ofertanții, inclusiv fiecare dintre partenerii unei asociații, trebuie să furnizeze informații cu privire la orice implicare în procese juridice (litigii) sau de arbitraj, rezultate din contracte executate în ultimii cinci ani sau în curs de executare. Pentru fiecare partener al unei asociații trebuie completată o foaie separată"*.

Astfel, analizînd Formularul nr. 5 din oferta Asociației Persoanelor juridice "Avia Invest", completată de fiecare partener separat, constatăm următoarele:

- a) S.A. "Khabarovsky Aeroport" a indicat că în perioada 2008-2013 a fost implicat în 33 de litigii. Dintre care, în 5 acțiuni a deținut calitatea de pîrît dintre care au fost pierdute 2 cauze.
- b) S.R.L. "Kolomensky Zavod" a indicat că în perioada 2008-2013 a fost implicat în 73 de litigii, dintre care în 44 de litigii a deținut calitatea de pîrît.
- c) SRL "Avia Invest" nu a fost implicată în litigii deoarece este o societate fondată recent.

Prin urmare, constatăm că Comisia de Concurs nu a luat în considerare faptul că unul dintre parteneri, S.R.L. "Kolomensky Zavod", este implicat într-un număr foarte mare de litigii, prevalînd cele în care are calitatea de pîrît.

⁴⁵ Formularele completate și prezentate de către Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest";

⁴⁶ Ibidem, pag 79;

Aceste elemente conduc inevitabil la formarea unei impresii privind incapacitatea tehnică a ofertantului. Or, eventualele hotărâri judecătorești pronunțate împotriva sa pot conduce la intrarea în insolvență, motiv din care nu și-ar putea îndeplini angajamentele asumate la etapa de participare la Concurs, cât și la executarea contractului de concesiune.

3.1.1 Oferta câștigătoare

În cadrul ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău" din 15.08.2013 au participat toți membrii Comisiei. Ordinea de zi a Comisiei de concurs a fost – evaluarea ofertelor parvenite pentru participarea la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău și desemnarea ofertei câștigătoare.

Potrivit Procesului-verbal nr. 4 din 15.08.2013 al ședinței, Comisia a Hotărât că Oferta Asociației persoanelor juridice "Avia Invest" este corespunzătoare și se declară câștigătoare.

Ca urmare a examinării materialului legat de oferta câștigătoare, am constatat următoarele: Oferta declarată câștigătoare a fost înaintată în data de 5 august 2013 de către SA "Aeroport Habarovsk".

În Ofertă sunt descrise pe larg doar două Companii: SATD "Aeroport Habarovsk", descrisă ca fiind principalul operator care activează la sol din aeroportul Habarovsk, plasându-se printre aeroporturile din Rusia pe locul 13 după numărul de pasageri și locul 5 după bunurile transportate, și SATD "Kolomensky Zavod", descrisă ca fiind liderul rusesc în industria construcției de locomotive, specializată în inginerie feroviară și energetică.

Pe marginea acestei Oferte câștigătoare, au fost depuse trei **Cereri de participare la Concurs** (vezi anexele) din partea a trei Companii distincte:

1. SATD "Aeroport Habarovsk" (Rusia);
2. SATD "Kolomensky Zavod" (Rusia);
3. SRL "Avia Invest" (Republica Moldova).

Semnatarii cererilor de participare la concurs, au pus la baza relațiilor lor, **Acordul operațional comun** (denumit în continuare Acord, vezi anexă), act care a fost semnat între SA "Aeroportul Habarovsk" (Partea 1), SA "Kolomensky Zavod" (Partea 2) și SRL "Avia Invest" (Partea 3) la 2 august 2013. Locul semnării – Mun. Chișinău, Republica Moldova.

Potrivit art.1 din Acord, denumit "Obiectul contractului", părțile au convenit asupra următoarelor:

- *părțile se obligă să-și unească posibilitățile și practicile patrimoniale, financiare și profesionale, alte elemente antreprenoriale și relațiile cu scop de ofertă comună pentru participarea la Concurs în privința activelor aflate în administrarea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".*
- *Acordul nu este un contract de asociație în sensul definit în capitolul 55 Cod civil al Federației Ruse;*
- *Acordul definește principiile de colaborare, distribuire a funcțiilor, atribuțiilor și obligațiilor, riscurilor și responsabilităților între Părți, atât în cadrul participării la Concurs, cât și la etapa de încheiere a Contractului de concesiune;*

- Părțile au convenit asupra faptului că prezentul acord prezintă temei pentru participarea la Concurs a unei singure candidaturi în calitate de **uniune a persoanelor juridice fără crearea unei forme juridice** pentru participarea la Concurs, folosind pentru aceasta denumirea unică a participantului la Concurs – Asociația persoanelor juridice AVIA INVEST;
- **În caz de câștig în Concurs, Asociația AVIA INVEST se obligă să perfecteze acordul de asociere în prezența notarului, până la momentul de semnare a contractului de concesiune;**
- Cu scopul îndeplinirii condițiilor de concurs Partea 1 și partea 2 **au constituit în Republica Moldova persoana juridică SRL AVIA INVEST (Partea 3)**. În caz de câștig în concurs, Partea 1 și Partea 2, acționând în calitate de participanți ai SRL AVIA INVEST (întreprindere concesională, Partea 3), **vor adopta hotărârea necesară de aprobare a tranzacției: încheierea contractului de concesiune dintre Concedent și Partea 3, în baza condițiilor aprobate de Părți și Comisia de Concurs;**
- În caz de câștig în concurs, partea 3, SRL AVIA INVEST devine întreprindere concesională care va executa drepturile și obligațiile prevăzute de contractul de concesiune și va gestiona activele ÎS “Aeroportul Internațional Chișinău”;

Potrivit art. 2 din Acord, părțile declară că le este cunoscut conținutul Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la concesionarea activelor ÎS “Aeroportul Internațional Chișinău” și condițiile concesionării sale, Anexa nr. 1 și nr. 2 a Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, a legislației în vigoare a Republicii Moldova care reglementează raportul juridic al Părților între ele și raportul juridic în legătură cu încheierea Contractului de Concesionare, cât și a condițiilor tehnice (documentația concursului) primite în modul stabilit de pregătire pentru participarea la Concurs.

Potrivit p. 2 al art. 2 din Acord, Părțile, distribuie între ele sarcinile și funcțiile, drepturile și obligațiile, și de asemenea riscurile și responsabilitatea privind executarea prevederilor Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 321 din 30.05.2013 și condițiilor Sarcinilor tehnice (documentația de concurs).

La art. 3 din Acord, părțile descriu principiile de distribuire a obligațiilor părților, după cum urmează:

1. Partea 1:

1.1. este de acord să activeze în calitate de **partener principal** al prezentului Acord care desfășoară activitățile generale ale Asociației persoanelor juridice AVIA INVEST (în continuare – Operatorul Acordului);

1.2. Efectuiază elaborarea, completarea documentației necesare de concurs și formelor standard în conformitate cu sarcinile tehnice ale Concursului. În caz de câștig în concurs este numit și este de acord să activeze în calitate de *operator al activității concesionale*;

1.3. *Elaborează și determină strategia de dezvoltare și programul investițional*, le coordonează cu concedentul (în caz de necesitate) și controlează executarea lor;

1.4. *Gestionează lucrările de dezvoltare a infrastructurii*, controlează asigurarea standardelor internaționale de aviație;

1.5. *Controlează însușirea investițiilor de Întreprinderea concesională;*

- 1.6. Desfășoară *administrarea activității economice* curente a Întreprinderii concesionale, inclusiv *controlul executării Contractului de concesiune*;
- 1.7. Dezvoltarea comună cu participanții asociați a infrastructurii și serviciilor prestate de Aeroportul Internațional Chișinău
- 1.8. *Mărirea competitivității regionale* a Aeroportului Internațional Chișinău;
- 1.9. Garantează *dezvoltarea traficului de tranzit* al fluxului de pasageri și transportului de mărfuri din Orientul îndepărtat, *asigurarea respectării standardelor de siguranță și securitate maximă*;
- 1.10. Garantează să execute achitarea cheltuielilor de pregătire a documentației de concurs a Asociației (Uniunii) persoanelor juridice Avia Invest, și anume: Achitarea serviciilor de consultație Airport Consulting Viena în limitele indicate în contractul încheiat, achitarea aporturilor pentru procurarea documentației de concurs și participarea în Concurs;
- 1.11. În caz de încheiere a Contractului de Concesiune, oferă suport metodologic și de consultație, ajutor informațional și de organizare în privința oricăror chestiuni legate de executarea acestuia, oferă modelul aflat la dispoziția sa de organizare și gestionare operațională a obiectului de concesiune, tehnologii noi, servicii, know-how, planuri de afaceri, proporțiile și direcțiile de investire suplimentară, și de asemenea orice altă experiență în gestionarea operațională a aeroportului internațional. **În scopul evitării dubiilor, Partea 1 în cadrul activității operaționale în conformitate cu Acordul nu poartă careva și orice obligații financiare, cu excepția celor indicate la punctul 2.5, art. 3 din Acord și obligațiile de formare (achitare) a capitalului statutar al Părții 3 (întreprinderea concesională) în volum de 50% (2.5000,00 euro). Cheltuielile pentru scopurile de executare a prezentului Acord sunt supuse coordonării între Părți.**

2. Partea 2 s-a obligat:

- 2.1. **Prezența tuturor și oricăror garanții bancare** necesare pentru participarea la Concurs, inclusiv garanție de participare la Concurs în conformitate cu condițiile stabilite de Comisia de Concurs;
- 2.2. **Executarea tuturor și oricăror obligații financiare ale participantului concursului**, inclusiv finanțarea cheltuielilor de formare a cotei sale de capital statutar al părții 3 (întreprindere concesională) în volum de 50% (2.500,00 euro)

3. Partea 3 s-a obligat:

- 3.3. la etapa de pregătire a documentației de concurs, **să prezinte documentația și informația necesară**, sau altă contribuție după necesitate;
- 3.4. în caz de câștig la concurs, să prezinte garanția de executare a obligațiilor conform contractului de concesiune în condițiile stabilite; asumarea obligațiilor și drepturilor concesionarului și prezentarea întregii documentații și informațiilor necesare în scopul semnării contractului de concesiune.

4. Portivit art. 3, punct 6 al Acordului, **în caz de necesitate, Părțile vor prezenta comisiei de concurs, garanțiile primite de Partea 2 și/sau Partea 3**, de bună executare a obligațiilor financiare de investire și de prezență a activelor lichide disponibile, liniilor de credit și altor mijloace financiare.

În art. 4 din Acord, părțile indică că, **în scopul participării la Concurs închis**, partea 1 și Partea 2 au înregistrat întreprindere comercială SRL "Avia Invest", **cu capital minimal (5400 lei)** și distribuirea cotelor părți în mărime a câte 50% fiecare, iar în caz de câștig în Concurs, vor determina modul ulterior al activității generale și vor lua decizia și vor contribui financiar la mărirea Capitalului statutar al Întreprinderii concesionale, care va constitui 5.000 (cinci) milioane euro. Potrivit dispozițiilor aceluiași articol, este stipulat că **Părțile sunt libere în dispunerea și redistribuirea părților de participare ale sale în capitalul statutar al întreprinderii concesionale în orice moment al activității concesionale.**

În conformitate cu art. 8 al acordului (singurul care face trimitere la investiții, și doar la modul de recuperare, nu și la efectuarea investițiilor), Părțile prevăd că, ordinea și condițiile de recuperare a investițiilor și distribuirea beneficiilor se determină de către Părți adițional odată cu formarea întreprinderii de Concesiune.

Conform art. 10 al acordului, părțile au convenit să nu divulge conținutul prezentului Acord, iar prezentarea informației și altor documente necesare către comisie pentru participare la Concurs, ori divulgarea obligatorie pentru organele de stat în corespundere cu legislația în vigoare, nu constituie violare a confidențialității.

Potrivit art. 11 din Acord, litigiile între părți vor fi soluționate de către Arbitrajul orașului Moscova, în conformitate cu legislația procesuală de arbitraj și a dreptului material al Federației Ruse.

Încetarea Acordului este reglementată în art. 12 din Acord, în următoarele cazuri:

- dacă asociația persoanelor juridice AVIA INVEST nu va fi declarată învingătoare la Concurs – de la data anunțării câștigătorului;
- **semnarea contractului de concesiune – de la data încheierii contractului de concesiune de către întreprindere** (Partea 3);
- în caz dacă Asociația AVIA INVEST învinge dar nu semnează contractul de concesiune – de la data anunțării finalizării concursului fără a fi încheiat contractul de concesiune.

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 menționăm, Cererile de participare la Concurs au fost semnate de trei 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.

Întru verificarea circumstanțelor descrise, a fost examinată inclusiv corespondența poștală expediată de către ÎS “Aeroportul Internațional Chișinău” via DHL către companiile selectate.

Astfel după cum rezultă din prevederile HG nr. 321 din 30.05.2013, despre desfășurarea Concursului închis, 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 (Companii) care nu aveau dreptul să participe.

Suplimentar, constatăm că concursul a fost viciat datorită unor informații neadevărate strecurate în ședința Comisiei (procesul verbal nr. 4 din 15.08.2013). Informațiile neadevărate au fost comunicate membrilor Comisiei de Concurs de către 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** / “Habarovschii Airport” SA și Kolomenschii Zavod” SA. Tudor Copaci a indus în eroare membrii Comisiei prin menționarea companiei **UK Komaks SRL** că ar fi depus oferta împreună cu societatea

/”Habarovschi Airport” SA. De facto, **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.**

Considerăm, că introducerea companiei **UK Komaks SRL**, alături de „Habarovschi Airport” SA s-a efectuat cu scopul de a da impresia sau de a induce în eroare persoanele care urmau să aprobe oferta, iar mai târziu să fie aprobate rezultatele concursului de către Guvern. Ori, UK Komaks SRL a fost una dintre cele 7 companii invitate la Concurs, doar că ea n-a participat efectiv prin depunere de cerere sau înaintare de ofertă. 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 câștigătoare, în baza unor informații și constatări false, constatăm prezența unui viciu juridic fundamental, afectează întregul proces al concursului, cât și a deciziilor adoptate ulterior acestei decizii (aici ne vom referi la Contractul de Concesiune și Hotărârea de Guvern prin care au fost aprobate rezultatele concursului de concesiune sau altele).

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 (vezi art.1 Acord)**.

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.

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".

Companiile participante la Concurs au declarat că cunosc prevederile legislației în vigoare ale Republicii Moldova, condițiile concursului și actele normative specificate supra⁴⁷.

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, 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 concesiunii⁴⁸;
- Acordul nu reglementează modul în care se vor efectua investițiile prevăzute în HG 321 din 30.05.2013, și din partea cărui asociat concret;
- În textul acordului, părțile semnatare, declară că "Cu scopul îndeplinirii condițiilor de concurs Partea 1 și partea 2 **au constituit în Republica Moldova persoana juridică SRL AVIA INVEST**". Această clauză a Acordului, dar și însăși constituirea SRL Avia Invest este contrară prevederilor p. 8.1. Anexa nr.1 HG 321 din 30.05.2013 portivită căreia "Concesionarul, în perioada de pînă la 60 de zile **după semnarea contractului**, va fonda o societate comercială (întreprindere concesională), în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, cu sediul în mun. Chișinău, care va prelua în folosință activele ce constituie obiectul concesiunii.
- Părțile au prevăzut în Acord, că în caz de cîștig în concurs, SA "Habarovskyi Aeroport" este numit și este de acord să activeze în calitate de **operator al activității concesionale**, avînd următoarele obligații: *Elaborează și determină strategia de dezvoltare și programul investițional*, le coordonează cu concedentul (în caz de necesitate) și controlează

⁴⁷ Acordul operațional comun din 02.08.2013, art.2 ;

⁴⁸ Ibidem, art. 1;

executarea lor; *Gestionează lucrările de dezvoltare a infrastructurii*, controlează asigurarea standardelor internaționale de aviație; *Controlează însușirea investițiilor* de Întreprinderea concesională; Desfășoară *administrarea activității economice* curente a Întreprinderii concesionale, inclusiv *controlul executării Contractului de concesiune*; *Mărirea competitivității regionale* a Aeroportului Internațional Chișinău; *Garantează dezvoltarea traficului de tranzit* al fluxului de pasageri și transportului de mărfuri din Orientul îndepărtat, *asigurarea respectării standardelor de siguranță și securitate maximă*. De aici rezultă, că SA “Habarovskyi Aeroport” și-a asumat un rol cheie în concursul de concesiune a activelor Aeroportului Internațional Chișinău, iar aceste angajamente au fost esențiale la participarea la Concurs și determinante la câștigarea concursului. Totodată, SA “Habarovskyi Aeroport” era singura companie din celelate părți ale Acordului care avea experiența în domeniul gestionării serviciilor aeroportuare, iar prezența acesteia și executarea obligații asumate de aceasta în Acordul operațional comun, era importantă la realizarea concesiunii. După cum cunoaștem, SA “Habarovsky Aeroport” și-a înstrăinat în data de 17.02.2014, 45 % din cota-parte deținută în capitalul social al SRL Avia Invest. Cu siguranță, acest drept de înstrăinare a cotelor-părți titularii îl aveau inclusiv potrivit art. 4 al Acordului, doar că retragerea unui subiect participant la concurs cu anumite calități și competențe în domeniu, pune la îndoială intenția de a investi și per general valabilitatea concesiunii. Ceea ce se impune a fi verificat, este întrucât obligațiile asumate de către părți prin acord pentru perioada post-concesiune mai pot fi considerate valabile și aplicabile.

- Potrivit dispozițiilor art.12 (8) al Acordului, acesta este valabil până la expirarea termenilor determinate de către condițiile concursului pentru semnarea contractului de concesiune și își pierde valabilitatea odată cu apariția uneia dintre stipulările art. 12 punct (2). Deci părțile semnatare ale Acordului au prevăzut că acesta încetează odată cu semnarea contractului de Concesiune.

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 de Concesiune (contrar HG 321/30.05.2013), se desprinde prezumția că persoanele implicate cunoșteau *ab initio* care va fi rezultatul Concursului organizat de Guvern, iar Concedentul nu putea să semneze cu aceasta Contractul de Concesiune, doar datorită faptului că astfel prevedea Acordul, neglijând cu desăvârșire prevederile legale aplicabile. Ori, 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.

Suplimentar atestăm că constituirea persoanei juridice SRL „Avia Invest” este viciată, și actul de constituire nu corespunde prevederilor legii, din următoarele considerente.

Potrivit art. 1 alin. (2) al Legii nr. 534 din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, 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. Adică, întreprinderea concesională, în speță SRL „Avia Invest”, urma a fi rezultatul colaborării între Statul Republica Moldova și Asociația Persoanelor Juridice „Avia Invest”, în baza contractului de concesiune încheiat între cei doi subiecți. Întreprinderea concesională SRL „Avia Invest” a fost înființată până la participare candidaților la concurs, însă, potrivit art. 1 alin. (2) al Legii nr. 534 din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, întreprinderea concesională urma a fi înființată drept urmare a semnării contractului de concesiune, nu anterior organizării concursului sau semnării contractului de concesiune. Dovada faptului că societatea concesională a fost constituită cu încălcarea prevederilor legale cu privire la concesiuni o servesc procesele-verbale ale asociațiilor: *Procesul-verbal nr. 74 din 31.07.2013 al ședinței Consiliului de Administrație al ATD „Habarovskii Aeroport”, și Procesul-verbal din 31.07.2013 al ședinței Consiliului de Administrație al Kolomenskii Zavod* prin care decid asupra constituirii unei persoane juridice pe teritoriul RM, pentru participarea la concursul privind concesionarea activelor Aeroportului.

Totodată, potrivit, pct 8 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la la aprobarea concesionării activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora (în vigoare la momentul constituirii SRL „Avia Invest” din 02.08.2013), *Concesionarul, în perioada de pînă la 60 de zile după semnarea contractului, va fonda o societate comercială (întreprindere concesională), în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, cu sediul în mun. Chișinău, care va prelua în folosință activele ce constituie obiectul concesiunii.*

Prin constituirea SRL „Avia Invest” (la 02.08.2013) până la desemnarea câștigătorului concursului și semnarea contractului de concesiune direct cu întreprinderea concesională, nu cu concesionarul nemijlocit după cum prevede HG nr. 321 din 30.05.2012 a fost încălcat pct. 8 din HG nr. 321 din 30.05.2013. Această încălcare face ca constituirea persoanei juridice să fie viciată, viciul existând la data constituirii SRL „Avia Invest”.

În continuare, pct. 9.1. din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 prevede că *La expirarea termenului contractului de concesiune, concesionarul este obligat: să restituie concedentului, prin act, toate activele ce au făcut obiectul concesiunii și să transmită în proprietatea acestuia acele active, care au apărut în urma investițiilor efectuate de concesionar, conform programului de lucrări prevăzut de contract, gratuit și libere de orice grevări. Activele restituite, inclusiv pista de decolare, terminalul și infrastructura, vor asigura*

conformitatea cu cerințele ICAO (cod 4D), cerințele IATA categoria C; să transmită concedentului toată documentația tehnică, de proiect și de alt gen, referitoare la obiectul concesiunii, registrele de producție și de personal, precum și alte acte ce țin de exploatarea obiectului concesiunii, conform standardelor internaționale.

În Statutul SRL „Avia Invest” nu este prevăzută obligația concesionarului de a restitui activele Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, astfel, 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 concesiunea 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 SRL „Avia Invest” termenul de activitate al întreprinderii este nelimitat. Prin constituirea SRL „Avia Invest” pe un termen de activitate nelimitat, și neinclusiunea 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” constatăm următoarele încălcări:

La modificarea componenței asociațiilor 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.

Potrivit art. 16 alin. (2) din Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr. 220-XVI din 19.10.2007 *"Persoana juridică este obligată să depună documentele pentru înregistrarea modificărilor la organul înregistrării de stat în termen de 30 de zile de la data adoptării hotărârii de modificare a actelor de constituire sau a datelor înscrise în Registrul de stat"*.

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 (*Procesul-verbal nr. 74 din 31.07.2013 al consiliului de administrare Societății pe Acțiuni „Habarovschii Aeroport”⁴⁹, Procesul-verbal al consiliului de administrare al companiei „Kolomensky Zavod” din 31.07.2013⁵⁰, Procura din 02.12.2013, eliberată de către Compania- holding „Kolomensky Zavod”⁵¹, Procura din 20.12.2013, eliberată de Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovskii Aeroport”⁵², Proces-verbal nr. 09 al adunării generale extraordinare al SRL „Avia Invest”, din 26 noiembrie 2013⁵³, Certificat privind luarea la evidență a SRL „Komaks*

⁴⁹ Procesul-verbal nr. 74 din 31.07.2013 al consiliului de administrare Societății pe Acțiuni „Habarovschy Aeroport, pag. 312-313 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁰ Procesul-verbal al consiliului de administrare al companiei „Kolomensky Zavod” din 31.07.2013 privind participarea companiei „Kolomensky Zavod” în altă companie pe teritoriul RM, pag. 321 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵¹ Pag. 367 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵² Pag. 368 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵³ Proces-verbal nr. 09 al adunării generale extraordinare al SRL „Avia Invest”, din 26.11.2013, pag. 369 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

Avia” la Serviciul Fiscal de la locul de aflare din 10.01.2014.⁵⁴, Certificat de înregistrare a SRL „Komaks Avia” din 10.01.2014.⁵⁵, Extras din registrul de stat al persoanelor juridice din 10.01.2014 a societății SRL „Komaks Avia”⁵⁶, Statutul SRL „Komaks Avia”⁵⁷, Procura nr. 2-76 din 10.02.2014 eliberată de SA „Habarovskii Aeroport ”⁵⁸, Procura nr. 728 din 17.02.2014 eliberată de SRL „Komaks Avia”⁵⁹, Procura nr. 1-5-12176 din 05.08.2014 eliberată de către SRL „KomaksAvia”⁶⁰, Procura nr. 2-1163 din 01.08.2014 eliberată de SA „Habarovskii Aeroport ”⁶¹, Procura nr 11028 din 23.09.2016 eliberată de SA „Habarovskii Aeroport”⁶²), **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.**

3.2. 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 dna Angela Susanu, în calitate de Director adjunct, care după cum rezultă din contract, acționa în baza Regulamentului Agenției Proprietății Publice, 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 și premise pentru semnarea Contractului Hotărârea Guvernului 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.

Pe marginea concursului privind concesiunea activelor Aeroportului Internațional Chișinău, astfel după cum am menționat, au existat litigii examinate atât în fața Curții Constituționale, cât și în fața instanțelor de drept comun.

⁵⁴Pag. 477-478 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁵ Pag. 478 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁶ Pag. 479-485 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁷ Pag. 486- 505 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁸ Pag. 506 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁵⁹ Pag. 507 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁶⁰ Pag. 535 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁶¹ Pag. 536 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

⁶² Pag. 727 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”;

Astfel, în urma sesizării Curții Constituționale de către un grup de deputați în Parlament, Curtea Constituțională prin decizia sa nr. 11 din 10.09.2013 a dispus asupra suspendării acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora până la soluționarea în fond a cauzei cu emiterea unei decizii sau hotărâri definitive.

Prin Decizia Curții Constituționale nr. 12 din 19.09.2013 a fost suspendată acțiunea Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". Rațiunile suspendării acțiunii acestei Hotărâri de Guvern reținute de Curte a fost: *"Având în vedere că, în desconsiderarea Deciziei Curții Constituționale nr. 11 din 10 septembrie 2013 de suspendare a acțiunii Hotărârii Guvernului nr.321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, Guvernul a adoptat la 12 septembrie 2013 Hotărârea nr. 715 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". În dispozitivul propriei Decizii, Curtea dispune expres că **se interzice efectuarea oricăror acțiuni pentru punerea în aplicare** a Hotărârii Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora și a Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".*

Prin Hotărârea de Guvern nr. 780 din 04.10.2013 s-a reconfirmat aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, hotărând după cum urmează:

"1. Se reconfirmă:

aprobarea concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și terenul aferent acestora;

aprobarea condițiilor concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, conform anexei nr. 1;

aprobarea condițiilor de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesiionarului, conform anexei nr.2.

2. Se reconfirmă:

împuternicirea Ministerului Economiei de a asigura buna desfășurare a procedurii de selectare a concesiionarului prin concurs închis în conformitate cu Condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesiionarului aprobate, precum și în corespundere cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 476 din 4 iulie 2012 „Pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat”;

împuternicirea autorității administrative centrale, care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, de a încheia contractul de concesiune și de a monitoriza executarea prevederilor acestuia.

3. Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.

4. Agenția Relații Funciare și Cadastru va asigura modificarea documentației cadastrale, în conformitate cu cerințele legislației cadastrului bunurilor imobile, și va asigura înregistrarea modernizărilor aduse obiectului concesiunii (bunuri imobile) în Registrul bunurilor imobile, ca proprietate publică a statului.

5. Ministerul Economiei va asigura publicarea pe pagina sa oficială a clauzelor esențiale ale contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.

6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data adoptării actului Curții Constituționale privind controlul constituționalității Hotărârii Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 „Cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora”.

Abia la 8 octombrie 2013 Curtea Constituțională prin Decizie dispunea **sistarea procesului** pentru controlul constituționalității Hotărârilor de Guvern nr. 321 din 30 mai 2013 și nr. 715 din 12 septembrie 2013, motivînd că acestea sunt susceptibile controlului legalității de către instanțele de drept comun.

În aceste circumstanțe, constatăm că cele două Hotărâri de Guvern – 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 cât 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. Ori, aceste desconsiderări au fost constatate de însăși Curtea Constituțională, neputînd astfel fi supuse temeiurilor de tăgadă, în primul rând, efectele și caracterul obligatoriu al unei decizii de suspendare a acțiunii unei hotărâri de guvern, iar *in secundis*, acțiunile ilegale ale guvernului, nesanționate de nicio autoritate competentă. Ori, o ilegalitate, nu poate fi acoperită prin altă ilegalitate. Singura sancțiune impusă de lege, este declararea nulității Hotărârilor de Guvern nr. 715 și nr. 780.

Cât ține de Hotărârea Curții Constituționale nr. 13 din 08.10.2013, privind sistarea procesului privind controlul constituționalității Hotărârilor de Guvern nr.321 din 30 mai 2013 și nr. 715 din 12 septembrie 2013, trebuie să specificăm că Curtea nu s-a expus (și nu putea să o facă) asupra aspectelor de legalitate a acestor acte administrative, specificînd că controlul legalității este de competența instanțelor de drept comun.

Cât ține de **litigiile examinate de instanțele de drept comun**, privind contestarea hotărârilor de guvern și a contractului de concesiune, am constatat că au existat două dosare civile pe rolul instanțelor naționale.

Prima cauză în ordinea contenciosului administrativ a fost intentată la Judecătoria Buiucani, la cererea Confederației Naționale a Sindicatelor din Moldova împotriva Guvernului Republicii Moldova, Ministerului Economiei, Agenției Proprietății Publice, "Avia Invest" SRL, Comisiei de concurs, privind 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 Guvernului R. Moldova "cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora nr. 321 din 30.05.2013, anularea HG "pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" nr. 715 din 12.09.2013, anularea HG cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora nr. 780 din 04.10.2013, declararea nulității contractului contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" nr. 4/03 din 30 august 2013 încheiat între Agenția Proprietății Publice și "Avia Invest" SRL.

Completul de judecători – Sternioală Oleg, Cojocari Olga și Gîrbu Silvia prin Hotărârea din 24 iulie 2014 a respins cererea de chemare în judecată. Temeiurile reținute de instanță pentru respingerea cererii au fost:

- Depunerea cererii prealabile **în afara termenului legal de 30 zile** pentru anularea actelor administrative din 30.05.2013, 15.08.2013 și 12.09.2013
- Pe marginea HG nr. 780 din 04.10.2013 - după investirea noului Guvern, procedura de concesiune a fost asumată și continuată de către noul Guvern, iar prin hotărârea menționată Guvernul a decis asupra reconfirmării concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", acesta reprezentând o continuare a acțiunilor întreprinse anterior (făcând trimitere la hotărârea Curții Constituționale din 8.10.2013) și că n-au fost prezentate careva probe în vederea demonstrării ilegalității, nefiind argumentată poziția de anulare;
- Reclamantul nu și-a argumentat poziția prin prisma dreptului vătămat;
- Pe marginea declarării nulității contractului de concesiune, a fost respins capătul de cerere pe motivul că reclamantul n-a argumentat măsura în care acest act juridic i-ar fi opozabil.

Hotărârea sus-indicată a fost menținută în vigoare prin Decizia Curții de Apel Chișinău din 26 martie 2014 (complet L.Popova, M.Muruianu, N.Craiu) și Încheierea Curții Supreme de Justiție (complet V.Doagă, V.Macinskaia, Iu.Bejenaru).

Cea de-a doua cauză în ordinea contenciosului administrativ în instanțele de drept comun a fost inițiată la cererea de chemare în judecată din 07.05.2014, depusă de Hadîrcă Ion, Saharneau Valeriu, Arhirie Anatol, Bodrug Oleg, Cojocaru Vadim, Guțu Ana și

Vacarciuc Vadim, împotriva Guvernului Republicii Moldova, Agenției Proprietăți Publice și S.C. "Avia Invest" SRL privind contestarea actelor administrative.

Solicitățile reclamantilor au fost:

- anularea HG nr. 438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
- anularea HG nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora;
- anularea HG nr. 715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
- anularea HG nr. 780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării 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;

În instanță, societatea SRL "Avia Invest" a fost reprezentată de Sidorencu Maxim și Denis Ulanov, Agenția Proprietății Publice, Susanu Angela, iar reclamantii au fost reprezentați de către avocata Ana Ursachi.

Prin Hotărârea Judecătorei Botanica, mun. Chișinău din 17.03.2015 (jud. E. Galusceac) cererea a fost respinsă ca fiind depusă cu încălcarea termenului de prescripție. Instanța de fond a reținut că cererea de chemare în judecată este depusă cu **omiterea termenului de prescripție** deoarece conform Legii contenciosului administrativ termenul de depunerea a acțiunii este de 30 zile de la primirea răspunsului la cererea prealabilă. Astfel, reclamantii s-au adresat cu cerere de chemare în judecată la 07.05.2014, însă termenul limită pentru depunerea acțiunii era 30.12.2013. Totodată, instanța a reținut că Curtea Constituțională prin decizia din 08.10.2013 a sistat examinarea constituționalității HG nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora și HG nr. 715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

Prin Decizia Curții de Apel Chișinău din 19.01.2016 a fost respins apelul declarat ca fiind neîntemeiat și a fost menținută hotărârea primei instanțe. Curtea Supremă de Justiție prin Încheierea nr. 3ra-668/16 din 11.05.2016 a declarat inadmisibil recursul părților, lăsând astfel în vigoare hotărârea primei instanțe, care a devenit irevocabilă.

3.2.1 Constatări pe marginea hotărârilor care au stat la baza concesionării

La data redactării prezentului *Raport*, Hotărârea de Guvern **nr. 438 din 19.06.12** privind inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea aeroportului, Hotărârea de Guvern **nr. 321 din 30.05.13** privind aprobarea concesionării activelor Î.S.

"Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, Hotărârea de Guvern nr. 715 din 12.09.2013 privind aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului și Hotărârea de Guvern nr. 780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, **au fost abrogate prin Hotărârea de Guvern nr.431 din 04 septembrie 2019** (în vigoare 06.09.2019).

Rațiunile abrogării Hotărârilor de Guvern, au fost redactate în Nota informativă a Ministerului Justiției și expuse în cadrul Ședinței de Guvern din data de 04 septembrie 2019.

Asupra efectelor juridice ale hotărârilor de guvern abrogate, ținem să menționăm că aceste hotărâri au produs deja efecte juridice prin executarea lor. Principalul efect al acestor hotărâri a fost realizarea concursului privind concesiunea activelor ÎS „Aeroportului Internațional Chișinău” și semnarea Contractului de Concesiune. Abrogarea hotărârilor de guvern în cauză, va avea efect juridic *ex nunc*, adică pentru viitor.

Sub aspect juridic și formal, abrogarea Hotărârilor de Guvern, nu echivalează cu constatarea nulității sau declararea nulității actelor abrogate. Din punctul nostru de vedere, abrogarea unui act administrativ, nu exclude automat posibilitatea părților interesate de a solicita unei instanțe de judecată competente verificarea legalității acestor hotărâri, putând solicita constatarea nulității lor. O eventuală hotărâre de judecată prin care se va constata nulitatea hotărârii de guvern pe motiv de ilegalitate, va avea efect *ex tunc*, adică pentru trecut.

Întregul proces de concesiune a început prin adoptarea **Hotărârii de Guvern nr.438 din 19.06.2012** cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

Guvernul a invocat ca și *temei* de adoptare - **art. 11 lit. a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008** cu privire la parteneriatul public-privat, iar *scopul* adoptării hotărârii - **atragerii investițiilor capitale la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"**.

Astfel, Guvernul a hotărât:

1. Se propune **Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesiunea acestuia**, având ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate;
2. Autoritatea administrativă centrală care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" este responsabilă de elaborarea studiului de fezabilitate **în vederea elucidării viabilității proiectului;**
3. [...]
4. **Controlul** asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina **Ministerului Economiei.**

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 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice 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 vigoare⁶³ 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

⁶³ Legea privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, art. 6 alin. (1) lit.d);

regăsea în listele aprobate de Guvern. În aceste condiții, Guvernul nu putea să propună acest bun pentru parteneriat public-privat.

Dar, 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 deetatzare proprietății publice, aceasta este o *Societate Comercială cu capital public* al cărei capital este format integral din aportul statului sau a unității administrativ-teritoriale (vezi art. 2 din Lege). **În sensul și în spiritul aceleiași legi, 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 este și mai specifică în ceea ce privește obiectul unei concesiuni. **Art 3 al Legii**, care se referă la sfera și obiectul concesiunii, dispune la alin.(2) că *“Pot face obiectul concesiunii:*

- a) **terenurile și alte resurse naturale, prospectarea, explorarea și valorificarea acestora;**
- b) **bunurile mobile și imobile ale domeniului public ori privat al statului sau al unităților administrativ-teritoriale;**
- c) **lucrările și serviciile de interes public național sau local.**

În schimb, Întreprinderile de stat/municipale potrivit Legii cu privire la administrarea și deetatzarea proprietății publice⁶⁴, puteau constitui eventual obiect al unei administrări fiduciare.

În aceste condiții, considerăm că Hotărârea de Guvern nr. 438 din 19.06.2012, prin care s-a propus Întreprinderea de Stat “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 deetatzarea proprietății publice, fiind astfel supusă condițiilor de nulitate.

Cea de-a doua concluzie indubitabilă, este că Hotărârea de Guvern 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 –

⁶⁴ Ibidem, art. 16;

privat, aprobate prin Hotărîrea Guvernului 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.

Guvernul și-a încălcat și propria lege, și anume **art.2 și 10 din legea nr.64 din 31.05.1990 cu privire la Guvern**, care obligă Guvernul să se călăuzească de Constituție, de celelalte legi ale Republicii Moldova, de decretele Președintelui Republicii Moldova și de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, respectând principiile democrației, legalității, egalității și utilității sociale. Ori potrivit aceleiași legi, însăși Guvernul este cel care promovează în viață legile Republicii Moldova, decretele Președintelui Republicii Moldova și **exercită controlul asupra executării hotărîrilor și ordonanțelor Guvernului.**

3.2.1.1 Studiul de Fezabilitate

Odată cu propunerea AIC pentru Parteneriatul Public Privat prin Hotărîrea de Guvern nr. 438 din 19.06.2012 s-a pus în sarcina Agenției Proprietăți Publice elaborarea studiului de fezabilitate.

În pct. 4 al Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012, studiul de fezabilitate este definit ca analiza viabilității unui proiect de parteneriat public-privat care conține principalele caracteristici ale obiectului de parteneriat public-privat, în baza unei analize tehnice, economice și financiare a investiției planificate.

Scopul elaborării studiului de fezabilitate îl reprezintă elucidarea viabilității proiectului, în speță concesiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău".

Conform pct. 1 al Hotărîrii de Guvern menționată supra, obiectivul general al parteneriatului public-privat privind concesiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" este dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate.

Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr. 179-XVI din 10.07.2008 reglementează la art. 25 procedura de inițiere a parteneriatului public-privat. Așadar, după identificarea obiectului și obiectivului parteneriatului public-privat, a doua etapă, conform lit. b), include elaborarea, de către partenerul public, grupul de experți sau de către persoana desemnată de aceștia, a unui studiu de fezabilitate care să demonstreze oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat – justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai

parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor (riscul politic, legislativ, financiar și economic, riscul de executare, de mediu), lit. c) al art. 25 din Legea precitată, menționează că Agenția Proprietăți Publice efectuează avizarea studiului de fezabilitate.

Potrivit pct. 21 al Hotărârii de Guvern nr. 476 din 04.07.2012, Conținutul-cadru al studiului de fezabilitate este prezentat conform anexei nr.1 la Regulament.

Astfel, acesta urmează să aibă următoarea structură:

- Date generale
- Descrierea cadrului general de realizare a proiectului de parteneriat public-privat
- Caracteristicile principale ale proiectului de parteneriat public-privat
- Identificarea și analiza opțiunilor de partajare a riscurilor după capacitatea de administrare a acestora
- Factorii care asigură durabilitatea proiectului de parteneriat public-privat
- Concluzii.

Potrivit pct. 26 al HG indicate supra, la avizarea studiilor de fezabilitate Agenția Proprietăți Publice va urmări ca structura studiului de fezabilitate prezentat să corespundă cerințelor stabilite în pct. 25 al Regulamentului.

Astfel, Agenția Proprietății Publice este obligată să examineze dacă rezultatele studiului de fezabilitate justifică necesitatea și oportunitatea inițierii proiectului de parteneriat public-privat și demonstrează că:

- a) proiectul este fezabil și realizabil comercial;
- b) proiectul corespunde cerințelor și politicilor partenerului public;
- c) au fost luate în considerare diverse alternative de realizare a proiectului;
- d) forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme;
- e) proiectul este avantajos din punct de vedere financiar.

Prin Ordinul nr. 33/1 din 28.06.2012 al Agenției Proprietăți Publice, semnat de către directorul general Tudor Copaci, a fost instituit Grupul de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat "Concesionarea Întreprinderii de Stat Aeroportul Internațional Chișinău", în următoarea componență:

1. Angela Susanu – vicedirector al Agenției Proprietăți Publice, *președintele grupului de lucru*;
2. Ion Lupan – șef al Direcției generale politici industriale și de competitivitate, Ministerul Economiei;
3. Marian Mamei – șef al Direcției politici de administrare și deetimizare a proprietății publice, Ministerul Economiei;
4. Mihail Doruc – șef al Direcției administrarea proprietății publice;
5. Maria Șendilă – șef-adjunct al Direcției administrarea proprietății publice, *secretar*;

6. Natalia Vrabie – șef al Direcției evidența patrimoniului public și analiza financiară;
7. Dorina Cebotarean – șef al Direcției privatizare;
8. Ion Potlog – șef al Direcției parteneriatul public-privat;
9. Sergiu Chicu – șef al Direcției juridice;
10. Natalia Chilaru – șef-adjunct al Direcției juridice;
11. Petru Jardan – director general interimar al Î.S. "AIC";
12. Alexandru Ciutac – director al Departamentului financiar-administrativ al Î.S. "AIC";
13. Alla Țubari – șef al Serviciului analiză economică al Î.S. "AIC".

Pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate, membrii Grupului de Lucru au desfășurat două ședințe, potrivit Procesului-verbal nr. 1⁶⁵ din 06.07.2012 și nr.2⁶⁶ din 06.10.2012.

În prima ședință a Grupului de Lucru s-a menționat că Studiul de Fezabilitate urmează să demonstreze oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor (riscul politic, legislativ, financiar, economic, riscul de executare, de mediu) și s-a reamintit ce urmează să conțină studiul de fezabilitate.

Totodată, s-a specificat că Î.S "Aeroportul Internațional Chișinău" urmează să prezinte documentele relevante, care vor sta la baza elaborării studiului de fezabilitate, și anume: *analiza activității economico-financiare pentru ultimii 5 ani de activitate, inclusiv, rapoartele financiare, caracteristica tehnico-economică a activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"; Master Planul elaborate de Compania germane "Hochtief AirPort" GmbH, rapoarte ale companiilor de consultanță privind modalități de implicare a sectorului privat în dezvoltarea infrastructurii aeroportuare, precum și alte documente relevante.*

În cadrul celei de a doua ședință a Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate, s-a menționat că membrii au examinat materialele prezentate de Î.S. "AIC", inclusiv studiul elaborat de PricewaterhouseCoopers Management Consultants SRL "Modalități de implicare a sectorului privat în dezvoltarea Aeroportului Internațional Chișinău" (Partea I și II). De asemenea, a fost analizată informația selectată din diferite surse în ceea ce privește cele mai bune practici de concesionare în domeniul aeroportuar și aeronautic. În ședință s-a făcut prezentarea generală a proiectului privind concesionarea activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", menționându-se despre oportunitatea acestuia. Totodată au fost evidențiate cele mai importante aspecte care au fost incluse în studiul de fezabilitate. S-a menționat că în cadrul elaborării studiului de fezabilitate s-a luat în calcul activitatea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", pronosticul fluxului de

⁶⁵ Procesul-verbal nr. 1 din 06.07.2012 al ședinței Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat "Concesionarea Întreprinderii de Stat Aeroportul Internațional Chișinău";

⁶⁶ Procesul-verbal nr. 2 din 06.10.2012 al ședinței Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat "Concesionarea Întreprinderii de Stat Aeroportul Internațional Chișinău";

pasageri pentru următorii 25 ani, cât și perioada de concesiune de la 25 pînă la 49 ani. După examinarea proiectului studiului și discuțiilor pe marginea acestuia, unanim s-a decis aprobarea acestuia în redacția finală și înaintarea spre coordonare Agenției Proprietăți Publice.

Prin Ordinul directorului Agenției Proprietăți Publice, Tudor Copaci, 08.02.2013 a fost aprobat Studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor AIC și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare. Acesta are la bază Planul general de dezvoltare a AIC (Master Planul) elaborat în anul 2012 de compania germană Hochtief. Studiul de fezabilitate și-a propus să evidențieze condițiile financiare și tehnice în care se poate concesiona AIC și a stat la baza caietului de sarcini pentru concesionarea aeroportului.

Conform prevederilor legale, în studiul de fezabilitate, urmează să se analizeze mai întâi de toate avantajele proiectului pentru stat, interesul public.

Contrar celor enunțate supra, Studiul de Fezabilitatea pentru concesionarea activelor AIC nu evidențiază care este interesul statului în concesionarea unui obiect de importanță strategică națională.

Astfel, autorii Studiului în vederea demonstrării interesului statului în acest proiect, se rezumă numai la datele din Master Planul Hochtief din anul 2010, precum și la practica internațională pentru aeroporturi mici și medii. Aceeași practică a fost adoptată și în privința analizei oportunității tehnice și economice.

Or, o astfel de practică este inacceptabilă și contrară prevederilor legale care menționează că grupul de experți sunt obligați să examineze dacă rezultatele studiului justifică necesitatea și oportunitatea inițierii proiectului de parteneriat public-privat și demonstrează că proiectul este fezabil și realizabil comercial, corespunde cerințelor și politicilor partenerului public, au fost luate în considerare diverse alternative de realizare a proiectului, forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme și proiectul este avantajos din punct de vedere financiar.

Din analiza Studiului de Fezabilitate, mai constatăm că acesta conține enunțuri care pot fi considerate alarmante pentru un document în baza caruia este concesionată o infrastructură de importanță națională și regională. Astfel, autorii spun că: *"Datele și informațiile conținute în prezentul Studiu de fezabilitate au fost considerate ca fiind corecte, complete, reale și actuale la data emiterii Studiului. Grupul de lucru, consultanții sau reprezentanții săi legali, sau orice altă persoană nu oferă și nu vor oferi în viitor, în măsura permisă de lege, nici-o garanție, fie explicită, fie implicită, cu privire la exactitatea, competența sau fiabilitatea Studiului de fezabilitate, cu excepția cazurilor vădite de fraudă din partea anumitor persoane, nu își asumă responsabilitatea pentru acuratețea sau valabilitatea, precum și pentru orice eroare, omisiune sau fals, neglijență, sau pentru alte*

cazuri legate de acesta. Au forță juridică numai acele declarații și garanții expres indicate, în acordul final de concesiune”.

Totodată, autorii mai enunță că: *”Acest Studiu de fezabilitate conține anumite declarații, estimări, obiective și prognoze, în ceea ce privește performanțele viitoare preconizate a Aeroportului Chișinău. Astfel de afirmații, estimări, obiectivele și prognoze reflectă ipoteze semnificative și judecăți subiective cu privire la rezultatele așteptate. Valabilitatea acestor ipoteze și estimări poate fi adevărată sau nu și nu poate exista nici o asigurare că orice estimări, obiective sau prognoze sunt realizabile sau vor fi realizate. Grupul de lucru sau nici o altă persoană nu va fi răspunzător pentru orice pierderi sau daune, directe, indirecte sau rezultate suportate de persoanele fizice ca urmare a încrederii în oricare dintre prevederile Studiului de fezabilitate, și complet vor fi scutite de această responsabilitate. Părțile interesate ar trebui, sub propria răspundere, să revizuiască proiectul în sine și informațiile conținute în Studiul de fezabilitate.”*

Aceste fraze urmau să fie luate și tratate cu maximă prudență de către Agenția Proprietăți Publice în primul rând, pentru că se lasă impresia că și autorii studiului de fezabilitate nu aveau certitudine în propriile elaborări. Caracterul netransparent de elaborarea a acestui document, și tănuirea lui precum este indicat și în pag. 7 alin. (1) din capitolul ”Date Generale”, **ridică multe semne de întrebare despre fundamentarea Studiului de fezabilitate și corespunderea cerințelor de document serios pentru decizii ulterioare de concesionare.**

Autorii indică printre riscurile promovării Parteneriarului Public-Privat: *”avizarea negativă a Studiului de fezabilitate pentru PPP de interes național (termenul de avizare a studiilor de fezabilitate pentru PPP este de 30 de zile din momentul recepționării de către Agenție a adresării autorității publice respective)⁶⁷.*

La momentul elaborării Studiului de Fezabilitate, AIC era inclus în lista bunurilor nepasibile de privatizare (conform Anexei din Legea privind administrarea și deetatizarea 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 caz⁶⁸.

Astfel⁶⁹, *”În concluzie, statutul actual al AIC, determinat de faptul că acesta este organizat sub formă de ”Întreprindere de stat”, precum și includerea acestuia în ”Lista bunurilor nepasibile de privatizare”, urmează a fi revăzut și actualizat în dependență de necesitățile și conceptele de atragere a investițiilor care vor fi aprobate”.*

⁶⁷ Studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor AIC și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice din 08.02.2013, p. 20;

⁶⁸ Ibidem, p. 20;

⁶⁹ Ibidem, p. 33;

Deși sunt abordate mai multe aspecte economico-financiare în acest Studiu de fezabilitate, totuși este trecută cu vederea **supra taxa de 9 euro** colectată de la pasageri pentru deservirea creditului contractat anterior pentru AIC. Așadar, la etapa respectivă nici nu era prevăzută ca "venit" sau "ratare" aplicarea acestei supra taxe sau neaplicarea ei în continuare. Se poate deduce că la acel moment era suficient de clar că odată cu finalizarea termenului de deservire a creditului supra taxa nu are temei economico-financiar și nici legal de a mai fi încasată.

Este cunoscut faptul că AIC a avut obligații contractuale cu BERD și BEI. **Acordul de finanțare directă cu BERD și BEI a fost semnat la 18.12.2008 de către Guvernul RM și AIC, pe de o parte, și BERD și BEI, pe de altă parte.** Ulterior, acest acord a fost aprobat de Guvern prin HG nr. 164 din 26.02.2009. Punctul 3.1 al Acordului prevedea că *statul trebuie să-și exercite și să mențină în continuare controlul legal asupra întregului capital social al AIC și asupra administrării acestuia.* Totodată, atragerea investițiilor pentru dezvoltarea AIC prin metoda concesiunii presupune cedarea controlului asupra administrării operaționale și a administrării asupra bunurilor acestuia. Respectiv, statul, când și-a asumat decizia de concesiune a AIC, și-a asumat de fapt renegocierea condițiilor acordului cu BERD și BEI, inclusiv de a convinge creditorii de oportunitatea și raționamentul economic al concesiunii AIC.

Din Studiul de fezabilitate putem deduce câteva elemente importante:

1. Necesitatea includerii activelor aeroportuare în lista propusă pentru concesiune. **Lipsa unei astfel de liste regresiv poate constitui un temei legal de anulare** a actului juridic de concesiune.
2. Termenul de concesiune va fi **maxim de 50 de ani.**
3. Selectarea partenerilor privați pentru concesiune se efectuează **prin concurs.** Ciudată formulare dacă nu este specificat clar "prin concurs deschis", fapt ce lasă loc de interpretări referitor la data aprobării finale a acestui studiu de fezabilitate sau ajustării acestuia "la necesitățile părților implicate".
4. Activele AIC pentru exploatarea obiectului concesiunii și construcția/renovarea pot fi transmise partenerului privat cu drept de concesiune – folosință și posesie **în schimbul unei redevențe.**
5. Activele AIC construite/renovate pe parcursul concesiunii, precum și îmbunătățirile aduse lor, inseparabile de obiectul concesiunii, **sunt proprietate publică** și, după încetarea contractului de concesiune, se transmit autorității publice.

Tot Studiul de Fezabilitate specifică și instituțiile care urmează să participe pentru desfășurarea proiectului de concesiune⁷⁰:

- Guvernul,
- Ministerul Economiei,
- Agenția Proprietății Publice (în subordinea ME),
- Consiliul Național pentru PPP (în subordinea ME),
- Comisia de selectare a parteneriatului privat,

⁷⁰ Ibidem, p. 44;

- Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău.

Studiul de Fezabilitate indică un calendar al activităților ce urmau să fie realizate⁷¹ **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.

Fazele 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:
 - o Terminalul
 - o Aerodromul
 - o Infrastructura
 - o Parcarea

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.
 - o Terminalul
 - o Aerodromul
 - o Infrastructura
 - o Parcare la terminalul nou

FAZA 3 (2020-2030):

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

Observăm că formele în care sunt expuse Scenariile A și B ne conduc la ideea că de fapt, miza concesionării era preluarea în gestiune a AIC, cu investiții minime la Faza 1 și exploatarea AIC fără angajamente serioase de investiții în următorii ani. În acest caz partenerul privat este favorizat în comparație cu statul deoarece prevederile contractuale, dar și a Studiul de Fezabilitate în forma în care sunt prezentate, nu oferă o certitudine asupra posibilelor evoluții economico-financiare ale concesionarului.

Tot acesta indică că potențialii investitori ar trebui să-și elaboreze propriile planuri de afaceri, care ar putea să includă variante și ipoteze diferite de cele examinate de autorii

⁷¹ Ibidem, p. 49;

Studiului de Fezabilitate, derivate **din experiența anterioară a partenerului privat în concesionarea aeroporturilor.**

Autorii studiului mai menționează că perioada de concesiune este determinată de volumul de investiții care ar urma să fie efectuat⁷². Perioada trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite recuperarea investițiilor, plus un profit 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 apariția/introducerea ulterioară în contract a supra-taxei de 9 Euro. Modelul financiar descris inițial 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 Hotărârii nr. 321 din 30.05.2013, prin care s-a introdus taxa de modernizare, Guvernul 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"**⁷³.

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.

Respectiv, există puțină legătură și corelare (sau deloc) 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"

⁷² Ibidem, p. 63;

⁷³ Ibidem, p. 64;

Astfel, ca observații generale, constatăm următoarele:

- **Studiul de fezabilitate – este o compilare nereusită între materialele pregătite de experți germani (Master Planul Hochtief) în anul 2010 cu cele pregătite în grabă de către membrii grupului de lucru pentru elaborarea Studiului de fezabilitate.**
- **Trendurile și prognozele sunt folosite pentru a argumenta niște decizii deja luate și nu invers.**
- **Chiar și așa, modelul economico-financiar aplicat prin Contractul semnat între Agenția Proprietăți Publice și SRL "Avia Invest" este total diferit decât cel conceput de Hochtief și descris în Studiul de fezabilitate, iar taxa de 9 Euro dă peste cap calculele din Master Plan.**

Pe marginea 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, am constatat următoarele aspecte:

Hotărârea, astfel după cum rezultă din textul acesteia, a fost adoptată **în temeiul** art.11 lit.b) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, cu modificările și completările ulterioare, art.7 alin.(1) lit.b) și e), art.12 alin.(3) din Legea nr.534-XIII din 13 iulie 1995 cu privire la concesiuni, cu modificările și completările ulterioare, precum și în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.438 din 19 iunie 2012 "Cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" Potrivit clauzei de emitere, Hotărârea Guvernului nr.438/2012.

Prin hotărâre, Guvernul a decis după cum urmează:

1. Se aprobă:

Concesiunea activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și terenul aferent acestora;

Condițiile concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", conform anexei nr.1;

Condițiile de organizare și desfășurare a concursei închis de selectare a concesiionarului, conform anexei nr.2.

2. Ministerul Economiei va asigura buna desfășurare a procedurii de selectare a concesiionarului prin concurs închis în conformitate cu Condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesiionarului aprobate, precum și în corespundere cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.476 din 4 iulie 2012 "Pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat".

3. Autoritatea administrativă centrală, care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău", va încheia contractul de concesiune și va monitoriza executarea prevederilor acestuia.

4. Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea *nivelului taxelor aeronautice* pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.

Agencia Relatii Funciare si Cadastru va asigura modificarea documentatiei cadastrale, in conformitate cu cerintele legislatiei cadastrului bunurilor imobile, si **va asigura inregistrarea modernizarilor** aduse obiectului concesiunii (bunuri imobile) in Registrul bunurilor imobile, ca proprietate publica a statului.

In primul rand, constatam din textul hotararii, ca **obiectul concesiunii** este – Concesionarea activelor aflate in gestiunea economica a I.S. "Aeroportul International Chisinau" si terenul aferent acestora. Acest lucru vrea sa spuna ca obiectul concesiunii din aceasta hotarare a fost schimbat sau contravine celui prevazut in Hotararea de Guvern nr.438 din 19.06.2012. **Reamintim ca initial Concesiunea avea ca si obiect Intreprinderea, iar acuma activele sale.** Acest fapt a dus la schimbarea esentiala a lucrurilor. Nu mai ramane nici o legatura intre prima Hotarare de Guvern (438/19.06.2012) si cea de-a doua (321/30.05.2013), fiind intrerupta orice continuitate intre acestea, chiar daca se indica ca cea din urma este adoptata in baza primei hotarari din 2012. Obiectele celor doua hotarari, sunt pe baza de *regimuri juridice diferite*. Astfel, prima hotarare⁷⁴ avea ca si obiect intreprinderea, iar cea de a doua⁷⁵ activele intreprinderii. Guvernul nu explica de ce s-a facut aceasta schimbare majora. In consecinta, se exclude *a priori* ipoteza legalitatii actiunilor Guvernului demisionar la adoptarea acestei hotarari 321/30.05.2013 pe motiv de continuitate in realizarea Hotararii de Guvern 438 din 19 iunie 2012.

In al doilea rand, textul hotararii analizate, utilizeaza termeni improprii obiectului concesiunii, ceea ce vrea sa spuna ca au fost neglijate in totalitate prevederile legale in vigoare la momentul adoptarii deciziilor acelu Guvern. Nicio lege aplicabila speței nu foloseste termenii de "concesiunea **activelor aflate in gestiune**" si nu-i defineste ca atare. Potrivit **alin.2) art.17 din Legea nr.179 din 10.07.2008** cu privire la parteneriatul public-privat, "**Obiect al parteneriatului public-privat poate fi orice bun, lucrare, serviciu public sau functie exercitata de partenerul public, cu exceptia celor interzise expres de lege**".[\[Art.17 al.\(3\) in redactia LP181 din 15.07.10, MO155-158/03.09.10 art.559\]](#)

Art 19. al aceleiasi legi, ne defineste **Modalitatile de realizare a contractelor de parteneriat public-privat**, care se deosebesc in functie de nivelul de implicare a partenerului privat, iar cel mai potrivit probabil pentru ceea ce intentiona Guvernul sa realizeze ca si proiect, este cel definit la li.c), alin.1 ca fiind "*construcție-operare-transfer*, prin care partenerul privat isi asuma **construcția, finanțarea, exploatarea și întreținerea** unui bun public. **Investitorului i se permite să perceapă tarife de utilizare pentru a-și recupera investiția și a-și acoperi costurile de întreținere, precum și pentru a obține un profit rezonabil.** La finalizarea contractului, bunul public este transferat cu titlu gratuit autorității publice în bună stare și liber de orice sarcină sau obligație".

Prevederi similare sunt și în **Legea nr. 534 din 13.07.95 cu privire la Concesiuni, alin.2) Art 3 al Legii**, care se referă la sfera și obiectul concesiunii, dispune că "*Pot face obiectul*

⁷⁴ Hotărârea de Guvern nr. 438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea I.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

⁷⁵ Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesionării activelor I.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesionării acestora;

concesiunii: a) **terenurile și alte resurse naturale**, prospectarea, explorarea și valorificarea acestora; b) **bunurile mobile și imobile ale domeniului public ori privat al statului sau al unităților administrativ-teritoriale**; c) **lucrările și serviciile de interes public național sau local**.

Pentru clarificarea a tot ce poate însemna Obiect al unei Concesiuni, va trebui să examinăm și prevederile Legii nr. 121 din 04.05.2007 privind administrarea și deetizarea proprietății publice, care la art.2, definesc noțiunea de *concesiune*, ca fiind “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**.”

În afară de aceasta, în opinia noastră, Guvernul urma să opereze în propria hotărâre cu termenii juridici prevăzuți în dispozițiile legilor aplicabile și în vigoare la momentul emiterii decizii, pentru că era obligat să o facă și pentru a nu crea confuzii și ambiguități la aplicare. Ori, potrivit **Articolul 46 Legea nr.317 din 18.07.2003 privind actele normative ale Guvernului**, la întocmirea proiectului actului normativ “*se utilizează, pe cît este posibil, noțiuni monosemantice, în conformitate cu terminologia juridică. Dacă un termen este polisemantic, sensul în care este folosit trebuie să decurgă cu claritate din text. Termenii de specialitate pot fi utilizați numai dacă sînt consacrați în domeniul de activitate la care se referă reglementarea. În limbajul normativ aceleași noțiuni se exprimă numai prin aceiași termeni. Dacă o noțiune sau un termen nu este consacrat sau poate avea înțelesuri diferite, semnificația acestuia în context se stabilește prin actul normativ ce le instituie, în cadrul dispozițiilor generale sau într-o anexă expresă, și devine obligatoriu pentru actele normative în aceeași materie (vezi alin. 5-7 din articol).*”

Potrivit dicționarului juridic, **activ al societății comerciale**, înseamnă **totalitatea drepturilor patrimoniale, reale sau de creanță, ale societății comerciale**. La constituire, activul social este alcătuit din bunurile aduse ca aport de asociați. În timpul funcționării societății, activul social se mărește cu bunurile dobândite de societate și cu beneficiile pe care societatea le-a obținut în urma desfășurării obiectului de activitate, dar nu le-a distribuit în condițiile legii și actului constitutiv către asociați. După terminarea lichidării societății în nume colectiv, în comandită simplă sau cu răspundere limitată, lichidatorii trebuie să întocmească situația financiară și să propună repartizarea activului între asociați. (Detalii: <https://legeaz.net/dictionar-juridic/activ-societate-comerciala>)

Definiție similară o găsim și în lucrarea “Dicționar de drept civil și proceduri civile”, de D.Rădescu, E.Rădescu și G.Stoian, Editura C.H. Beck, București 2009, prin **Activ patrimonial** înțelegând: “**totalitatea drepturilor cu conținut economic susceptibile de evaluare bănească**”

și implicit a bunurilor la care se referă, aflate în patrimoniul unei persoane". Din aceste definiții, este lesne să înțelegem că prin active înțelegem drepturi și nu bunuri.

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 lege, 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**. Astfel după cum rezultă din prevederile legale, Guvernul urma să specifice expres care este obiectul juridic al Concesiunii, ori în speță putând fi: de a presta servicii publice, de a exploata bunuri proprietate de stat sau dreptul de a desfășura anumite genuri de activitate. Ori, obiectul concesiunii, astfel cum este redactat în hotărâre, nu este clar, nu este prevăzut de lege și lasă loc de interpretare extensivă.

Prin pct.1 al HG nr. 321 din 30.05.2013 au fost aprobate Condițiile concesiunii activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", acestea regăsindu-se în anexa nr.1.

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 datoriilor. 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 Hotărârii cuprinde doar terenurile proprietate a statului sau și cele a privaților.

În ceea ce privește **Activitatea Sălii delegațiilor oficiale**, Condițiile concesiunii, la p.1.2 dispun că aceasta se va desfășura conform prevederilor legislației în vigoare și în coordonare cu Cancelaria de Stat.

Totodată, 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. De aceea, la momentul de față, Guvernul, instanțele judecătorești naționale trebuie să verifice care a fost obiectul concesiunii potrivit Hotărârilor de Guvern și legislației și care a fost transmis de fapt prin contract.

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.**

Conform **p.10 din Condițiile Concesionării**, Concedentul garantează concesionarului: *“**protecția investițiilor și neamestecul organelor centrale de specialitate ale administrației publice în activitatea de întreprinzător a întreprinderii concesionale, cu excepția cazurilor în care printr-o astfel de activitate se încalcă legislația, se creează pericol real pentru viața și sănătatea populației sau se pot declanșa alte urmări grave; aprobarea cuantumului taxelor aeronautice, inclusiv a taxei de modernizare, de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract; Autoritățile publice sînt obligate să respecte drepturile concesionarului acordate de lege. În cazul vătămării unui drept al concesionarului de către o autoritate publică, acesta este îndreptățit să solicite înlăturarea încălcării și repararea pagubei**”.*

Ceea ce a creat cele mai mari dezbateri și nemulțumiri în societate, a fost tocmai păstrarea **taxei de modernizare.**

Ceea ce interesează, este modul în care a fost introdusă această taxă de modernizare. După cum constatăm, la pct.4. al Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, nu este menționată expres această taxă de modernizare. Ori textul punctului 4 este următorul: *“Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului **taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract**”.* Nu excludem că, neîntroducerea expresă a taxei de modernizare în textul Hotărârii de Guvern, ar fi putut să aibă scopul ascunderii intenționate a acesteia în anexe, astfel încât să nu ridice semne de întrebare și contestare a celor împuterniciți să aprobe hotărârea (adică membrii guvernului), autoritățile care trebuiau să avizeze actul sau chiar publicul larg.

Altă contradicție ce impune atenție din punct de vedere juridic, este cea referitoare la mărime taxelor care urmau a fi păstrate de Guvern. Punctul 4 din Hotărârea de Guvern, astfel după cum am indicat mai sus, prevede expres că *“Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de*

concesiune...". În schimb, în punctul 10.1 din Condițiile concesiunii este prevăzută condiția că "**aprobarea cuantumului taxelor aeronautice, inclusiv a taxei de modernizare, de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract.** Deci, într-un caz se prevede că taxele vor fi nu mai mici decât cele valabile la data concesiunii, iar în celălalt caz este prevăzut că taxele urmau a fi păstrate la nivelul care ar asigura rambursarea investițiilor.

În această situație foarte ambiguă, cu prevederi importante (esențiale) ale Hotărârii de Guvern care se contrazic, Guvernul poate veni cu o clarificare asupra modului în care trebuie să fie interpretate clauzele din textul expus. Răspuns la care trebuie să se ofere cuprind următoarele întrebări, conform intenției și rațiunilor Guvernului la data respectivă:

- Trebuie să se păstreze sau nu această taxă de modernizare ?
- Taxele aeronautice, urmau a fi garantate, raportându-ne la prețul care nu trebuia să fie mai mic decât cel de la data concesiunii sau la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor?

În caz că nu se va ajunge la o înțelegere, atunci acest aspect poate fi supus examinării în fața unei instanțe de judecată la nivel național.

Altă încălcare de legislație, care s-a strecurat în Hotărârea nr. 321 din 30.05.2019, ține de competența organului care trebuia să dispună asupra taxelor. Potrivit dispozițiilor alin.1) art.4 din Legea nr.1237 din 09.07.1997 aviației civile, „*misiunea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor constă în elaborarea și promovarea politicii Guvernului în domeniul aviației civile în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă*”. iar, potrivit lit.b) alin.(3) al aceluiași articol din Lege, „*în scopul realizării funcțiilor sale de bază, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor propune Guvernului spre aprobare, cu avizul pozitiv al Autorității Aeronautice Civile, metodologia de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană și pentru serviciile aeroportuare*”. Art.13 din această Lege este și mai specific asupra competențelor, dispunând astfel: „*operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). Mărimea acestor taxe se aprobă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, la propunerea Autorității Aeronautice Civile, și asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea serviciilor aeroportuare*”.

Din reglementările legii aviației civile expuse supra, constatăm că în Hotărârea de Guvern s-a operat cu termeni improprii specificului de reglementare. Ori, referitor la taxe, hotărârea de guvern referitor la taxe folosește noțiunea de "**taxe aeronautice**", iar Legea aviației civile utilizează termenii de "**tarife pentru serviciile de navigație aeriană și pentru serviciile aeroportuare**".

Conform celor enunțate, constatăm că dispozițiile conținute în p.4 din Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, cât și cele din p. 10.1 din Condițiile Concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău conținute în Anexa 1 la

Hotărâre, sunt ambigue, se contrazic între ele și contravin prevederilor art. 4 și 13 din Legea nr. 1237 din 09.07.1997 aviației civile.

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”**.

Condițiile de organizare și desfășurare a **concursului închis** de selectare a concesiionarului au fost aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, p.1 și se conțin în Anexa 2 a Hotărârii. Prin concurs închis în sensul Hotărârii de Guvern, vrea să spună că acesta nu este unul public, iar la concurs urmau să participe un cerc restrâns de ofertanți.

Potrivit **p. 5 al condițiilor de selectare**, *“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”.*

Astfel după cum rezultă din **p. 4, lit. a) din Condiții**, Comisia de concurs urma să definească criteriile de selectare a concesiionarului și să verifice respectarea lor.

Conform pct. 6 din Condiții, *“Candidaturile, desemnate de către comisia de concurs, trebuie să-și decidă participarea la concurs în termen de 35 de zile din data transmiterii invitațiilor pentru participare și să prezinte comisiei de concurs datele necesare pentru a fi înregistrați ca participanți și pentru depunerea ofertelor”.*

Potrivit legislației în vigoare la momentul adoptării Hotărârii de Guvern nr.321 din 30.05.2013, proiectele de parteneriat public-privat prin concesiune, puteau fi organizate **doar prin concurs public**. În acest sens vom invoca **alin. 3) art. 15 din Legea nr. 121/04.05.2007** privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, care dispune expres: *“Selectarea partenerilor privați pentru concesiune se efectuează prin **concurs public**, desfășurat de autoritatea administrației publice centrale sau locale, în condițiile legislației privind concesiunile”.*

Cât privește termenul de **35 zile** oferit candidaților la concursul de concesiune prin hotărâre, trebuie să constatăm că acesta contravine prevederilor art. 10 alin.(1) din Legea cu privire la concesiuni, care dispune: *“concedentul asigură publicarea comunicatelor informative în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. **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 Hotărârii de Guvern 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 deținatizarea proprietății publice și art.10 din Legea cu privire la concesiuni, viciind astfel întregul proces al concursului de concesiune.

3.2.3 Aspecte juridice legate de Contractul de Concesiune

Art. 35 al Contractului de concesiune, prevede că *“Prezentul Contract trebuie elaborat și interpretat în conformitate cu și reglementat de legislația Republicii Moldova, iar instanțele din Republica Moldova vor avea jurisdicție asupra tuturor chestiunilor care decurg din sau referitoare la acest Contract”.*

Părțile Contractului de Concesiune, astfel după cum rezultă din Contract, sunt:

Concedentul – Agenția Proprietății Publice, și

Concesionarul (Întreprindere concesională) – SRL “Avia Invest”. (remarcăm că aceeași persoană juridică are calitatea de concesionar și de întreprindere concesională).

Contractul a fost *semnat* din partea Concedentului de către Directorul adjunct al Agenției Proprietății Publice, dna A. Susanu, iar din partea Concesionarului de către Directorul SRL Avia Invest, dl B. Salov.

În preambul este indicat că Concesionarul (Întreprinderea Concesională) a depus Oferta la data de 05 august 2013, iar Comisia de concurs a declarat câștigător al concesiunii, după cum a informat prin notificarea nr. 03-938 din 16 august 2013.

3.3.2.1 Prevederi relevante ale Contractului de Concesiune

Prin dispozițiile art. 2.1. al Contractului de concesiune, părțile au definit ca și **obiect al Concesiunii**:

- **“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” ... ;

Părțile au convenit că Concesionarul în conformitate cu legislația Republicii Moldova “nelimitat” are dreptul de a percepe, solicita, colecta și poseda orice fel de plăți pentru utilizarea obiectului de concesiune⁷⁶.

Potrivit art. 2.3 din Contract, Titularul dreptului de proprietate asupra activelor respective, rămâne Statul Republica Moldova conform legislației în vigoare. Venitul și profitul adus prin folosirea bunurilor concesionate aparțin Concesionarului și sunt folosite la discreția

⁷⁶ Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr. 4/03 din 30 august 2013, art. 2.2;

sa. Concesionarul se obligă să înregistreze modernizările aduse obiectului concesiunii (bunurile imobile) în registrul bunurilor imobile, după finalizarea construcției acestora, ca proprietate a statului, cu grevarea dreptului său asupra construcției, pe perioada contractului de concesiune. Concesionarul este în drept să de în locațiune orice bunuri ale ÎS AIC, în condiții comerciale, fără acordul Concedentului, însă pe un termen ce nu depășește termenul concesiunii.

La art. 2.6 din contract, care a fost definit "Teritoriul de concesiune" părțile dispun că Concedentul se angajează să predea pe termenul de concesiune Concesionarului (Întreprinderii Concesionale) **posesia de fapt** a teritoriului de concesiune lipsit de orice grevare în termen de 60 zile de la data semnării prezentului Contract, dar nu mai târziu de 01 noiembrie 2013. Concedentul confirmă că în urma predării teritoriului, Concesionarul va avea dreptul exclusiv de a intra în posesiunea, a ocupa și folosi teritoriul de concesiune și a face din contul, plățile și cheltuielile sale așa o dezvoltare și valorificare a teritoriului de concesiune, astfel încât să poată fi necesar sau corespunzător pentru implementarea concesiunii.

În conformitate cu art. 2.7 Concesionarul (Întreprinderii Concesionale) se angajează să nu folosească terenurile aferente și alte terenuri incluse în teritoriul de concesiune fără acordul prelabil în scris sau aprobarea Concedentului, în orice alt scop decât în scopul concesiunii/obiectului de concesiune și în scopuri legate de acesta după cum este permis în prezentul Contract sau care ar putea fi de altfel aprobate de concedent.

După cum rezultă din Condițiile concesiunii conținute în anexa 1 la HG nr. 321 din 30.05.2013, p. 8.1. prevede că: "Concesionarul, în perioada de până la **60 zile după semnarea contractului, va fonda o societate (Întreprindere concesională)**, în modul stabilit de legislația republicii Moldova, cu sediul în Mun. Chișinău, **care va prelua în folosință activele** ce constituie obiectul concesiunii".

Conform p. 11 din Anexa la HG nr. 321 din 30.05.2013, concedentul are obligația de a încheia contractul de parteneriat public-privat cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare de către Comisie.

Din câte cunoaștem Comisia de concurs a declarat câștigătoare oferta Asociației Persoanelor Juridice "Avia Invest". Asupra ofertei, ne-am epus deja în alt capitol, considerând că Avia Invest nu putea participa la concurs. La fel am mai menționat că oferta a fost prezentată de Habarovsky Aeroport SA. Din acele considerente, Avia Invest SRL nu putea avea calitate de concesionar.

Potrivit Hotărîrii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013, la proiectul de concesiune avem trei părți: Concedentul, Concesionarul și Întreprinderea Concesională.

Din contract se constată că se face o confuziune între Concesionar și Întreprindere Concesională, sau chiar se contopesc cele două calități în una singură, prin atribuirea denumirii părții - Concesionar (Întreprindere Concesională). Înțelegem rațiunile și

interesele SRL "Avia Invest" la crearea acestei confuziuni, dar inexplicabilă rămâne poziția statului în acceptarea acestor neconformități.

SRL "Avia Invest" a fost constituită și înregistrată în data de 02 august 2013. Potrivit regulilor concursului stabilite prin Hotărârea de Guvern 321, aceasta 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 constituie o întreprindere la rândul său, care obținea calitatea de Întreprindere Concesională. **Cea din urmă trebuia să fie constituită după semnarea contractului în scopul preluării în folosință a bunurilor concesionale și să aibă un termen limitat, urmând să se lichideze după 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 Hotărârea nr. 321 din 30 mai 2013. Ori, prin Hotărârea 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 obligatorii ale Hotărârii de Guvern nr. 321 din 30.05.2013 și a condițiilor Concesionării admisă la semnarea Contractului de Concesiune.

Altă încălcare ține de dreptul transmis asupra activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” către concesionar. Astfel, după cum rezultă din art. 2.6 al Contractului de Concesiune, Concedentul se angajează să predea **posesia de fapt** a activelor. Noțiunea de "teren de concesiune" utilizată în Contractul de concesiune este impropriu termenilor utilizați de legislația aplicabilă domeniului (a se vede că a fost o traducere din rusă). În afară de aceasta, transmiterea în posesie a obiectului concesiunii contravine prevederilor p. 8.1. din Condițiile Concesionării (HG nr. 321 din 30.05.2013) care statuează că: *"Concesionarul, în perioada de până la 60 zile după semnarea contractului, va fonda o societate (Întreprindere concesională), în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, cu sediul în mun. Chișinău, care va prelua în folosință activele ce constituie obiectul concesiunii"*.

După câte cunoaștem, 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.

În conformitate cu prevederile art.5.1 din Contractul de concesiune, "**Volumul investițiilor** Concesionarului (Întreprinderii Concesionale) urmează a fi de cel puțin **244,2 mil. EURO** în termen de pînă 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."

Din această clauză contractuală se desprind **două categorii de obligații ale Concesionarului "de a face"**:

1) De a investi mijloace bănești:

- I etapă: 45,1 mil. EURO (din data de 30.08.2013 până în data 30.08.2015);
- II etapă: 115,2 mil. EURO (după atingerea unui flux de pasageri de la 2,6 mil. persoane anual).
- III etapă: 83,9 mil. EURO (după atingerea unui flux de pasageri de la 3,2 mil. persoane anual).

2) De a efectua lucrări de construcție (lucrări de extindere a terminalului, construcția parcării auto, modernizarea pistei de decolare, peronului, sistemului de iluminare, sistemului de drenaj, etc). Potrivit art. 5.2 din Contract, **termenul de începere a lucrărilor** pentru fiecare etapă nu va depăși **12 luni** (pentru prima etapă de la momentul semnării contractului, iar pentru următoarele din data atingerii fluxului respectiv de pasageri), iar **termenul dării în exploatare** a lucrărilor de modernizare și construcție **nu va depăși 48 luni** (de la momentul semnării contractului – pentru prima etapă, iar pentru celelalte două din momentul începerii lucrărilor).

3) Alte obligații contractuale

- *De a plăti redevența în mărime de 1 (unu) % din veniturile din vânzări realizate din activitatea concesiunii. Redevența va fi plătită începând cu data expirării perioadei de grație (5 ani), prima plată va fi efectuată până la 31 mai 2020. (art. 8.1);*
- *De a achita pe toată durata concesiunii, taxele, impozitele și toate plățile obligatorii de stat și locale în corespundere cu actele normative (art. 2.9)*
- *De a stabili angajament de finanțare din contul, costul și riscul său. (art.13.1). De a garanta finanțarea Concesiunii prin constituirea garanției de bună execuție a contractului pentru fiecare etapă de implementare;*
- *De a efectua din contul și cheltuielile sale și de a menține în timpul perioadei concesiunii asigurările tuturor riscurilor lucrărilor de construcție, asigurarea de răspundere civilă, asigurările sociale ale angajaților, asigurarea de răspundere civilă față de terți. (art.28);*
- *De a presta servicii aeroportuare și de a asigura securitatea aeronautică. (art. 15.2);*

- De a menține nivelul taxelor aeroportuare, inclusiv tariful pentru modernizarea aeroportului nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune. (art. 15.110;
- De a nu dispune sau opera cu un alt aeroport situat la o distanță mai mică de 700 km de la Aeroportul Chișinău. (art.14.6);
- De a înregistra modificările în Registrul bunurilor imobile în termen de 5 zile din momentul aprobării Actelor de primire - predare a obiectului concesiunii (art.3.3);
- De a înregistra modernizările aduse obiectului concesiunii (bunurile imobile) în Registrul bunurilor imobile după finalizarea construcției acestora, ca proprietate a statului, cu grevarea dreptului său asupra construcției pe perioada contractului de concesiune (art. 2.3);
- De a nu înstrăina, de a nu scoate de la evidență activele pe termen lung, de a nu demola sau transmite în gaj activele concesiunii, fără acordul Concedentului (art. 2.3, 2.9);
- De a nu folosi terenurile aferente și alte terenuri incluse în teritoriul de concesiune fără acordul prealabil în scris sau aprobarea Concedentului (art. 2.7.);
- De a obține certificate de la Autoritatea Aeronautică Civilă a RM, precum și licențelor, permisiunilor pentru desfășurarea activității ce ține de deservirea transporturilor aeriene (art. 3.1);
- De a păstra confidențialitatea datelor cu caracter personal și a faptelor de care a aflat ca urmare a legăturilor de afaceri cu Concedentul (art. 4);
- De a garanta că numărul angajaților cetățeni ai Republicii Moldova nu va fi mai mic de 80 la sută din numărul total al angajaților Concesionarului. (art.9.2);
- De a dezvolta, implimenta și administra o supraveghere și un program de siguranță pentru obiectul concesiunii. (art. 12.1);
- De a permite în orice moment accesul la teritoriul concesiunii pentru reprezentanții autorizați ai Concedentului. (art. 12.1);
- De a transmite la încetarea concesiunii toată documentația tehnică, de proiect și de alt gen referitoare la obiectul concesiunii, registrele de producție și de personal, precum și alte acte ce țin de exploatarea obiectului. (art.7.1, 7.3);
- De a transmite la expirarea termenului concesiunii prin act de predare-primire toate activele obiectului concesiunii, cu excepția celor casate, uzate fizic și moral, epuizate, etc. și să transmită în proprietatea acestuia acele active, care au apărut în urma investițiilor libere de orice grevări. (art. 7.1, 7.3);

Potrivit Contractului de Concesiune, temeiuri de încetare sunt:

- a) expirarea duratei contractului (art.25.1 Contract);
- b) în cazul neîndeplinirii obligațiilor de către Concesionar (art.25.2 Contract);
- c) în cazul neîndeplinirii obligațiilor Concedentului (art.25.5 Contract);
- d) La cererea Concedentului în cazul (art.26.1 Contract):
 - survenirii unor evenimente sau depistării unor fapte care îi dau dreptul de a rezilia Contractul;
 - încălcării clauzelor Contractului de către Concesionar;
 - lichidării Concesionarului;
 - falimentului Concesionarului;

- pronunțării de către instanța de judecată competentă a hotărârii privind nulitatea documentelor de constituire a Concesionarului
- e) încetarea prin renunțarea Întreprinderii Concesionale.

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 de concesiune a activelor aflate în gestiunea ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, semnat între Agenția Proprietății Publice și SRL „Avia Invest” 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.

Concursul privind 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, putem considera că Contractul de Concesiune este unul 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, 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. Ori, potrivit dispozițiilor **art. 7 alin. (1) al Codului civil** (în redacția Legii nr. 1107 din 6 iunie 2002 publicat și intrat în vigoare la 1 martie 2019), *legea civilă nu are caracter retroactiv. Ea nu modifică și nici nu suprimă condițiile de constituire a unei situații juridice constituite anterior, nici condițiile de stingere a unei situații juridice stinse anterior. De asemenea, legea nouă nu modifică și nu desființează efectele deja produse ale unei situații juridice stinse sau în curs de realizare.*

Potrivit **art. 216 alin 1) Cod civil** *“Actul juridic este nul în temeiurile prevăzute de prezentul cod (nulitate absolută)”*.

În conformitate **cu art.217 alin.1) Cod civil**, *“Nulitatea absolută a actului juridic poate fi invocată de orice persoană care are un interes născut și actual. Instanța de judecată o invocă **din oficiu.**, iar potrivit **alin. (3)** al aceluiași articol, *“acțiunea în constatare a nulității absolute este **imprescriptibilă**”*.*

Astfel după cum rezultă din dispozițiile **art. 220 Cod civil**, actul juridic sau clauza care

contravin normelor imperative, ordinii publice sau bunelor moravuri sunt nule.

După cum am menționat supra, la semnarea Contractului de Concesiune au fost încălcate normele imperative conținute în dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. d), art.15 alin. (3) al Legii nr.121 din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, art.7 alin. 1) al Legii nr. 239 din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional, art. 7 din Legea nr. 534-XIII din 13 iulie 1995 cu privire la concesiuni.

Faptul neinclusiunii Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în lista aprobată de Guvern ca bunuri propuse parteneriatului public-privat putem deduce că bunul scos la Concesiune era în afara circuitului civil. Ori, potrivit **art. 206 alin. (2) Cod civil** dispune că *„obiectul actului juridic trebuie să fie licit, să se afle în circuit civil și să fie determinat sau determinabil cel puțin în specia sa”*.

Aici vom adăuga și argumentele susținute de către noi asupra Hotărârilor de Guvern a căror acțiune a fost suspendată prin deciziile Curții Constituționale, iar Guvernul în repetate rânduri a încălcat această interdicție a Curții. Astfel, potrivit Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și Hotărârea nr. 780 din 4 octombrie 2013 „Cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora” sunt nule, ori acestea au fost adoptate prin încălcarea deciziilor Curții Constituționale nr.11 din 10 septembrie 2013 și nr. 12 din 19 septembrie 2013. Prin adoptarea acestor hotărâri, Guvernul a sfidat Curtea Constituțională, ordinea de drept și hotărârile obligatorii ale Curții.

3.2.2.1 Condițiile și temeiurile de reziliere a Contractului de Concesiune

Potrivit art. 1.1 Contractul de concesiune prin reziliere se înțelege: *„încetarea prezentului contract și a concesiunii în vigoare în baza Notificării de reziliere sau prin alte mijloace, în conformitate cu prevederile prezentului Contract, dar nu trebuie să includă expirarea prezentului Contract/concesiuni, cu excepția cazului în care contextul impune altfel, ca urmare a expirării Termenului de concesiune în condiții normale de desfășurare.*

Data rezilierii reprezintă data la care are loc rezilierea obligațiilor (se sting raporturi juridice), aceasta trebuie să fie data în care a fost eliberată Notificarea de reziliere sau s-a considerat că a fost eliberată de către o parte care emite aceiași notificare celeilalte părți în conformitate cu prevederile prezentului contract.

Notificare de reziliere - reprezintă o comunicare în scris, de către o parte celeilalte părți cu privire la încetare în conformitate cu prevederile în vigoare ale prezentului Contract sau după caz a legislației în vigoare.

Părțile au prevăzut următoarele temeiuri de reziliere a Contractului de concesiune:

- a) încălcarea obligației de exclusivism (art.14.6 Contract);*
- b) încălcarea obligației de constituire a garanției de bună execuție a contractului de concesiune (art. 19.3 Contract);*

- c) încălcarea obligației de prezentare a unei noi garanții de bună execuție a contractului de concesiune (art. 19.4 Contract);
- d) nerespectarea termenilor de recepție finală a lucrărilor de construcție (art. 5, 22.1 Contract);
- e) întârzierea cu mai mult de 180 zile la executarea obligației de plată a redevenței de către concesionar (art. 22.2 Contract);
- f) neexecutarea obligațiilor investiționale de către concesionar (art. 24 Contract);
- g) constatarea unui caz de neîndeplinire a obligațiilor de către Concesionar (art.25.2 Contract);
- h) alte temeuri contractuale și legale de reziliere a contractului.

Potrivit **art. 26 din Contractul de concesiune - Condiții de reziliere unilaterală sau la acordul părților**: "Concedentul are dreptul să ceară rezilierea înainte de termen a contractului de concesiune în cazul:

- survenirii unor evenimente sau depistării unor fapte care îi dau dreptul de a rezilia contractul;
- încălcării clauzelor contractului de către Concesionar (Întreprinderea Concesionale);
- lichidării Concesionarului;
- Falimentului Concesionarului;
- pronunțării de către instanța de judecată competentă a hotărârii privind nulitatea documentelor de constituire a Concesionarului.

Potrivit **art. 13, alin. (1), lit. p) a Legii cu privire la concesiuni nr. 534 -XIII din 13.07.1995**: "Contractul de concesiune va cuprinde lista faptelor juridice a căror apariție poate conduce la modificarea clauzelor contractului de concesiune sau la rezilierea lui la cererea uneia dintre părți."

Reieșind din această prevedere legală constatăm că, părțile la întocmirea Contractului de concesiune **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 urmează a se aplica normele juridice cu privire la rezoluțiune din Codul Civil al Republicii Moldova.

La această etapă nu există un temei de reziliere a Contractului de concesiune privind neexecutarea obligațiilor investiționale sau a nerespectării termenelor de recepție finală a lucrărilor de construcție, deoarece nu au survenit condițiile prevăzute de art. 24 al Contractului de concesiune.

Însă, constatăm existența a **două temeuri 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 implementarea unui program de**

administrare și supraveghere pentru obiectul de concesiune potrivit art. 12.1, 15.2, 15.3.

Rezilierea poate avea loc în baza următoarelor norme:

Potrivit **art. 915 al Codului Civil**⁷⁷, rezoluțiunea pentru neexecutare are loc când se întemeiază pe dispozițiile art.916, 917, 918 sau 919, precum și când se întemeiază pe un alt caz de neexecutare a obligației contractuale pentru care legea sau contractul acordă creditorului dreptul la rezoluțiune.

Prevederile **art. 915 alin. (1), (2), lit. b), c) al Codului Civil indică următoarele:**"(1) Creditorul are dreptul la rezoluțiune dacă neexecutarea de către debitor a obligației contractuale este esențială.(2) Neexecutarea obligației contractuale este esențială în unul dintre următoarele cazuri: b) **executarea întocmai a obligației ține de esența contractului;** c) **ea este intenționată sau din culpă gravă.**"

Potrivit **art. 26 din Contractul de concesiune - Condiții de reziliere unilaterală sau la acordul părților:** "Concedentul are dreptul să ceară rezilierea înainte de termen a contractului de concesiune în cazul:

- survenirii unor evenimente sau depistării unor fapte care îi dau dreptul de a rezilia contractul;
- încălcării clauzelor contractului de către Concesionar (Întreprinderea Concesionale).

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

Art. 28 din Contractul de concesiune, denumit Condiții de asigurare, indică: "Concesionarul (Întreprinderea concesională), din contul și cheltuielile sale, procură și menține în timpul perioadei de concesionare, asigurările necesare, incluzând, dar nelimitându-se la următoarele:

- a. asigurarea tuturor riscurilor lucrărilor de construcție;
- b. asigurarea completă de răspundere civilă, cu acoperirea specificată în Datele de contract;
- c. asigurarea compensației/salarizarea angajaților;
- d. orice alte asigurări care pot fi necesare pentru a proteja Concesionarul, angajații săi și activele sale (în cazul pierderii, deteriorării sau distrugerii la valoarea de înlocuire), inclusiv toate cazurile de forță majoră, care sunt asigurate și nu sunt acoperite de altfel în punctele (a) - (c)."

Potrivit **art. 28.2 din Contractul de concesiune- Asigurarea în timpul perioadei de exploatare:** "Concesionarul (Întreprinderea concesională), din contul și cheltuielile sale, procură și menține în timpul perioadei de exploatare, asigurări care să acopere în cazul:

⁷⁷ Codul Civil al Republicii Moldova nr. 1107-XV din 06.06.2002 (în vigoare 12.06.2003), Republicat: Monitorul Oficial al R.Moldova nr.66-75 art.132 din 01.03.2019;

- a. pierderii, deteriorării sau distrugerii obiectului de concesiune la valoarea de înlocuire;
- b. răspunderii generale a Concesionarului (Întreprinderii concesionale), care provine din concesiune;
- c. asigurării complete de răspundere civilă față de terți ai activității operaționale, cu o sumă de asigurare rezonabilă, conform bunelor practici internaționale, cu acoperirea specificată în Informații despre contract;
- d. orice alte sigurări care pot fi necesare pentru a proteja Concesionarul (Întreprinderea concesională), angajații săi inclusiv toate cazurile de forță majoră, care pot fi asigurate și nu sunt acoperite de altfel în punctele (a)-(c).

Analizând toată activitatea Comisiei de monitorizare, inclusiv cele 5 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.

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.

Potrivit **art. 12.1 din Contractul de concesiune - Obligații și angajamente ale concesionarului:**

"- să dezvolte, să implementeze și să administreze o supraveghere și un program de siguranță pentru obiectul de concesiune, pentru utilizatorii acestuia, precum și pentru personalul Contractanților angajați în prestarea oricăror servicii în baza unuia dintre acordurile de proiect, inclusiv și corectarea încălcărilor de siguranță și neconformităților și să țină cont de toate celelalte acțiuni necesare pentru a oferi un mediu sigur, în conformitate cu legislația în vigoare și Practica bună de producere.

- să fie responsabil de siguranța, solidaritatea și durabilitatea obiectului de concesiune, inclusiv și toate structurile care fac parte din acesta și conformitatea lor cu specificațiile și standardele."

Potrivit **art. 15.2 din Contractul de concesiune - Prestarea serviciilor aeroportuare de bază:** *"Concesionarul (Întreprinderea concesională) este obligat pe toată perioada de derulare a Contractului de concesiune să presteze următoarele servicii aeroportuare:*

*- **Determinarea, organizarea și realizarea măsurilor de securitate aeronautică în aeroport în scopul prevenirii actelor de intervenție ilicită;***

*- **Asigurarea securității aeronautice pe întreg perimetru cu acces limitat al aeroportului."***

Potrivit **art. 15.3 din Contractul de concesiune - Prestarea serviciilor ce asigură securitatea aeronautică:** *"Serviciile ce asigură securitatea aeronautică vor fi în*

conformitate cu cerințele legislației naționale de specialitate în vigoare precum și standardele și recomandările organismelor internaționale."

Ținând cont de producerea unor evenimente grave, care au fost aduse la cunoștința publicului prin intermediul Mass-media⁷⁸ precum că, Procuratura municipiului Chișinău efectuează o serie de acțiuni de urmărire penală în dosarul pornit pe faptul trecerii ilegale, în perioada 14 – 17 iunie 2019, a frontierei de stat de către deputatul Ilan Șor, acuzat într-un dosar de escrocherie și spălare de bani, cât și a altor persoane împreună cu ultimul, există un risc extrem de grav la securitatea aeronautică și a statului.

Conform <https://www.mold-street.com/?go=news&n=9243>: *"Potrivit secției relații publice a Procuraturii Generale, s-a constatat că, mai multe persoane, printre care Ilan Șor, au traversat ilegal frontiera de Stat prin segmentul de trecere al Aeroportului Internațional Chișinău, în calitate de pasageri ai unor curse charter, eludând controlul vamal și cel de frontieră. Acest lucru a avut loc prin zonele de acces limitat ale Aeroportului și a fost posibil din cauza atitudinii neglijente față de obligațiunile de serviciu ale angajaților Serviciului Vamal și al Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, care activează pe teritoriul Aeroportului, susțin procurorii. De asemenea, aceasta a avut loc și cu implicarea nemijlocită a angajaților companiei Avia Invest SRL, care deține în concesiune Aeroportul și asigură serviciile de transport și trafic aerian, realizează măsuri de securitate aeronautică pe teritoriul aerodromului de unde au decolat respectivele aeronave pe curse charter.(...) Președintele Igor Dodon a spus anterior că la Aeroportul Internațional Chișinău erau două ieșiri separate prin care atât fostul lider al PDM Vlad Plahotniuc, cât și deputatul Ilan Șor erau duși cu mașinile, fără controlul de rigoare, la scările avionului, atunci când plecau peste hotare. "Ei treceau cu mașinile direct la avion" a declarat Igor Dodon."*

Potrivit art. 1 al Legii securității statului nr. 618-XIII din 31.10.1995: *"Securitatea statului este parte integrantă a securității naționale. Prin securitatea statului se înțelege protecția suveranității, independenței și integrității teritoriale a țării, a regimului ei constituțional, a potențialului economic, tehnico-științific și defensiv, a drepturilor și libertăților legitime ale persoanei împotriva activității informative și subversive a serviciilor speciale și organizațiilor străine, împotriva atentatelor criminale ale unor grupuri sau indivizi aparte."*

Potrivit art. 4 alin. (1), (2), lit. d), K, l) al Legii securității statului nr. 618-XIII din 31.10.1995 - Amenințări la adresa securității statului:

"(1) Prin amenințări la adresa securității statului se înțelege ansamblul de acțiuni, condiții și factori ce comportă pericol pentru stat, societate și personalitate.

⁷⁸<https://unimedia.info/ro/news/1ee19e7ddb5c0846/trecerea-ilegala-a-frontierei-de-stat-de-catre-sor-investigata-de-procurori-ce-pedeapsa-risca-deputatul.html>,
<https://deschide.md/ro/stiri/politic/51488/Procurorii-investigheaza-cum-Ilan-Shor-a-parasit-ilegal-R-Moldova.htm>, <https://www.mold-street.com/?go=news&n=9243>, accesat la 16.09.2019;

(2) Pericol deosebit pentru securitatea statului prezintă:

d) acțiunile care favorizează apariția de evenimente extraordinare în transporturi, telecomunicații, la unitățile economice și cele de importanță vitală;

k) constituirea de organizații sau grupări ilegale care pun în pericol securitatea statului sau participarea la activitatea acestora;

l) cazurile de crimă organizată și/sau corupție, care subminează securitatea statului."

Potrivit **art. 1, alin. (1), (2), (5) al Legii privind securitatea aeronautică nr. 92-VI din 05.04.2007**: "(1) În scopul asigurării securității aeronautice în aeroport, neadmiterii cazurilor de acces neautorizat la aeronave și obiecte de importanță deosebită, se stabilesc zone de securitate cu acces limitat. (2) Amplasarea și destinația zonelor de securitate cu acces limitat se stabilesc de către operatorii de aeroport de comun acord cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și se specifică în compartimentele respective ale programelor de securitate aeronautică ale aeroporturilor. (5) Operatorii de aeroport poartă răspundere, în conformitate cu legislația în vigoare, pentru organizarea protecției zonelor de securitate cu acces limitat și asigurarea regimului de permise."

Potrivit **art. 2 al Legii privind securitatea aeronautică nr. 92-VI din 05.04.2007**: "Securitate aeronautică – ansamblu de măsuri, resurse materiale și forțe umane destinate protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită"

Potrivit **art. 5 alin. (1) al Legii privind securitatea aeronautică nr. 92-VI din 05.04.2007**: "Operatorii de aeroport sînt responsabili pentru determinarea, organizarea și realizarea măsurilor de securitate aeronautică în aeroport în scopul prevenirii actelor de intervenție ilicită."

În aceste circumstanțe, Comisia de monitorizare urmează a se întruni urgent în ședință extraordinară pentru a lua măsuri stringente în urma comiterii faptelor ilicite din perioada 14 – 17 iunie 2019. În contextual asigurării securității, există motive întemeiate pentru notificarea Concesionarului de reziliere unilaterală de către Concedent a Contractului de concesiune.

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

Potrivit **art. 14, alin. (1), lit. d) , i) al Legii cu privire la parteneriatul public-privat nr.179-XVI din 10.07.2008**: "De competența Agenției țîn: d) monitorizarea și evaluarea realizării parteneriatelor public-private, inclusiv prin participarea în activitatea comisiilor de monitorizare a contractelor de parteneriat public-privat semnate de autoritățile administrației publice centrale și locale; i) identificarea deficiențelor și barierele din calea realizării eficiente a parteneriatelor publice-private, prezentarea către Guvern a rapoartelor anuale, publicarea analizelor statistice privind proiectele de parteneriat public-privat."

Pct. 233 al Hotărârii Guvernului RM nr. 476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a

partenerului privat indică: *"Monitorizarea și evaluarea parteneriatelor publice-private la nivel național se realizează de către Agenția Proprietății Publice."*

Potrivit **pct. 3 al Hotărârii Guvernului RM nr. 321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora:** *"Autoritatea administrativă centrală care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Întreprinderii de Stat "Aeroportul Internațional Chișinău", va încheia contractul de concesiune și va monitoriza executarea prevederilor acestuia."*

Art. 1.1. al Contractului ce concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Chișinău" și a terenului aferent acestora nr. 4/03 din 30.08.2013 menționează:*"Comisia de monitorizare a concesiunii reprezintă comisia instituită în baza ordinului Concedentului și alcătuită din reprezentanții desemnați din partea Concedentului ÎS AIC și altor Entități Guvernamentale". Pe când art. 10 al Contractului prevede că:* *"Concedentul printr-un ordin oficial în termen de 120 (una sută douăzeci) zile de la semnarea prezentului Contract va institui o Comisie de monitorizare a concesiunii alcătuită din reprezentanți ai Concedentului, ÎSAIC, alte Entități Guvernamentale. Comisia de monitorizare a concesiunii va fi înființată și menținută pe întreaga durată a Contractului. În caz dacă se consideră necesar Concedentul poate antrena experți financiari/ingineri, specialiști cu calificare și experiență corespunzătoare pentru a asista și supraveghea concesiunea. Experții externi cooptați își vor exercita atribuțiile și drepturile conform limitelor stabilite de Concedent. Comisia de monitorizare a concesiunii va activa în conformitate cu Regulamentul său de activitate, aprobat de către Concedent. Comisia de monitorizare a concesiunii va îndeplini funcțiile și exercita atribuțiile prescrise/conferite în temeiul prezentului Contract. Rolul Comisiei de monitorizare a concesiunii este de a supraveghea și monitoriza executarea prezentului contract, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent și de a face recomandări Părților, pe care acestea le pot accepta sau respinge, însă cu argumentele necesare. Comisia de monitorizare a concesiunii este obligată periodic (cel puțin o dată în an) să controleze obiectul concesiunii împreună cu Concesionarul (Întreprinderea Concesională) pentru a determina nivelul de executare a concesiunii, inclusiv corespunderea acestuia într-un mod cu prezentul contract."*

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 54 din 04.11.2013** a fost instituită Comisia de monitorizare în următoarea componență:

1. Valeriu Triboi - director, Agenția Proprietății Publice, președintele Comisiei;
2. Angela Susanu - director adjunct, Agenția Proprietății Publice, vicepreședintele Comisiei;
3. Vladimir Cebotari - viceministru, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
4. Radu Bezniuc - director adjunct, Autoritatea Aeronautică Civilă;
5. Veaceslav Potop - șef adjunct, Inspekția de Stat în Construcții;
6. Sorin Mihail - șef direcție, Cancelaria de Stat;

7. *Natalia Levițchi* - șef adjunct direcție, Ministerul Finanțelor;
8. *Tatiana Demidcenco* - consultant principal, Ministerul Economiei;
9. *Alexandru Ciutac* - reprezentant, Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
10. *Nelly Ermurachi* - șef direcție, Agenția Proprietății Publice;
11. *Denis Bunduchi* - specialist, Agenția Proprietății Publice;
12. *Viorica Beșliu* - specialist Agenția Proprietății Publice;
13. *Maria Șendilă* - șef adjunct direcție, Agenția Proprietății Publice, secretar al Comisiei.

Totodată, prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr.54 din 04.11.2013** a fost aprobat **Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii**. În **pct. 1** al Regulamentului este prevăzut că: *"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."*

Competențele Comisiei de monitorizare potrivit pct. 3 din Regulament sunt următoarele:

- a) asigurarea monitorizării îndeplinirii obligațiilor de către concesionar stabilite în contractul de concesiune;
- b) verificarea (cel puțin o dată în an) a executării programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune, cu ieșirea la fața locului;
- c) verificarea periodică a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune;
- d) determinarea nivelului de executare a concesiunii, inclusiv corespunderea acestuia într-un mod cu prevederile contractului de concesiune;
- e) verificarea periodică a activității economico-financiară a întreprinderii concesionale;
- f) elaborarea recomandărilor privind oportunitatea modificării structurii și termenilor de realizare a obligațiilor contractuale asumate de către concesionar, în baza fundamentării economice a acestora. această prevedere nu are efect asupra obligațiilor privind volumul total al investițiilor asumate și termenul maxim al concesiunii;
- g) determinarea prelungirii perioadei de concesiune în legătură cu efectele modificărilor legislative, care au produs o mărire a costurilor sau reducere în veniturile obținute de întreprinderea concesională după decontul impozitelor sau a altor obligații financiare, a cărui ansamblu al tuturor efectelor financiare depășește 1.000.000 (un milion) lei moldovenești, în orice an financiar și înaintarea recomandărilor respective către concedent;
- h) stabilirea impactului asupra exploatării obiectului concesiunii în caz de forță majoră, care a apărut după Data recepției finale a etapei de concesiune, determinarea extinderii atapei în cauză și înaintarea recomandărilor respective către concedent;
- i) notificarea concedentului în cazul identificării unui risc de neexecutare sau nerespectare a obligațiilor contractuale de orice gen de către concedent.

Activitatea Comisiei de monitorizare este coordonată de Agenția Proprietății Publice. Membrii comisiei de monitorizare participă obligatoriu în cadrul lucrărilor Comisiei și

asigură continuitatea activității acesteia (pct. 5). Ședințele Comisiei de monitorizare sunt convocate cel puțin o dată în semestru la solicitarea concedentului sau concesionarului (pct.10). În cadrul ședințelor membrii Comisiei de monitorizare se vor expune 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 termen de 10 zile din data ținerii ședinței (pct.15).

Obligațiile Comisiei de monitorizare sunt:

- de a convoca ședințe și de a participa la acestea cel puțin o dată în semestru la solicitarea concedentului sau a concesionarului (pct.10 din Regulament);
- de a întocmi proces-verbal al ședințelor (pct.15 din Regulament);
- de a examina documentele privind situațiile financiare ale întreprinderii concesionale pentru perioada care urmează a fi verificată (pct.17 din Regulament);
- de a examina Raportul de audit care trebuie să conțină copia audiată a Raportului financiar pentru anul respectiv, scrisoarea de însoțire de la auditori, sistemele de contabilitate ale întreprinderii concesionale, precum și copia corespondenței transmise de auditori referitor la administrarea, conturile, sistemele financiare, contabile și altele ale întreprinderii concesionale (pct.17 din Regulament);
- de a controla obiectul concesiunii periodic (cel puțin o dată în an) împreună cu Concesionarul pentru a determina nivelul de executare a concesiunii, inclusiv corespunderea acestuia cu contractul de concesiune (pct.10 din Contractul de concesiune);
- de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent (pct.10 din Contractul de concesiune);
- de a face recomandări Concedentului și/sau Concesionarului (pct.10 din Contractul de concesiune);
- de a verifica cel puțin o dată pe an executarea programului de construcții; (pct.16 din Regulament)
- de a verifica cel puțin o dată pe an etapele de implimentare și a volumului de executare a lucrărilor (pct.16 din Regulament);
- să întocmească și să prezinte concedentului cel puțin o dată pe an **Raportul de monitorizare** a contractului de concesiune și analiza activității economico-financiară a întreprinderii concesionale (pct. 4 din Regulament);
- să prezinte concedentului spre aprobare Raportul de monitorizare în termen de 10 zile din data efectuării controlului (pct.18 din Regulament);
- să prezinte Agenției Proprietății Publice semestrial informația privind activitatea Comisiei de monitorizare (pct.19 din Regulament).

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 71 din 18.11.2014** s-a modificat Ordinul nr. 54 din 04.11.2013, astfel ca:

- la poziția 1, *Valeriu Triboi* nu mai este director la Agenția Proprietății Publice, dar este viceministru la Ministerul Economiei;
- la poziția 4, *Radu Bezniuc* (director adjunct, Autoritatea Aeronautică Civilă) este înlocuit de către Iurie Armaș - director la Autoritatea Aeronautică Civilă;

- la poziția 11, *Denis Bunduchi* - nu mai este specialist, la Agenția Proprietății Publice, dar este consilier la Ministerul Economiei.

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 11 din 21.03.2016** se abrogă Ordinele nr. 54 din 04.11.2013, și nr.71 din 18.11.2014, și se instituie Comisia de monitorizare a concesiunii în următoarea componență:

1. *Valeriu Triboi* - viceministru al Ministerului economiei, **președintele Comisiei;**
2. *Angela Susanu* - director adjunct, Agenția Proprietății Publice, **vicepreședintele Comisiei;**
3. *Valentin Guznac* - secretar general adjunct al Guvernului ;
4. *Eduard Șerbenco* - viceministru al justiției;
5. *Radu Bezniuc* - director adjunct, Autoritatea Aeronautică Civilă;
6. *Anatolie Zolotcov* - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor;
7. *Veaceslav Potop* - șef adjunct, Inspekția de Stat în Construcții;
8. *Serghei Bucătaru* - viceministru, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
9. *Oleg Tofilat* - secretar de stat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
10. *Denis Bunduchi* - consilier, Ministerul economiei;
11. *Andrei Balan* - șef direcție, Ministerul Finanțelor;
12. *Tatiana Demidenco* - consultant principal, Ministerul Economiei;
13. *Alexandru Ciutac* - reprezentant, Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
14. *Nelly Ermurachi* - șef direcție, Agenția Proprietății Publice;
15. *Natalia Chilaru* - șef adjunct direcție, Agenția Proprietății Publice;
16. *Marcela Rusu* - șef adjunct direcție, Agenția Proprietății Publice;
17. *Viorica Beșliu* - specialist principal, Agenția Proprietății Publice;
18. *Ludmila Grigori* - auditor intern, Agenția Proprietății Publice;
19. *Maria Șendilă* - șef direcție, Agenția Proprietății Publice, **secretar al Comisiei.**

S-a stabilit că, în cazul eliberării membrilor Comisiei din funcțiile deținute, atribuțiile lor în cadrul Comisiei vor fi exercitate de persoanele nou-desemnate în funcțiile respective, fără emiterea unui nou ordin.

Totodată, s-a aprobat un **nou Regulament al Comisiei de monitorizare** a contractului de concesiune a activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău". Prin aprobarea noului Regulament, **dispozițiile anterioare privind obligativitatea Comisiei de monitorizare de a se întruni în ședințe cel puțin o dată în semestru (pct 10 al Regulamentului din 04.11.2013) și obligativitatea ca Comisia de monitorizare să emită raportul de monitorizare și să-l prezinte concedentului spre aprobare au fost abrogate.**

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 30 din 07.09.2016** se modifică Ordinul nr. 11 din 21.03.2016, astfel ca:

- la poziția 2, dna Angela Susanu se substituie cu dna Dorina Cebotarean - director adjunct, Agenția Proprietății Publice;

- la poziția 9, dl. Oleg Tofilat se substituie cu dl. Vitalie Rapcea - viceministru, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor;
- la poziția 17, dna Viorica Beșliu specialist principal se substituie cu dna Viorica Beșliu - șef adjunct direcție, Agenția Proprietății Publice.

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 47 din 21.12.2016** se modifică Ordinul nr. 11 din 21.03.2016, astfel ca:

- la poziția 2, dna Dorina Cebotarean se substituie cu Tudor Copaci - director, Agenția Proprietății Publice;
- la poziția 17, dna Marcela Russu se substituie cu dna Dorina Cebotarean - director adjunct, Agenția Proprietății Publice.

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 46a din 30.05.2017** se modifică Ordinul nr. 11 din 21.03.2016, astfel ca:

- poziția 2, Tudor Copaci se substituie cu Dorina Cebotarean - director adjunct, Agenția Proprietății Publice - vicepreședintele comisiei;
- poziția 12, Tatiana Demidenco - consultant principal, se substituie cu Tatiana Demidenco-șef adjunct direcție, Ministerul economiei;
- poziția 16, Dorina Cebotarean se substituie cu Cristina Zastavnețchii - specialist principal, Agenția Proprietății Publice, secretar al Comisiei;
- poziția 18, Ludmila Grigori se substituie cu Ludmila Cunițchi - auditor intern, Agenția Proprietății Publice;
- poziția 19, Maria Șendilă -secretar al comisiei de monitorizare se substituie cu Maria Șendilă - șef direcție, Agenția Proprietății Publice.

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 195 din 03.12.2018** se aprobă **Regulamentul** Comisiilor de monitorizare a contractelor de parteneriat public-privat și concesiuni semnate de Agenția Proprietății Publice.

În acest Regulament la **pct. 5, lit. e)** apare o nouă competență a Comisiei de monitorizare și anume, *examinarea situațiilor privind necesitatea operării unor modificări în Contractul de parteneriat public-privat și înaintarea Agenției Proprietății Publice a recomandărilor în acest sens.*

Prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 196 din 03.12.2018** se abrogă Ordinele Agenției Proprietății Publice nr. 11 din 21.03.2016 , nr. 47 din 21.12.2016 și nr. 46a din 30.05.2017 și se instituie Comisia de monitorizare în următoarea componență:

1. *Vadim Dermenji* - director general adjunct, Agenția Proprietății Publice, **Președintele Comisiei;**
2. *Maria Șendilă* - șef direcție parteneriat public-privat, Agenția Proprietății Publice, **vicepreședintele Comisiei;**
3. *Mihail Casapu* - secretar general adjunct al Guvernului;
4. *Veaceslav Potop* - director adjunct, Agenția pentru Supraveghere Tehnică;
5. *Vladimir Gorea* - șef Direcție economie și analiză, Autoritatea Aeronautică Civilă;
6. *Andrei Balan* - șef Direcție contencios și controlul legalității, Ministerul Finanțelor;
7. *Alexandru Ciutac* - director general, Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";

8. *Nicolae Diaconu* - cenzor, SRL "Avia Invest";
9. *Tatiana Demidenco* - consultant principal, Secția politici economice, Ministerul Economiei și Infrastructurii;
10. *Dorina Cebotarean* - șef direcție privatizare și postprivatizare, Agenția Proprietății Publice;
11. *Sergiu Chicu* - șef secția juridică, Agenția Proprietății Publice;
12. *Andrei Ivančov* - șef serviciul audit intern, Agenția Proprietății Publice;
13. *Ludmila Vulpe* - consultant principal, Direcția evidența patrimoniului public și analize financiare, Agenția Proprietății Publice;
14. *Marina Ceban* - consultant principal, Direcția parteneriat public-privat, Agenția Proprietății Publice;
15. *Cristina Zastavnețchii* - consultant principal, Direcția parteneriat public-privat, Agenția Proprietății Publice, **secretar al Comisiei**.

Cu privire la constituirea Comisiei de monitorizare constatăm următoarele:

- a) Prin Ordinul Agenției Proprietății Publice nr.54 din 04.11.2013, a fost stabilită componența Comisiei de Monitorizare după cum urmează:
- b) **Președinte al Comisiei de monitorizare – Valeriu Triboi** care este și Director al Agenției Proprietății Publice;
- c) **Vicepreședinte al Comisiei de monitorizare – Angela Susanu** care este și 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";
- d) **Membri al Comisiei de monitorizare - Vladimir Cebotari** (viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor) a fost și membru a Comisiei de concurs;
- e) **Secretar al Comisiei de monitorizare – Maria Șendilă** care este Șef de direcție la Agenția Proprietății Publice și fost Secretar al Comisiei de Concurs privind selectarea concesionarului.

Cel mai grav lucru este că 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.

În afară de aceasta, Angela Susanu care este Vicepreședinte al Comisiei de monitorizare, Director adjunct al Agenției Proprietății Publice, fosta membră a Comisiei de concurs este și persoana care a semnat Contractul de concesiune cu SRL "Avia Invest".

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.

În 2014 - prin Ordinul⁷⁹ Agenției Proprietății Publice nr. 71 din 18.11.2014 s-a modificat Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 54 din 04.11.2013 unde Președinte al Comisiei este Valeriu Triboi - Viceministru al Ministerului Economiei.

Deci, constatăm că aceeași persoană exercită funcții și atribuții de Președinte al Comisiei de monitorizare concomitent deținând funcția de Viceministru al Ministerului Economiei în subordinea căruia se află Agenția Proprietății Publice, tot el trebuie să raporteze Agenției asupra monitorizării executării contractului de concesiune.

În 2016 - prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 11 din 21.03.2016** s-a abrogat Ordinele nr. 54 din 04.11.2013, și nr.71 din 18.11.2014, și s-a instituit Comisia de monitorizare a concesiunii în altă componență unde anumite persoane rămân în funcții cheie precum:

1. *Valeriu Triboi* - viceministru al Ministerului economiei, rămâne a fi președintele Comisiei;
2. *Angela Susanu* - director adjunct, Agenția Proprietății Publice, vicepreședintele Comisiei de monitorizare;
3. *Anatolie Zolotcov* - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor, fost membru a Comisiei de concurs;
4. *Maria Șendilă* - șef direcție, Agenția Proprietății Publice, secretar al Comisiei de monitorizare și fost Secretar al Comisiei de Concurs privind selectarea concesionarului.
5. *Tudor Copaci* - director la Agenția Proprietății Publice devine vicepreședintele Comisiei de monitorizare la data de 21.12.2016 în baza Ordinului nr. 47 de modificare a Ordinului nr. 11 din 21.03.2016.

În 2018 - prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 196 din 03.12.2018** s-au abrogat Ordinele nr. 11 din 21.03.2016, nr.47 din 21.12.2016 și nr. 46a din 30.05.2017 și s-a instituit o nouă Comisie de monitorizare. Dintre persoanele care au participat anterior în Comisia de concurs cât și în precedentele Comisii de monitorizare, Dna *Maria Șendilă* este numită în calitate de vicepreședinte a Comisiei de monitorizare.

În 2019 - prin **Ordinul Agenției Proprietății Publice nr. 170 din 12.06.2019** s-a abrogat Ordinul nr. 196 din 03.12.2018 și se instituie o nouă Comisie de monitorizare. Dintre persoanele care au participat anterior în Comisia de concurs cât și în precedentele Comisii de monitorizare, Dna *Maria Șendilă* este numită în calitate de vicepreședinte a Comisiei de monitorizare.

Deci, **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.**

⁷⁹ Ordinul Agenției Proprietății Publice nr.71 din 18.11.2014 cu privire la modificarea ordinului nr, 54 din 04.11.2013 cu privire la instituirea Comisiei de monitorizare a concesiunii și aprobarea Regulamentului Comisiei de monitorizare a concesiunii;

Din analiza efectuată, constatăm că Comisia de Monitorizare nu a respectat atribuțiile stabilite prin regulament. Astfel, rolul Comisiei de monitorizare a concesiunii Î.S. "Aeroportului Internațional Chișinău" este de a supraveghea și monitoriza executarea Contractului de concesiune urmărind scopul dezvoltării continue a infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate de către concesionar, a amplificării competitivității regionale prin creșterea eficienței economice și generare durabilă a veniturilor aeronautice și nonaeronautice, în condițiile respectării standardelor de maximă securitate și siguranță.

Potrivit **pct.10 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013:** *"Ședințele Comisiei de monitorizare sunt convocate cel puțin o dată în semestru la solicitarea concedentului sau a concesionarului."*

Iar potrivit **pct.15 din Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013:** *"În cadrul ședinței membrii Comisiei de monitorizare se vor expune asupra chestiunilor examinate reieșind din competențele atribuite de prezentul Regulament, iar Deciziile se vor consemna într-un proces-verbal, care urmează a fi perfectat și transmis concedentului în termen de 10 zile din data ținerii ședinței. Procesul-verbal se semnează de toți membrii Comisiei de monitorizare prezenți la ședință."*

Observăm că pe parcursul anilor 2013-2019, Comisia de monitorizare s-a convocat doar în **5 ședințe** după cum urmează:

- 1) **În anul 2014** - Comisia de monitorizare s-a convocat într-o singură ședință la data de 25.11.2014, **după 1 an și 3 luni** de la data semnării Contractului de concesiune, conform Procesului-verbal nr. 1, aprobat de către Agenția Servicii Publice la 01.12.2014.
- 2) **În anul 2015** - Comisia de monitorizare s-a convocat într-o singură ședință la data de 03.09.2015, **după 9 luni** de la data ultimei ședințe. Nu se cunoaște la ce dată a fost aprobat Procesul-verbal de către Agenția Servicii Publice, deoarece lipsește data, fiind aplicată doar semnătura.
- 3) **În anul 2016** - Comisia de monitorizare s-a convocat într-o singură ședință la data de 29.12.2016, **după 1 an și 6 luni** de la data ultimei ședințe.
- 4) **În anul 2017** - Comisia de monitorizare s-a convocat într-o singură ședință la data de 25.08.2017, **după 8 luni** de la data ultimei ședințe.
- 5) **În anul 2018** - Comisia de monitorizare s-a convocat într-o singură ședință la data de 27.12.2018, **după 1 an și 4 luni** de la data ultimei ședințe.

Se constată că, Comisia de monitorizare **nu s-a întrunit în ședințe semestriale (în perioada 2013- 2016), iar Procesele - verbale nu îndeplinesc condițiile de formă și conținut.** Procesele-verbale conțin doar o 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 verificat dacă sumele de bani investite corespund 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.

Potrivit **pct. 4 din Regulamentul din 04.11.2013**: "*Comisia de monitorizare este obligată cel puțin o dată pe an să întocmească și să prezinte concedentului Raportul de monitorizare a contractului de concesiune și analiza activității economico-financiare a întreprinderii concesionale.*"

Potrivit **pct. 18 din Regulamentul din 04.11.2013**: "*În termen de 10 zile din data efectuării fiecărui control Comisia de monitorizare va perfecta Raportul de monitorizare a contractului de concesiune și-l va prezenta concedentului spre aprobare*".

Potrivit **pct. 19 din Regulamentul din 04.11.2013**: "*Informația privind activitatea Comisiei de monitorizare se prezintă semestrial Agenției Proprietății Publice*".

Se constată că, pe parcursul anilor 2013-2016 Comisia de monitorizare **nu a întocmit niciun Raport 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., or astfel Comisia de monitorizare nu și-a îndeplinit atribuțiile.

Au fost supuse verificării volumul și termenii de realizare a obligațiilor investiționale de către Concesionar.

Potrivit **art. 9.1 al Contractului de concesiune**: "*Capitalul social al Concesionarului (Întreprinderii concesionale) este de 5 (cinci) milioane EURO. La momentul semnării prezentului contract asociații Concesionarului (Întreprinderii concesionale) vor asigura vărsarea integrală a aportului său subscris în capitalul social al Concesionarului (Întreprinderii concesionale).*"

Constatăm că la data de 23.08.2013 fondatorii "Avia Invest" SRL au transferat în contul bancar al acesteia mijloace bănești în sumă de 5 milioane EURO, iar prin Decizia Camerei Înregistrării de Stat din 28.08.2013 s-a majorat capitalul social în sumă de 85 107 400 lei.

Potrivit **art. 13.1 al Contractul de concesiune**: "*Concesionarul (Întreprinderii concesionale) din contul, costul și riscul său va stabili aranjamentul de finanțare, după cum este necesar pentru finanțarea concesiunii și pentru a-și îndeplini la timp obligațiile care îi revin Concesionarului (Întreprinderii Concesionale) în temeiul prezentului Contract. În cazul în care Concesionarul (Întreprinderea Concesională) în virtutea unor motive obiective, nu îndeplinește anumite obligații contractuale, Comisia de monitorizare a concesiunii în baza fundamentării economice, va elabora recomandări privind oportunitatea modificării structurii și termenelor de realizare a acestora, în temeiul cărora Concedentul va fi în drept să decidă încheierea cu Concesionarul a unui acord adițional la Contractul de concesiune. Această prevedere nu are efect asupra îndeplinirii obligațiilor privind:*

- volumul total al investițiilor asumate;

- termenul maxim al concesiunii."

Potrivit **art. 19.1 al Contractul de concesiune:** *"Concesionarul (Întreprinderii concesionale) din contul, costul și riscul său va constitui aranjamentul de finanțare, după cum este necesar pentru finanțarea concesiunii și pentru a îndeplini la timp obligațiile care îi revin în temeiul prezentului Contract. Concesionarul declară că are acces la/sau dispune de active lichide, negrevate, linii de credit și alte mijloace financiare suficiente pentru a asigura investițiile și fluxul de numerar operațional."*

Adițional, în conformitate cu **art. 19.1 al Contractul de concesiune - Garanția de bună execuție:** *"Concesionarul se obligă să garanteze finanțarea Concesiunii pe tot termenul Contractului în volumul și termenele prevăzute la Articolul 13, în prezentul Contract, prin constituirea garanției de bună execuție a contractului eliberată de o bancă fie de o companie de asigurări sau altă instituție financiară, pentru fiecare din etapele de implimentare indicate în prezentul Contract"*.

În vederea garantării realizării investițiilor pentru etapa I de implimentare a concesiunii, Concesionarul (Întreprinderea concesională) este obligat să constituie 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.

Potrivit **Procesului -Verbal nr. 2 din 03.09.2015** al celei de-a **II-a ședințe** a Comisiei de monitorizare: *"După examinarea documentelor prezentate și vizita în teren, membrii Comisiei au constatat și acceptat volumul total al investițiilor, după cum este confirmat în situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale pentru anul 2014, auditate de către Î.C.S. "Baker Tilly Klitou and Partners" S.R.L., și efectuate de către companie pe parcursul **anului 2014, constituie suma de 16 780 617 Euro (320 207 613 lei) [...]** Investițiile efectuate în anul 2015, conform prevederilor aceluiași punct din contract, urmează a fi verificate de Comisie în anul 2016, după prezentarea documentelor ce confirmă efectuarea investițiilor în perioada de raportare și audiate de către o companie independentă de audit (termenul limită de prezentare a documentelor pentru anul 2015 - cel târziu 20.06.2016). Respectiv, asupra executării investițiilor efectuate de către concesionar în totalmente pentru **părma etapă investițională** Comisia de monitorizare se va expune în a doua jumătate a anului 2016."*

La cererea Centrului Național Anticorupție, Ministerul Finanțelor a cercetat situația financiară a concesionarului "Avia Invest" SRL. Prin **Scrisoarea Ministerului Finanțelor nr. 27-06-01/1283 din 18.09.2015**, adresată Prim-ministrului Republicii Moldova, s-a constatat că la data de 29.08.2015, "Avia Invest" SRL în calitate de concesionar **nu a realizat investițiile în sumă totală de 45.1 mil. EURO prevăzute conform I etape a Contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013**. Or potrivit scrisorii sus menționate: *"De către SRL "Avia Invest" la situația au fost incluse ca investiții pentru lucrări*

prevăzute la etapa I, mijloace bănești în sumă totală de 743 793,1 mii lei (37 051,1 mii EURO), inclusiv:

- perioada 01.01.2014-31.12.2014 - 328 624,7 mii lei (17 239,5 mii Euro), provenite integral din veniturile obținute din activitatea economică;
- perioada 01.01.2015-29.08.2015 - 415 168,4 mii lei (19 811,6 mii EURO) dintre care 245 439,8 mii lei (1 415,1 mii EURO) provin din veniturile activității economice și 169 728,6 mii lei (7 875,6 mii EURO) din împrumut.

Ulterior, în perioada 30.08.2015 - 11.09.2015, au mai fost incluse la investiții mijloace financiare în sumă de 202 110,2 mii lei (9 290,7 mii EURO), din care 17 794,2 mii lei (8 21,6 mii EURO) provin din veniturile activității economice și 184 316,0 mii lei (8 469,1 mii EURO) din împrumut."

Constatăm că, comisia de monitorizare manifestă un control de superficialitate pentru toată această perioadă, iar abia la 29.12.2016 când se întrunește în cea de-a **III ședință** află că, Concesionarul nu și-a îndeplinit obligația de a realiza investițiile în sumă totală de 45.1 mil. EURO prevăzute conform I etape a Contractului de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013. În **pct.1 al Procesului-Verbal nr. 3 din 29.12.2016 al Comisiei de monitorizare** se menționează: "Conform pct. 17.1 din Contractul de concesiune Concesionarul, în termenul stabilit (termenul limită de prezentare a documentelor pentru anul 2015 cel târziu 30.06.2016), a transmis copii de pe situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale pentru anul 2015 prezentate Biroului Național de Statistică și auditate de compania "Moore Stephens KSC" SRL și a informat referitor la executarea obligațiilor contractuale asumate de SRL "Avia Invest" prin Contractul de concesiune. Aceste materiale au fost prezentate și membrilor Comisiei spre examinare și expunere pe marginea lor. Materialele în cauză reflectă, că în anul 2015 concesionarul a efectuat investiții în sumă de 34 277,1 mii EURO (...). S-a pus la vot. Comisia unanim, a DECIS:

Se acceptă investițiile efectuate în anul 2015 în sumă de 34 277,1 mii EURO în direcțiile:

- Terminal (îmbunătățirea și extinderea terminalului) - 6217,0 mii EURO;
- Aerodrom (modernizarea pistei, iluminarea aerodromului, etc.) - 10382,7 mii EURO;
- infrastructura (modernizarea iluminării aerodromului, etc.) - 7259,8 mii EURO;
- Parcare auto (construcția și dotarea clădirii noi) - 3551,7 mii EURO;
- Energia - 6792,6 mii EURO;
- Alte obiecte - 73,3 mii EURO.

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, inclusiv în direcțiile:**

- Aerodrom (modernizarea pistei, iluminarea aerodromului, etc.) - 33555 mii EURO;
- Terminal (îmbunătățirea și extinderea terminalului) - 6134 mii EURO;
- Parcare auto - 6584 mii EURO;
- Alte lucrări - 67,8 mii EURO.

La baza acestei decizii au stat următoarele acte:

- Raportul de constatări efective perfectat de către SRL "AUDIT ARC";
- Raportul de constatare tehnico-economică, perfectat de Î.S. "Centrul de Expertiză și Evaluare";
- Rapoartele de audit financiar ale "Avia Invest" SRL întocmite de **ÎCS Baker Tilly Klitou and Partners SRL**⁸⁰, înregistrată în Chișinău în 30.01.2009, dar care face parte din grupul Baker Tilly cu oficii asociate în Cipru, Bulgaria și România. Conducător: CHARALAMBOUS PANAYIOTIS.
- Rapoartele de audit financiar ale "Avia Invest" SRL întocmite de "**Moore Stephens KSC**" SRL⁸¹ (fondată și înregistrată în noiembrie 2016).

Potrivit **Procesului-Verbal nr. 4 din 25.08.2017 al Comisiei de monitorizare**: "*În anul 2016, conform copiilor de pe situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale prezentate Biroului Național de Statistică și auditate de Compania de "Moore Stephens KSC" SRL, concesionarul a efectuat investiții în sumă de 10 272,5 mii EURO în:*

- Terminal (reabilitarea și extinderea terminalului) - 2 857,3 mii EURO;
- Aerodrom (modernizarea pistei, iluminarea aerodromului, etc.) - 5 774,7 mii EURO;
- Infrastructura (modernizarea iluminării aerodromului, etc.) - 1 536,5 mii EURO;
- Parcare auto (construcția și dotarea clădirii noi) - 31,1 mii EURO;
- Sisteme energetice - 25,1 mii EURO;
- Alte lucrări - 47,8 mii EURO.

*Respectiv, cumulativ pentru perioada 30.08.2013-31.12.2016 de către întreprinderea concesională au fost efectuate investiții în sumă totală de **61 786,9 mii EURO.**"*

Comisia de monitorizare a aprobat și a acceptat în unanimitate fără careva rezerve investițiile efectuate în anul 2016 de către "Avia Invest" SRL în sumă de 10 272,5 mii Euro.

Potrivit **Procesului-Verbal nr. 5 din 27.12.2018 al Comisiei de monitorizare**: "*În anul 2017, conform copiilor de pe situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale prezentate Biroului Național de Statistică și auditate de Compania de "Moore Stephens KSC" SRL, Raportul privind procedurile convenite întru executarea angajamentelor investiționale, perfectat de Compania de "Moore Stephens KSC", Raportul de constatare tehnico-economică, întocmit de Î.S. "Centrul de Expertiză și Evaluare", concesionarul a efectuat investiții în sumă de **14 918,3 mii EURO** în:*

- Terminal (reabilitarea și extinderea terminalului) - 1 642,1 mii EURO;
- Aerodrom (modernizarea pistei, iluminarea aerodromului, etc.) - 10 338,6 mii EURO;
- Infrastructura (modernizarea iluminării aerodromului, etc.) - 2 724,3 mii EURO;
- Parcare auto (construcția și dotarea clădirii noi) - 31,1 mii EURO;
- Sisteme energetice - 130,5 mii EURO;
- Alte lucrări - 82,8 mii EURO.

⁸⁰ <https://companies.casata.md/companies.php?l=ro&action=viewcompany&lid=101&id=61628>, <http://csaa.mf.gov.md/sites/default/files/files/Baker%20Tilly%20Klitou%20and%20Partners%20%20SRL-transparența.pdf> accesat la 14.09.2019;

⁸¹ https://www.infodebit.md/?info_biz=1&idnp=1016600038502 accesat la 14.09.2019;

Astfel, se constată că, cumulativ până la 31.12.2017 concesionarul a efectuat investiții în sumă de 76 720,2 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.

Fluxul anual de pasageri conform informației reflectate de către concesionar în evidența contabilă reprezintă:

- anul 2013 – 1.321.263 pasageri;
- anul 2014 - 1.781.469 pasageri;
- anul 2015 – 2.226.456 pasageri;
- anul 2016 - 2.206.322 pasageri;
- anul 2017 - 2.744.712 pasageri;
- anul 2018 - 2.829.008 pasageri.

Rezultă⁸² că în luna **decembrie 2017** fluxul anual de pasageri a atins un nr. de **2.829.008 pasageri**, ceea ce demonstrează faptul că, Concesionarul a trecut la a II etapă de finanțare a modernizării și construcției obiectelor concesiunii. A doua etapă de finanțare urmează a se încheia în termen de doi ani de la atingerea fluxului de 2,6 mil. pasageri, adică în luna **decembrie 2019**.

Comisia de monitorizare în Procesului-Verbal nr. 5 din 27.12.2018 nu a indicat faptul 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 Concesionar, ținem să specificăm următoarele:

Potrivit art. 5.2 al Contractului de concesiune - Termenul începerii lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii: "Termenul începerii lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în prima etapă nu va depăși 12 luni de la data semnării prezentului Contract. Termenul de dare în exploatare a lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în prima etapă nu va depăși 48 de luni de la data semnării prezentului Contract. Termenul începerii lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în a doua etapă nu va depăși 12 luni de la data atingerii unui flux de pasageri de la 2,6 mil. persoane anual. Termenul de dare în exploatare a lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în a doua etapă nu va depăși 48 luni de la data începerii lucrărilor. Termenul începerii lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în a treia etapă nu va depăși 12 luni de la data atingerii unui flux de pasageri de la 3,2 mil. persoane anual. Termenul de dare în exploatare a lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute în a treia etapă nu va depăși 48 luni de la data începerii lucrărilor."

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**.

⁸² Analiza activității de producere și economico financiară a SRL "Avia Invest" pentru anul 2017;

Potrivit **Procesului -Verbal nr.1 din 25.11.2014** al Comisiei de monitorizare, în partea ce ține de lucrările de construcții planificate pentru anul 2014 s-au efectuat următoarele lucrări:

- Terminalul - concesionarul a planificat reconstrucția și extinderea acestuia pentru anul 2015;
- Aerodrom - pentru anul 2014 nu a fost prevăzută posibilitatea efectuării lucrărilor considerabile pe suprafața de lucru a aerodromului. Astfel, pentru anul 2014 au fost prevăzute doar un șir de lucrări destinate menținerii în stare funcțională a elementelor infrastructurii aerodromului;
- Infrastructura - actualmente, lucrările de modernizare a sistemului de iluminare a căilor de rulare pentru a corespunde cu standardele ICAO de deservire CAT II către finele anului 2014 vor fi finalizate;
- Parcare auto - lucrările sunt în proces de executare;
- Energie - lucrările sunt în proces de executare.

Constatăm că, termenul prevăzut în Contractul de concesiune privind începerea lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor a fost respectat parțial. Comisia de monitorizare doar a luat act de aceste fapte fără să vină cu careva recomandări către concesionar.

Mai mult ca atât, 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 Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr. 01/08-1778 din 11.09.2015⁸³, adresată Guvernului Republicii Moldova se indică: „*Lucrările de construcție la obiectivul vizat se execută în lipsa documentației complete de proiect și aviz verificate și expertizate conform prevederilor art.13 al Legii nr. 721 din 02.02.1996 privind calitatea în construcții, iar procesele-verbale de recepție a lucrărilor sunt întocmite într-o formă liberă, contrar cerințelor Hotărârii de Guvern nr. 1570 din 09.12.2002 cu privire la măsurile urgente de trecere la noua bază normativă în construcții. Totodată, în procesele-verbale de recepție a lucrărilor executate nu sunt specificate detaliat tipurile de lucrări și volumele acestora, simbolurile normelor de resurse, materialele de construcție puse în operă, manopera, utilajul și normele de trecere la pierderi a acestora, precum și indicii economici (asigurările sociale și medicale, cheltuielile de transport, cheltuielile de regie, beneficiul de deviz). În scopul redresării situației descrise, precum și întru asigurarea unei transparențe obiective privind aprecierea valorii lucrărilor de construcție-montaj real executate la obiectiv, investitorul și antreprenorul general sunt atenționați să elaboreze documentația de deviz (cu ulterioara verificare și expertizare) și să întocmească procesele-verbale de recepție a lucrărilor în*

⁸³ Scrisoarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr. 01/08-1778 din 11.09.2015;

conformitate cu prevederile cadrului normativ din domeniul construcțiilor. După prezentarea completă a documentelor solicitate, de organele de control va fi posibil de efectuat la obiectiv o verificare complexă, veridică și transparentă”.

Deci, atât prin scrisoarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr. 01/08-1778 din 11.09.2015, adresată Guvernului Republicii Moldova cât și din conținutul procesului-verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 03.09.2015 se constată neexecutarea de către Comisie a obligațiilor asumate și prevăzute de Regulament și Hotărârea Guvernului nr.321/2013 cu privire la monitorizarea executării prevederilor contractului de concesiune.

Conform Răspunsului Agenției Relații Funciare și Cadastru nr. 36/0 1 -05/644 din 31 martie 2016 privind înregistrarea obiectivelor executate privind prima etapă a Contractului de concesiune: *„Conform Etapei I a Contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenurilor aferente, a fost efectuată înregistrarea construcției - parcare supraetajată cu nr. cadastral 0100120.676.03 la 17.11.2015, a dreptului de proprietate publică asupra acesteia al Republicii Moldova și grevării concesiune în favoarea S.R.L. „Avia Invest.”*

La Demersul Parlamentului Republicii Moldova CA/51 nr.25 din 07.08.2019, I.P. "Agenția Servicii Publice" prin Scrisoarea nr. 01/5072 din 22.08.2019⁸⁴, 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.

Extrasele cadastrale au fost prezentate pentru următoarele bunuri imobile:

- Teren cu nr. cad. 0100120.099, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/8, suprafața 5,5113 ha;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.100, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 30,5 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.107, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 39,5 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.108, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 7,9 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.110, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 47,3 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.111, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 10,6 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.132.01.112, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 73/2, suprafața 53,4 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.060, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 71/2, suprafața 52 m.p.;

⁸⁴ Scrisoarea I.P. "Agenția Servicii Publice" nr. 01/5072 din 22.08.2019;

- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.064, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 71/2, suprafaţa 17,1 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.065, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 71/2, suprafaţa 17,2 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.066, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 71/2, suprafaţa 17,6 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.067, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 71/2, suprafaţa 15,4 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.162.01.071, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 71/2, suprafaţa 15,3 m.p.;
- Teren cu nr. cad. 0100120.176, situat pe adresa mun. Chişinău, str. Aeroport 78, suprafaţa 1,7112 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.177, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 0,6829 ha;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.177.01.001, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 1270,3 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.177.01.002, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 1228,6 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.203.01.001, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 64,8 m.p.;
- Teren cu nr. cad. 0100120.221, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 0,8419 ha;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.221.01.001, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 433,7 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.221.01.002, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 2427,6 m.p.;
- Teren cu nr. cad. 0100120.236, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 2,0203 ha;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.236.01.001, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 10594,1 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.236.01.002, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 311,4 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.236.01.003, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 35,1 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.236.01.004, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 130,3 m.p.;
- Încăperi cu nr. cad. 0100120.236.01.005, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 33 m.p.;
- Teren cu nr. cad. 0100120.412, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 0,4645 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.586, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 0.0122 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.596, situat pe adresa mun. Chişinău, bd. Dacia 80/3, suprafaţa 292.995 ha;

- Teren cu nr. cad. 0100120.598, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 0,597 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.603, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 3,8764 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.637, situat pe adresa mun. Chișinău, str. Aeroport 80/3, suprafața 1,8218 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.638, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 0,7642 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.651, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 6,8864 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.676, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 0,9951 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.710, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 1,1118 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.711, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 0,0218 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.715, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 0,2346 ha;
- Teren cu nr. cad. 0100120.716, situat pe adresa mun. Chișinău, bd. Dacia 80/3, suprafața 15,6372 ha;
- Încăperi nr. cad. 0100506.105.01.100, situat pe adresa mun. Chișinău, str. Calea Leșilor 45, suprafața 258,7 m.p.

Analizând conținutul acestor extrase, constatăm că la subcapitolul III *"Grevarea drepturilor patrimoniale"*, a fost stins *"tipul grevării: gestiunea economică a titularului Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", fiind înscrisă "tipul grevării: concesiune, temeiul înscrierii: Contract de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013, act de predare-primire a activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" în concesiune, termenul/condiția 31.10.2062, titularul grevării: SRL "Avia-Invest"*.

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 informația sus-menționată, **se constată** că, la data de 29.08.2015, *volumul de lucrări efectiv recepționate și date în exploatare de către SRL „Avia Invest”* a fost realizat în sumă de 207 528,7 mii lei (10 234,7 mii euro), ceea ce constituie aproximativ 25% din necesarul volumului 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 lucrări de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii încă 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.

Lucrări și procurări de bunuri ce țin de I etapă a investițiilor au fost efectuate și pe parcursul anului 2018⁸⁵ la următoarele obiecte:

- A. Terminalul - 206 823,98 lei;
- C. Infrastructura - 1 354 979,32 lei;
- E. Alimentare cu energie - 298 540,88 lei.

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 după cum urmează:

- în anul 2013 (noiembrie-decembrie) în sumă de 13 910,8 mii lei;
- în anul 2014 în sumă de 140 378, 0 mii lei,
- în anul 2015 ianuarie - august în sumă de 131 414,5 mii lei”.

Pe când *volumul de lucrări efectiv recepționate și date în exploatare* a fost realizat în sumă de 207 528,7 mii lei (10 234,7 mii Euro). Astfel, se constată că, mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională și nu din alte activități.

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.

Potrivit art. 28 din Contractul de concesiune - **Condiții de asigurare:** *"Concesionarul (Întreprinderea concesională), din contul și cheltuielile sale, procură și menține în timpul perioadei de concesiune, asigurările necesare, incluzând, dar nelimitându-se la următoarele:*

- a. asigurarea tuturor riscurilor lucrărilor de construcție;

⁸⁵Raportul de constatare tehnico-economică a Î.S. "Centrul de Expertiză și evaluare" 2019;

- b. asigurarea completă de răspundere civilă, cu acoperirea specificată în Datele de contract;*
- c. asigurarea compensației/salarizarea angajaților;*
- d. orice alte asigurări care pot fi necesare pentru a proteja Concesionarul, angajații săi și activele sale (în cazul pierderii, deteriorării sau distrugerii la valoarea de înlocuire), inclusiv toate cazurile de forță majoră, care sunt asigurate și nu sunt acoperite de altfel în punctele (a) - (c)."*

Potrivit art. 28.2 din Contractul de concesiune - Asigurarea în timpul perioadei de exploatare: " Concesionarul (Întreprinderea concesională), din contul și cheltuielile sale, procură și menține în timpul perioadei de exploatare, asigurări care să acopere în cazul:

- a. pierderii, deteriorării sau distrugerii obiectului de concesiune la valoarea de înlocuire;*
- b. răspunderii generale a Concesionarului (Întreprinderii concesionale), care provine din concesiune;*
- c. asigurării complete de răspundere civilă față de terți ai activității operaționale, cu o sumă de asigurare rezonabilă, conform bunelor practici internaționale, cu acoperirea specificată în Informații despre contract;*
- d. orice alte sigurări care pot fi necesare pentru a proteja Concesionarul (Întreprinderea concesională), angajații săi inclusiv toate cazurile de forță majoră, care pot fi asigurate și nu sunt acoperite de altfel în punctele (a)-(c).*

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.

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. Neasigurarea de răspundere civilă a tuturor activelor concesiunii reprezintă o încălcarea a clauzelor Contractului de concesiune, ceea ce potrivit art. 26 din Contract constituie o condiție de reziliere a acestuia.

Se constată că, Comisia de monitorizare nu a luat în calcul existența a **două temeuri 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.**

A se vedea argumentarea juridică din Capitolul III - Condițiile și temeiurile de reziliere a Contractului de Concesiune.

După analiza activității Comisiei de monitorizare a executării obligațiilor părților Contractului de concesiune, se constată abateri grave în exercitarea deplină a atribuțiilor sale, inclusiv 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 (care este și 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 juridice⁸⁶.

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;

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

⁸⁶ Regulamentul Comisiei de monitorizare din 04.11.2013;

grav în ceia ce privește amenințarea securității aeronautice și a securității statului Republica Moldova;

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

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 aceluși 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 aceluși persoane responsabile 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.

În continuare vom explica în detaliu cum aceleși persoane responsabile au fost implicate practic în toate etapele de concesiune a Î.S. „AIC”:

1) Tudor Copaci- fiind directorul general al Agenției Proprietății Publice, a fost totodată și

a) **președintele Consiliului de Administrație** al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în baza ordinului Agenției Proprietății Publice nr. 31 din 19.05.2011, în calitatea sa de membru al Consiliului de Administrație avea atribuțiile de *a aproba direcțiile prioritare și planurile de dezvoltare a Întreprinderii, de a lua măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor Întreprinderii, de a exercita controlul activității economico-financiare a întreprinderii, etc.*

b) **membru al Comisiei de concurs** pentru selectarea concesiionarului în baza ordinului Ministerului Economiei nr. 103/7 din 14.06.2013- ca membru al comisiei de concurs avea atribuția împreună cu ceilalți membri ai comisiei, *de a defini criteriile de selectare a concesiionarului și a verifica respectarea lor, de a examina și evalua ofertele, de a desfășura concursul, de a desemna învingătorul concursului, de a aproba contractul de concesiune în forma negociată, ș.a.*

Astfel, observăm că Tudor Copaci fiind directorul general al Agenției Proprietății Publice deținea concomitent și funcția de președinte a Consiliului de Administrație al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care a aprobat Ordinul nr.33/1 din 28.06.2012 pentru constituirea grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate. Totodată, din analiza proceselor-verbale ale ședințelor Consiliului de Administrație al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în special ședința din

30.03.2012⁸⁷ se atestă că a luat cuvântul dnul Tudor Copaci, care a adus la cunoștința membrilor consiliului că în cadrul întâlnirii cu ambasadorul Franței deja au fost făcute primele declarații oficiale privind concesionarea întregului aeroport în vederea atragerii investițiilor, chestiunea în cauză fiind convenită deja și la nivel guvernamental. De facto însă, Hotărârea de Guvern nr. 438 prin care s-a inițiat proiectul de parteneriat public-privat pentru concesionarea aeroportului a fost adoptată mai târziu, abia la 19.06.12. Astfel, atestăm că dnul Tudor Copaci deja avea certitudinea și era interesat în concesionarea aeroportului până ca la nivel guvernamental să fie emisă hotărârea respectivă, iar membrii consiliului de administrație au fost informați că chestiunea este convenită la nivel guvernamental, limitându-i astfel, în dreptul de a discuta eventuala direcție de dezvoltare a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, or această atribuție este în sarcina anume a Consiliului de Administrație al ÎS. „AIC”, potrivit Statutului acesteia.

De asemenea, tot dnul Tudor Copaci a fost cel care la ședința comisiei de concurs din 15.08.2013⁸⁸ (procesul verbal nr. 4) în momentul examinării ofertei nr. 2, a intervenit prin a comunica membrilor comisiei că Oferta nr. 2 ar fi fost depusă de către – Asociația persoanelor juridice “Avia Invest”, fondată de: Avia Invest SRL; UK Komaks” SRL/”Habarovschii Airport” SA și Kolomenschii Zavod”SA. Președintele comisiei de concurs dnul Tudor Copaci a adăugat numele companiei UK Komaks SRL împreună cu de cea a ”Habarovschii Airport” SA, pentru a crea impresia că oferta a fost depusă de mai multe companii împreună cu compania invitată UK Komaks SRL. De facto însă, UK Komaks SRL n-a prezentat nici o ofertă de participare la concurs și nici nu era membră semnatară a Acordului operațional Comun⁸⁹. Astfel, urmează a fi verificată circumstanța în care a făcut aceste declarații dnul Tudor Copaci la deschiderea ședinței comisiei și dacă aceasta a influențat membrii comisiei care au aprobat oferta.

2) Maria Șendilă- șef-adjunct al Direcției administrarea proprietății publice

a) **membru al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate** în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Întreprinderii de Stat ”Aeroportul Internațional Chișinău”, în calitate sa de membru al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate împreună cu ceilalți membri ai grupului, *avea atribuția de a elucida viabilitatea proiectului- concesiunea ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” pentru dezvoltarea infrastructurii și a calității serviciilor prestate, reieșind în primul rând în interesul statului.*

b) **membru în Consiliul de Administrație** al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în baza ordinului Agenției Proprietății Publice nr. 27 din 14.05.2012- în calitate sa de membru al Consiliului de Administrație împreună cu ceilalți membri *avea atribuțiile de a aproba direcțiile prioritare și planurile de dezvoltare a Întreprinderii, de a lua măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor Întreprinderii, de a exercita controlul activității economico-financiare a întreprinderii, etc*

c) **secretarul Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului**

⁸⁷ Procesul verbal nr. 2 din 30.03.2012 al ședinței Consiliului de Administrație al Î.S. „AIC”;

⁸⁸ Procesul verbal nr. 4 din 15.08.2013 al ședinței Consiliului de Administrație al Î.S. „AIC”;

⁸⁹ Vezi comentariul de la pct. 2.3.2.2;

- d) **secretarul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune**
- e) **vicepreședintele Comisie de monitorizare prin Ordinul Agenției Proprietății Publice din 2018.**

Observăm că dna Maria Șendilă a fost implicată practic în toate activitățile pre-concesiune, concesiune și post-concesiune. Inițial a fost membru în grupul de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate (în baza ordinului nr. 33/13 din 28.06.2012), ulterior a fost desemnată în calitate de membru al consiliului de administrație al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în locul lui Petru Jardan, în baza ordinului nr. 5/1 din 16.02.2013 emis de directorul Agenției Proprietății Publice Tudor Copaci. Tot ea a deținut consecutiv calitatea de secretar al Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului, și al Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune, care de 3 ori și-a schimbat membrii, ea rămânând în calitate de secretar din momentul constituirii acestora.

- 3) **Angela Susanu**- vicedirector al Agenției Proprietăți Publice,
 - a) **președintele al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate** în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Întreprinderii de Stat ”Aeroportul Internațional Chișinău”,
 - b) **membrul Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului**, președintele grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat;
 - c) **membru al comisiei de monitorizare** în baza ordinului nr. 54 din 04.11.2013, membru în cea de-a doua comisie de monitorizare formată în baza ordinului nr. 21.03.2016- *Ca membru al comisiei de monitorizare a concesiunii avea atribuția de a supraveghea și monitoriza executarea prezentului contract, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent și de a face recomandări Părților.*
 - d) **persoana care a semnat contractul de concesiune cu SRL „Avia Invest”.**

Observăm că dna Angela Susanu la fel a fost implicată în activitatea pre-concesiune, concesiune și post-concesiune. Inițial a deținut calitatea de președinte al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate, ca ulterior să dețină funcția de membru al comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului. Tot Angela Susanu, a avut atribuția de a verifica/supraveghea executarea contractului- în calitate sa de membru al comisiei de monitorizare.

- 4) **Ion Lupan**- șef al Direcției generale politici industrial și de competitivitate Ministerul Economiei,
 - a) **membru în Consiliul de Administrație** al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” potrivit ordinului nr. 5/1 din 16.02.2013,
 - b) **membru al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate** în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat, care alături de ceilalți membri ai

grupului avea atribuția de a evidenția condițiile financiare și tehnice în care se poate concesiona AIC, asupra avantajelor proiectului pentru stat, interesul public.

Atestăm că dnul Ion Lupan reprezentantul Ministerului Economiei în Consiliul de Administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” și totodată membru al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate avea atribuția de a elucida avantajele concesionării în primul rând pentru stat.

5) Petru Jardan

a) director general interimar al Î.S. "AIC în baza Ordinului Agenției Proprietății Publice nr. 64-p din 13.04.2012, a semnat invitațiile către participanții la concurs.

b) membru în consiliul de administrație al Î.S. „AIC” până la 15.05.2012 - în calitate sa de membru al Consiliului de Administrație avea atribuțiile de a aproba direcțiile prioritare și planurile de dezvoltare a întreprinderii, de a lua măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor întreprinderii, de a exercita controlul activității economico-financiare a întreprinderii, etc .

c) membrul grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat, care alături de ceilalți membri ai grupului avea atribuția de a evidenția condițiile financiare și tehnice în care se poate concesiona AIC, asupra avantajelor proiectului pentru stat, interesul public.

d) membru al Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului, și împreună cu ceilalți membri ai comisiei, avea atribuția de a defini criteriile de selectare a concesionarului și a verifica respectarea lor, de a examina și evalua ofertele, de a desfășura concursul, de a desemna învingătorul concursului, de a aproba contractul de concesiune în forma negociată, ș.a.

e) directorul general al SRL „Avia Invest”

Observăm că dnul Petru Jardan la 13.04.2012 a fost desemnat în calitate de administrator al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și exercita funcțiile directorului general al acestuia. Potrivit pct. 5 din Regulamentul Consiliului de administrație al întreprinderii de stat „Aeroportul Internațional Chișinău”⁹⁰, (și pct. 32 din Statut⁹¹) Administratorul întreprinderii nu poate fi desemnat în calitate de membru al Consiliului de administrație. Astfel, La momentul desemnării lui Petru Jardan în calitate de administrator al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău (13.04.2012)⁹², acesta avea calitatea de membru al Consiliului de Administrație (în baza ordinului APP nr. 5 din 23.02.2010)⁹³, și doar prin ordinul nr. 27 din 14.05.2012 (peste o lună) prin care s-a modificat componența consiliului de administrare, dnul Petru Jardan a fost exclus din membrii consiliului de administrație⁹⁴.

⁹⁰ Regulamentul Consiliului de administrație al întreprinderii de stat „Aeroportul Internațional Chișinău”;

⁹¹ Statutul întreprinderii de stat „Aeroportul Internațional Chișinău”;

⁹² Ordinul APP nr. 64-p din 13.04.2012 privind desemnarea în calitate de administrator al dnului Jardan Petru;

⁹³ Ordinul APP nr. 5 din 23.02.2010 privind desemnarea consiliului de administrație al ÎS „AIC”;

⁹⁴ Ordinul APP nr. 27 din 14.05.2012 privind modificarea consiliului de administrație al ÎS „AIC”;

Este de menționat că până la desemnarea lui în calitate de administrator, Jardan Petru din anul 1999-2012 a activat în cadrul ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău” deținând diferite funcții: juriconsult, șef al serviciului juridic, director-general interimar, și co-fondator al echipei de fotbal Milsami și vicepreședinte al clubului din anul 2010, iar actualmente Jardan Petru este deputat în Parlamentul Republicii Moldova din partea Partidului „Șor”.

- 6) Ciutac Alexandru-** Directorul Departamentului financiar-administrativ a ÎS „AIC”,
- a. **membru al grupului de lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate** în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat, care alături de ceilalți membri ai grupului avea atribuția de a evidenția condițiile financiare și tehnice în care se poate concesiona AIC, asupra avantajelor proiectului pentru stat, interesul public.
 - b. **desemnat responsabil de transmiterea invitațiilor de participare la concurs** către candidații desemnați, de vânzarea și transmiterea caietelor de sarcini și proiectului de contract către ofertanți; de primirea cererilor de participare la concurs, de punerea la dispoziția participanților la concurs a documentației, de explicarea condițiilor de participare la concurs, de primirea și asigurarea păstrării securizate a pachetelor de documente privind ofertele depuse pentru concurs în baza Ordinul ÎS „AIC” nr. 99/1 din 28.06.2013. **Actualmente Ciutac Alexandru, potrivit informației disponibile pe portalul persoanelor juridice (infodebit.md) este administratorul al ÎS „AIC”⁹⁵.**
 - c. **membru în Comisia de monitorizare** constituită în baza ordinului nr. 54 din 04.11.2013- *Ca membru al comisiei de monitorizare a concesiunii avea atribuția de a supraveghea și monitoriza executarea prezentului contract, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent și de a face recomandări Părților.*
 - d. **membru în următoarea comisie de monitorizare** constituită în baza ordinului nr. 11 din 21.03.2016,

Din analiza actelor puse la dispoziția Comisiei de Anchetă rezultă că Directorul Departamentului financiar-administrativ a ÎS „AIC” dnul Ciutac Alexandru, a participat atât la acțiunile preparatorii pentru realizarea concesiunii prin elaborarea studiului de fezabilitate cât și a îndeplinit acțiuni de secretariat prin transmiterea invitațiilor, de vânzarea și transmiterea caietelor de sarcini și proiectului de contract către ofertanți; de primirea cererilor de participare la concurs, de punerea la dispoziția participanților la concurs a documentației, de explicarea condițiilor de participare la concurs, de primirea și asigurarea păstrării securizate a pachetelor de documente privind ofertele depuse pentru concurs etc.

Alte persoane implicate în procesul Concesiunii asupra cărora merită a fi atrasă atenția:

- 1) **Salov Boris-** inițial a fost desemnat administrator al SRL „Avia Invest”, (anterior a deținut calitatea de director al companiei aeriene Air Moldova). Tot Salov Boris a fost înscris în lista membrilor consiliului de administrație al SRL „Avia Invest”, alături de Petru

⁹⁵ https://www.infodebit.md/?info_biz=1&idnp=1002600007189, accesat la 18.09.2019;

Jardan, Ilan Șor, ș.a. Prin decizia Camerei Înregistrării de Stat administratorul Salov Boris a fost eliberat din funcția sa, și a fost numit administrator dnul Petru Jordan. (care după cum am explicat mai sus deținea și alte funcții cheie). Prin ultima decizie a Camerei Înregistrării de Stat, Salov Boris din nou a devenit directorul general al SRL „Avia Invest”.

2) **Avocatul Ulanov Denis**, care a reprezentat interesele SRL „Avia Invest” în legătură cu schimbarea administratorului Salov Boris, cu Petru Jordan, fiind împuternicit de reprezentanții asociaților. Tot Ulanov Denis a fost împuternicit de administratorul Petru Jordan de a înregistra modificările în actele statutare ale SRL „Avia Invest” la schimbarea componenței asociaților acesteia. De asemenea, Ulanov Denis a fost reprezentantul SRL „Avia Invest” care a recepționat activele ÎS „Avia Invest” și a semnat Actul de predare-primire a acestora.

IV. CONCLUZII FINALE

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.

V. RECOMANDĂRILE

Prin hotărîrea sa⁹⁶ 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. De asemenea, s-a subliniat că comisiile parlamentare de anchetă au scopul de a constata existența sau inexistența faptelor, însă **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 abilitatea 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, de asemenea, 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 Ancheta, 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 bunurilor persoanelor implicate și responsabile de săvârșirea faptelor

⁹⁶ Hotărîrea Curții Constituționale nr. 29 din 23.09.2013 pentru controlul constituționalității Hotărîrii Parlamentului nr.3 din 15 februarie 2013 referitoare la comisia de anchetă în cazul "Pădurea Domnească" (competența comisiilor parlamentare de anchetă);

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 asociațiilor 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”.

Procuratură:

- 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 înaintării unei acțiuni privind constatarea nulității Hotărârilor de Guvern pe marginea concesiunii AIC, fie printr-o cerere de chemare în judecată separată sau în cadrul unui proces aflat pe rolul instanțelor naționale;
- 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

- Aprobarea unui nou Regulament al Comisiei de monitorizare a Contractului de concesiune, cu indicarea concretă a tuturor atribuțiilor Comisiei în conformitate cu legislația în vigoare și instituirea unui control strict al membrilor Comisiei de monitorizare;
- Instituirea unei noi Comisii de monitorizare cu excluderea completă a conflictului de interese, astfel ca niciun membru al Comisiei să nu fi participat în vreun fel la procesul de concesionare a Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
- 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 temeiuri 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;

VI. ANEXE

- 1.** Acordul direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău din 18.11.2008;
- 2.** Procesul-verbal nr. 4 din 13.07.2011 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 3.** Procesul-verbal nr. 6 din 08.09.2011 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 4.** Procesul verbal nr. 2 din 30.03.2012 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 5.** 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”;
- 6.** Proces-verbal nr. 1 din 11.04.2013 al ședinței Consiliului de administrație al ÎS ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 7.** Nota informativă la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora;
- 8.** Avizul Ministerului Finanțelor la proiectul Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora;
- 9.** Raportul de expertiză anticorupție asupra coruptibilității proiectului de Hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora.
- 10.** Ordinul nr. 103 din 14.06.2013 a Ministerului Economiei privind constituirea Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 11.** Procesul-verbal nr. 2 din 26.06.2013 al ședinței Comisiei de Concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 12.** Ordinul nr. 31 din 28.06.2013 cu privire la împuternicirea Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” responsabilă de secretariatul concursului de selectare a concesionarului, emis de Agenția Proprietăți Publice;
- 13.** Ordinul nr. 99/1 din 28.06.2013 cu privire la acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cadrul procesului de concesiune, emis de Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 14.** Invitațiile expediate către cele 7 companii selectate de Comisia de Concurs împreună cu fișa de expediere DHL Express;
- 15.** Procesul-verbal nr. 3 din 07.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Întreprinderii de Stat ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 16.** Procesul-verbal nr. 4 din 15.08.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Întreprinderii de Stat ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
- 17.** Statutul SA ”Habarovsky Aeroport”;
- 18.** Scrisoarea de intenție a SA ”Habarovsky Aeroport” din 05.08.2013;
- 19.** Statutul SRL ”Kolomensky Zavod”;

20. Decizia nr. 01-VIII/2013 din 21.08.2013;
21. Contractul de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013;
22. Decizia Curții Constituționale nr. 11 din 10.09.2013¹ privind suspendarea acțiunii Hotărârii Guvernului nr.321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora;
23. Decizia Curții Constituționale nr. 12 din 12.09.2013 de suspendare a acțiunii Hotărârii Guvernului nr. 715 din 12 septembrie 2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
24. Decizia Curții Constituționale nr. 13 din 08.10.2013 privind sistarea procesului pentru controlul constituționalității Hotărârilor de Guvern nr. 321 din 30 mai 2013 și nr. 715 din 12 septembrie 2013 referitoare la concesiunea Aeroportului Internațional Chișinău;
25. 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;
26. Hotărârea Judecătorei Chișinău (Botanica) nr. 3-276/14 din 17.03.2015;
27. Decizia Curții de Apel Chișinău nr. 3a-867/15 din 19.01.2016;
28. Încheierea Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-668/16 din 11.05.2016;
29. Hotărârea Judecătorei Chișinău nr. 3CA-726/2013 din 25.11.2013;
30. Decizia Curții de Apel Chișinău nr. 3a-281/14 din 26.11.2014;
31. Încheierea Curții Supreme de Justiție nr. 3ra-900/14 din 24.07.2014;
32. Hotărârea Parlamentului din 03.12.2015 privind constituirea Comisiei de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizarea executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiunea activelor aflate în gestiunea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a terenului aferent acestora;
33. Ordinul nr. 31 din 28.06.2013 al APP privind delegarea atribuțiilor de secretariat Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău";
34. Caietul de sarcini la proiectul "Concesiunea activelor Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău",
35. Formularele completate și prezentate de către Asociația Persoanelor Juridice "Avia Invest";
36. Acordul operational comun din 02.08.2013;
37. Statutul SRL "Kolomensky Zavod";
38. Procesul-verbal nr. 74 din 31.07.2013 al consiliului de administrare Societății pe Acțiuni „Habarovschi Aeroport, pag. 312-313 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
39. Procesul-verbal al consiliului de administrare al companiei „Kolomensky Zavod” din 31.07.2013 privind participarea companiei „Kolomensky Zavod” în altă companie pe teritoriul RM, pag. 321 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
40. Pag. 367 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
41. Pag. 368 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest
42. Proces-verbal nr. 09 al adunării generale extraordinare al SRL „Avia Invest”, din 26.11.2013, pag. 369 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”

43. Pag. 477-478 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
44. Pag. 478 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
45. Pag. 479-485 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
46. Pag. 486- 505 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
47. Pag. 506 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
48. Pag. 507 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
49. Pag. 535 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
50. Pag. 536 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
51. Pag. 727 din Dosarul de constituire al SRL „Avia Invest”
52. Procesul-verbal nr. 1 din 06.07.2012 al ședinței Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Întreprinderii de Stat Aeroportul Internațional Chișinău”;
53. Procesul-verbal nr. 2 din 06.10.2012 al ședinței Grupului de Lucru pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat ”Concesionarea Întreprinderii de Stat Aeroportul Internațional Chișinău”;
54. Studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor AIC și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice din 08.02.2013;
55. Regulamentul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune a activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău”;
56. Ordinul Agenției Proprietății Publice nr.71 din 18.11.2014 cu privire la modificarea ordinului nr, 54 din 04.11.2013 cu privire la instituirea Comisiei de monitorizare a concesiunii și aprobarea Regulamentului Comisiei de monitorizare a concesiunii;
57. Scrisoarea nr. 01/5072 din 22.08.2019 a I.P. ”Agenția Servicii Publice”;
58. Scrisoarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr. 01/08-1778 din 11.09.2015;
59. Scrisoare de garanție de bună execuție a contractului (garanție nr. GF01/2019);
60. Regulamentul Consiliului de administrație al întreprinderii de stat „Aeroportul Internațional Chișinău”;
61. Statutul întreprinderii de stat „Aeroportul Internațional Chișinău”;
62. Ordinul APP nr. 64-p din 13.04.2012 privind desemnarea în calitate de administrator al dnului Jardan Petru;
63. Ordinul APP nr. 5 din 23.02.2010 privind desemnarea consiliului de administrație al ÎS „AIC”;
64. Ordinul APP nr. 27 din 14.05.2012 privind modificarea consilului de administrație al ÎS „AIC”;
65. Raport de constatări efective privind executarea de către SRL „Avia Invest” din 21.09.2015;
66. Raport static nr. 2-INV cu privire la investiții pentru anul 2014 aprobat la 07.05.2015;
67. Analiza activității SRL „Avia Invest” pentru anul 2014;
68. Analiza activității de producere și economico-financiare a SRL „Avia-Invest” pentru anul 2015;
69. Analiza activității de producere și economico-financiare a SRL „Avia-Invest” pentru anul 2016;

70. Analiza activității de producere și economico-financiare a SRL „Avia-Invest” pentru anul 2017;
71. Analiza activității de producere și economico-financiare a SRL „Avia-Invest” pentru anul 2018;
72. Raport de constatare tehnic-economică privind îndeplinirea lucrărilor prevăzute la Etapa 1 (2014-2015);
73. Raport de constatare tehnic-economică privind îndeplinirea lucrărilor prevăzute la Etapa 1 (12.09.2015-31.12.2015);
74. Raport de constatare tehnic-economică privind îndeplinirea lucrărilor prevăzute la Etapa 1 (2013-2017);
75. Raport de constatare tehnic-economică privind îndeplinirea lucrărilor în perioada 26 august 2017- 31 decembrie 2017;
76. Raport de constatare tehnic-economică privind îndeplinirea lucrărilor în perioada 01 ianuarie 2018- 31 decembrie 2018 ;
77. Oferta S.A. „Mejdunarodnii Aeroport Vnucovo/Compania ”Vnucovo-Invest”
78. Hotărârea de Guvern nr. 438 din 19.06.12 privind inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea aeroportului, abrogată la 04.09.2019;
79. Hotărârea de Guvern nr. 476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standart și condițiile generale de selectare a partenerului privat;
80. Hotărârea de Guvern nr. 321 din 30.05.13 privind aprobarea concesionării activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora, abrogată la 04.09.2019;
81. Hotărârea de Guvern nr. 715 din 12.09.2013 privind aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului, abrogată la 04.09.2019
82. Hotărârea de Guvern nr. 780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării activelor Î.S. ”Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora, abrogată la 04.09.2019
83. Hotărârea de Guvern nr. 431 din 04.09.2019 privind abrogarea unor hotărâri ale Guvernului;
84. Hotărârea 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)

Digore Eduard
23.09.2019