

Dosarul nr. 1-419/2017  
(51-1-5465-06122017)

**S E N T I N Ț Ă**  
În numele Legii

31 martie 2023

mun. Ungheni

Judecătoria Ungheni  
Instanța compusă din:  
Președintele ședinței, judecătorul  
Grefieri:

- Dumitru RACOVIȚĂ  
- Mihaela GAVIERU  
- Magdalena CLIMIȘIN  
- Mariana PASCAL  
- Diana ȚINEVSCHI  
- Liudmila CADUCENCO  
- Elvira STIOPCA  
- Olesea GUȚAN

***Cu participarea:***

Interpretului  
Procurorului  
Reprezentanților părții vătămate

- Xenia SOCOLOVSCAIA  
- Constantin POPA  
- Vladimir MEDVEDEV  
- Viorel POZDIRCA  
- Adrian LUNGU  
- Vasile ROIBU  
- Veaceslav SVIRIDOV  
- Vasile GOIAN

Apărătorului părții vătămate  
Apărătorului inculpatului  
Inculpatului  
Expertului

a judecat în ședința de judecată publică, în procedură generală, cauza penală de învinuire a lui  
***Veaceslav Sviridov***, născut la \*\*\*\*\*; IDNP \*\*\*\*\*;  
cetățean al Republicii Moldova; domiciliat în mun.  
Ungheni, str. \*\*\*\*\*; pensionar; supus militar;  
căsătorit; fără persoane la întreținere; studii  
superioare; fără antecedente penale.

în săvârșirea infracțiunii prevăzute la art. 327 alin. (1) din Codul penal,  
Termenul de examinare a cauzei: 06 decembrie 2017 – 31 martie 2023.  
Procedura de citare legal executată.

**A C O N S T A T A T:**

1. Potrivit ultimului act de învinuire din 20 ianuarie 2023, inculpatul Veaceslav Sviridov se învinuiește în comiterea infracțiunii prevăzute la art. 327 alin. (1) din Codul penal, și anume în: abuzul de serviciu, manifestat prin folosirea intenționată de către o persoană publică a situației de serviciu, dacă aceasta a cauzat daune în proporții considerabile drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor juridice prin circumstanțele care urmează (f.d. 187-192 vol. XII).

2. Inculpatul Veaceslav Sviridov, în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, activând în calitate de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în baza contractului nr. 120 din 21 mai 2010, încheiat între fondator și administratorul acesteia, cu acordurile suplimentare încheiate la 29 mai 2012, 01 ianuarie 2012 și 02 mai 2013, fiind obligat conform pct. 3.2 lit. a), d), e), l) și m) din acest contract, să dirijeze activitatea serviciilor și specialiștilor în vederea asigurării unei funcționări stabile și eficiente a întreprinderii, utilizării maxime a capacităților de producție, producerii bunurilor materiale, executării lucrărilor și prestării serviciilor de calitate înaltă, reducerii cheltuielilor materiale și de muncă în activitatea de producție și sporirii rentabilității întreprinderii; să prezinte spre examinare fondatorului propuneri coordonate cu consiliul de administrație privind schimbarea componentei, reconstrucția, reutilizarea tehnică a bunurilor transmise întreprinderii în gestiune; să asigure utilizarea eficientă și reproducerea bunurilor primite în gestiune operativă; la expirarea anului de gestiune, dar nu mai târziu de 15 martie al anului următor să prezinte consiliului de administrație informația privind contractele economice încheiate pe anul curent, fiind astfel o persoană publică, încălcând prevederile art. 8 lit. a), i<sup>1</sup>) și i<sup>2</sup>) din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16 iunie 1994 și art. 40 lit. a) al statutului Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” care prevăd că administratorul conduce activitatea întreprinderii și asigură funcționarea ei eficientă, administratorul coordonează cu consiliul de administrație deciziile privind asigurarea transparenței procedurilor de achiziție a bunurilor, lucrărilor și serviciilor destinate atât acoperirii necesităților, cât și asigurării bazei tehnice-materiale și formării programului de producție al întreprinderii, precum și asigură respectarea principiului transparenței procedurilor de achiziție a bunurilor, lucrărilor și serviciilor destinate atât acoperirii necesităților, cât și asigurării bazei tehnico - materiale și formării programului de producție al întreprinderii, acționând totodată contrar prevederilor art. 22 lit. a), 32, 33 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136 din 10 februarie 2009, fără careva documente privind justificarea din partea personalului tehnic a necesității procurării unor unități de transport, fără evaluarea prealabilă de către evaluatori independenți a acestor unități, precum și fără informarea consiliului de administrație a întreprinderii sau fondatorului, acționând în interesul unor persoane terțe, cât și în interes personal, având intenția criminală de a prejudicia întreprinderea la care activează, la 15 iunie 2012, a încheiat contractul de vânzare-cumpărare nr. 2607 privind achiziționarea de la S.R.L. „VEGA COMPANY”, Galați, România, a navei de pasageri „VEGA HOTELS”, nr. ANR 164 Galați, la prețul de 25.000 euro, nefiind evidențiat în contabilitate actul de dare în exploatare.

3. În continuare, în virtutea încălcărilor admise la procurarea navei menționate, dat fiind faptul că aceasta nu se utiliza de către întreprindere, Veaceslav Sviridov, continuându-și acțiunile sale criminale de prejudiciere a acesteia, cunoscând că ambarcațiunea nu se află în posesia întreprinderii, dar a fost pusă la dispoziția persoanelor care gestionau companiile S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, S.R.L. „ARBORIS - COM” și S.R.L. „STIL DECOR”, pentru efectuarea unor lucrări de reparație și se află pe lacul de acumulare Ghidighici, la 24 aprilie 2014, în cadrul ședinței consiliului de administrație a informat membrii consiliului că ambarcațiunea de tip catamaran, procurată în baza contractului nr. 2607 din 15 ianuarie 2012, nu se utilizează în activitate, intervenind pe lângă membrii consiliului cu propunerea de a permite comercializarea acestei ambarcațiuni, această propunere fiind acceptată în cele din urmă, însă totodată fiind stabilite anumite condiții dintre care, evaluarea ambarcațiunii de către un evaluator independent și solicitarea acordului în scris al Agenției Proprietății Publice.

4. Totodată, ulterior primirii în acest sens la 03 iunie 2014 de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, prin scrisoarea nr.03-02-6/470, a autorizării privind comercializarea ambarcațiunii prin licitație cu strigare, administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la modul de determinare și comercializare a activelor neutilizate ale întreprinderilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 480 din 28 martie 2008, la 27 iunie 2014, în Monitorul Oficial nr. 169 - 173, a dispus publicarea anunțului cu privire la organizarea licitației pentru 14 iulie 2014, prețul inițial de comercializare fiind stabilit în mărime de 506.000 lei.

5. Drept urmare, Veaceslav Sviridov acționând în interesul unor persoane terțe, și anume a celor care gestionau activitatea S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, S.R.L. „ARBORIS - COM” și S.R.L. „STIL DECOR”, companii care de facto erau reprezentate de aceleași persoane – Felix Grincu și Artur Grincu, având cu ultimii doi înțelegeri în prealabil cu privire la modul de organizare a licitației și petrecerea ei formală, la care să fie înregistrați și să participe doar aceste trei societăți comerciale, în cadrul ședinței grupului de lucru nr. 1 din 08 iulie 2014, în calitate de președinte al comisiei a înaintat condițiile pasului de licitație nu mai mare de 500 lei, acțiuni prin care a încălcat prevederile pct. 22 lit. a) a Regulamentului privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136 din 10 februarie 2009, care prevede că pasul de licitație se stabilește nu mai mic de 10 la sută din prețul de expunere, acțiuni prin care s-a ratat un venit de minimum 54.500 lei, după care, la 16 iulie 2014, neglijând și prevederile pct. 33 al Regulamentului privind licitațiile cu strigare și cu reducere, a semnat în baza procesului - verbal privind rezultatele licitației nr. 1 din 15 iulie 2014, contractul de vânzare - cumpărare a obiectului la licitație cu câștigătorul licitației – S.R.L., „GRINCAT CONSTRUCT” a navei de pasageri de tip catamaran la prețul de 507.500 lei, fără ca ultima să efectueze achitarea bunului procurat în termen de trei zile cum prevedea contractul, neachitarea plății fiind justificată prin încheierea de către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a unui alt contract, datat tot cu 16 iulie 2014, privind procurarea de la S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” a unei alte nave plutitoare de model „SUNTRAGER PARTY BARGE 21”, anul fabricării 2006, în anexa acestuia fiind indicat prețul de 507.500 lei, navă care de asemenea nu a fost evaluată de către un evaluator independent.

6. Totodată, s-a stabilit că, în urma efectuării controlului prin contrapunere la S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” de către Inspekția Financiară de pe lângă Ministerul Finanțelor, în rezultatul acestor tranzacții, s-a constatat că ultima a obținut un profit de pe urma comercializării către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a navei plutitoare pentru plimbări de tipul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” în sumă de 220.628 lei, în același timp, stabilindu-se în general lipsa fizică la momentul controlului a acesteia, inexistența documentelor ce ar atesta punerea de către întreprindere a acesteia în funcțiune, evidența în contabilitate, decontările combustibilului, calcularea uzurii sau a altor elemente contabile, nava menționată nefiind înregistrată după întreprindere în Registrul Naval de Stat, iar în urma ambelor tranzacții nefiind transferate careva mijloace bănești de pe contul sau în contul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” întru realizarea lor.

7. Acțiunile sale criminale intenționate, îndreptate spre prejudicierea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” prin efectuarea acestei tranzacții, se evidențiază și prin faptul că, în cadrul ședinței consiliului de administrație din 06 martie 2014, Veaceslav Sviridov a prezentat membrilor consiliului o informație amplă despre lipsa mijloacelor financiare pentru reparația curentă a flotei, procurarea pieselor de schimb, precum și efectuarea anumitor lucrări pe anumite tronsoane de pe râul Prut, intervenind cu propunerea contractării unui credit în sumă de 1,5 mln.

lei, însă în pofida lipsei surselor financiare declarate în martie 2014 în cadrul ședinței consiliului și intenția de a contracta un credit, Veaceslav Sviridov, semnând la 16 iulie 2014 cu S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” contractul de vânzare - cumpărare a catamaranului „UNGHENI”, în loc să încaseze mijloacele financiare în sumă de 507.500 lei de la acest agent economic pentru nava realizată și obținerea mijloacelor financiare necesare întreprinderii, fără vreo justificare economică, semnează cu S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” un alt contract de vânzare - cumpărare a unei alte nave la același preț de tipul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, care ulterior peste puțin timp, la 26 noiembrie 2014, în cadrul unei alte ședințe a consiliului, deja de către administratorul interimar al întreprinderii – Natalia Groza este propusă pentru vânzare.

8. Tot Veaceslav Sviridov, încălcând aceleași prevederi, și anume art. 8 lit. a), i<sup>1</sup>) și i<sup>2</sup>) din Legea cu privire la întreprinderile de stat nr. 146 din 16 iunie 1994 și art. 40 lit. a) al statutului Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, pct. 22 lit. a), 32, 33 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136 din 10 februarie 2009, fără organizarea unei licitații, fără careva documente privind justificarea din partea personalului tehnic a necesității procurării unor unități de transport, fără evaluarea prealabilă de către evaluatori independenți a acestor unități, stabilirea stării tehnice a lor, precum și fără informarea consiliului de administrație a întreprinderii sau fondatorului, acționând în interesul S.R.L. „BANTCARAD” și în interesul lui Piotr Codreanu – căpitanul Instituției Publice „CĂPITANIA PORTULUI GIURGIULEȘTI”, care, de facto, gestiona S.R.L. „BANTCARAD”, la solicitarea ultimului a încheiat cu administratorul acestei societăți comerciale – Larisa Cauș, contractul de vânzare - cumpărare nr. 47/12 din 23 noiembrie 2012 a autocamionului de model „WOLKSWAGEN - T4”, anul fabricării 1995, la prețul de 4.000 euro, inclusiv TVA, sau echivalentul a 63.208 lei.

9. După care, continuându-și acțiunile sale criminale de prejudiciere a întreprinderii, la 05 martie 2013, a încheiat contractul de vânzare - cumpărare a macaralei de model „RDK-160-2”, anul fabricării 1980, la prețul de 325.000 lei, inclusiv TVA, preluând aceste bunuri în contul datoriilor pe care S.R.L. „BANTCARAD” le avea față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” pentru serviciile prestate ca agent portuar în baza contractului nr. 77 din 01 septembrie 2009.

10. După care, la 05 martie 2013, tot cu S.R.L. „BANTCARAD” a încheiat contractul de vânzare - cumpărare a autoturismului de model „LADA 21310”, anul fabricării 2009, la prețul de 113.750 lei, inclusiv TVA, achitând această sumă către S.R.L. „BANTCARAD” prin transfer bancar.

11. Astfel, s-a stabilit că, în urma acestor tranzacții, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a fost prejudiciată cu suma totală de 362.794 lei, respectiv 52.673 lei de la achiziția autocamionului de marca „WOLKSWAGEN - T4”, 250.833,33 lei de la achiziția macaralei „RDK-160-2” și 59.287,67 lei de la achiziția autoturismului „LADA 21310”.

12. Tot el, neglijând prevederile menționate, cunoscând despre faptul că S.R.L. „ACOMAR-TRANS”, la care anterior fiica sa a fost fondator, dispune de o barjă care nu este utilizată de această societate, acționând în interesul administratorului acesteia – Iurie Arnăut, fără organizarea licitației, la 19 decembrie 2012, a încheiat cu el contractul nr. 49/12 de vânzare - cumpărare a barjei de tip BP-667 cu suprafața de încărcare de 600 tone, anul fabricării 1988, certificat de proprietate nr. 07-194 din 29 august 2007, contract conform căruia în calitate de vânzător S.R.L. „ACOMAR - TRANS” a comercializat această barjă către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” la prețul de 880.000 lei, inclusiv TVA. Totodată, careva act de predare-

primire a acestui obiect sau careva alte informații privind starea tehnică a acestei barje nu au fost prezentate, nefiind prezentat nici un raport de evaluare a bunului de un evaluator independent.

13. În aceste condiții, în urma semnării acestui contract, la 20 decembrie 2012, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a transferat către S.R.L. „ACOMAR - TRANS” suma de 880.000 lei. În același context fiind verificată proveniența barjei în cauză, s-a constatat că S.R.L. „ACOMAR - TRANS” a procurat barja de tipul BP-667 în anul 2007 de la D.P. „NICOLAEVSKII RECINOI PORT” A.S.K. „UKRRECIFLOT” conform contractului de vânzare - cumpărare nr. 5/30 din 30 mai 2007, la suma de 18.000 dolari SUA, fără TVA. Drept urmare a acestei tranzacții directorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a prejudiciat întreprinderea cu 477.014,40 lei.

14. Tot administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” Veaceslav Sviridov, încălcând și prevederile Legii nr. 176 din 12 iulie 2013 privind transportul naval intern, care la art. 6 alin. (1) - (3) indică că lucrările de amenajare și întreținere, inclusiv a radelor portuare de uz comun, a construcțiilor de acostare și a construcțiilor hidrotehnice navale în scop de asigurare a securității navigației, cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (2), se realizează de către organizațiile specializate în coordonare cu organul de specialitate, din bugetul de stat, în limitele mijloacelor alocate prin legea bugetului de stat pentru anul respectiv, din veniturile provenite din activitatea proprie, precum și din alte surse neinterzise de lege. Lucrările de amenajare a căilor de acces în port, care nu sunt prevăzute la alin. (1), precum și a locurilor destinate staționării navelor se realizează din mijloacele persoanelor în a căror proprietate se află porturile și punctele de staționare respective, în coordonare cu organul de specialitate. În cazurile în care este necesară asigurarea securității navigației, lucrările de întreținere a căilor navigabile interne și a construcțiilor hidrotehnice navale se realizează în baza regulamentului aprobat de autoritatea centrală de specialitate și de autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului, fără informarea consiliului de administrație a întreprinderii, în lipsa unor note de argumentare, a devizului de cheltuieli și în lipsa unui regulament aprobat de către autoritățile centrale de specialitate, la 28 noiembrie 2013, a semnat cu reprezentanții S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” contractul de prestare a serviciilor nr. 37, conform căruia S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, în calitate de executor, urma să efectueze adâncirea râului Nistru între kilometrii 357 și 297 de la estuar, costul unui km de lucrări fiind de 5.000 dolari SUA, în același timp, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” urmând să asigure executorul pentru efectuarea lucrărilor cu combustibil, energie electrică și transferarea în avans a sumei de 20.000 dolari SUA în termen de 3 zile de la semnarea contractului.

15. În aceste condiții, drept urmare a acestor acțiuni abuzive a administratorului Veaceslav Sviridov s-a constatat că, pe parcursul termenului de acțiune a contractului, părțile au semnat două acte de pregătire pentru începerea lucrărilor, șapte acte de confirmare a staționării mijloacelor plutitoare și un act de executare a lucrărilor din 31 iulie 2014, iar în urma pretențiilor înaintate de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a achitat suma de 677.784 lei, pentru lucrările de adâncire și pentru staționarea tehnicii.

16. De asemenea, administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, contrar prevederilor art. 24 alin. (1) din Legea salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002, a admis achitarea neregulamentară suplimentelor secretarului consiliului de administrație a întreprinderii, respectiv în anul 2012 lui Tudor Bodrug suma de 5.600 lei, în anul 2013 Irinei Starciuc suma de 15.000 lei, în anul 2014 tot Irinei Starciuc suma de 8.900 lei,

cheltuieli la care se mai adaugă cheltuielile suportate de întreprindere la calcularea și achitarea contribuțiilor de asigurare socială și primelor de asigurare medicală, în anul 2012 lui Tudor Bodrug suma de 1.484 lei, în anul 2013 Irinei Starciuc suma de 3.975 lei, în anul 2014, tot Irinei Starciuc suma de 2.403 lei, care, în total, constituie suma de 37.362 lei.

17. Totodată, Veaceslav Sviridov, angajând formal prin ordinul nr. 25 din 02 aprilie 2012 în calitate de director adjunct pe Aleksandrs Moldovans, a dispus tabelarea și salarizarea acestuia pe parcursul perioadei cuprinse între 02 aprilie 2012 – 31 octombrie 2012, cheltuielile suportate de către întreprindere la salarizarea ultimului constituind suma de 41.696 lei, la care se adaugă cheltuielile suportate de întreprindere la calcularea și achitarea contribuțiilor de asigurare socială și primelor de asigurare medicală în mărime de 11.049,44 lei.

18. În același timp, Veaceslav Sviridov, încălcând prevederile pct. 6, 7 din Regulamentul cu privire la delegarea salariaților entităților din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 05 ianuarie 2012, în lipsa vreunui ordin de deplasare, delegare și determinare a scopului deplasării în Belgia, a dispus trecerea la cheltuieli a sumei de 7.944,88 lei, mijloace financiare cheltuite de Aleksandrs Moldovans. La această deplasare adăugându-se și suma de 14.325 lei pentru procurarea biletelor de avion de la S.R.L. „SAPIN - EXIM” în lipsa facturii.

19. De asemenea, încălcând aceleași prevederi a aceluiași regulament, în lipsa ordinului de deplasare, delegare și determinare a scopului deplasării, Veaceslav Sviridov, cunoscând că acționează contrar prevederilor legale și în lipsa unui acord al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, acționând în interesul fiicei sale Natalia Groza, dorind să o elibereze pe ultima de cheltuieli materiale, a dispus trecerea la cheltuieli de deplasare ale Nataliei Groza din 20 ianuarie 2014 a sumei de 2.933 lei și deplasările acesteia la Academia Națională Maritimă din Odesa, Ucraina, în anul 2012 în sumă de 1.242,55 lei.

20. Tot el, încălcând prevederile Legii nr.146 din 16 iunie 1994 cu privire la întreprinderea de stat, având același interes personal de a o elibera de cheltuieli materiale pe fiica sa, fără existența vreunui contract încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și Academia Națională Maritimă din Odesa, Ucraina, cu privire la studiile universitare ale acesteia, care activa în cadrul aceleiași întreprinderi, a dispus efectuarea către instituția de învățământ menționată din contul întreprinderii achitarea contractului pentru studii în sumă de 16.893,97 lei în anul 2012 și în sumă de 10.684,07 lei în anul 2013, despre acest fapt nici de această dată nefiind solicitat acordul fondatorului întreprinderii, adică a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și nefiind informat în acest sens nici consiliul de administrație al acesteia.

21. Ca urmare a acestor acțiuni criminale întreprinse de Veaceslav Sviridov, ultimul a cauzat daune Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, la care a activat în perioada menționată, în sumă de 2.223.723,31 lei.

22. În ședința de judecată, fiind audiat, **inculpatul Veaceslav Sviridov**, vina nu și-a recunoscut-o. În esență, a declarat că a fost angajat și a lucrat mai mult de 18 ani la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în calitate de conducător. În toată perioada aceasta, au fost doar mulțumiri, diplome și distincții de stat în adresa acestuia.

În 2012 a fost achiziționat catamaranul „VEGA HOTELS” din Galați, România. Acesta a fost procurat la indicația ministrului transportului Anatoli Șalaru, pentru verificarea stării râului Prut și posibilitatea transportării încărcăturilor la prima etapă de la Giurgiulești până la Cahul, după aceasta la Cantemir și Leova, inclusiv și pentru delegațiile statale în frunte cu Vladimir Filat, pentru perspectiva dezvoltării viitoare a transportului naval pe râul Prut, care face parte din sistemul navigațional european. După aceasta au fost făcute câteva transporturi de probă cu

pietriș din România până la Cahul, ulterior, și mai departe până la Cantemir cu șlepu (Barja). Ulterior, se planifica utilizarea catamaranului „VEGA HOTELS” pentru transportarea pasagerilor din Giurgiulești la Galați, România, însă nu era folosit pentru că nu erau suficienți pasageri și, totodată, a apărut transportul rutier ocazional, adică autobuse, microbuse. În al doilea rând, în timpul staționării, catamaranul „VEGA HOTELS” în portul Giurgiulești a fost defectat, fiind spartă carcasa și a fost decis să fie vândut. Aprobarea fondatorului a fost primită. De către Camera de Industrie și Comerț a fost efectuată evaluarea catamaranului. Ulterior, a fost desfășurată licitația. Totul a fost desfășurat în mod legal. De pregătirea și desfășurarea licitației s-au ocupat lucrătorii administrației Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, economistul, juristul și contabilitatea. Menționează că, în general, nu a participat la acest proces de pregătire și desfășurare a licitației. Susține că nu era implicat în acestea. Licitatia a fost condusă de către inginerul șef al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, Vladimir Medvedev. Ce a fost ascuns de organul de urmărire penală, la fel cum au fost ascunse și actele licitației. Catamaranul a fost cumpărat la prețul de 25.000 euro în 2012, care, la momentul procurării, constituia suma 375.000 lei, dar s-a vândut la prețul de 507.500 lei. Astfel, nu este clar în ce constă prejudiciul. Nu poate spune cine a stabilit pasul licitației, lucra comisia, însă dacă acesta se stabilea într-un quantum mai mare, nu se cunoaște dacă cineva îl putea cumpăra.

În privința procurării altei nave plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, la momentul acela se vindea și ea era indispensabil necesară Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Cu referire la procurarea navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, acesta nu a anunțat consiliul de administrație. Nu era timp ca să fie întrunit consiliul respectiv care se convoacă odată în trimestru. Conducătorul și cu contabilul șef al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” prezintă dările de seamă consiliului de administrație în trimestrul respectiv, cât și alte activități planificate pentru trimestrul următor. Procedura de convocare extraordinară a consiliului de administrație este una dificilă, mai ales atunci când din partea Ministerului Economiei în calitate de membru al comisiei a fost numit Izvoreanu. Acesta în genere ignora prezența la aceste ședințe, până în momentul când a înaintat scrisoarea ministrului solicitând să fie revocat Izvoreanu și numită o altă persoană. Presupune că Izvoreanu a primit o mustrare din partea Ministrului Economiei și astfel la fiecare ședință a consiliului crea tot felul de probleme. Nava plutitoare „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost folosită pentru fotografierea topografică a fundului râului, în vederea curățirii șenalului navigabil. Nava plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost procurată de la S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, care, la rândul lor, au procurat și catamaranul „VEGA HOTELS” la același preț. Esențial era că nava plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” era mobilă și putea fi folosită atât pe râul Prut, cât și pe râul Nistru. Nava plutitoare a rămas la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

În privința unităților de transport, acestea au fost procurate de la S.R.L. „BANTCARAD”, spre exemplu automobilele de model „VOLKSWAGEN-T4” și „Lada 21310” (Niva), precum și macaraua de model „RDK - 160 - 2”. O parte din bunuri au fost preluate din contul datoriei S.R.L. „BANTCARAD” și o parte au fost achitate prin transfer bancar. La Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” erau 5 debarcadere funcționale, debarcaderul „PORTUL FLUVIAL GIURGIULEȘTI” construit în 2009, debarcaderul „CAHUL”, debarcaderul „UNGHENI”, debarcaderul – „ONIȚCANI” și debarcaderul „SĂNĂTĂUCA”, raionul Florești. Automobilele respective erau utilizate pentru transportarea angajaților la debarcadere, care efectuau serviciul în ture la acestea, care se schimbau de 2 ori pe lună. Automobilul de model „VOLKSWAGEN - T4” se utilizează și în prezent pentru transportarea angajaților și a pieselor de schimb la Î.S.

„PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Automobilele respective erau în stare tehnică perfectă. Macaraua de model „RDK – 160 - 2” era într-o stare tehnică bună și funcțională. Această macara funcționa la debarcaderul „CAHUL” la încărcarea-descărcarea încărcăturilor. Ulterior, a fost folosită la PORTUL FLUVIAL GIURGIULEȘTI. Starea tehnică a automobilelor și a macaralei procurate de S.R.L. „BANTCARAD” era verificată de către inginerul-șef Vladimir Medvedev și de către mecanicul-șef Leonid Holodcov, ceea ce a fost confirmat de Leonid Holodcov. Automobilele procurate de la S.R.L. „BANTCARAD” au fost aduse de la Chișinău la Ungheni, responsabil de acest lucru fiind chiar inginerul-șef Vladimir Medvedev. De asemenea, persoana respectivă a fost responsabilă și de transportarea macaralei la debarcaderul „CAHUL”.

Cu referire la procurarea barjei „DP - 667” de la S.R.L. „ACOMAR - TRANS”, cu capacitatea de încărcare de 600 tone, de asemenea, menționează că a fost indispensabil necesară procurarea acesteia. Barja respectivă a fost procurată fără coordonarea cu consiliul de administrație din motivele menționate anterior. Potrivit statutului Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, întreprinderea avea dreptul să procure independent bunuri de valoare de până la 20 % din capitalul social. La momentul procurării barjei menționate, capitalul social la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era între 90 și 100 milioane lei. Prețul real al barjei menționate, la momentul procurării, era mult mai mare. Cum a menționat martorul Iurie Arnăut care le-a vândut barja, la momentul procurării barjei, aceasta valora de două ori mai mult decât prețul la care a fost achiziționată. Între S.R.L. „ACOMAR - TRANS” și fiica acestuia nu este nici o legătură. Nu cunoaște de unde s-a luat aceasta. Barja a fost procurată pentru transportarea materialului aluvional, pietrișului din România în Giurgiulești. Distanța de la carierele române este de aproximativ 50-60 km. Asemenea barjă în regiunea Dunării nu mai exista. Această ambarcațiune a fost proiectată de Republica Belarus pentru râurile mici. Barja respectivă este cu o capacitate mai mică și este destinată pentru transportarea încărcăturilor pe râuri mai mici. Astfel de barje sunt rar întâlnite. Acest transport a fost datorat delegațiilor din România și prim-ministrului de atunci. Transportarea pietrișului din România este mult mai rentabilă pe cale fluvială decât rutieră. Această barjă a fost procurată de S.R.L. „ACOMAR - TRANS” la prețul de 18.000 dolari SUA fără TVA. Barja respectivă a fost preluată de la vânzător prin act de primire-predare. CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI este o instituție de stat responsabilă, răspunzătoare de supravegherea securității navigației pe râurile Prut și Nistru. Astfel, căpitania este în primul rând interesată de a asigura buna navigație a râurilor menționate. Deținătorii de nave se adresează către CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI de a asigura menținerea și îmbunătățirea șenalului navigabil pe râurile menționate. În special, deținătorii de nave s-au adresat către CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI, în vederea îmbunătățirii și dezvoltării șenalului navigabil pe râul Nistru în perimetrul Onițcani - Vadul lui Vodă. Din acest considerent, șeful CĂPITĂNIEI PORTULUI GIURGIULEȘTI Piotr Codreanu s-a adresat către administrația Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” pentru a rezolva solicitările respective cum ar fi curățarea râurilor. Între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI nu există relații de subordonare. Astfel, personal ca reprezentant al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” s-a întâlnit cu conducerea portului fluvial Bender, pentru a discuta despre lucrările de pe râul Nistru, fiindcă doar ei puteau executa, deoarece dețineau tehnica necesară.

De către Ministerul Transporturilor a fost elaborat Regulamentul cu privire la desfășurarea lucrărilor, care a fost semnat de către ministru transportului. Din partea Ministerului Ecologiei veneau promisiuni și comunicate că această întrebare cu privire la aprobarea regulamentului va fi rezolvată. Însă, până la sfârșitul lunii iunie acest regulament nu a fost semnat. Începând cu 01



iulie a început desfășurarea lucrărilor. În luna iulie au fost efectuate transporturi cu încărcătură în cantitate de 14.000 tone material aluvional. La fel și în luna august a fost transportată aproximativ tot aceeași cantitate. Atunci el nu mai exercita funcția de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Aici nu este clar cum, în anul 2015, Vladimir Medvedev, fiind conducătorul întreprinderii, se ocupa cu valorificarea acestui material aluvional. Și după cum a confirmat șeful debarcaderului Serghei Bodrug, Vladimir Medvedev declara că nu cunoaște ce fel de material este și de unde provine acesta. În actul de constatare al inspecției financiare nu erau reflectate informații despre materialul aluvional din râul Nistru. Nu cunoaște de unde s-a luat acesta. Atunci, nu îi este clar ce valorifica Vladimir Medvedev. Din extragerile materialului aluvional de pe râul Nistru au fost acoperite toate cheltuielile suportate de către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și mai mult. Lucrările date nu au fost constatate și reflectate în acte. Actele pe care acesta le deținea în copii, nu au fost prezentate inspectorului care a efectuat controlul, fiindcă acestea erau tănuite.

Cu referire la achitarea îndemnizației secretarului Irina Starciuc pentru activitatea desfășurată în cadrul consiliului de administrație, declară că a fost emisă o hotărâre a consiliului de administrație în acest sens încă din ianuarie 2013.

Referitor la Alexandrs Moldovans, acesta era angajat oficial și desfășura activitatea la CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI în calitate de adjunct. Prin intermediul Ministerului Afacerilor Externe al Republicii Moldova a parvenit invitația de a participa în Belgia la Conferința Europeană a Țărilor pentru Transportul Fluvial de pe Dunăre, a unui reprezentant al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. A fost delegat Alexandrs Moldovans, având în vedere experiența de 20 ani a acestuia în domeniul maritim și vorbirea fluentă a limbii engleze, a fost emis ordin de deplasare de către Veaceslav Sviridov. Întreprinderea își asuma toate cheltuielile de deplasare.

Menționează că obligatoriu fără ordin de deplasare nu se putea realiza participarea lui Alexandrs Moldovans la acea întrunire. Nu cunoaște unde este acest ordin și de ce nu a fost prezentat inspectorului.

Concretizează că Natalia Groza este fiica sa și că aceasta inițial a absolvit facultatea de drept. Având în vedere deficiența de cadre în domeniul de activitate al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și că fiica Natalia Groza urma cursurile la Academia Națională Maritimă din Odesa de trei ani de zile, în același timp fiind și angajată la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în secția resurse umane a întreprinderii și, totodată, prin cumul în calitate de șef al PORTULUI GIURGIULEȘTI, s-a decis de a semna un contract cu Natalia Groza prin care Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și-a luat angajamentul să achite continuarea studiilor, iar Natalia Groza s-a obligat cu condiția ca după finalizarea acestora să activeze cel puțin 3 ani la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Înainte de semnarea acelor două contracte, chestiunea respectivă a fost discutată verbal chiar cu ministrul transporturilor de pe atunci domnul Botnari. Cunoaște faptul că ministrul transporturilor a adresat o scrisoare oficială rectorului Academiei Naționale Maritime din Odesa. Menționează că Natalia Groza a lucrat în port până ce nu a venit posibilitatea eliberării acesteia din funcție. În perioada studiilor, Nataliei Groza nu i se achita salariu de către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Salariu i se achita când pleca în deplasările de serviciu.

A mai concretizat că, în ultimii 2 ani de zile de gestionare a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, starea acesteia nu o mai ține minte exact cum era, au trecut în jur de 10 ani. Comunică că starea financiară a întreprinderii era normală. Intenții din partea întreprinderii în ultimii 2 ani de zile de a lua credite nu au fost și nici nu s-au luat. La achiziționarea bunurilor

consulta poziția ministrului transporturilor. La procurarea bunurilor la o parte din ele se efectuau evaluări, iar la altele nu. Nu îl cunoaște pe Artur Grincu și Felix Grincu. Cu referire la întrebarea de ce nu a fost respectat pasul de minim 10 % la desfășurarea licitației a comunicat că, în primul rând, licitația respectivă a fost asistată de către angajații Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. A fost membru al comisiei de licitație pentru vinderea navei „VEGA HOTELS”, dar a lipsit de la ședința respectivă. Până la achiziționarea navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost verificată starea tehnică a acesteia. Totodată, a evidențiat faptul că fiica acestuia nu a avut nici o tangență cu firma de la care s-a procurat nava plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”

23. **Reprezentantul părții vătămate, Vladimir Medvedev**, în ședința de judecată, în special, a explicat că activează la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 24 martie 1977. Prima lui funcție a fost de motorist. Ulterior, a fost avansat în alte funcții, până a ajuns în funcția de căpitan în noiembrie 1978. De atunci, a mai avut o întrerupere din 1992 până în 1997, iar din 1997 a activat în funcția de inginer-șef până în 2014. Când Veaceslav Sviridov s-a pensionat, la 23 iulie 2014, a fost numit în funcție de administrator al portului, dar, ulterior, necunoscând din care motive, a fost concediat și în locul lui fiind numită fiica lui Veaceslav Sviridov, Natalia Groza. La 04 sau 03 aprilie, ministrul Vasile Botnari l-a restabilit în funcția de interimar și a activat până la 07 noiembrie 2015, când a devenit ministru Iurie Chirinciuc, după care a fost iarăși eliberat din funcție și numit ca administrator interimar Viorel Pozdirca. În iulie 2016, tot de către Iurie Chirinciuc, a fost numit în funcția de administrator interimar. Până în prezent activează în funcția dată.

În perioada 2012 - 2014, Natalia Groza a activat în cadrul întreprinderii. Pe atunci dumneaei deținea funcția de șef al secției de cadre din cadrul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și șef al PORTULUI GIURGIULEȘTI.

Un oarecare consiliu de administrație al întreprinderii era, însă el niciodată nu a fost invitat la acest consiliu. Dacă nu greșește, Ion Savițchi era președintele consiliului respectiv. Consiliul respectiv există și astăzi. Conform regulamentului, în consiliu sunt reprezentanți de la Ministerul Economiei, Ministerul Finanțelor și o persoană din partea fondatorilor întreprinderii. La moment, fondatorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” este Agenția Proprietății Publice.

În perioada 2012 - 2014, întreprinderea, fiind condusă de Veaceslav Sviridov, au fost efectuate diverse achiziții, dar o ține minte doar pe una. Era o navă „PRUT 1”, care a fost procurată din România. Despre alte achiziții nu-și amintește. Necesitatea achiziționării acestei nave nu o cunoaște, deoarece pe atunci, având funcția de inginer-șef, nu i se aducea la cunoștință despre deciziile luate de administrație. Nava respectivă a fost procurată pe timpul când era prim-ministrul Vladimir Filat pentru a parcurge pe traseul Prut - Giurgiulești, unde au mers membrii guvernului. După aceea, nava nu a mai fost utilizată și a fost dispusă vânzarea acestei nave către altă firmă. Nava a fost achiziționată de întreprindere la prețul de aproximativ 20.000 euro. Mai apoi, nava a fost vândută la prețul de 507.000 lei, dar știe sigur că banii nu au ajuns în casă. Din câte cunoaște, a fost procurată o altă navă, a trecut prin achiziții, fiind vândută cu costul amintit supra, dar banii nu au trecut prin casă. De suma de 507.000 lei a fost achiziționat un alt catamaran, dar detalii nu cunoaște. A primit portul în gestiune după Natalia Groza și această navă nu a mai văzut-o. În actul de primire-predare nu figurau două nave, barja „BP - 308” lipsea și catamaranul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”. La moment, catamaranul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” există și se află la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Fizic catamaranul se află la balanța întreprinderii din 2014. În 2015, când a preluat conducerea portului, nu i-a fost prezentat acest catamaran. A găsit acest catamaran la Șoldănești după ce

Viorel Pozdirca i-a predat gestiunea portului, în anul 2016. Nu se foloseau de acest catamaran în cadrul portului, staționează în boxă. Uneori ieșeau cu acesta pentru a executa măsurări de adâncime, dar în general nu este utilizat.

Referitor la procurarea automobilului de model „WOLKSWAGEN - T4”, a fost procurat pe timpul când era administrator Veaceslav Sviridov. Era necesară procurarea acestui autovehicol pentru transportarea personalului, la punctele de gestiune ale întreprinderii, deoarece ei lucrau pe întreg teritoriul țării. Microbusul respectiv a fost procurat de la S.R.L. „BANTCARAD”. Pe atunci știe că administrator al societății era Piotr Codreanu, ulterior s-a aflat că era verișoara lui Piotr Codreanu, Larisa Cauș. Genul de activitate al acestei întreprinderi era transportul vamal, detalii nu cunoaște, doar din auzite, fiind acesta inginer-șef i-au spus angajații. Piotr Codreanu era căpitanul portului Giurgiulești. Nu cunoaște dacă a fost procurat automobilul „LADA 21310”, iarăși de la Piotr Codreanu în contul datoriilor. Cunoaște că era o sumă de peste 1 milion de lei. A fost achiziționat de la aceeași întreprindere. Activând în funcția de inginer-șef, nu cunoștea detalii. Văzând automobilul în port, s-a interesat și a înțeles că a fost procurat de la întreprinderea respectivă. Detalii referitor la caz cunoaște de la angajații portului. Automobilul era utilizat pentru a duce niște piese de schimb, dar, în general, nu era exploatat. Se utilizează 3 automobile în prezent: „TOYOTA HILUX”, „WOLKSWAGEN - T4” și „TOYOTA AVENSIS”. Nu a văzut că era de necesitate strictă pentru a procura și aceste automobile, cum ar fi automobilul de model „LADA 21310”.

Totodată, a fost procurată o macara, la prețul de 362.000 lei, la achiziție și la vânzarea-cumpărarea nu a participat, doar la repararea și transportarea acestei macarale a participat. În perioada 2012 - 2014, prețul de piață al unei macarale era de 8.000 - 10.000 dolari SUA. La momentul de față macaraua este la balanța întreprinderii, dar a avut loc un accident în care a fost implicată macaraua respectivă și drept consecință urmează a fi casată, deoarece ea nu poate fi antrenată în lucru. Macaraua nu a fost achiziționată la licitație. Nu își amintește să fi participat la vreo licitație. A participat doar la transportarea acesteia de la PORTUL GIURGIULEȘTI, unde se afla la PORTUL CAHUL unde se exploata. Careva bunuri, care au fost achiziționate în perioada 2012 - 2014 la licitație, a fost una singură în privința catamaranului „PRUT 1”. Despre alte licitații, nu cunoaște să fi avut loc.

Referitor la contractul de prestare a serviciilor dintre Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, relatează că contractul a fost încheiat în noiembrie 2013. De la bun început el a fost împotriva încheierii contractului respectiv, deoarece Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” este o întreprindere sezonieră și încheind contractul în luna noiembrie, era un risc foarte mare, întrucât toate navele staționau, fiindcă nu se efectuau lucrări. La întrebarea acestuia, de ce era necesară încheierea acestui contract, i se răspundea că era ordinul ministrului, astfel nu a ripostat, deoarece ordinul nu i se dădea lui, dar până în prezent sunt probleme din cauza acestui contract. Lucrările de măsurare a adâncimii se fac de o anumită rânduială la cerința și solicitarea agenților economici. După care se formează o comisie, care face studii pe sectorul dat, se fac măsurări și un plan de lucru, după aceasta se efectuează lucrarea de măsurare a adâncimii. Nu cunoaște că ar fi fost respectată procedura. La sfârșitul lunii, după ce se efectuează lucrările date, iarăși comisia dată trebuie să verifice ce lucrări s-au executat și se întocmește un act, care se semnează de membrii comisiei date. Despre contractul dat, cunoaște cu certitudine că nu au fost respectate condițiile procedurale. După încheierea acestui contract au fost careva urmări. A fost achitată prima tranșă de 20.000 euro, ulterior a mai fost achitată o tranșă de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” către S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” pentru efectuarea

lucrărilor de adâncire. Din materialele pe care le-a studiat despre contractul cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, s-a plătit o anumită sumă de bani, aproximativ 760.000 lei, dar după schimbarea conducerii Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, a constatat că contractul dat nu mai putea să fie executat, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” având în continuare datorii față de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”. În prezent, există un litigiu cu portul respectiv. Pretenția S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” față de ei este de a achita suma restantă de peste 700.000 lei. Careva lucrări de către S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, nu cunoaște dacă au avut loc. Nu a participat niciodată la lucrările efectuate. Șef de producție era Viorel Pozdirca, acesta fiind responsabil de lucrările existente între porturi. Fiind inginer-șef, el nu avea acces la lucrările astea, avea alte atribuții funcționale. Astăzi în contabilitatea întreprinderii, nu știe dacă există un act care să certifice lucrările efectuate de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, în baza contractului încheiat. Mai cunoaște că toate actele contabile au fost ridicate de Procuratura Anticorupție Chișinău.

Starea economică a întreprinderii după 2015 a fost afectată ca urmare a acțiunilor întreprinse. Desigur de atunci și până în timpul de față, starea economică nu este una chiar bună, se achită salariile, impozitele. Activează numai în PORTUL GIURGIULEȘTI, timp în care au nave și pe râul Nistru și pe râul Prut, ele însă staționează, fapt care aduce anumite pierderi esențiale întreprinderii, motiv pentru care starea financiară nu este prea bună. Pe timpuri, când s-au cumpărat unitățile, dacă nu se făceau atâtea cheltuieli la întreținerea mijloacelor, poate era o altă situație. Însă pierderile acumulate se răsfrâng și până în prezent asupra întreprinderii de stat.

Cu Veaceslav Sviridiov nu sunt în vreo relație. Din momentul demiterii sale din funcție, au încetat relațiile cu acesta, urmare războiului dus de acesta împotriva sa. A prezentat inspectorului toate actele. În 2015, când a fost reangajat, au scris în privința lui diferite plângeri la organele ierarhic superioare și, urmare investigațiilor efectuate, au fost constatate mai multe neconformități. Documentele ce țin de relațiile contractuale dintre S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu le-a prezentat în original, deoarece contractul în original nu exista, dar restul documentelor care țin de tranzacția respectivă au fost prezentate de către Vladimir Medvedev.

A mai concretizat că macaraua de model „RDK” ar fi la prețul de 8.000 - 10.000 dolari SUA în stare uzată, cel puțin așa era prețul de piață pe atunci. Macaraua a fost accidentată în perioada când deținea funcția de administrator. Accidentul s-a produs în decembrie 2018. Pe contractul din 28 aprilie 2015 de încărcare a materialului aluvional este pusă semnătura personală a acestuia, pentru cantitatea de 13.600 tone. Materialul dat nu se află la Onițcani, dar se află la balanța Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Nu cunoaște proveniența acestui material, deoarece pe atunci nu îl interesa. Materialul respectiv s-a aflat la bilanțul întreprinderii, dar ulterior a fost vândut, lucrări de adâncire nu s-au făcut, poate din vreo carieră. În privința contractului de încărcare-descărcare a materialului aluvional în cantitate de 13.600 tone, nu există nici un act care ar confirma că au fost efectuate extragerile respective. La fiecare operațiune încărcare-descărcare-transportare trebuie să existe acte confirmative. Nu există nici un act normativ care ar confirma extragerile respective. A primit anterior o cantitate de pietriș în mărime de 13.000 tone, dar care la vânzare era mai puțin, deoarece probabil s-a uscat un pic.

Când a primit în gestiune întreprinderea de la Natalia Groza în 2015, aceasta nu i-a predat nimic din bunurile portului. El a constatat numai „BARJA - 308” că lipsea, iar „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” era undeva pe râu, fapt pentru care în actul de primire-predare a scris mențiunea „lipsește”. De la Viorel Pozdirca a preluat bunurile întreprinderii prin act de primire-

predare. Atunci, de asemenea, a constatat că nu erau unitățile respective. Nu ține minte ca Viorel Pozdirca să fi completat actul de predare-primire cu acesta.

În perioada 2012-2014 nu era administrator al întreprinderii, activa în calitate de inginer și nu cunoaște despre veniturile întreprinderii. Automobilul „WOLKSWAGEN - T4” și „LADA 21310” sunt la moment la întreprindere. Automobilul „LADA 21310” este scos la vânzare. Macaraua tot e la întreprindere, dar urmează a fi casată. „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” tot este la balanță. Prima barjă a fost procurată la decizia lui Veaceslav Sviridov și Piotr Codreanu, dar nu cunoaște sigur de către cine dintre acești doi, cunoaște doar că ei hotărâu toate problemele.

La moment este în litigiu cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” pe rolul instanței. Lucrările de măsurare a adâncimii albiei râului nu au fost, de facto, efectuate. Bunurile care au fost procurate pe timpul conducerii întreprinderii de către Veaceslav Sviridov se află în vânzare până în prezent. Aceștia au ridicat întrebarea dată față de toți fondatorii, dar nu au primit acordul. S-au adresat la Agenția Proprietății Publice ca anumite nave să fie casate, dar s-a decis ca să fie vândute. Uzura bunurilor la momentul procurării nu ține minte care a fost. Starea bunurilor la procurare nu era una foarte bună. Macaraua, când s-a dus la Cahul, a fost necesar de a investi anumite sume de bani pentru repararea acesteia. Nu ține minte ce sumă anume. Tehnica nu era funcțională și necesita reparație permanentă. Automobilul de model „WOLKSWAGEN - T4” l-a adus personal de la Chișinău, ușile nu se închideau, nu poate spune că era într-o stare perfectă. Dacă i-ar fi aparținut personal decizia de a-l procura, atunci nu l cumpăra. A primit bunurile întreprinderii de 4 ori.

Cu referire la lipsa „BARJEI 308” și a navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a sesizat în acest sens organele de drept și organul ierarhic superior. Tot atunci a fost dispusă constituirea comisiei. A prezentat atunci toate actele la poliția economică.

Ulterior, a venit Vasile Staver și a constatat toate neajunsurile care erau la acel moment în Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Balanța contului întreprinderii la momentul primirii în gestiune, nu ține minte care era. Pe conturile bancare nu prea erau bani, de fiecare dată nu-i ajungea să achite impozitele. În 2015, când a primit portul de la Natalia Groza, a fost efectuat un control repetat, dar nu s-au constatat încălcări, cu toate că crede că erau. Încălcările au fost constatate ulterior pe când portul era condus de Veaceslav Sviridov.

A fost constatat un venit de peste 8 milioane lei. Din 03 aprilie până în noiembrie 2015, a primit portul de la Natalia Groza. La 08 noiembrie 2015, a fost preluat de Viorel Pozdirca, deoarece a fost destituit din funcție. Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” este o întreprindere de transport naval. Pe vremea sovietică, a fost formată cu scopul de a folosi bogățiile râurilor, adică principala activitate era extragerea nisipului și a pietrișului din râul Prut și folosirea pentru construcția de drumuri, orașe, pentru necesitatea statului. În acele vremuri aveau profit în jur de peste 1 milion de tone. Din 2015, s-a interzis efectuarea lucrărilor. De atunci nu s-a extras nicio tonă de nisip. Din noiembrie 2015, nu au fost efectuate extrageri. Nisipul se aduce din România în PORTUL GIURGIULEȘTI, unde activa și atât.

Pe perioada administrării de către inculpat a întreprinderii, au fost efectuate extrageri. De aproximativ 10.000 de tone luna și aproximativ 80.000 – 100.000 de tone anual se extrăgeau. Potrivit cadrului legal, sunt interzise extragerile din râuri, adică legea despre piscicultură și despre fișiere plutitoare, care din anii 1995 s-a interzis această activitate.

Necesitatea de a contracta S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, nu cunoaște care a fost.

În perioada administrării întreprinderii de către inculpat, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” dispunea la debargaderul „ONIȚCANI”, de un împingător fluvial „PF 196”, de o macara plutitoare „MP 35”, de un șlep-platformă „249” și șlep-platformă „250”. Aceste unități erau în stare să extragă, adică erau funcționale. Cu aceste unități puteau fi efectuate lucrări de adâncire și extragere, dacă se efectuau lucrări de reparație. La moment, au capacitate tehnică de a efectua lucrări de adâncire și extragere pe râul Prut. După preluarea de la Natalia Groza a întreprinderii, tehnica respectivă era într-o stare foarte rea. Actualmente se află spre vânzare. Tendința lor este să vândă tot de pe Nistru, mai mult nu se întorc la Nistru.

În acțiunea civilă cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, reclamant este Benderul. Conform acțiunii civile, suma prejudiciului pretins este de peste 2 milioane lei. Prejudiciul de peste 2 milioane lei a fost constatat de către inspecția financiară din Chișinău, dar nu de către acesta personal.

Nemijlocit de la Veaceslav Sviridov nu a primit printr-un act de predare-primire a gestiunii portului, fiindcă a fost boicotat, nu a reușit să primească ceva de la el, deoarece a fost demis din funcție, doar de la Natalia Groza a primit. Litigiul cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” este urmare a lucrărilor de adâncire efectuate în perioada respectivă, în baza contractului încheiat pe timpul administrării întreprinderii de către Veaceslav Sviridov.

**24. Reprezentantul părții vătămate, Viorel Pozdirca**, în ședința de judecată, în principal, a explicat că, în 2014, în aproximativ luna aprilie-mai, a fost angajat în calitate de vicedirector la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Până la data respectivă nu a activat în cadrul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Din anul 2014, a activat ca vicedirector până în noiembrie 2015, nu ține minte exact. Din noiembrie 2015 până în iunie 2016, a activat ca administrator interimar la întreprinderea respectivă. Din 2016 până în mai 2017, a activat iarăși ca vicedirector. Deja din august 2020, în baza concursului, a fost numit în calitate de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

Cunoaște despre contractul de prestare a serviciilor de curățare a șenalului navigabil de pe râul Nistru, încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”. Acesta era deja semnat când el a fost numit în funcția de vicedirector. Cu executarea contractului respectiv de la Sănătăuca nu a avut careva tangențe. Concretizează că nu a avut careva atribuții cu executarea contractului menționat mai sus. Din câte cunoaște materialul aluvional din râul Nistru a fost comercializat. Cantitatea nu o cunoaște, dar se poate verifica la contabilitatea întreprinderii. Referitor la faptul cui i-a fost comercializat materialul aluvional, menționează asupra faptului că informația respectivă urmează a fi verificată în contabilitatea întreprinderii. Nu cunoaște cine s-a ocupat de realizarea materialului aluvional, administrator al întreprinderii la acel moment era Vladimir Medvedev. Nu cunoaște de către cine a fost semnat contractul de vânzare-cumpărare a materialului aluvional, din partea portului.

La venirea în funcție ca vicedirector al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, nu cunoaște ce bunuri de valoare erau în proprietatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. La moment la balanța Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, se află două barje cu capacitate de 600 tone. Barja cu nr. 676 funcționează, iar barja cu nr. 667 staționează. De la venirea sa în funcția de vicedirector al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, întreprinderea avea în proprietate aceste două barje. Cu una din ele nu cunoaște concret cu care, se transporta pietriș de la Giurgiulești la Leova. La momentul venirii sale în funcția de vicedirector, în anul 2014, nu cunoaște dacă era în proprietatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” macaraua de model

„RDK”. În 2018, o macara de model „RDK 160 - 2” a fost accidentată în procesul de producție. Nu cunoaște despre macaraua accidentată când a fost procurată. La numirea acestuia în funcție, automobilele „WOLKSWAGEN - T4” și „VAZ 21310” erau la balanța întreprinderii și erau folosite în procesul de lucru. Unitățile de transport erau folosite pentru transportarea lucrătorilor în tură și de la tură. Cu referire la acțiunea civilă înaintată anterior, nu poate da un răspuns dacă o susține sau nu, deoarece urmează a fi studiate materialele. La moment, pe rolul Curții Supreme de Justiție, se află o cauză civilă între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” în privința contractului de prestare a serviciilor de curățare a șenalului navigabil de pe râul Nistru. Consideră că rezultatul cauzei civile de pe rolul Curții Supreme de Justiție, depinde și poziția în privința acțiunii civile înaintate în prezentul proces. Actele care au stat la baza comercializării materialului aluvional trebuie să fie în contabilitatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și dacă le identifică poate să le prezinte instanței de judecată.

A mai concretizat că a făcut cunoștință cu Alexandru Brînzan în 2014 la Instituția Publică „CĂPITANIA PORTULUI GIURGIULEȘTI” unde a venit să semneze niște acte și cu care ar fi avut discuții privitor la tehnica și utilajele utilizate la curățarea șenalului navigabil de pe râul Nistru și cu privire la procesul de lucru care erau similare cu cele de la Sănătăuca.

25. În ședința de judecată, **martorul Iurie Arnăut**, în esență, a declarat că activează în calitate de administrator al S.R.L. „ACOMAR - TRANS”. Din 2006, genul de activitate al întreprinderii era transportul naval, cu importul de pietriș și granit din România. Barja de modelul „BP - 667” a fost procurată în anul 2007 de către S.R.L. „ACOMAR - TRANS” din Ucraina. Prețul barjei la procurare era de 18.000 euro sau dolari, nu-și amintește exact. Costul transportului a fost de aproximativ 5.000 euro. De la Nicolaev la Uzdunaisk, Vilkova, Ucraina, a fost adusă la Giurgiulești cu împingătorul „ELENA” pe care-l dețineau pe atunci în proprietatea lor. A fost adusă la Giurgiulești și reparată de către ei. Ulterior, a închiriat 3 barje din România cu capacitate mai mare. Însă barja dată a fost lăsată în port și folosită ca punte. După aceasta nu a mai avut nevoie de ea. Lucrau cu barjele mari. Au decis să vândă această barjă. PORTUL FLUVIAL GIURGIULEȘTI o mai folosea, dar a hotărât să o comercializeze. Când au vândut-o, au dat-o la un preț mai mic. Cu 2-3 ani în urmă a fost vândută o barjă de același model la prețul de 80.000 – 100.000 euro. Prețul estimativ al unei barje noi este de peste 600.000 euro. Dacă o barjă are 650 tone, atunci prețul trebuie să fie corespunzător tonajului, și anume 650.000 – 700.000 euro. Veaceslav Sviridov și Vladimir Medvedev, când au aflat că doresc să o comercializeze, s-au adresat, au venit cu propunerea de a o cumpăra, deoarece aveau nevoie de ea. Dacă era liberă barja, atunci ei o mai foloseau uneori. Aceștia au solicitat un preț mai mare, însă ei le-au spus că sunt dispuși să le dea aproximativ 800.000 lei. A fost întocmit contractul de vânzare-cumpărare cu Veaceslav Sviridov și Vladimir Medvedev, mai era și un jurist acolo, iar prețul a fost achitat în câteva tranșe, 2 sau 3, din câte își amintește. Acest bun a fost evaluat din partea lor. La predarea barjei a fost întocmit un act de primire-predare. A luat decizia de a vinde această barjă pentru a ajuta Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, pentru a ajuta statul. Dacă li s-ar oferi posibilitatea să o ia înapoi, aceștia ar fi de acord. După achiziția barjei, ei intenționează să mai cumpere încă una de același gen din portul Nicolaev. Alte întreprinderi nu se foloseau de barjă. Ea stătea pe râul Prut și câteodată o folosea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” când avea nevoie, fără a avea la bază vreun contract de locațiune, era un gest colegial, cu titlu gratuit. Această situație era până a se construi PORTUL GIURGIULEȘTI. Când au hotărât să scoată în vânzare barja, aceasta era în stare funcțională. Când au scos-o spre vânzare, se discuta asupra unui preț de comercializare de aproximativ 1.500.000 – 2.000.000 lei. Prețul achitat de Î.S.

„PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era unul mic, această opinie o au și în prezent. În acea perioadă, asemenea barjă nu era pe Dunăre. Dacă Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” voia să procure asemenea barjă, atunci ei puteau găsi vreo ofertă în Ucraina, dar nu și în Moldova. Taxele pe valoare adăugată au fost achitate. Când au intenționat să procure acest gen de activitate, adică această barjă, nu se plăteau taxele vamale. La un an de la procurare, biroul vamal le-a făcut un control și li s-au stabilit diferite taxe vamale. Pentru barja respectivă au achitat aproximativ până la 200.000 lei taxe vamale. La transportarea barjei, de asemenea, au suportat cheltuieli suplimentare. Pentru reparația barjei au achitat aproximativ 500.000 lei după procurare.

26. **Martorul Diana Toma**, în ședința de judecată, în esență, a declarat că, în perioada anilor 2013-2017, a activat în cadrul Ministerului Finanțelor, în calitate de consultant principal în Direcția bugetelor unităților administrativ teritoriale, Direcția Generală Sinteza Bugetară. Din iulie 2013 a fost delegată în calitate de reprezentant al statului, Ministerului Finanțelor, în consiliul de administrație a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În domeniul respectiv, a deținut practică. Anterior, a fost la fel membru al consiliului de administrație la Palatul Republicii. Ca membru al Ministerului de Finanțe, făcuseră cunoștință inițial cu statutul întreprinderii respective. Ședințele ordinare aveau loc în cadrul Ministerului Transporturilor. Inițial, ședințele respective erau prezidate de președintele consiliului de administrație Ion Savițchi, care deținea funcția de șef al Direcției Analiză Monitorizare și Evaluare a Politicilor din cadrul Ministerului Transporturilor. Ulterior președinte al consiliului a devenit Vitalie Rapcea, care deținea funcția de vice-ministru al Ministerului Transporturilor. De obicei, la ședințe participau directorul întreprinderii și contabilul-șef. De regulă, în cadrul acestor ședințe erau aduse la cunoștință rapoartele financiare ale întreprinderii. La început de an li se comunicau și aprobau statele de personal. De asemenea, se prezentau contractele de locațiune sau proiectele acestor contracte. La fel, informații cu referire la listele creditorilor și debitorilor. În anumite cazuri, fie că consiliul de administrație lua act de această informație, iar uneori puteau fi și aprobate de către consiliu. La finele fiecărui an, consiliul aproba repartizarea profitului net în cazul în care se înregistra vreun rezultat pozitiv.

În perioada în care au avut această poziție, întreprinderea se confrunta cu anumite probleme și pierderi, chestiune care li s-a comunicat de către contabilul-șef sau directorul întreprinderii. Pierderile înregistrate erau motivate prin faptul că întreprinderii i-a fost retrasă o licență cu referire la extragerea nisipului și ei nu puteau să comercializeze. Inițial, director al întreprinderii era Veaceslav Sviridov, ulterior, a fost o doamnă pentru o durată scurtă de timp. După 2015, au fost câțiva directori interimari, dar nu-și amintește numele acestora. Au fost organizate și niște concursuri de ocupare a funcției respective de director a întreprinderii. Nu își amintește ca la ședințele desfășurate ale consiliului de administrație să fi fost pusă în discuție chestiunea cu referire la contractele de achiziție a unităților de transport. Referitor la înstrăinarea unităților de transport, nu ține minte dacă era vorba despre înstrăinarea acestora, dar sigur că s-a pus în discuție casarea unor mijloace fixe. Din câte i s-a comunicat, valoarea amortizării era mai mare decât valoarea bunului.

Relația Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” față de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” nu știe care a fost, sau mai bine zis, nu-și amintește. În perioada anilor 2013 - 2016, periodicitatea ședințelor consiliului de administrație erau stabilite trimestrial. Din câte își aduce aminte, doar într-un singur an, de la început întreprinderea a înregistrat profit, ulterior a înregistrat doar pierderi. Crede că de la început era profit, iar ulterior au urmat pierderi. Când se prezentau actele contabile, în acestea erau reflectate tranzacțiile economico-financiare. Rapoartele financiar-contabile se prezentau potrivit unui formular. Nu cunoaște dacă în



rapoartele financiar-contabile erau indicate toate informațiile. Nu-și amintește ca, în aceste rapoarte, să fie indicate careva informații cu referire la extragerile de nisip din râul Nistru. Rapoarte narrative erau prezentate. Era, de fapt, o informație succintă. Tot ce era indicat în raportul contabil, se reflecta și în raportul financiar.

27. Fiind audiată în ședința de judecată, **martorul Elena Ghiosea**, în esență, a declarat că, în legătură cu învinuirea adusă inculpatului, relatează că, în 2008, activa în calitate de contabil-șef în cadrul S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” și ca contabil-șef, prin cumul, la S.R.L. „STIL DECOR”. La ambele întreprinderi administrator și fondator era Felix Grincu. Unitatea de transport „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost importată din Canada cu multe alte bărci. Declarația de import a prezentat-o în timpul când era efectuat controlul de la Inspekția Financiară. În 2009, au fost importate și puse la evidența S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”. Aproximativ 22.000 dolari SUA a fost costul de invoice, plus cheltuielile de transport și cele de devamare. Această unitate de transport a fost luată la evidența S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”. Prețul acestui bun nu putea fi unul diminuat, deoarece a fost introdus în evidența contabilă, conform documentelor. Pe perioada exploatării putea fi calculată uzura, ceea ce și s-a făcut. În urma uzurii, poate fi diminuat și prețul. Aproximativ 68.000 lei constituia uzura acestei unități de transport.

După anul 2014, barca dată a fost vândută Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în baza contractului încheiat între S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Director pe atunci la S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” era Artur Grincu. Acesta l-a contactat și i-a spus că trebuie întocmită o factură fiscală, i-a transmis rechizitele bancare. Totodată, a indicat și suma facturii în jur de 500.000 lei. Factura a dat-o directorului pentru a fi semnată. Aproximativ peste o săptămână, directorul S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” a adus factura, exemplarul lor, semnat și ștampilat de către cumpărători. Tot atunci, i-a adus și o factură de la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” privind procurarea unui catamaran, de aproximativ 50 locuri, tot la același preț care a fost scris pe factura pentru „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”. După ce a primit factura, a pus la evidența S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” catamaranul dat. Nici pentru catamaran nu a fost efectuată plată de către S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, și nici Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu a efectuat careva transferuri bănești către S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”.

Despre licitație a aflat când au fost verificați de inspekția financiară, în 2017. În momentul efectuării vânzării navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” și la procurarea catamaranului, nu a deținut careva informații cu referire la desfășurarea licitațiilor. Nu a participat la negocierea prețurilor, doar ducea evidența contabilă, de aceea nu cunoaște informații cu referire la negocierea prețului de procurare și vânzare a navei respective. Starea tehnică a navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” era foarte bună, el a fost folosit pe lacul Ghidighici pentru plimbările pe lac. Deseori se desfășurau evenimente festive anume pe această navă. Nava „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost vândută către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Catamaranul era într-o stare deplorabilă. Acest catamaran a fost adus în luna aprilie, înainte de a le fi vândut de către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În primăvara anului 2014, a fost reparat catamaranul din contul S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”. Când au fost audiați împreună cu directorul S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, au prezentat și poze în care putea fi văzută starea catamaranului.

Nu cunoaște cât constituie prețul avansat pentru repararea catamaranului. Din anul 2009 și până în anul 2014 la nava „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” nu au fost efectuate careva lucrări de reparare. Nava respectivă îi este cunoscută cum arată, deoarece a văzut-o de mai multe

ori. „SANTRAKER-UL” l-a văzut de mai multe ori. Este o barcă cu motor. Catamaranul tot este o barcă. Ca dimensiune este mult mai mare, una cu 10 locuri, iar alta cu capacitatea de 50 locuri.

28. În ședința de judecată, **martorul Larisa Cauș**, în esență, a declarat că, la întreprinderea S.R.L. „BANTCARAD”, a activat din 2000. La început, era angajată în calitate de șef al bucătăriei de lactate. A activat în această calitate aproximativ până în 2009, nu ține minte exact. Ulterior, a activat la S.R.L. „BANTCARAD”, în calitate de administrator. În această calitate, putea lua decizii numai ce ține de producere și reparație, adică activitate în construcție. Mai adaugă că, activând în calitate de administrator, ștampila originală se afla la Piotr Codreanu, ea deținea ștampila cu mențiunea „pentru facturi”. La bancă, dreptul la prima semnătură, până în ultimul moment, era al lui Piotr Codreanu.

Ce ține de relațiile între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și Instituția Publică „CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI” nu cunoaște nimic. Toate documentele, contractele erau aduse la oficiu, ea doar le semna. Deciziile erau luate de altcineva. Asta e tot ce poate spune. Nu ține minte exact perioadă de când Piotr Codreanu a fost numit șef la Instituția Publică „CĂPITĂNIA PORTULUI GIURGIULEȘTI”, din 2007 sau 2009.

Ca reprezentant al S.R.L. „BANTCARAD”, a efectuat careva tranzacții cu Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, s-au vândut careva mijloace de transport terestru din câte își aduce aminte, și anume: o mașină de model „WOLKSWAGEN-T4”, o „NIVA” și o macara (t.r. Kran). Această decizie a fost luată de Piotr Codreanu. Aceasta a întocmit un act de predare-primire, semnat de ea, dar a fost stampilat de Piotr Codreanu. Nu a fost desfășurată o evaluare a acestor bunuri, știe că automobilul „LADA 21310” era nou. Aceste mașini erau vândute de S.R.L. „BANTCARAD” către port. Automobilul „LADA 21310” s-a procurat de către S.R.L. „BANTCARAD” direct de la Centru Lada cu 100.000 lei. De automobilul de model „WOLKSWAGEN-T4” nu știe, nu ține minte cu cât a fost achiziționat, dar macaraua, cu aproximativ 20.000 lei, cam așa ceva. Aceste bunuri au fost vândute la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, macaraua cu aproximativ 300.000 lei, restul nu ține minte.

Personal nu a participat la desfășurarea licitațiilor pentru înstrăinarea acestor bunuri și nici nu a primit actele de desfășurare a licitației pentru întocmirea actelor necesare în acest sens. După ce s-a facturat unitățile de transport, achitarea a fost prin închidere reciprocă, fiindcă era datorie la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. S.R.L. „BANTCARAD” avea datorie față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Aceste datorii rezultau în urma tranzacțiilor de agenturare a navelor. Pe Veaceslav Sviridov îl cunoaște vizual, deoarece l-a văzut de câteva ori în oficiu când a semnat contracte. Nu a negociat careva contracte cu Veaceslav Sviridov și nici nu au vorbit.

Fondatorii la S.R.L. „BANTCARAD” era Elisaveta Bantuș, Natalia Caradja și Valentina Corețchi, numele de familie nu și-l aduce aminte cu exactitate. Ea reprezenta interesele S.R.L. „BANTCARAD”, prin procură. În această perioadă, Piotr Codreanu nu avea careva funcții în acest S.R.L., deoarece deținea o funcție publică, era funcționar public. La vânzarea-cumpărarea acestor automobile actele le semna ea, dar decizia era luată de Piotr Codreanu. Prin aceasta se poate de argumentat faptul că prima semnătură la bancă aparținea acestuia, adică lui Piotr Codreanu. Adică orice tranzacție financiară nu era decizia ei până nu era semnătura ultimului. Ea executa deciziile lui Piotr Codreanu.

Macaraua era procurată de către S.R.L. „BANTCARAD” de la fiul lui Piotr Codreanu, și anume de la Dorel Codreanu. Personal nu a văzut niciodată această macara, nici unde este amplasată. În perioada când macaraua se afla la S.R.L. „BANTCARAD”, prin contabilitate nu au trecut careva tranzacții de câte reparații sau careva servicii cu macaraua au fost.

Starea automobilului de model „WOLKSWAGEN - T4”, de asemenea, era funcțională, dar nu era nouă. Toate trei bunuri au fost trecute în contul datoriei, erau trecute prin decontări reciproce, adică achitate prin compensare. Altă modalitate de plată a datoriei S.R.L. „BANTCARAD” față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu era. A întrerupt relațiile de serviciu cu S.R.L. „BANTCARAD” până în 2015.

La moment, la această întreprindere activează fiica lui Piotr Codreanu, crede că în calitate de administrator, nu poate să spună cu precizie. Nu cunoaște dacă, prin vânzarea acestor 3 bunuri, s-a stins în întregime datoria S.R.L. „BANTCARAD” față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. La momentul actual, S.R.L. „BANTCARAD” își desfășoară activitatea.

În afara tranzacționării acestor trei bunuri, alte relații între S.R.L. „BANTCARAD” și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era cea de agenturare, precum a menționat mai sus, și datoriile S.R.L. „BANTCARAD” față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, probabil, au apărut în urma relațiilor respective.

29. În ședința de judecată, în esență, **martorul Igor Zaharia** a declarat că, în perioada anilor 2017-2018, a deținut funcția de șef serviciu transport naval în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. Mai exact, a activat din 2007 până în 2017.

În atribuțiile sale directe intra elaborarea politicilor în domeniul transportului naval, elaborarea actelor normative și legislative. Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” este nemijlocit subordonată Ministerului Transporturilor.

Atribuții directe vizavi de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, practic, nu a avut, doar că este același domeniu și se reglementează de minister. Activitatea nemijlocită a portului se gestionează prin consiliul de administrație a întreprinderii, din care el nu a făcut parte.

În domeniul transportului naval, este o procedură de a curăța și a menține în stare corespunzătoare a albiei râului. Calea navigabilă pentru nave se numește șenal navigabil. Pe acest șenal are loc transportarea pasagerilor și a navelor. Procedural de la început se determină sectoarele pe care trebuie efectuate lucrările respective. Se verifică dacă sunt adâncimi periculoase, dacă sunt formate bancuri din nisip sau copaci prăbușiți, adică orice alte obstacole pentru navigație. Se stabilește acest sector, conform legislației, ulterior se comunică faptul referitor la obstacolele existente organului de specialitate în domeniul transportului naval. La moment, este „AGENȚIA NAVALĂ”. Până la finalul lui 2018, era Instituția Publică „CĂPITANIA PORTULUI GIURGIULEȘTI”.

După verificarea de către organul de specialitate a locului respectiv, agentul economic sau persoana juridică care dorea să efectueze nemijlocit lucrările trebuia să depună un set de documente care includeau, proiectul, pașaportul tehnologic privind efectuarea lucrărilor, care include în sine harta sectorului cu indicarea adâncimilor și izobatelor, tehnica care va fi utilizată pentru efectuarea lucrărilor, volumul aproximativ al lucrărilor, substanțelor care vor fi excavate etc. Deja Agenția Navală, după colectarea setului de documente, înaintează organelor interesate acest set.

Un proces de coordonare ar putea fi o ieșire la fața locului cu reprezentanții organelor interesate, care să confirme. După primirea acceptului, se utilizează măsurările efectuate până la efectuarea lucrărilor și se monitorizează în procesul desfășurării lucrărilor, ca să nu fie abateri de la pașaportul tehnologic. După finalizarea lucrărilor, se mai efectuează o măsurare pentru conformitate că lucrările au fost desfășurate conform pașaportului tehnologic.

La moment, anume așa este procesul potrivit ordinului comun aprobat de Ministerul Economiei și Infrastructurii și Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului.

Până la intrarea în vigoare a prezentului regulament, nu era reglementat detaliat coordonarea documentației, coordonarea activităților respective. Anterior, prevederile erau reglementate în alt act procedural, dar nu erau atât de detaliate. Abia recent a fost aprobat ordinul Ministerului Agriculturii mai exact în anul 2018, dar nu este sigur.

După aprobarea acestei legi din 2013, careva probleme la nivelul organelor de resort au existat și anume: reprezentanții organului central din domeniul mediului erau împotriva efectuării a astfel de lucrări, deoarece considerau că, în așa mod, este un pretext pentru a se extrage substanțele utile din sol. Ei erau de altă părere. Art. 6 a fost coordonat cu ministerul, ca organ central în domeniul mediului. De asemenea, s-au luat în considerare și prevederile Codului subsolului, care prevăd că substanțele minerale utile se află sub scoarța terestră pe uscat și sub fundul bazinelor acvatice.

Părerea lor era că, în rezultatul efectuării lucrărilor cu menținerea șenalului, se luau substanțe aluvionale care se luau de mai sus de la fundul râului, deci nu erau substanțe minerale utile. Până la sfârșit, organul central din domeniul protecției mediului a căzut de acord și a fost semnat un acord cu Ministerul Economiei, în anul 2018-2019.

Despre contractul încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, relatează că a aflat despre acesta și lucrările efectuate, deja după ce acestea au fost începute. Credea că se efectuau cu tehnica din dotare a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, dar, ulterior, a aflat că se efectuau în baza unui contract de arendă a navelor cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”. Cel puțin nu ține minte să fi fost o informație care să înștiințeze sau să coordoneze cu ministerul efectuarea acestor lucrări.

Cunoscând despre condițiile contractuale ale acestui contract, cu toate că nici nu l-a văzut, faptul că navele au fost închiriate este un semn mare de întrebare, deoarece în practica fluvială, în perioada rece a anului, navele de obicei staționează din cauza gheții. Deci, navele în perioada rece se pregătesc pentru „iernat”, „conservare”.

În 2014, a fost membru al comisiei de primire-predare a bunurilor de la Veaceslav Sviridov la Natalia Groza. Atunci era șef serviciu transport naval și șef al comisiei respective. Pe fonul postului deținut de către acesta la acel moment, au apărut careva probleme, dar nu poate spune concret care au fost acestea. De exemplu, erau careva probleme referitoare la procurarea unor bunuri, care, după părerea lui, trebuia coordonată cu comisia, dar din documentația cu care a luat cunoștință, nu a constatat nici un proces-verbal în acest sens.

La momentul când a întreprins măsuri de primire-predare a bunurilor la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, a avut o discuție cu Veaceslav Sviridov, în urma căreia nu a primit un răspuns clar pentru ce trebuiau procurate bunurile respective și în ce scop vor fi ulterior utilizate.

Referitor la Legea nr. 176 din 13 iulie 2013, până în perioada anului 2018, când s-a ajuns la un numitor comun între ministere, întreprinderile abilitate erau în drept să facă careva lucrări în șenalul navigabil, dar trebuia să fie coordonat acest lucru cu organele centrale din domeniu, fiindcă așa era prevăzut în legea sus-numită, dar nu era prevăzută și procedura.

Contractul încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” nu a fost coordonat cu ministerul. Art. 6 din legea menționată *supra*, stabilește că coordonarea și avizarea încheierii acestor feluri de contracte este obligatorie și necesară.

Până la intrarea în vigoare a legii respective, nu cunoaște care erau nemijlocit prevederile reglementate în legea în vigoare la acel moment, însă consideră că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era obligată să coordoneze cu organul de resort. Legislația în domeniul mediului nu-

i permitea efectuarea a astfel de lucrări în albia râurilor. Este Legea cu privire la zonele și fișiile de protecție și Codul subsolului, care în Legea nr. 176 se pot efectua lucrări pe șenalul navigabil pentru menținere și îndepărtarea obstacolelor. Deci, era o neconcordanță între legea veche adoptată pe timpul U.R.S.S. și legislația din domeniul protecției mediului. Ulterior, fiind adoptată noua lege toate aceste neconcordanțe au fost excluse.

Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” dispunea de tehnică pentru efectuarea lucrărilor pe râul Nistru, deținea barjă, remorhere și macara plutitoare, dar nu știe exact câte la număr. Ca specialist în domeniu, când pe râu se efectuează asemenea lucrări, circulația navală nu neapărat trebuie să fie întreruptă, depinde de sector. Nu există ca atare prevăzut care ar fi trebuit să fie circulația navală pe perioada desfășurării lucrărilor. Urmare a conflictului transnistrean, circulația pe Nistru este restricționată, doar ocazional, nu este un flux regulat. Pe râul Prut se circulă până la Giurgiulești. Când se efectuează lucrările în port, atunci circulația se sistează temporar, dar nu este obligatoriu, depinde de sector.

Pe râul Nistru cunoaște că au fost efectuate lucrările, însă nu știe ce s-a făcut mai departe cu substanțele extrase, excavate. În momentul când au fost transmise bunurile de la Veaceslav Sviridov la alt administrator, nu cunoaște dacă au fost stabilite careva neregularități tehnice, nu și amintește în detalii. Știe că erau niște întrebări referitor la careva unități plutitoare, care au fost date în arendă în România și nu se cunoștea despre soarta acestora. Fondatorul la acel moment al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. Prin faptul că s-a făcut excavarea respectivă pe râul Nistru, crede că nu era în atribuția ministerului de a constata dacă au fost cauzate careva prejudicii. Ce ține de siguranță, era responsabil PORTUL GIUGIULEȘTI. Organul de specialitate din domeniul mediului era obligat să constate existența prejudiciului. Trebuia obligatoriu să fie coordonat contractul de prestări servicii, să treacă prin consiliul de administrație, care este format din reprezentanți ai diferitelor ministere.

În cazul în care organul de resort, ministerul, totuși se autosesează, acesta avea pârghii de a solicita doar anumite informații, și anume doar în privința efectuării lucrărilor nemijlocite. Cu referire la S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, nu poate să spună sigur, însă totuși relatează că la acel moment era în proprietate privată, dar nu cunoaște de către cine anume era privatizat, dar știe că agentul economic era înregistrat pe teritoriul Republicii Moldova.

30. În ședința de judecată, în esență, **martorul Oleg Izvoreanu** a declarat că, în perioada anului 2012, a activat în cadrul Ministerului Economiei, dar funcția exactă nu o poate spune, deoarece a activat începând de la specialist principal până la șef de direcție. Pe perioada exercitării funcției la Ministerul Economiei, a fost membru în consiliul de administrație al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În conformitate cu legislația Republicii Moldova la acea perioadă membrii erau desemnați de către ministerul de profil, din subordinea căruia era întreprinderea, cu condiția obligatorie a prezenței unui reprezentant din cadrul Ministerului Economiei și a unui reprezentant din cadrul Ministerului Finanțelor. El a fost desemnat de către conducerea Ministerului Economiei. Nu a fost înștiințat de către Ministerul Economiei despre delegarea în funcția respectivă. A aflat despre acest fapt din inițiativă proprie, adresând întrebări colegilor de serviciu, care gestionau subiectele. Nu i s-a adus la cunoștință în scris niciun ordin, nicio dispoziție. De obicei, se aduce la cunoștință de către minister, de către secretara sau de președintele consiliului de administrație. A fost membru al consiliului în perioada 2012-2016, dar a aflat că este membru al acestei comisii la mijlocul anului 2012.

Cu referire la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, poate să relateze că, de obicei, consiliul de administrație examinează documentele de bază a activității porturilor, ceea ce ține de aprobarea statelor de personal, rapoartele financiare, etc. Gestionarea economică a portului este în sarcina nemijlocită a administratorului. Președintele acestui consiliu de administrație era Ion Savițchi, care, dacă nu greșește era șeful Direcției Evaluare, Monitorizare și Implementare a Politicilor în cadrul Ministerului Transporturilor.

A constatat că activitatea consiliului era una nepregătită, nu tot timpul materialele erau prezentate consiliului în termenii stabiliți de lege. De obicei, actele sunt prezentate de către companie sau pot fi transmise și de către președintele consiliului. Deseori, erau chemați la ședințele consiliului fără a cunoaște care subiecte vor fi discutate. În acest sens, a făcut câteva solicitări către președintele consiliului, ca să fie respectați toți termenii prevăzuți în vederea prezentării documentației, informației la timp.

În perioada 2013-2014, nu-și amintește exact la câte ședințe ale consiliului a participat, dar cu certitudine a participat la acestea. Ordinea de întrunire a ședințelor consiliului, potrivit cadrului legal trebuie să fie de minim 4 ori pe an, adică trimestrial. Ședințele pot fi întrunite și la cererea președintelui sau a doi membri din cadrul consiliului. Nu era o dată fixă stabilită, se întruneau doar când se adunau mai multe întrebări pentru a fi discutate.

În cadrul consiliului, a fost examinată chestiunea dării în arendă a anumitor spații, însă referitor la achiziționarea bunurilor, ei nu au discutat niciodată în cadrul ședințelor consiliului. Nu-și amintește să fi discutat vreodată despre ceea ce urma să fie achiziționat, procurarea cărorva bunuri. Deoarece, situația financiar-economică nu era una tocmai bună. Legea prevede că doar în privința încheierii contractelor de achiziții mari, trebuie să fie coordonat cu consiliul. Nu a participat la toate ședințele din cadrul consiliului de administrație. Ședințele consiliului erau desfășurate în biroul lui Ion Savițchi, președintele consiliului, în cadrul Ministerului Transporturilor. Din partea lui Ion Savițchi, ca președinte al consiliului sau din partea lui Veaceslav Sviridov, ca administrator al întreprinderii, au fost adresate careva cereri către minister privind neprezentarea acestuia la ședințe. Din câte își amintește, doar ministerul putea să facă asemenea adresări, dar nu și personal de către Ion Savițchi. Uneori, ședințele erau organizate în perioada când era antrenat în alte activități și putea să absenteze de la desfășurarea acestora. Cu Ion Savițchi a avut o discuție pe acest subiect și a solicitat să fie notificat despre ședințele ce urmau a avea loc în formă scrisă, ca să aibă o dovadă de a prezenta la serviciu pentru absentarea de la orele de lucru.

Referitor la nava „VEGA HOTELS”, nu poate să comunice nimic, denumirea acestei nave nu-i spune nimic. Cu procesele-verbale ale ședințelor la care nu a participat, nu a făcut cunoștință. În cazul în care acesta lipsește de la o ședință și nu are obiecții asupra problemelor discutate, procesul-verbal oricum îl semnează.

La ședințele consiliului de administrare, a fost pusă în discuție o problemă majoră în partea ce ține de vânzarea acelor substanțe extrase de pe fundul râurilor. Portul curăță canalele de navigație, inclusiv pe perioada 2012 - 2014. Toată masa aceasta putea fi comercializată. Însă, a apărut problema Ministerului Mediului în vederea interzicerii comercializării masei respective. Au încercat să găsească o soluție pentru întreprindere de a obține permisiunea de vânzare a acestor extrase. Acest subiect a fost abordat prin 2014.

Referitor la cantitățile extrase, nemijlocit, nu erau informați, dar acestea se regăseau în rapoartele financiare. Rapoartele economico-financiare anuale ale întreprinderii se aduceau la cunoștința consiliului în mod obligatoriu. În aceste rapoarte trebuiau să se regăsească ca cifre activele întreprinderii, ca cost achizițiile efectuate de către întreprindere pentru anul precedent,

însă ce presupunea ca cost nu se cunoștea. Nu putea să cunoască ce achiziții au fost făcute, aceasta ține nemijlocit de atribuțiile administratorului. Veniturile întreprinderii pe perioada respectivă nu cunoaște care au fost. Nu cunoaște nici dacă avea datorii față de bugetul public de stat sau față de careva întreprinderi. În fiecare an, se vedea o micșorare a numărului de angajați, veniturile și cheltuielile întreprinderii. Cifrele acestea se regăseau în rapoarte, dar nu cunoaște exact aceste cifre.

31. În ședința de judecată, în esență, **martorul Vasile Staver** a declarat că, în perioada anului 2015, cum este menționat în raport, activa în calitate de inspector superior al Direcției Inspecție Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor. În verificarea din 2015 efectuată la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” întrebările sunt destul de concrete, dacă se merge pe corectitudinea gestionării patrimoniului; dacă se merge pe subiectul general, corectitudinea gestionării patrimoniului, se subînțeleg mișcările de patrimoniu mișcările de active sau ieșirile de active ale întreprinderii. Respectiv, se verifică necesitatea achiziționărilor, transparența procedurilor de achiziții. La capitolul ieșirii activelor se verifică corectitudinea casării, procedurile de casare și corectitudinea respectării procedurilor de comercializare. La compartimentul verificării oportunității cheltuielilor suportate de către întreprindere, se verifică în detaliu tipurile de cheltuieli, și corespunderea acestor cheltuieli, scopurile activității întreprinderii. În momentul inspectării Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, administratoru interimar era Vladimir Medvedev.

Perioada supusă controlului sau inspectării a fost de la 01 ianuarie 2012 până la 01 iulie 2015, în care se nominalizează persoanele cu dreptul la prima semnătură și a doua, erau administratorii întreprinderii și contabilii șefi. Atribuțiile de administratori erau exercitate în perioada 01 ianuarie 2012, data începerii inspectării până la 23 iulie 2014 de către Veaceslav Sviridov. Din 23 iulie 2014 până în 30 iulie 2014, în decurs de 7 zile interimatul a fost asigurat de către Vladimir Medvedev. Din 30 iulie 2014 până în 19 martie 2015, interimatul a fost exercitat de Natalia Groza. Din 19 martie 2015 până în 06 aprilie 2015, interimatul a fost exercitat de către Piotr Codreanu. Din 06 aprilie 2015 până la data încheierii inspectării 05 octombrie 2015, interimatul a fost exercitat de administratorul Vladimir Medvedev.

În fondul sesizării, de la Inspectoratul de Poliție Ungheni nu au fost alte controale în perioada vizată, ceea ce ține de activitatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În alte situații, da. La inspecția financiară în perioada dată, de la organele penale parveneau sute de solicitări, sesizări, ordonanțe și alte demersuri din partea organelor de anchetă, atât de la poliție cât și de la Centrul Național Anticorupție, precum și de la procuratură cu privire la efectuarea inspectărilor financiare, în dependență de caz.

Pentru a aprecia unele mișcări de active, procurări ieșiri care au fost constatate în cadrul controlului cu abateri de la prevederile regulamentare, prin autorizațiile inspecției financiare au fost dispuse controale de contrapunere la S.R.L. „BANTCARAD”, S.R.L. „ACOMAR - TRANS” și S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”.

La S.R.L. „BANTCARAD” a fost la sediu firmei și a verificat faptele, la S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” și S.R.L. „ACOMAR - TRANS” S.R.L, inspectările de contrapunere s-au efectuat la oficiul inspecției financiare, după prezentarea materialelor la caz, în urma solicitării, cu întocmirea actelor asupra tranzacției vizate.

În linii generale, în contractul de vânzare-cumpărare dintre Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.R.L. „VEGA COMPANY”, Galați, România, privind achiziția unei nave de pasageri „VEGA HOTELS”, s-a constatat că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a achiziționat un vas de pasageri de tip catamaran de la S.R.L. „VEGA COMPANY”. Respectiv,

în cadrul inspectării s-a atras atenția asupra necesității achiziționării navei de tip catamaran pentru transportarea pasagerilor. Care ar fi ruta de transportare a pasagerilor, nu s-a găsit careva acte, precum și asupra transparenței procedurii de achiziție. Necesitatea, ruta, scopul și problema de bază. Abordarea prin prisma acceptului din partea fondatorului, aducerea la cunoștință și coordonarea cu consiliul de administrație, precum și însăși asigurarea transparenței asupra achiziției, publicării anunțului, căutării celei mai optime variante. În raport nu a formulat ideea unor versiuni privind procurarea navei respective, dar în fața instanței, din cele verbale comunicate de angajații întreprinderii în act, în raport nu a menționat cele spuse verbal referitor la necesitatea achiziționării navei respective. În prezent, își amintește din cele verbale expuse de angajații Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” că nava respectivă a fost procurată în scopul unei plimbări a unei delegații guvernamentale pe râul Prut. Ulterior, nu s-a mai constatat careva acte cu privire la utilizarea navei respective în alte scopuri. Persoanele din cadrul portului au spus că nava dată s-a înmămolit undeva pe râul Prut, ca să fie ulterior remorcată la Giurgiulești.

Controlul l-a efectuat documentar și, inclusiv, în unele situații, făcea și inventarierea bunului dacă apăreau suspiciuni. Din acte, dacă vede un preț care trezește bănuieli, solicită și inventarierea bunului pentru a vizualiza ce reprezintă bunul dat.

Potrivit datelor de evidență contabilă, nava dată a fost înregistrată cu valoarea de 421.000 lei, fără TVA sau cu TVA cu 20 %. Peste 2 ani de zile în 2014, administratorul întreprinderii a informat consiliul de administrație asupra faptului că nava de tip catamaran, nu se utilizează în activitatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, intervenind cu propunerea de a fi comercializată, fapt reflectat și în raport. Urmare, fondatorul Ministerul Transportului a autorizat comercializarea prin procedura de licitație cu strigare.

În conformitate cu Regulamentul cu privire la modul de determinare și comercializare aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 480 din 28 martie 2008. A fost publicat anunțul în Monitorul Oficial al Republicii Moldova cu privire la comercializare, a fost anunțată data licitației, a fost efectuată evaluarea și prețul inițial, a fost stabilit în conformitate cu rezultatul evaluării efectuate de către evaluatorul independent. La acel moment, au stabilit și reconfirmă faptul că încălcarea regulamentului privind licitația cu strigare și cu reducere prin nerespectarea pragului de 10 % la 100 din valoarea bunului. S-a optat pentru un pas de 500 lei. S-au înscris 3 participanți la licitație, dintre care, câștigător a devenit S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”. La prețul solicitat de 507.500 lei, fiind format din 560.000 lei prețul inițial de expunere la licitație plus 3 pași, a câte 500 lei.

În cadrul inspectării a stabilit că numai în situația diminuării neregulamentare a pasului de licitare, întreprinderea nu a încasat circa 55.000 lei, acesta este minimum dintr-un pas la licitație care era obligatoriu conform regulamentului și cei 3 pași a câte 500 lei. De asemenea, a constatat că administratorul cu încălcarea regulamentului sus-numit, a încheiat contractul de vânzare-cumpărare a bunului licitat, fără efectuarea achitării valorii bunului în modul stabilit de procesul-verbal privind desfășurarea licitației. Fără achitarea obiectului procurat prin licitație, în aceeași zi cu semnarea contractului de vânzare-cumpărare, administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, a încheiat cu S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” un alt contract de vânzare-cumpărare, ce ține de achiziționarea unei nave plutitoare pentru plimbări, de tipul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”. Valoarea achiziționării a fost de 507.500 lei sau echivalentul valorii catamaranului comercializat prin licitație. În evidența contabilă și în actele de verificare reciprocă dintre părți s-au compensat datoriile reciproce.

La achiziționarea navei plutitoare „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, s-a atras atenția asupra aspectelor utilității și necesității pentru achiziție, respectării procedurilor de transparență a



achizițiilor. Pe fiecare achiziție este necesar de a respecta principiul transparenței. S-a atras atenția asupra achiziționării navei date, asupra aprecierii valorii acesteia și nu au fost constatate existența unor acte care să ateste evaluarea efectuată a unui evaluator independent.

În rezultatul contrapunerii S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, valoarea de contabilitate a navei plutitoare era de 220.628 lei. De asemenea, în cadrul inspectării, s-a recurs la procedura de inventariere selectivă, inclusiv a bunului dat, care, din evidența contabilă, figurează după Natalia Groza și nu a fost găsit. De asemenea, nu au fost constatate careva acte, cu privire la punerea lui în funcțiune, cu privire la decontarea combustibilului pentru nava respectivă. Nu a fost pusă în calcul uzura și nava respectivă nu a fost înregistrată în Registrul Naval de Stat.

În cadrul inspectării și la dosar, sunt anexate explicațiile scrise ale lui Vladimir Medvedev, din care rezultă că, în cadrul transmiterii bunurilor la desfacerea relațiilor de muncă din funcția de administrator a Nataliei Groza sau actul de primire-predare, la momentul preluării funcției de către Vladimir Medvedev, s-au făcut mențiunile asupra lipsei la întreprindere a navei date. Administratorul nu a primit bunul respectiv în gestiune. Respectiv prin lipsa bunului dat, califică tranzacția de achiziționare a navei pentru plimbări, drept una fictivă, respectiv prejudiciindu-se activele Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” cu valoarea mijloacelor bănești în mărime de 507.500 lei, neîncasate de la comercializarea navei de tip catamaran. De asemenea, menționează un venit ratat, a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” de 55.000 lei, prin nerespectarea prevederilor regulamentare de stabilire a pasului la licitație în mărime de 10 % la 100 din valoare inițială a prețului obiectului licitat.

La vizualizarea autovehiculului de model „WOLKSWAGEN - T4”, a stabilit că este destul de învechit. După verificarea documentelor tehnice și contabile, s-a stabilit că anul fabricării era 1995. Tranzacția a fost reflectată în evidența contabilă la suma de 63.208 lei, echivalent cu 4.000 euro, stabilit în contract. Procurarea a fost efectuată prin stingerea datoriei de la S.R.L. „BANTCARAD” către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, pentru taxa portuară calculată și neachitată în termen. Nu își amintește în cadrul controlului de contrapunere la S.R.L. „BANTCARAD” dacă automobilul „WOLKSWAGEN - T4” avea o oarecare valoare de bilanț sau nu era uzat complet.

Automobilul de model „WOLKSWAGEN - T4”, din câte își amintește, nu avea scaune pentru pasageri și nu era funcțional când l-a verificat. Menționează cu certitudine că automobilul respectiv procurat de la S.R.L. „BANTCARAD” anterior era utilizat de către ultima pentru transportarea prin mun. Chișinău a produselor lactate pentru bebeluși, având acest gen de activitate.

În cadrul controlului, a stabilit că toate unitățile procurate de la S.R.L. „BANTCARAD”, autovehiculul de model „WOLKSWAGEN - T4”, autoturismul de model „LADA 21310” și macaraua de marca „RDK – 160 - 2”, au fost procurate cu scopul diminuării datoriilor acumulate de S.R.L. „BANTCARAD” față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, nerespectând total procedurile de transparență a achizițiilor și evaluărilor. Nu au fost prezentate în cadrul inspectării careva documente justificative, nu s-a informat fondatorul și nici consiliul de administrație ori s-au neglijat, în totalmente, procedurile de transparență.

Barja „BP 667” a fost procurată de la S.R.L. „ACOMAR - TRANS”. Din câte își amintește, relațiile contractuale dintre Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, Transnistria, au încheiat un contract conform căruia S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” urma să efectueze lucrări de curățare a unui segment a râului Nistru. În actele anexate la dosar, probabil este localizat segmentul dat.

Asupra problemei date în cadrul controlului au fost atenționați de administratorul interimar Vladimir Medvedev asupra problemei date, fiindcă în adresa Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” au parvenit pretenții semnificative bănești.

În cadrul controlului, au constatat lipsa mai multor acte ce atestau efectuarea lucrărilor, acte de primire-predare a lucrărilor, precum și facturile cu privire la executarea lucrărilor date. Aceștia nefiind specialiști în măsurarea adâncimii bazinului râului nu au putut să facă careva calificative asupra faptului dacă s-a executat sau nu s-au executat. Admite că s-au executat.

Bănuieli au trezit pretențiile S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, în partea de penalizare a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, în legătură cu staționările tehnice, a utilajului primei pe segmentul de efectuare a lucrărilor. Pentru concretizare, suma totală înaintată de către S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” pentru adâncirea a 4 km și 220 m, a fost de 1.352.000 lei, din care 403.000 lei, valoarea lucrărilor de executate și 949.000 lei au constituit sancțiunile pentru staționarea tehnicii.

Este clar că un inspector nu poate determina, când este necesar de încheiat un contract și care este logica termenului de încheiere a contractului. Însă, ține să atenționeze asupra faptului că contractul a fost încheiat în luna noiembrie cu executarea lucrărilor în lunile decembrie, ianuarie, fiind lunile cele mai reci ale anului, parcă au făcut-o intenționat pentru a admite staționarea. Pe faptul extragerii materialelor din albiile râului Prut și râului Nistru, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a fost sancționată, inclusiv de către Serviciul Fiscal de Stat.

Cu referire la achitarea unor prime, în partea ce ține de cheltuielile anuale de instruire a Nataliei Groza la Academia Națională Maritimă Odesa au fost suportate de întreprindere. Au depistat transferuri de mijloace bănești ce ține de evidența contabilă, precum și achitarea unor deplasări ale Nataliei Groza la sesiune, fără acordul fondatorului.

Menționează și reiterează faptul că inspectarea a fost efectuată la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și nu avea nici o relație cu inculpatul Veaceslav Sviridov sau cu Natalia Groza. Nu a solicitat explicații de la Veaceslav Sviridov, fiindcă atunci nu era în funcție.

Ceea ce ține de actele bunurilor patrimoniale, ține minte numai actul de transmitere, primire-predare a bunurilor de către Natalia Groza către Vladimir Medvedev. Erau actele de predare a Nataliei Groza în care aceasta a văzut înscrisurile comisiei întreprinderii cu privire la lipsa navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”. Mai multe nu ține minte.

Referitor la lipsa necesității procurării navei de tip catamaran „VEGA HOTELS” sau expus angajații, Vladimir Medvedev și contabilul-șef al întreprinderii la momentul efectuării controlului. Pe alții nu-i ține minte. S-a solicitat actul de dare în exploatare a navei de tip catamaran „VEGA HOTELS” din contabilitate și de la directorul interimar Vladimir Medvedev.

Ceea ce ține de cheltuielile pentru combustibil, se constată prin evidența contabilă trecerea la consumuri a carburanților. Dacă a menționat în partea ce ține de consumul de combustibil că nu a fost reflectat în evidența contabilă consumul pentru nava de tip catamaran, trecerea la cheltuielile combustibilului este cert că documente aferente unor consumuri insinuate nu există. Despre procurarea catamaranului este scris explicit în actul de constatare, sunt declarațiile vamale de import, achitarea taxelor TVA la import, sunt registrele contabile, plata taxelor de import, înregistrarea evidenței contabile și documente ce atestă taxa cu valoare adăugată la import. Recunoaște că a solicitat de la administrație acte suplimentare. Actele prezentate de către administrator și contabilul-șef au fost de ajuns pentru acesta ca inspector, să confirme faptul achiziționării catamaranului respectiv și înregistrării lui în mod corespunzător. A solicitat raportul de evaluare, dar nu era, l-a solicitat de la director și contabil-șef, și au fost prezentate

numai actele care au fost menționate în raport, alte documente nu i-au fost prezentate în afară de cele menționate în raport ce țin de procurare.

Prin încercarea de inventariere a navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, aceasta a avut loc cu participarea directorului interimar Vladimir Medvedev și atenționează asupra faptului că inventarierea a fost efectuată de către comisia de inventariere instituită prin ordinul directorului Vladimir Medvedev compusă din angajați ai întreprinderii, iar inspectorul numai urmărește procesul de inventariere, el nu este parte a comisiei.

Personal nu a văzut barja „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”. Aceasta, documental, la momentul inspectării, era la evidență după Natalia Groza nepredată către alte persoane numite în funcție de director. Natalia Groza nu a predat bunul dat. A stabilit prejudiciu adus entității prin lipsa navei „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”.

La momentul efectuării inspectării, nu a văzut barja „BP - 667”. Uzura legală menționată în raportul inspecției a fost luată în considerare în funcție de termenul exploatarei utilajului. A văzut că bunul dat, barja „BP - 667”, a fost procurat cu 18.000 dolari SUA. La Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a ajuns cu opt sute și ceva de mii lei.

În raportul de inspecție, pe cauza dată nu a făcut un calcul. Controlul a fost efectuat la solicitarea organului de poliție, ei numai au remis materialele fiecăruia în parte. În raport nu a neglijat efectuarea acestor lucrări, a subliniat valoarea acestor lucrări în mărime de 400.000 lei, și partea de penalizare de 900.000 lei din contract. Amintește că, a menționat în cadrul ședinței de astăzi și în raportul financiar, că nu s-au prezentat facturile și actele de executare a lucrărilor. De la S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, vizavi de lucrările efectuate, nu s-a solicitat vreun act de contrapunere. Nu era obligat. Este datoria fondatorului de a exercita corect procesul de trecere a responsabilităților sale, atribuțiilor prin semnarea contractului de administrare și contractului de răspundere materială ș.a.

Administratorul poate să exercite drepturile sale de gestionare a întreprinderii, nimeni nu-l limitează, dar trebuie să i se asigure principiul de transparență, poate să gestioneze nemijlocit toate activitățile care nu sunt interzise prin lege. În cazul dat, se vorbește despre nerespectarea art. 8 din Legea nr. 146 cu privire la întreprinderile de stat, privind nerespectarea principiului transparenței în cazul achiziționării de bunuri. În momentul efectuării inspecției la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, bunurile inventariate au fost automobilul de model „WOLKSWAGEN - T4”. De fapt, au fost inventariate toate bunurile care erau nemijlocit în orașul Ungheni, fără deplasări la stația Semeni sau la Portul Giurgiulești unde era barja la care avocatul s-a referit.

La momentul inspectării, din cauza presiunii organelor de mediu, inclusiv și a acțiunilor de control întreprinse de către organele fiscale, lucrările date erau stopate. Extragerile temporar erau stopate. Documental nu s-a putut stabili că cei 4,22 km au fost curățați, fiindcă nu a fost la fața locului. Bunurile care au fost menționate în act, la momentul verificării, figurau după persoanele cu răspundere materială. În modul normal de transmitere a bunurilor, bunurile întreprinderii se transmit către administratorul care exercită la moment atribuțiile sale. Vladimir Medvedev, când a semnat actul de primire a bunurilor, a făcut mențiune asupra bunurilor care lipseau la moment. Menționează că Vladimir Medvedev nu le-a primit, asta este precizat ca să se știe. Actul de predare-primire este anexat la dosar.

32. **Martorul Serghei Bodrug**, în ședința de judecată, în principal, a declarat că, în perioada 2014 - 2015, a fost angajat în calitate de șef de debarcader la Onițcani din subordinea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În perioada anului 2014, era responsabil de primirea materialului aluvional extras din râul Nistru extras de către S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A

RÂURILOR DIN BENDER”. Materialul aluvional extras se depozita la o brigadă de tractoare din localitatea Onițcani. Preluarea materialului aluvional se făcea prin act contrasemnat de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” și de către acesta. Activitatea respectivă era condusă de către Viorel Pozdirca. De preluarea materialului aluvional a fost responsabil aproximativ o lună de zile, dar nu ține minte cu certitudine anul, fie că era 2014 sau 2015. După plecarea sa, a fost desemnată o altă persoană cu atribuția respectivă. Actele contrasemnate de predare a materialului aluvional le pune în mapă și, ulterior, erau predate șefilor din cadrul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

În primăvara anului 2015, Vladimir Medvedev care era în perioada respectivă fie administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI sau inginer-șef, l-a rugat să identifice un cumpărător la materialul aluvional extras. A găsit cumpărătorul, a organizat întâlnirea între cumpărător și Vladimir Medvedev. Ei au semnat contractul. El răspundea de câte mașini se încărcău și cât tonaj de material aluvional exista. În urma transportării materialului aluvional, s-a constatat că acesta a fost în cantitate de aproximativ 10.000 tone. De către cumpărător s-au transferat aproximativ 90 lei per tonă. Bani au fost transferați pe conturile Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Semnătura pe actele prezentate, și anume actele de primire-predare a materialului aluvional și a registrelor de evidență îi aparține. Mașinile nu aveau foi de parcurs, dar se cântăreau la sediul cumpărătorului de către cumpărători și se reflecta în înscrisuri pe două exemplare, dintre care unul, se preda Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI.

33. În ședința de judecată, **martorul Alexandru Brînzan**, în esență, a declarat că, din luna august 2013 până-n octombrie 2014 - 2015, a deținut funcția de șef al S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”. În decembrie 2013, a încheiat un contract cu Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” de prestare a serviciilor pe râul Nistru, pe perimetrul Dubăsari - Grigoriopol. Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI a încheiat contractul sus-numit din motivul că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI nu avea nave pe râul Nistru. Nave pe Nistru avea doar S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”.

Pentru executarea contractului de prestare a serviciilor, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” urma să achite o sumă de 5.000 dolari SUA per km. După negocieri, suma contractului a fost stabilită la 5.000 dolari SUA per km. În contract, mai erau prevăzute câteva puncte cu referire la răspunderea contractuală. Toate împlinirile cu referire la lucrările efectuate pe râul Nistru le hotărăște Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Susține că ei numai prezentau navele și îndeplineau însărcinările. Li se comunica unde să meargă, în ce direcție. Contractul a fost semnat de Veaceslav Sviridov și de Alexandru Brînzan. La 14 decembrie 2013, după ce Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a transferat tranșa în sumă de 20.000 dolari SUA, navele S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” au ajuns din Bender la Vadul lui Vodă. Însăși lucrările propriu-zise nu s-au început, după câte i-au spus Piotr Codreanu, care atunci era șef al Instituției Publice „CĂPITĂNIEI PORTULUI GIURGIULEȘTI” și Veaceslav Sviridov care a comunicat că lucrările se vor începe degrabă, fiindcă nu este semnat regulamentul care prevedea lucrările de adâncire pe râul Nistru.

În contract era indicat că toate problemele apărute în rezolvarea acestor chestiuni cădeau în sarcina Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Pe nave se aflau echipajele care locuiau pe ele, le îngrijeau și le păzeau. Prin urmare, reiese că S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” a suportat pierderi financiare. În ianuarie 2014, a fost făcut un acord adițional care prevedea reducerea echipajelor. De aceea, S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” a făcut să nu fie pierderi mari în lucru. Costul pazei era de 200 dolari SUA pe 24 ore. În așa mod, de pe 15 decembrie 2013, se efectuau acte unde se nota că navele așteptau lucru

și erau pierderi care se arătau în acte. Au fost încercări de a lucra unde navele lucrau câte 2-3 zile pe urmă se stopau. În martie 2014, suma achitată de 20.000 dolari SUA a fost cheltuită. De la începutul lunii aprilie au început datoriile. Când a început lucrul, a fost înțelegerea că va fi achitată suma integrală. În perioada de prohibiție a peștelui de la 15 martie până la 15 iulie, nu era posibil de lucrat. În perioada lunii iulie 2014, după un telefon a lui Veaceslav Sviridov, navele au fost completate și la începutul lunii iulie s-a purces la lucru.

La 23 iulie 2014, Veaceslav Sviridov a comunicat că nu mai activează, fiindcă a ieșit la pensie. După concedierea lui Veaceslav Sviridov, după cum a comunicat Piotr Codreanu, administrator a fost fiica lui Veaceslav Sviridov, Natalia Groza, dar aceasta nu hotăra nimic. Deciziile erau luate în mare parte de Viorel Pozdirca, fiind director adjunct al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

Ca să se mențină lucrul, în iulie 2014, au fost transferate 2 tranșe în sumă de 15.000 dolari SUA și în luna august a fost transferată suma de 10.000 dolari SUA. S-au efectuat lucrări până la 28 septembrie 2014, când s-a sfârșit contractul, dar datoria ajungea la 83.000 dolari SUA.

Piotr Codreanu și Viorel Pozdirca susțineau că trebuie de mai prelungit contractul, însă, din motivul netransferării banilor, navele au fost luate de la Onițcani.

Rolul lui Piotr Codreanu în tot acest proces, după câte acesta știe, ocupa postul de șef al Instituției Publice „CĂPITĂANIA PORTULUI GIURGIULEȘTI” și cum înțelegea în subordinea lui se afla Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și PORTUL FLUVIAL GIURGIULEȘTI. De aceea, consideră că Piotr Codreanu activa pe o treaptă mai sus ca Veaceslav Sviridov. Acesta ducea tratative și cu Ministerul Transportului. Lucrări reale au fost efectuate pe o porțiune de aproximativ 6 km. Lucrările de excavare au fost efectuate în perimetrul satului Coșnița, fiind materialele aluvionale transportate la Onițcani. Pe zi, dacă se lucra, se excavau aproximativ câte 300 tone material aluvional. După semnarea contractului, toate tratativele le ducea cu Piotr Codreanu și cu Veaceslav Sviridov.

După plecare, Veaceslav Sviridov coordona toate chestiunile cu Piotr Codreanu, iar cu Viorel Pozdirca nu prea lua legătura. Dacă nu era Piotr Codreanu, comunica cu Viorel Pozdirca sau cu Natalia Groza. În consecința acestui contract semnat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, s-au judecat până și în ziua de azi, actele de prestări de servicii nu au fost semnate în lunile august și septembrie anul 2014. Viorel Pozdirca nici nu apărea, nici nu vrea să vorbească cu aceștia.

La înaintarea acțiunii, datoria Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, față de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, constituia suma de 83.000 dolari SUA. Deoarece nu erau semnate acte de prestare a serviciilor, la înaintarea acțiunii în judecată a fost pretinsă suma de aproximativ 36.000 dolari SUA, în baza actelor semnate. Subliniază că în consecință se vede ce pierderi au avut. La acțiunea înaintată, din câte cunoaște, nu a avut câștig de cauză.

Cu referire la reglementarea lucrărilor pe râul Nistru răspundea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” este o întreprindere a regiunii transnistrene și până în momentul dat. Este înregistrat ca operator economic în Republica Moldova, inclusiv, în momentul executării contractului cu Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

Cu referire la tranșele efectuate, prima tranșă a fost în decembrie 2013 în sumă de 20.000 dolari SUA și următoarele două a câte 15.000 dolari SUA, fiecare. La efectuarea tranșelor nu se specifica, dacă acestea sunt destinate pentru staționarea navelor sau pentru efectuarea lucrărilor.

Plata pentru staționarea navelor S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” era prevăzută în acordul adițional al contractului. Nu cunoaște dacă consiliul de administrație al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a aprobat cheltuielile pentru efectuarea lucrărilor pe râul Nistru. Navele nu au fost retrase din considerentul costurilor. Nu cunoaște când avea să se înceapă lucrul. În acte este notat câte zile au lucrat, din 02 iulie până la 28 septembrie 2014. Navele erau cu echipajul deplin.

Până în 23 iulie 2014, verifica lucrările efectuate Serghei Bodrug care se cunoaște că este angajat al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, iar din 23 iulie până la plecarea navelor S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, le verifica Viorel Pozdirca și o persoană pe nume Gabriel Țiganaș. Nu cunoaște dacă era angajat al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

Până la eliberarea lui Veaceslav Sviridov din funcție au fost transferați numai 20.000 dolari SUA. Actele de prestare a serviciilor erau semnate de către Alexandru Brînzan și de Veaceslav Sviridov până la 01 iulie 2014, iar după 01 iulie de către Alexandru Brînzan și de Natalia Groza. Semnarea actelor avea loc în diferite locații cum ar fi Vadul lui Vodă, Bender sau Chișinău și nu în registrele de bord, care se țin pe nave. Nu poate să spună și nu cunoaște de ce operațiunile nu se țineau la registrele de bord. S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” a negociat direct cu Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, fiind cândva într-o întreprindere încă din perioada sovietică, nefiind organizată licitație publică. Prestarea serviciilor o putea efectua și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în condiția în care transfera nave pe râul Nistru, prin canalul Dunării, Marea Neagră și râul Nistru. De asemenea, putea să o facă și „PORTUL FLUVIAL RÂBNIȚA” dacă se transfera navele peste damba hidrocentralei.

34. **Martorul Iurie Proțap**, în ședința de judecată, în special, a declarat că, în perioada 01 iunie 2012 până la 03 mai 2017, a fost angajat în calitate de jurisconsult la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În perioada dată, a fost angajat de către Veaceslav Sviridov. După plecarea lui Veaceslav Sviridov la pensie, a fost la conducere Natalia Groza. După aceasta administrator a mai fost Piotr Codreanu și după acesta a urmat Vladimir Medvedev ca administrator. În timpul activității sale, inginer-șef era Vladimir Medvedev.

În activitatea sa, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, avea o mare necesitate inclusiv și de tehnică ca să-și poată realiza sarcinile pe care le aveau. La toate volantele, adunările efectuate de către administrator și de către subalterni se punea întrebarea procurării unei barje și, inclusiv, a unei macarale, pentru descărcarea utilajului aluvional, pentru a curăți albia râului și descărcarea altor mărfuri, inclusiv, se insista foarte des de a procura un microbus pentru transportarea la debarcaderele de la Cahul, Sănătăuca, Onițcani, și anume pentru a aduce schimbul de personal. Pentru că era imposibil ca personalul să se deplaseze în aceste direcții și distanțe îndepărtate menționate mai sus. Au fost nevoiți să arendeze microbuse pentru a efectua transportul schimburilor la debarcaderele menționate mai sus, dar economic nu era convenabil. Pentru accesul deplasării la debarcadere era necesară și de o mașină de teren. Astfel, a fost procurat un autovehicul de model „VAZ 21310”.

Nu poate comunica cu exactitate, dar toate unitățile au fost procurate, fiind întocmite contracte și fiind desfășurate licitații corespunzătoare. Licitațiile se organizau de către comisie și erau conduse de către economistul întreprinderii Tudor Bodrug, care avea o funcție distinctă de cea de contabil.

La dezbaterile despre procurarea acestei tehnici, care aveau loc în cadrul ședinței participau administratorul întreprinderii, inginerul-șef, mecanicul, șefii de debarcadere, șeful filialei

Portului Giurgiulești, căpitanii de corăbii, contabilul-șef, economistul și juristul la care s-a susținut în unanimitate de a procura această tehnică.

La ședințe, uneori se întocmeau procese-verbale, fiind uneori invitată secretara când erau probleme mai stringente. În primul rând, cel care aborda problema procurării era inginerul Vladimir Medvedev, era cel care insista că este necesară. Cu propunerile pentru procurarea tehnicii venea răspunzătorul de tehnică, inginerul-șef Vladimir Medvedev.

Cu toată tehnica procurată au lucrat angajații cu ea până în anul 2017, inclusiv, când acesta a plecat, nimeni nu a luat-o acasă. Cu vehiculul de model „VAZ 21310”, Vladimir Medvedev mai mergea la vânatoare și la pescuit. Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, fiind unică în țară cu așa gen de activitate, a fost procurată și nava de pasageri „VEGA HOTELS”. Nava de pasageri „VEGA HOTELS” a fost procurată pentru transportarea pasagerilor, poate și pentru delegații, mai sunt și ministerele, numai nu la inițiativa lui Veaceslav Sviridov. Consideră că trebuiau să fie indicații, dar nu cunoaște dacă erau. Nu a fost date careva indicații la comisia de licitații cu referire la pasul de licitație de către Veaceslav Sviridov. Răspunzătorii de tehnică Vladimir Medvedev și mecanicul din cadrul instituției, la procurarea acestora, îi verificau starea. Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu putea activa fără aceste utilaje. Președintele comisiei de licitație era economistul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Veaceslav Sviridov nu a fost inclus niciodată ca membru al comisiilor de licitații, nici nu putea să fie. Iar inginerul-șef Vladimir Medvedev era permanent la desfășurarea licitațiilor.

În toamna anului 2015, în biroul inginerului-șef al întreprinderii, a lucrat o persoană, nu cunoaște numele, care se vorbea prin instituție că era revizor de la Ministerul Finanțelor, care nu a fost prezentat colectivului pentru a face careva revizii sau controale financiare și cu el permanent în birou discuta administratorul Vladimir Medvedev și contabila casier Oxana Tătaru.

Ca jurist a pregătit toate contractele ce țin de activitatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, însă nu au fost chemați să dea careva explicații. În fiecare zi, la orele prânzului, revizorul era dus de către administratorul Vladimir Medvedev și contabila-casier Oxana Tataru să ia masa în oraș. În vremea aceea când s-a efectuat controlul financiar a fost impusă să-și dea demisia contabilul-șef Irina Starciuc. Revizia s-a început când era contabil-șef, iar când s-a finalizat revizia respectivă Irina Starciuc era concediată. De către acest revizor, i s-a solicitat să prezinte toate actele ce le deținea contabilul-șef, însă nu i s-a solicitat să dea nicio lămurire.

Înainte de inspecția financiară din 2015 la comanda administrației Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” în persoana lui Veaceslav Sviridov, a fost efectuat un audit de către doi auditori, care au efectuat un control foarte minuțios și cu o concluzie finalizată foarte bună și care a scos la iveală careva neajunsuri, dând anumite directive cum ar trebui să activeze întreprinderea. În concluzia care și-au expus-o auditorii era expus că inginerul-șef Vladimir Medvedev și economistul Tudor Bodrug nu satisfac atribuțiile fișei de post, nu fac față cerințelor conform fișelor de post și s-a propus conducerii de a fi eliberați. Cu regret, din bunătatea directorului, nu s-a satisfăcut acest lucru. Nu poate să spună dacă auditorii erau privați. Raportul de audit a fost întocmit și l-a citit și el. Referitor la actul de audit, a fost efectuat în anul 2013 în a doua jumătate a anului sau în prima jumătate a anului 2014.

În legătură cu relațiile contractuale de la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” au înregistrat contractul dat, își aduce aminte că era în limba rusă, era convenabil și a fost coordonat cu Ministerul Transportului la cel mai mare nivel, probabil la nivel de ministru. Tot materialul aluvional îl aducea la debarcaderul Onițcani. Problematika acestui contract nu o cunoaște. Despre plecarea la studii a fiicei lui Veaceslav Sviridov, Natalia Groza, nu cunoaște nimic. Delegarea persoanelor,

angajaților de la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” la studii peste hotarele țării, se coordona doar cu Ministerul Transporturilor. Era nevoie de acceptul ministerului menționat. Nu cunoaște ce relații erau între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”. Relațiile dintre Veaceslav Sviridov și Vladimir Medvedev erau colegiale, normale, de lucru.

35. Fiind audiat, în ședința de judecată, **martorul Leonid Holodcov**, în esență, a declarat că a activat în perioada anilor 2000 - 2017 în calitate de mecanic în cadrul la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. În obligațiile sale de serviciu era să aibă grijă de tehnică, de actele de predare-primire a tehnicii, cu toată documentația.

În perioada 2013 - 2014 ce achiziționări au fost, nu ține minte. Nava de pasageri „VEGA HOTELS” din Galați pentru ce necesitate a fost procurată, nu ține minte, nu cunoaște. Veaceslav Sviridov era conducătorul portului la acel moment.

Catamaranul „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” a fost cumpărat la licitație. Era nevoie de procurarea catamaranului pentru cercetarea râului, deoarece era dotată cu utilajul necesar în acest sens.

Despre barja plutitoare „BP - 667” cunoaște că a fost procurată de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, deoarece întreprinderea avea necesitatea de unități cu capacitate mai mare de transportat nisip, pietriș ș.a. Barja respectivă a fost utilizată de către întreprindere pentru a fi efectuată transportarea mărfurilor, prundiș, pietriș, nisip. Nu poate să spună câți ani a fost utilizată, dar a activat.

Macaraua „RDK - 160 - 2” a fost procurată pentru că era necesară pentru descărcarea barjelor, mărfii din cadrul unității de transport fluvial.

Automobilul „WOLKSWAGEN - T4” a fost procurat pentru transportarea personalului schimbului de tură la Portul Giurgiulești și la debarcaderul din Cahul, pentru piesele de schimb și materialele necesare. Pentru transportarea personalului turelor de schimb au încercat contractarea serviciilor respective, transportul la comandă, dar era destul de costisitor.

Necesitatea procurării automobilului „VAZ 21310” a apărut după ce a fost deschise mai multe debarcadere la care cu transportul public era foarte greu de ajuns. Era necesar un automobil de teren, fiindcă drumurile către debarcadere nu permiteau accesul. Starea automobilelor era bună, chiar dacă au fost procurate la mâna a doua. Înainte de a fi procurate au fost verificate. Prețul în mărime de 64.000 lei al autoturismului „WOLKSWAGEN - T4” coincidea cu prețul de pe piață. Înainte de a fi cumpărată această unitate de transport vânzătorul vehiculului „WOLKSWAGEN - T4” l-a reparat. Aceste mașini au fost folosite și după concedierea inculpatului Veaceslav Sviridov și după concedierea sa. Nu ține minte prețul cu care a fost procurată macaraua, însă era funcțională la fel ca și barja.

Cu Veaceslav Sviridov se discuta procurarea tuturor utilajelor. Vladimir Medvedev venea cu propunerea de a fi procurate utilajele, macaraua, barja și vehiculele „VAZ 21310” și „WOLKSWAGEN - T4”, fiindcă întradevăr era nevoie de ele. După ce s-a concediat în anul 2017 utilajele respective funcționau. La întocmirea contractelor, la desfășurarea licitațiilor a participat inginerul-șef Vladimir Medvedev. La conducere, când s-a procurat catamaranul, nu știe cine era.

Pentru contractarea serviciilor S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” nu cunoaște detalii. Pe Natalia Groza o cunoaște, aceasta a activat ca inspector de cadre și o perioadă de timp ca administrator la întreprinderea respectivă. Relațiile lui Vladimir Medvedev cu Veaceslav Sviridov erau colegiale. Despre delegarea Nataliei Groza la studii, nu cunoaște.



La Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” înainte de procurarea vehiculelor cel care verifica starea tehnicii era inginerul-șef Vladimir Medvedev. El personal a adus unitățile de transport „WOLKSWAGEN-T4” și „VAZ 21310”, în baza unui act de predare-primire. Nu cunoaște să fi spus Vladimir Medvedev că nu este bun utilajul respectiv și că este necesar de procurat altul. La momentul întocmirii actului inspecției financiare în anul 2017, contabil-șef era Irina Starciuc. Nu cunoaște detalii cu referire la controlul efectuat.

36. **Expertul judiciar, Vasile Goian**, în ședința de judecată, în esență, a declarat că, pentru a da răspuns la întrebările instanței, este necesar de a reveni la obiectivele expertizei. La întrebarea 4 și 6 poate fi considerat adaos comercial ca prejudiciu. În esență, diferența dintre întrebarea 6 se întreabă ce documente justificative au stat la baza tranzacției. Răspunsul la întrebarea 4 și 6 au același efect. În cazul dat, în orice situație, pentru a stabili un prejudiciu, el trebuie argumentat prin acte primare contabile. La caz, așa ceva nu a fost. Însuși expresia „adaosul comercial” al vânzătorului nu poate fi prejudiciu pentru cumpărător, este un non-sens, deoarece adaosul comercial al vânzătorului nu poate fi considerat ca prejudiciu pentru cumpărător. Aceasta înseamnă obiectivul cu privire la întrebarea nr. 5 a indicat înstrăinarea a câtorva bunuri, și s-a solicitat de enumerat actele care a confirmat tranzacțiile date. Cercetând actele unde au fost prezentate tranzacțiile date, acestea au fost reflectate în evidența contabilă la baza cărora au stat actele primare contabile indicate în segmentul de cercetări. Dacă s-a vândut un bun cu un preț mai mic sau a fost transmis cu titlu gratuit, poate fi constatată existența prejudiciului. S-a cerut de la expert dacă este sau nu prejudiciu. În tranzacții se întreabă dacă sunt prejudicii sau nu.

Orice prejudiciu trebuie să fie argumentat prin existența unui set de acte confirmative, justificative. Spre exemplu, atunci când bunul este evaluat la un anumit preț, dar este vândut cu un preț cu mult mai mic, nejustificat. Cheltuielile nejustificate cu referire la obiectivul nr. 7 trebuie să fie stabilite de cineva. În cazul acesta, expertul poate să se expună la setul de documente, acte, poate să confirme sau să infirme. Referitor la actele prezentate, s-a expus asupra lor reieșind din obiectivele puse în fața expertului. La dosarul penal prezentat pentru efectuarea expertizei nu au fost identificate acte care ar confirma faptul că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a suportat anumite pierderi nejustificate.

La întrebarea avocatului cu privire la al 6-lea obiectiv, se reiterează poziția că, la efectuarea expertizei, expertul stabilește concluziile în funcție de actele prezentate. Din actele prezentate, a stabilit tot ce este indicat în raportul de expertiză. Cu privire la existența venitului, s-a expus asupra acestei întrebări în raportul de expertiză.

37. De asemenea, în cadrul examinării cauzei, au fost administrate și alte probe în privința cărora instanța de judecată se va expune *infra*.

38. Analizând probatoriul administrat instanța de judecată consideră necesar de a-l achita pe Veaceslav Sveridov, deoarece nu s-a constatat existența faptei infracțiunii imputate din raționamentele ce urmează.

39. Conform art. 8 din Codul de procedură penală, persoana acuzată de săvârșirea unei infracțiuni este prezumată nevinovată atâta timp cât vinovăția sa nu-i va fi dovedită, în modul prevăzut de prezentul cod, într-un proces judiciar public, în cadrul căruia îi vor fi asigurate toate garanțiile necesare apărării sale, și nu va fi constatată printr-o hotărâre judecătorească de condamnare definitivă. ***Nimeni nu este obligat să dovedească nevinovăția sa. Concluziile despre vinovăția persoanei de săvârșirea infracțiunii nu pot fi întemeiate pe presupuneri. Toate dubiile în probarea învinuirii care nu pot fi înlăturate, în condițiile prezentului cod, se interpretează în favoarea bănuitului, învinuitului, inculpatului.***

40. Corespunzător art. 26 alin. (3) din Codul de procedură penală,  **judecătorul nu trebuie să fie predispus să accepte concluziile date de organul de urmărire penală în defavoarea inculpatului sau să înceapă o judecată de la ideea preconcepută că acesta a comis o infracțiune ce constituie obiectul învinuirii. Sarcina prezentării probelor învinuirii îi revine procurorului.**

41. Potrivit art. 95 alin (1) din Codul de procedură penală, sunt admisibile probele pertinente, concludente și utile administrate în conformitate cu prezentul cod.

42. În acord cu art. 101 din Codul de procedură penală, fiecare probă urmează să fie apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor. Reprezentantul organului de urmărire penală sau judecătorul apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege. Nici o probă nu are o valoare dinainte stabilită pentru organul de urmărire penală sau instanța de judecată. Instanța de judecată este obligată să pună la baza hotărârii sale numai acele probe la a căror cercetare au avut acces toate părțile în egală măsură și să motiveze în hotărâre admisibilitatea sau inadmisibilitatea tuturor probelor administrate. Hotărârea de condamnare nu se poate întemeia, în măsură determinantă, pe declarațiile martorului protejat sau pe probele obținute în urma efectuării măsurilor speciale de investigații.

43. Subsidiar, în acord cu art. 389 alin. (1), (2) din Codul de procedură penală, sentința de condamnare se adoptă numai în condiția în care, în urma cercetării judecătorești, vinovăția inculpatului în săvârșirea infracțiunii a fost confirmată prin ansamblul de probe cercetate de instanța de judecată. **Sentința de condamnare nu poate fi bazată pe presupuneri** sau, în mod exclusiv ori în principal, pe declarațiile martorilor depuse în timpul urmăririi penale și citite în instanța de judecată în absența lor.

44. Potrivit art. 390 alin. (1) pct. 1) din Codul de procedură penală, sentința de achitare se adoptă dacă nu s-a constatat existența faptei infracțiunii.

45. Articolul 6 par. (2) din Convenția Europeană a Drepturilor Omului prevede că orice persoană acuzată de o infracțiune este prezumată nevinovată până ce vinovăția sa va fi legal stabilită.

46. Conform art. 10 din Codul penal, legea penală care înlătură caracterul infracțional al faptei, care ușurează pedeapsa ori, în alt mod, ameliorează situația persoanei ce a comis infracțiunea are efect retroactiv, adică se extinde asupra persoanelor care au săvârșit faptele respective până la intrarea în vigoare a acestei legi, inclusiv asupra persoanelor care execută pedeapsa ori care au executat pedeapsa, dar au antecedente penale. **Legea penală care înăsprește pedeapsa sau înrăutățește situația persoanei vinovate de săvârșirea unei infracțiuni nu are efect retroactiv.**

47. În accepțiunea acuzării, inculpatul ar fi săvârșit fapta în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014.

48. Instanța de judecată menționează că, până la operarea modificărilor la art. 327 alin. (1) din Codul penal, prin Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative nr. 60 din 07 aprilie 2016, inclusiv în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, componența de infracțiune prevăzută la articolul menționat era formulată în felul următor: „Folosirea intenționată de către o persoană publică a situației de serviciu, **în interes material ori în alte interese personale**, dacă aceasta a cauzat daune în proporții considerabile intereselor publice sau drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice sau juridice”.

49. Astfel, având în vedere că art. 327 alin. (1) din Codul penal, în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, conținea mai multe semne ale componenței de infracțiune, întrunirea cărora urma să fie probată de către acuzare și că legea penală care înrăutățește situația persoanei învinuite de săvârșirea unei infracțiuni nu are efect retroactiv, instanța de judecată va analiza existența faptei infracțiunii prin prisma prevederilor art. 327 alin. (1) din Codul penal, în vigoare în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, or aceasta poate ameliora situația inculpatului.

50. Instanța de judecată reține că latura obiectivă a infracțiunii incriminate inculpatului include următoarele trei semne: fapta prejudiciabilă care se exprimă în acțiunea sau în inacțiunea de folosire a situației de serviciu; 2) urmările prejudiciabile, și anume - daunele în proporții considerabile cauzate drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice sau juridice; 3) legătura causală dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile.

51. Prin folosirea situației de serviciu se înțelege săvârșirea unor acțiuni sau inacțiuni care decurg din atribuțiile de serviciu ale făptuitorului și care sunt în limitele competenței sale de serviciu. Indiferent de forma sub care se poate exprima folosirea situației de serviciu, esențial este ca, în procesul de calificare a infracțiunii - în urma analizei tuturor normelor care circumstanțiază statutul juridic al făptuitorului - să se stabilească că acțiunea sau inacțiunea făptuitorului decurge din atribuțiile de serviciu ale acestuia, că această acțiune sau inacțiune este în limitele competenței sale de serviciu. Deci, că nu au fost depășite în mod vădit limitele drepturilor și atribuțiilor ce i-au fost acordate făptuitorului prin lege.

52. Infracțiunea specificată la art. 327 alin. (1) din Codul penal este o infracțiune materială. Ea se consideră consumată din momentul survenirii daunelor în proporții considerabile drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice sau juridice. Prin daune în proporții considerabile cauzate drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice sau juridice se poate înțelege daunele materiale care nu ating proporțiile mari.

53. Latura subiectivă a infracțiunii examinate se caracterizează prin intenție directă sau indirectă. Motivul infracțiunii examinate are un caracter special. După caz, acesta se exprimă în: 1) interesul material; 2) alte interese personale.

54. Interesul material constituie motivul generat de necesitatea făptuitorului de a-și spori activul patrimonial (de a obține sau de a reține un câștig material) sau de a-și micșora pasivul patrimonial (de a se elibera de cheltuieli materiale).

55. În general, prin „alte interese personale” se deduce orice avantaj de altă natură, urmărit ori obținut, în mod direct sau indirect, pentru sine sau pentru persoane apropiate de către persoana cu funcție de răspundere ca urmare a îndeplinirii atribuțiilor sale de serviciu. În particular, prin „alte interese personale” se înțelege năzuința obținerii unor avantaje nepatrimoniale.

56. Prin prisma acestor tălmăciri, instanța de judecată relevă că, de către partea acuzării, nu au fost administrate probe pertinente, concludente și utile care să demonstreze fără echivoc existența faptei infracțiunii imputate lui Veaceslav Sviridov, învinuirea adusă inculpatului bazându-se pe presupuneri, iar dubiile în probarea faptei nu au fost înlăturate și urmează a fi tratate în favoarea acestuia din motivele ce vor succede.

57. Instanța de judecată observă că inculpatului i se incumbă săvârșirea mai multor episoade calificate ca fiind o infracțiune unică.

58. În esență, inculpatului i se încriminează, în primul rând, modalitatea de achiziționare a navei de pasageri „VEGA HOTELS”, navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, barjei de tip „BP – 667”, autocamionului de model „WOLKSWAGEN - T4”, macaralei de model „RDK – 160 - 2” și autoturismului de model „LADA 21310”. În al doilea

rând, i se mai incriminează modalitatea de desfășurare a licitației în privința vânzării navei de pasageri „VEGA HOTELS”, modalitatea de încheiere și executare a contractului de prestare a serviciilor nr. 37 cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, achitarea neregulamentară a suplimentelor secretarilor consiliului de administrație al întreprinderii Tudor Bodrug și Irina Starciuc, angajarea formală în calitate de director adjunct a lui Aleksandrs Moldovans, achitarea ilegală a cheltuielilor de deplasare lui Aleksandrs Moldovans și Nataliei Groza, precum și achitarea ilegală a studiilor universitare ale Nataliei Groza.

59. Astfel, în continuare, va fi analizat fiecare episod în parte.

***Cu referire la modalitatea de achiziționare a navei de pasageri „VEGA HOTELS”, navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21”, barjei de tip BP - 667, autocamionului de model „WOLKSWAGEN - T4”, macaralei de model „RDK – 160 - 2” și autoturismului de model „LADA 21310”.***

60. În privința acestei acușări, în actul de învinuire se reține că Veaceslav Sviridov, deținând funcția de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, fără careva documente privind justificarea din partea personalului tehnic a necesității procurării unor unități de transport, fără evaluarea prealabilă de către evaluatori independenți a acestor unități, precum și fără informarea consiliului de administrație a întreprinderii sau fondatorului, acționând în interesul unor persoane terțe, cât și în interes personal, având intenția criminală de a prejudicia întreprinderea la care activează, la 15 iunie 2012, a încheiat contractul de vânzare-cumpărare nr. 2607 privind achiziționarea de la S.R.L. „VEGA COMPANY”, Galați, România, a navei de pasageri „VEGA HOTELS”, nr. ANR 164 Galați, la prețul de 25.000 euro, nefiind evidențiat în contabilitate actul de dare în exploatare.

61. Continuându-și acțiunile sale criminale de prejudiciere a întreprinderii, la 05 martie 2013, a încheiat contractul de vânzare - cumpărare a macaralei de model „RDK – 160 - 2”, anul fabricării 1980, la prețul de 325.000 lei, inclusiv TVA, preluând aceste bunuri în contul datoriilor pe care S.R.L. „BANTCARAD” le avea față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” pentru serviciile prestate ca agent portuar în baza contractului nr. 77 din 01 septembrie 2009.

62. După care, la 05 martie 2013, tot cu S.R.L. „BANTCARAD” a încheiat contractul de vânzare - cumpărare a autoturismului de model „LADA 21310”, anul fabricării 2009, la prețul de 113.750 lei, inclusiv TVA, achitând această sumă către S.R.L. „BANTCARAD” prin transfer bancar.

63. Astfel, s-a stabilit că, în urma acestor tranzacții, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a fost prejudiciată cu suma totală de 362.794 lei, respectiv 52.673 lei de la achiziția autocamionului de marca „WOLKSWAGEN - T4”, 250.833,33 lei de la achiziția macaralei „RDK – 160 - 2” și 59.287,67 lei de la achiziția autoturismului „LADA 21310”.

64. Tot el, neglijând prevederile menționate, cunoscând despre faptul că S.R.L. „ACOMAR - TRANS”, la care anterior fiica sa a fost fondator, dispune de o barjă care nu este utilizată de această societate, acționând în interesul administratorului acesteia – Iurie Arnăut, fără organizarea licitației, la 19 decembrie 2012, a încheiat cu el contractul nr. 49/12 de vânzare - cumpărare a barjei de tip BP-667 cu suprafața de încărcare de 600 tone, anul fabricării 1988, certificat de proprietate nr. 07-194 din 29 august 2007, contract conform căruia în calitate de vânzător S.R.L. „ACOMAR - TRANS” a comercializat această barjă către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” la prețul de 880.000 lei, inclusiv TVA. Totodată, careva act de predare-primire a acestui obiect sau careva alte informații privind starea tehnică a acestei barje nu au fost prezentate, nefiind prezentat nici un raport de evaluare a bunului de un evaluator independent.

65. În aceste condiții, în urma semnării acestui contract, la 20 decembrie 2012, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a transferat către S.R.L. „ACOMAR - TRANS” suma de 880.000 lei. În același context fiind verificată proveniența barjei în cauză, s-a constatat că S.R.L. „ACOMAR - TRANS” a procurat barja de tipul BP - 667 în anul 2007 de la D.P. „NICOLAEVSKII RECINOI PORT” A.S.K. „UKRRECIFLOT” conform contractului de vânzare - cumpărare nr. 5/30 din 30 mai 2007, la suma de 18.000 dolari SUA, fără TVA. Drept urmare a acestei tranzacții directorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a prejudiciat întreprinderea cu 477.014,40 lei.

66. Potrivit art. 6 din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16 iunie 1994, în vigoare în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014 (în continuare - Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16 iunie 1994), fondatorul își exercită drepturile de gestionar al întreprinderii prin intermediul consiliului de administrație și al administratorului întreprinderii (organul executiv). Fondatorul: aprobă statutul întreprinderii, modificările și completările acestuia; stabilește întreprinderii indicii economici; promovează o politică tehnică unică în cadrul ramurii; desemnează membrii consiliului de administrație și îi revocă; desemnează administratorul întreprinderii și îl eliberează din funcție, la propunerea consiliului de administrație; transmite bunurile și atribuțiile sale în ceea ce privește desfășurarea activității de întreprinzător administratorului în baza contractului (acordului). Contractul reglementează relațiile dintre fondator și administrator, stabilește drepturile și obligațiunile părților, inclusiv restricțiile la drepturile de folosință și de dispunere de patrimoniu, prevede modul și condițiile de remunerare a administratorului și răspunderea materială a părților, condițiile de reziliere a contractului. Contractul-tip (acordul-tip) dintre fondator și administrator – șeful întreprinderii de stat se aprobă de către Guvern. Fondatorul nu are dreptul să intervină în activitatea întreprinderii după încheierea contractului cu administratorul, cu excepția cazurilor prevăzute de legislație și de contract.

67. Conform art. 7 alin. (8) din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16 iunie 1994, consiliul de administrație: aprobă programul de perspectivă al dezvoltării și planurile anuale ale întreprinderii; ia măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor întreprinderii; soluționează, de comun acord cu fondatorul, chestiunile referitoare la intrarea întreprinderii în asociații și alte uniuni și ieșirea ei din ele; aprobă devizul anual de venituri și cheltuieli, darea de seamă contabilă și contul veniturilor și pierderilor; prezintă fondatorului raportul cu privire la activitatea economico-financiară a întreprinderii, precum și raportul auditorului; adoptă decizii cu privire la obținerea, acordarea și folosirea creditelor în mărimea stabilită de fondator; prezintă fondatorului propuneri privind modificarea și completarea statutului întreprinderii, reorganizarea și lichidarea întreprinderii; propune fondatorului candidatura administratorului întreprinderii; aprobă, la propunerea administratorului, repartizarea profitului net anual al întreprinderii; ia decizii privind asigurarea transparenței procedurilor de achiziție a bunurilor, lucrărilor și serviciilor destinate atât acoperirii necesităților, cât și asigurării bazei tehnico-materiale și formării programului de producție al întreprinderii.

68. Potrivit art. 8 din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146 din 16 iunie 1994, administratorul: conduce activitatea întreprinderii și asigură funcționarea ei eficientă; acționează fără procură în numele întreprinderii; reprezintă interesele întreprinderii în relațiile cu persoanele fizice și juridice, precum și cu organele de justiție, acordând astfel de împuterniciri în unele probleme și altor lucrători ai întreprinderii; asigură executarea deciziilor fondatorului și consiliului de administrație; asigură, la decizia consiliului de administrație, efectuarea auditului rapoartelor financiare și încheie contractul de audit cu societatea de audit; prezintă consiliului de

administrație raportul cu privire la activitatea economico-financiară a întreprinderii și raportul auditorului; încheie contracte, eliberează procuri, deschide conturi în bănci; prezintă fondatorului propuneri coordonate cu consiliul de administrație privind schimbarea componenței, reconstrucția, lărgirea, reutilizarea tehnică a bunurilor transmise în gestiunea operativă a întreprinderii; asigură folosirea eficientă și reproducerea bunurilor primite în gestiune operativă; coordonează cu consiliul de administrație deciziile privind asigurarea transparenței procedurilor de achiziție a bunurilor, lucrărilor și serviciilor destinate atât acoperirii necesităților, cât și asigurării bazei tehnico-materiale și formării programului de producție al întreprinderii; asigură respectarea principiului transparenței procedurilor de achiziție a bunurilor, lucrărilor și serviciilor destinate atât acoperirii necesităților, cât și asigurării bazei tehnico-materiale și formării programului de producție al întreprinderii; poartă răspundere materială pentru neexecutarea sau executarea necalitativă a obligațiilor stabilite în contract; prezintă trimestrial consiliului de administrație dare de seamă referitor la rezultatele activității întreprinderii; prezintă Ministerului Finanțelor copia de pe raportul auditorului.

69. În conformitate cu prevederile pct. 22 lit. e) din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, întreprinderea are dreptul să încheie contracte de comercializare sau de procurare a producției, efectuare a lucrărilor, prestare a serviciilor și alte contracte economice (f.d. 178-185 vol. I, f.d. 55-62 vol. II, f.d. 215-222 vol. IX).

70. Reieșind din pct. 23 din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, întreprinderea nu este obligată de a solicita permisiunea fondatorului de a procura bunuri.

71. Potrivit pct. 24 din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, întreprinderea nu este în drept, fără autorizația fondatorului să dea în arendă (locațiune) ori să depună în gaj bunurile sale; să comercializeze activele neutilizate în procesul tehnologic; să caseze bunurile raportate la mijloacele fixe; să conserveze bunurile a căror utilizare, potrivit planurilor de activitate, nu se prevede; să intre în componența asociațiilor, concernelor și altor uniuni, în baza contractelor încheiate; să participe cu bunurile sale în activitate structurilor nestatale; să investească patrimoniul de stat în alte state. Modul unei atare investiții este determinat de către legislația statului în care sunt plasate investițiile și de legislația Republicii Moldova; să transmită fondurile fixe și alte active.

72. Conform pct. 27 lit. g) din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, fondatorul asigură supravegherea activității economico-financiare a întreprinderii, **fără a interveni nemijlocit în activitatea acesteia**, iar, în corespundere cu pct. 28 din același statut, la solicitarea întreprinderii, fondatorul examinează materialele și eliberează autorizații privind: darea în arendă (locațiune) sau depunerea în gaj a bunurilor întreprinderii; comercializarea sau conservarea activelor neutilizate în procesul tehnologic; casarea bunurilor raportate la mijloacele fixe; depunerea bunurilor întreprinderii în capitalul social al structurilor nestatale; intrarea în componența asociațiilor, concernelor și altor uniuni; investirea patrimoniului de stat în alte state.

73. În acord cu pct. 35, 36 din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, consiliul de administrație are următoarele atribuții: aprobă direcțiile prioritare și planurile anuale de dezvoltare ale întreprinderii; ia măsuri ce vor asigura integritatea și folosirea eficientă a bunurilor întreprinderii; soluționează, de comun acord cu fondatorul, chestiunile referitoare la intrarea întreprinderii în asociații și alte uniuni și ieșirea din ele; aprobă devizul anual de venituri și cheltuieli, raportul financiar anual și profitul (pierderea) perioadei de gestiune; exercită controlul selectiv al activității economico-financiare a întreprinderii; prezintă fondatorului raportul cu privire la activitatea economico-financiară a întreprinderii, precum și rezultatele auditului activității economico-financiare, după caz; adoptă decizii cu privire la obținerea, acordarea și

folosirea creditelor, în mărimea stabilită de fondator; prezintă fondatorului propuneri privind modificarea și completarea statutului întreprinderii, reorganizarea sau lichidarea ei; selectează prin concurs și propune fondatorului candidatura administratorului întreprinderii și, după caz, eliberarea lui din funcție; aprobă, la propunerea administratorului, repartizarea profitului net anul al întreprinderii; aprobă dările de seamă trimestriale ale administratorului referitor la rezultatele activității economico-financiare ale întreprinderii; examinează materialele ce țin de darea în arendă (locațiune), depunerea în gaj a bunurilor întreprinderii, comercializarea sau conservarea activelor neutilizate în procesul tehnologic, casarea bunurilor raportate la fondurile fixe, transmiterea fondurilor fixe și altor active, prezentate de administrator spre coordonare; decide cu privire la oportunitatea efectuării auditului întreprinderii; examinează și informează fondatorul despre necesitatea modificării capitalului social. În statutul întreprinderii și în regulamentul consiliului de administrație pot fi prevăzute și alte atribuții ale consiliului de administrație, care nu contravin legislației în vigoare. Consiliul de administrație nu are dreptul să intervină în activitatea administratorului, desfășurată întru exercitarea funcțiilor, stipulate în contractul încheiat cu fondatorul întreprinderii.

74. Prin prisma pct. 39, 40 din Statutul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, administratorul conduce activitatea întreprinderii și își exercită funcțiile ce-i revin în conformitate cu legislația, prezentul statut și contractul (acordul) încheiat cu fondatorul. Administratorul are următoarele atribuții: conduce activitatea întreprinderii și asigură funcționarea ei eficientă; acționează fără procură în numele întreprinderii; reprezintă interesele întreprinderii în relațiile cu persoanele fizice și juridice, precum și cu organele de justiție, acordând atare împuterniciri în unele probleme și altor lucrători ai întreprinderii ori altor persoane ce dispun de calificarea respectivă; asigură executarea deciziilor fondatorului și consiliului de administrație; asigură, conform deciziei consiliului de administrație, auditul activității economico-financiare a întreprinderii; prezintă trimestrial consiliului de administrației darea de seamă cu privire la activitatea economico-financiară și, după caz, actul auditului; încheie contracte, eliberează procuri, deschide conturi în bănci; prezintă fondatorului propuneri coordonate cu consiliul de administrație privind schimbarea componentei, reconstrucția, extinderea, reutilizarea tehnică a bunurilor transmise în gestiunea întreprinderii; poartă răspundere materială pentru neexecutarea sau executarea inadecvată a obligațiilor stabilite în contract; asigură prezentarea, în modul stabilit de lege a rapoartelor financiare și fiscale, a dărilor de seamă statistice și de alte tipuri în organele respective de stat; asigură transferarea în termen a plăților în bugetul public național; angajează și concediază personalul întreprinderii, asigură stimularea muncii angajaților, acționarea sau tragerea la răspundere; asigură achitarea salariilor, în modul și în termenele stabilite de legislație; îndeplinește și alte obligații ce țin de organizarea și asigurarea activității întreprinderii, conform legislației.

75. Instanța de judecată constată că, la 15 iunie 2012, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a semnat un contract de vânzare-cumpărare cu S.R.L. „VEGA COMPANY”, cu sediul în Galați, prin care întreprinderea a achiziționat nava de pasageri „VEGA HOTELS” la prețul de 25.000 euro (f.d. 25-64 vol. VIII).

76. La 23 noiembrie 2012, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a semnat un contract de vânzare-cumpărare cu S.R.L. „BANTCARAD”, prin care întreprinderea a achiziționat autocamionul de model „WOLKSWAGEN - T4”, anul fabricării 1995, la prețul de 4.000 euro (f.d. 95-96 vol. VIII).

77. La 19 decembrie 2012, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a semnat un contract de vânzare-cumpărare cu S.R.L. „ACOMAR - TRANS”, prin care întreprinderea a achiziționat

barjei de tip BP - 667 cu suprafața de încărcare de 600 tone, anul fabricării 1988, la prețul de 880.000 lei (f.d. 108-110 vol. VIII).

78. La 05 martie 2013, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a semnat un contract de vânzare-cumpărare cu S.R.L. „BANTCARAD”, prin care întreprinderea a achiziționat autoturismul de model „LADA 21310”, anul fabricării 2009, la prețul de 113.750 lei (f.d. 97-98 vol. VIII).

79. Tot la 05 martie 2013, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a semnat un contract de vânzare-cumpărare cu S.R.L. „BANTCARAD”, prin care întreprinderea a achiziționat macaraua de model „RDK – 160 - 2”, anul fabricării 1980, la prețul de 325.000 lei (f.d. 99-107 vol. VIII).

80. La 16 iulie 2014 între S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, în calitate de vânzător, și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, în calitate de cumpărător, a fost încheiat un contract de vânzare-cumpărare a unei nave plutitoare, prin care cumpărătorul a achiziționat nava plutitoare de model „SUNTRAGER PARTY BARGE 21” la prețul de 507.500 lei și s-a obligat să achite prețul în termen de 3 zile din momentul semnării contractului (f.d. 86 vol. VIII).

81. La aceeași dată au fost întocmite acte de primire-predare a navei de pasageri „VEGA HOTELS” și a navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” (f.d. 88, 92 Vol. VIII).

82. Tot la 16 iulie 2014, S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” a emis factură fiscală privind vinderea navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” pentru suma de 507.500 lei, inclusiv TVA (f.d. 87 vol. VIII), iar, la 21 iulie 2014, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a emis factură fiscală privind vinderea navei de pasageri „VEGA HOTELS” pentru aceeași sumă, inclusiv TVA (f.d. 94), fiind stinsă obligația prin compensare.

83. Instanța de judecată constată că, în calitate de probe ce ar dovedi prejudicierea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” prin procurarea bunurilor respective, de către acuzare a prezentat doar actele inspecției financiare tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015 (f.d. 5-23 vol. II), la S.R.L. „BANTCARAD” din 28 septembrie 2015 (f.d. 1-9 vol. IV) și la S.R.L. „ACOMAR - TRANS” din 28 septembrie 2015 (f.d. 10-12 vol. IV).

84. Din acte menționate rezultă că prejudicierea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” prin procurarea bunurilor menționate mai sus, a fost constatată de inspectorul financiar din contrapunerea valorii reflectate în evidența contabilă a vânzătorilor și din actele care au stat la baza achiziționării de către ultimii a unităților cu pricina. Însă aceste constatări sunt contrare principiului economiei de piață și regulilor comerciale, or venitul vânzătorului nu generează automat prejudiciu pentru cumpărător.

85. Astfel, reieșind din concluziile din raportul de expertiză judiciară nr. 2367-2373 din 22 octombrie 2019, coroborate cu declarațiile expertului judiciar date în cadrul examinării prezentei cauze, se constată că, prin achiziționarea navei de pasageri „VEGA HOTELS”, barjei de tip BP - 667, autocamionului de model „WOLKSWAGEN - T4”, macaralei de model „RDK – 160 - 2” și autoturismului de model „LADA 21310”, precum și în rezultatul înstrăinării navei de pasageri „VEGA HOTELS” în valoare de 507.500 lei și în rezultatul procurării navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” la prețul de 507.500 lei, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu a fost prejudiciată (f.d. 77-85 vol. XII).

86. Instanța de judecată constată că partea acuzării nu a prezentat probe pertinente, concludente și utile din care să rezulte fără echivoc că bunurile achiziționate de către Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” aveau o valoare cu mult mai mică decât de cea de piață, cum ar fi rapoarte de evaluare merceologică întocmite de persoane autorizate.



87. Totodată, acuzarea nu a luat în considerare versiunea incapacității de plată a S.R.L. „BANTCARAD” invocată de martorul Larisa Cauș și că procurarea bunurilor de la societatea comercială respectivă era o modalitate sigură de a încasa datorii avute față de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”.

88. Instanța de judecată remarcă faptul că administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, potrivit prevederilor menționate *supra* (pct. 66-74 din prezenta sentință), nu este limitat în dreptul de achiziționa în interesele întreprinderii bunuri.

89. Subsidiar, instanța de judecată subliniază faptul că pentru lipsa de transparență la efectuarea achizițiilor în situația în care nu se constată cauzarea unui prejudiciu nu poate surveni la caz răspunderea penală în baza art. 327 alin. (1) din Codul penal.

90. Din procesele-verbale ale ședințelor consiliului respectiv, instanța de judecată constată că, la majoritatea acestora, se prezentau rapoarte privind rezultatele activității economico-financiare a întreprinderii. La unele ședințe se prezentau și rapoarte narrative, precum și dări de seamă (anuale/trimestriale). Astfel, dincolo de un dubiu rezonabil, membrii consiliului de administrație pentru a da apreciere activității întreprinderii trebuiau să cunoască despre contractele de achiziție și despre cheltuielile efectuate în perioada de raportare, în sens contrar, activitatea organului respectiv ar fi fost iluzorie (f.d. 64-117 vol. IX).

91. În aceeași ordine de idei, martorii Leonid Holodcov, care a activat în calitate de mecanic la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, și Iurie Proțap, care a activat în calitate de jurist la întreprinderea respectivă, au declarat faptul că toate bunurile respective erau necesare pentru activitatea economică a întreprinderii.

92. La fel, partea acuzării nu a demonstrat faptul că inculpatul a avut intenția de a prejudicia Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” prin achiziționarea bunurilor menționate, că ar fi acționat în interesul persoanelor terțe, inclusiv a administratorului S.R.L. „ACOMAR - TRANS”, Iurie Arnăut, precum că a avut un interes personal în acest sens.

93. Faptul că fiica inculpatului, Natalia Groza, în perioada 28 februarie 2006 – 05 martie 2008, adică cu mai mult de 4 ani înainte de încheierea contractului de vânzare-cumpărare încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.R.L. „ACOMAR - TRANS” din 19 decembrie 2012, a deținut calitatea de fondator la S.R.L. „ACOMAR - TRANS”, nu poate genera din start ipoteza că Veaceslav Sviridov ar fi acționat în interesele administratorului acestei societăți comerciale la procurarea barjei (f.d. 200-203 vol. IX). Aceasta doar poate fi o presupunere, însă învinuirea trebuie să se bazeze pe probe și nicidecum pe ultima.

94. Din aceste considerente, instanța de judecată ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov în această parte.

***Cu referire la modalitatea de petrecere a licitației în privința vânzării navei de pasageri „VEGA HOTELS”***

95. În conformitate cu prevederile Regulamentului privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136 din 10 februarie 2009, în vigoare la 08 și 15 iulie 2014 (în continuare - Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere), inclusiv pct. 9, 10, licitațiile se petrec de către o comisie. Ședințele Comisiei de licitație sunt deliberative dacă la ele participă cel puțin 2/3 din membri, ținându-se cont de prevederile punctelor 6 și 7, iar deciziile ei se adoptă prin vot deschis, cu simpla majoritate de voturi. Deciziile Comisiei de licitație se consemnează în procese-verbale semnate de toți membrii cu drept de vot prezenți la ședințe. Comisia de licitație are următoarele atribuții: examinarea dosarelor bunurilor expuse la licitație; stabilirea prețului inițial de expunere și a taxei de participare pentru persoanele fizice și juridice, inclusiv străine și apatrizi, a modului și termenelor de achitare a costului; stabilirea, în

conformitate cu legea, a organului de presă în care va fi publicat comunicatul informativ; înregistrarea participanților la licitație; desfășurarea licitației în conformitate cu prezentul Regulament; respectarea condițiilor de participare la licitație și garantarea drepturilor participanților; desemnarea câștigătorilor licitației; scoaterea bunurilor de la licitație sau suspendarea licitației; perfectarea proceselor-verbale privind rezultatele licitațiilor și a deciziilor Comisiei de licitație, inclusiv transmiterea lor, în termen de până la 5 zile, vânzătorului.

96. Potrivit pct. 22 lit. a) din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, licitația cu strigare se va desfășura în următoarele condiții înainte de începerea licitației, Comisia va stabili pasul licitării care nu va fi mai mic de 10 la sută din prețul de expunere, dar nu mai mare de 50 la sută.

97. Corespunzător pct. 27 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, în cazul în care în cadrul licitațiilor se constată încălcări ale procedurii de desfășurare a licitației, Comisia este în drept să suspende licitația în orice moment, până la luarea deciziei privind continuarea ei sau scoaterea de la licitație a bunului/dreptului în cauză.

98. Reieșind din prevederile pct. 33 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, pe parcursul a 20 de zile după semnarea procesului-verbal al rezultatelor licitației cu strigare, cumpărătorul achită prețul bunului adjudecat. Achitarea prețului adjudecat la licitația cu reducere se va efectua în termen de 7 zile după semnarea procesului-verbal.

99. În conformitate cu prevederile art. 651 din Codul civil în vigoare la 08 și 15 iulie 2014 (în continuare - Codul civil), compensarea este stingerea reciprocă a unei obligații și a unei creanțe opuse, certe, lichide, de aceeași natură și exigibile. Termenul de grație acordat pentru plata unei creanțe nu împiedică compensarea. Compensarea este posibilă și atunci când creanțele nu sunt scadente, dar titularii lor consimt. Compensarea se face prin declarație față de cealaltă parte. Declarația este nulă dacă este afectată de modalități.

100. Potrivit art. 667 din Codul civil, părțile contractante pot încheia în mod liber, în limitele normelor imperative de drept, contracte și pot stabili conținutul lor. Dacă, în scopul protecției intereselor prioritare ale societății sau ale unui individ, efectele unui contract depind de încuviințarea autorităților statului, limitările și condiționările trebuie reglementate prin lege. Obligarea la încheierea unui contract este interzisă, cu excepția cazurilor când obligația de a contracta este prevăzută de prezentul cod, de lege sau dacă reiese dintr-o obligație asumată benevol. Părțile pot încheia contracte care nu sunt prevăzute de lege (contracte nenumite), precum și contracte care conțin elemente ale diferitelor contracte prevăzute de lege (contracte complexe).

101. În corespundere cu prevederile art. 814 din Codul civil, vânzătorul și adjudecatorul unui imobil trebuie să întocmească contractul de vânzare-cumpărare a imobilului în termen de 10 zile de la cererea celeilalte părți.

102. Prin prisma art. 815 alin. (1) din Codul civil, în cazul în care adjudecatorul nu achită **prețul în condițiile contractului**, adjudecatorul are dreptul, pe lângă remediile de care dispune vânzătorul, să revândă bunul la licitația următoare în conformitate cu uzanțele și numai după notificarea corespunzătoare a adjudecatorului.

103. Instanța de judecată din probatoriul administrat constată că, la 08 iulie 2014, a avut loc ședința comisiei de licitație a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” la care au fost examinate 3 subiecte pe ordinea de zi (f.d. 76-77 vol. VIII).

104. Din procesul-verbal nr. 1 al ședinței grupului de lucru Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” rezultă că comisia de licitație a avut următoarea componență, și anume președinte al comisiei - Veaceslav Sviridov, administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”; membrii

– Piotr Codreanu, căpitan portul de pasageri Giurgiulești; Vladimir Medvedev, inginer-șef; Leonid Holodcov, mecanic; D. Badaneu, șef debarcader și secretarul comisiei - Irina Starciuc, contabil-șef (f.d. 76-77 vol. VIII).

105. Cu referire la determinarea prețului inițial al obiectului expus la licitație președintele comisiei de licitație Veaceslav Sviridov a informat membrii comisiei că prețul inițial al obiectului expus la licitație să nu fie mai mare decât cel evaluat de către Camera de Comerț și Industrie fil. Ungheni, adică de 506.000 lei. Dacă pe parcursul licitației prețul se va majora, pasul să constituie nu mai mult de 500 lei. La această chestiune s-a decis cu 6 voturi pro (în unanimitate) ca contabilul-șef va informa participanții la licitație, formarea prețului și majorarea lui pe parcursul desfășurării licitației cu strigare cu pasul de 500 lei.

106. Corespunzător procesului-verbal amintit, care de altfel a fost contrasemnat de către toată componența comisiei de licitație, inclusiv de inculpat, nimeni nu a obiectat cu referire la pasul stabilit.

107. La 15 iulie 2014, a avut loc licitația în privința comercializării navei de pasageri „VEGA HOTELS” și adjudecatar al bunului menționat a fost desemnat S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” în legătură cu oferta înaintată de 507,500 lei (f.d. 78-81 vol. VIII).

108. Procesul-verbal nr. 1 privind rezultatele licitării navei de pasageri „VEGA HOTELS” a fost contrasemnat de către toată componența comisiei de licitație, inclusiv de inculpat, și potrivit acestuia nimeni nu a obiectat cu referire la pasul stabilit (f.d. 78-81 vol. VIII).

109. La 16 iulie 2014, între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” a fost încheiat contractul de vânzare-cumpărare a obiectului la licitație, și anume a navei de pasageri „VEGA HOTELS”, potrivit căruia, nu este stabilită modalitatea și termenul de achitare (f.d. 83-85 vol. VIII).

110. Tot la 16 iulie 2014 între S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, în calitate de vânzător, și Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, în calitate de cumpărător, a fost încheiat un contract de vânzare-cumpărare a unei nave plutitoare, prin care cumpărătorul a achiziționat nava plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” la prețul de 507.500 lei și s-a obligat să achite prețul în termen de 3 zile din momentul semnării contractului (f.d. 86 vol. VIII).

111. La aceeași dată au fost întocmite acte de primire-predare a navei de pasageri „VEGA HOTELS” și a navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” (f.d. 88, 92 Vol. VIII).

112. Tot la 16 iulie 2014, S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT” a emis factură fiscală privind vinderea navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” pentru suma de 507.500 lei, inclusiv TVA (f.d. 87 vol. VIII), iar, la 21 iulie 2014, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a emis factură fiscală privind vânzarea navei de pasageri „VEGA HOTELS” pentru aceeași sumă, inclusiv TVA (f.d. 94).

113. Deși în învinuirea adusă lui Veaceslav Sviridov se reține că acesta ar fi acționat în interesul lui Felix Grincu și Artur Grincu, care gestionau activitatea S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, S.R.L. „ARBORIS - COM” și S.R.L. „STIL DECOR”, având cu ultimii doi înțelegeri în prealabil cu privire la modul de organizare a licitației și petrecerea ei formală, la care să fie înregistrați și să participe doar aceste trei societăți comerciale, de către partea acuzării nu a fost prezentată nicio probă pertinentă, concludentă și utilă care să dovedească aceste aspecte, precum ar fi declarațiile unor martori, sentințe de condamnare a lui Felix Grincu și Artur Grincu pentru că ar fi acționat prin înțelegere prealabilă, cu inculpatul Veaceslav Sviridov, adică complicitate, elemente de fapt prin care să se dovedească că alte persoane fizice sau juridice nu au fost admise la licitația cu pricina, etc.

114. Totodată, în condiția în care toate deciziile cu referire la procesul de licitație se iau de către comisia de licitație, președintele acesteia neavând drept de *veto*, că membrii comisiei de licitație nu au votat împotriva propunerii inculpatului și că nu au obiectat în acest sens, precum și pentru că nu au fost prezentate probe din care să rezulte că membrii comisiei de licitație au fost constrânși de a vota pentru stabilirea pasului în mărime de 500 lei contrar prevederilor pct. 22 lit. a) din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, licitația cu strigare, instanța de judecată nu poate reține în acțiunile inculpatului existența intenției directe sau indirecte în acest sens. Or, în asemenea circumstanțe, ar purta răspundere toți membrii comisiei de licitație și nu numai inculpatul.

115. În aceeași ordine de idei, instanța de judecată reiterează faptul că administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, potrivit prevederilor menționate *supra* (pct. 66-74 din prezenta sentință), nu este limitat în dreptul de achiziționa în interesele întreprinderii bunuri. O modalitate de plată între părți poate fi compensarea, iar aceasta a fost realizată la caz între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.R.L. „GRINCAT CONSTRUCT”, prin stingerea datoriei ultimei în legătură cu achiziționarea navei de pasageri „VEGA HOTELS”, prin vânzarea navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” la aceeași sumă datorată.

116. Mai este de evidențiat faptul că, din declarațiile reprezentantului părții vătămate Vladimir Medvedev, rezultă că nava plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” există la întreprindere, iar martorii Leonid Holodcov, care a activat în calitate de mecanic la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, și Iurie Proțap, care a activat în calitate de jurist la întreprinderea respectivă, au declarat faptul că nava în cauză era necesară în activitatea întreprinderii, inclusiv pentru cercetarea râului.

117. La fel, sunt relevante concluziile din raportul de expertiză judiciară nr. 2367-2373 din 22 octombrie 2019, potrivit cărora în rezultatul înstrăinării navei de pasageri „VEGA HOTELS” în valoare de 507.500 lei și în rezultatul procurării navei plutitoare de model „SUNTRAKER PARTY BARGE 21” la prețul de 507.500 lei, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu a fost prejudiciată (f.d. 77-85 vol. XII).

118. Subsidiar, instanța de judecată reiterează faptul că pentru lipsa de transparentă la efectuarea achizițiilor în situația în care nu se constată cauzarea unui prejudiciu nu poate surveni la caz răspunderea penală în baza art. 327 alin. (1) din Codul penal.

119. În contextul celor expuse, instanța de judecată ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov și în această parte.

***Cu referire la modalitatea de încheiere și executare a contractului de prestare a serviciilor nr. 37 cu S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”***

120. Veaceslav Sviridov se învinuiește că, în contradicție cu prevederile Legii nr. 176 din 12 iulie 2013 privind transportul naval intern, fără informarea consiliului de administrație a întreprinderii, în lipsa unor note de argumentare, a devizului de cheltuieli și în lipsa unui regulament aprobat de către autoritățile centrale de specialitate, la 28 noiembrie 2013, a semnat cu reprezentanții S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER” contractul de prestare a serviciilor nr. 37, conform căruia S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, în calitate de executor, urma să efectueze adâncirea râului Nistru între kilometrii 357 și 297 de la estuar, costul unui km de lucrări fiind de 5.000 dolari SUA. În același timp, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” urma să asigure executorul pentru efectuarea lucrărilor cu combustibil, energie electrică și transferarea în avans a sumei de 20.000 dolari SUA în termen de 3 zile de la semnarea contractului. În aceste condiții, drept urmare a acestor acțiuni abuzive ale inculpatului, s-a constatat că, pe parcursul termenului de acțiune a contractului,

părțile au semnat două acte de pregătire pentru începerea lucrărilor, șapte acte de confirmare a staționării mijloacelor plutitoare și un act de executare a lucrărilor din 31 iulie 2014, iar, în urma pretențiilor înaintate de S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a achitat suma de 677.784 lei, pentru lucrările de adâncire și pentru staționarea tehnicii.

121. Potrivit art. 6 din Legea privind transportul naval intern nr. 176 din 12 iulie 2013, în vigoare la 28 noiembrie 2013, lucrările de amenajare și întreținere, inclusiv a radelor portuare de uz comun, a construcțiilor de acostare și a construcțiilor hidrotehnice navale în scop de asigurare a securității navigației, cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (2), se realizează de către organizațiile specializate în coordonare cu organul de specialitate, din bugetul de stat, în limitele mijloacelor alocate prin legea bugetului de stat pentru anul respectiv, din veniturile provenite din activitatea proprie, precum și din alte surse neinterzise de lege. Lucrările de amenajare a căilor de acces în port, care nu sunt prevăzute la alin. (1), precum și a locurilor destinate staționării navelor se realizează din mijloacele persoanelor în a căror proprietate se află porturile și punctele de staționare respective, în coordonare cu organul de specialitate. În cazurile în care este necesară asigurarea securității navigației, lucrările de întreținere a căilor navigabile interne și a construcțiilor hidrotehnice navale se realizează în baza regulamentului aprobat de autoritatea centrală de specialitate și de autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului. Lucrările de amenajare și menținere a șenalului navigabil pe sectoarele unde sunt amplasate construcții hidrotehnice pentru captarea și refluarea apei se vor efectua cu condiția de asigurare a funcționării în regim opțional a acestora în perioada de etiaj stabilit pe cursul de apă respectiv, prin coordonare cu autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului.

122. Având în vedere învinuirea adusă, prevederile legale menționate și probatoriul administrat, instanța de judecată constată că un regulament privind efectuarea lucrărilor de adâncire a albiei râului Nistru, la momentul semnării contractului între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, nu exista.

123. Însă, instanța de judecată consideră că neaprobarea regulamentului menționat nu putea stopa lucrările necesare de menținere a șenalului navigabil în condiția în care este amenințată securitatea navigației.

124. De către acuzare nu au fost prezentate probe din care să rezulte că, în urma semnării contractului de prestare a serviciilor nr. 37 din 28 noiembrie 2013 între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și S.A. „PORTUL DE NAVIGARE A RÂURILOR DIN BENDER”, prima ar fi fost prejudiciată cu suma de 677.784 lei, or actul inspectării financiare tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015 (f.d. 5-23 vol. II) vine în contradicție cu concluziile din raportul de expertiză judiciară nr. 2367-2373 din 22 octombrie 2019 (f.d. 77-85 vol. XII) coroborate cu declarațiile expertului judiciar date în ședința de judecată.

125. Este de menționat că, din concluziile date de expertul judiciar, rezultă că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” nu a fost prejudiciată în urma semnării contractului de prestare a serviciilor nr. 37 din 28 noiembrie 2013.

126. La fel, din declarațiile date de reprezentantul părții vătămate Viorel Pozdirca și martorii Oleg Izvoreanu, Serghei Bodrug, Alexandru Brînzan, Iurie Proțap, rezultă că, în urma lucrărilor de adâncire a albiei râului Nistru a fost extras și comercializat material aluvional.

127. Reieșind din raportul de expertiză judiciară nr. 2367-2373 din 22 octombrie 2019, materialul aluvional respectiv a fost reflectat în contabilitatea Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” la suma totală de 1.268.548,70 lei, iar conform actului inspectării financiare

tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015 pentru executarea contractului menționat întreprinderea a achitat doar 704.111 lei (f.d. 77-85 vol. XII).

128. Astfel, în lipsa unor probe care ar dovedi faptul că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a achitat efectiv o sumă mai mare de 704.111 lei, instanța de judecată constată că întreprinderea a avut venit din lucrările de adâncire a albiei râului Nistru efectuate în baza contractului de prestare a serviciilor nr. 37 din 28 noiembrie 2013 și nicidecum pierderi.

129. Referitor la informarea consiliului de administrație privind încheierea contractului cu pricina, din procesele-verbale ale ședințelor consiliului respectiv, instanța de judecată reiterează că, la majoritatea acestora, se prezentau rapoarte privind rezultatele activității economico-financiare a întreprinderii. La unele ședințe se prezentau și rapoarte narrative, precum și dări de seamă (anuale/trimestriale). Astfel, dincolo de un dubiu rezonabil, membrii consiliului de administrație pentru a da apreciere activității întreprinderii trebuiau să cunoască despre semnarea contractului de prestare a serviciilor nr. 37 din 28 noiembrie 2013, în sens contrar, activitatea organului respectiv ar fi fost iluzorie (f.d. 64-117 vol. IX). Mai mult ca atât, martorul Oleg Izvoreanu a declarat că, la consiliul de administrație, s-a pus în discuție vânzarea materialului aluvional extras în urma lucrărilor efectuate în baza contractului respectiv.

130. Luând în considerare cele expuse, instanța de judecată ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov și în această parte.

***Cu referire la achitarea neregulamentară a suplimentelor secretarilor consiliului de administrație a întreprinderii Tudor Bodrug și Irina Starciuc***

131. Reieșind din actul de învinuire se reține că Veaceslav Sviridov, deținând funcția de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, contrar prevederilor art. 24 alin. (1) din Legea salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002, a admis achitarea neregulamentară suplimentelor secretarului consiliului de administrație a întreprinderii, respectiv în anul 2012 lui Tudor Bodrug suma de 5.600 lei, în anul 2013 Irinei Starciuc suma de 15.000 lei, în anul 2014 tot Irinei Starciuc suma de 8.900 lei, cheltuieli la care se mai adaugă cheltuielile suportate de întreprindere la calcularea și achitarea contribuțiilor de asigurare socială și primelor de asigurare medicală, în anul 2012 lui Tudor Bodrug suma de 1.484 lei, în anul 2013 Irinei Starciuc suma de 3.975 lei, în anul 2014, tot Irinei Starciuc suma de 2.403 lei, care, în total, constituie suma de 37.362 lei.

132. Conform art. 4 din Legea salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002 în vigoare în perioada 01 ianuarie 2012 – 23 iulie 2014, în sistemul tarifar și sistemele netarifare salariul include salariul de bază (salariul tarifar, salariul funcției), ***salariul suplimentar (adaosurile și sporurile la salariul de bază) și alte plăți de stimulare și compensare***. Salariul de bază se stabilește sub formă de salarii tarifare pentru muncitori și salarii ale funcției pentru funcționari, specialiști și conducători pentru munca executată în conformitate cu normele de muncă stabilite potrivit calificării, gradului de pregătire profesională și competenței salariatului, calității, gradului de răspundere pe care îl implică lucrările executate și complexității lor. ***Salariul suplimentar reprezintă o recompensă pentru munca peste normele stabilite, pentru muncă eficientă și inventivitate și pentru condiții deosebite de muncă. El include adaosurile și sporurile la salariul de bază, alte plăți garantate și premii curente, care se stabilesc în conformitate cu rezultatele obținute, condițiile de muncă concrete, iar în unele cazuri prevăzute de legislație – și luându-se în considerare vechimea în muncă.*** Alte plăți de stimulare și compensare includ recompensele conform rezultatelor activității anuale, premiile potrivit sistemelor și regulamentelor speciale, plățile de compensare, precum și alte plăți neprevăzute de legislație care nu contravin acesteia.

133. În acord cu art. 24 din aceeași lege, membrilor organelor de conducere ale întreprinderilor de stat și ale societăților pe acțiuni (consiliul de administrație; consiliul societății) li se stabilesc indemnizații lunare în mărime de până la trei salarii minime pe țară, determinate în condițiile Legii nr.1432-XIV din 28 decembrie 2000 privind modul de stabilire și reexaminare a salariului minim. Indemnizațiile lunare se stabilesc din contul mijloacelor unităților economice respective și se anulează în cazul când membrii consiliilor se eschivează de la îndeplinirea funcțiilor.

134. Potrivit actului inspecției financiare tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015, în rezultatul inspecției financiare la capitolul salarizării s-a constatat că au fost achitate neregulamentar suplimente secretarilor consiliului de administrație în mărime totală de 49.195 lei. Respectiv în anul 2012 lui Tudor Bodrug – 5.600 lei, în anul 2013 Irinei Starciuc – 15.000 lei, în anul 2014 Irinei Starciuc – 18.800 lei, și în perioada ianuarie – iunie 2015 Irinei Starciuc – 9.795 lei. (f.d. 5-23 vol. II). La cheltuielile neregulamentare menționate se mai adaugă cheltuieli suportate de întreprindere la calcularea și achitarea contribuțiilor de asigurare socială și primelor de asigurare medicală în mărime totală de 13.228,63 lei, respectiv – 1.484 lei în anul 2012, 3.975 lei în anul 2013, 5.076 lei în anul 2014, și 2693,63 lei în anul 2015. La actul respectiv se face referire la anexa 22, însă o asemenea anexă nu a fost cercetată la examinarea prezentei cauze.

135. Instanța de judecată mai relevă din probatoriu administrat, și anume din conturile contabile nr. 531.1 în privința angajaților Irina Starciuc și Tudor Bodrug că, la compartimentul, „suplimentar”, se atestă că lui Tudor Bodrug în anul 2012 i s-a achitat 5.600 lei în calitate de supliment la salariu (f.d. 125 vol. VIII), Irinei Starciuc în anul 2013 i s-a achitat 16.400 lei în calitate de supliment la salariu (f.d. 126 vol. VIII). La fel, potrivit contului contabil pentru anul 2014, Irinei Starciuc i s-a achitat un supliment la salariu în mărime de 18.800 lei (f.d. 127 vol. VIII). Din conturile contabile menționate nu rezultă că suplimentul la salariu a fost calculat și achitat în conformitate cu prevederile art. 24 alin. (1) Legea salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002.

136. Reieșind din procesele-verbale ale ședințelor consiliului de administrație al Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” pentru perioada ianuarie 2012 - iulie 2014, se constată că Irina Starciuc și Tudor Bodrug nu au fost membri ai consiliului respectiv, însă au asigurat lucrările de secretariat al organului în cauză (f.d. 64-117 vol. IX).

137. În atare circumstanțe, se constată că persoanele vizate nu puteau fi remunerați în baza art. 24 alin. (1) Legea salarizării nr. 847 din 14 februarie 2002, or această normă prevedea remunerația doar pentru membrii consiliului.

138. Chiar dacă Irina Starciuc și Tudor Bodrug nu aveau dreptul la remunerația menționată, de către acuzare nu au fost prezentate probe pertinente, concludente și utile din care să rezulte că aceștia nu au avut dreptul la suplimentele la salariu achitate în general.

139. Este de menționat că această circumstanță nu poate fi reținută din actul inspecției financiare tematice, în condiția în care acest act nu conține asemenea date.

140. Totodată, nu au fost prezentate probe din care să rezulte interesul material sau alte interese personale ale inculpatului, precum și vinovăția acestuia în acest sens.

141. Luând în considerare cele expuse, instanța de judecată ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov și în această parte.

***Cu referire la angajarea formală în calitate de director adjunct a lui Aleksandrs Moldovans***

142. Instanța de judecată constată că, în susținerea acestui capăt de învinuire, de către acuzare a fost administrat ca probă doar actul inspectării financiare tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015 (f.d. 5-23 vol. II) și înscrisuri din care rezultă angajarea, achitarea salariului și eliberarea din funcție a lui Aleksandrs Moldovans (f.d. 128-141 vol. VIII).

143. La acest aspect, în actul inspectării financiare, este specificat că din explicațiile lui Vladimir Medvedev, administratorul întreprinderii la data inspectării și inginer-șef în perioada de până la 2015 și a altor angajați ai întreprinderii a rezultat faptul unor bănuieli de fictivitate în angajarea, prin ordinul nr. 25 din 02 aprilie 2012, în calitate de director adjunct (șef producției în transport) a lui Aleksandrs Moldovans, tabelarea și salarizarea acestuia pe parcursul perioadei 02 aprilie 2012 – 31 octombrie 2012. Cheltuielile suportate de întreprindere la salarizarea persoanei menționate au constituit 41.696 lei, la care se mai adaugă cheltuielile suportate de întreprindere la calcularea și achitarea contribuțiilor de asigurare socială și primelor de asigurare medicală în mărime de 11.049,44 lei. La actul respectiv se face referire la anexa 24, însă o asemenea anexă nu a fost cercetată la examinarea prezentei cauze.

144. În acest context, instanța de judecată constată că acuzarea nu a probat în niciun fel fictivitatea angajării lui Aleksandrs Moldovans, or această persoană nu a fost audiată în calitate de martor în prezenta cauză, nu a fost stabilit faptul dacă acesta corespundea funcției în care a fost numit din punct de vedere a studiilor specializării, nu a fost prezentat carnetul de muncă al acestuia în care să lipsească mențiunile despre angajarea și concedierea de la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”. Totodată, de către partea acuzării nu a fost elucidat faptul cum se ducea evidența angajaților la întreprinderea respectivă, care era locul de dislocare potrivit fișei postului pentru funcția de director adjunct (șef producției în transport) și nu s-a solicitat audierea martorilor care ar cunoaște circumstanțele cu referire la angajarea lui Aleksandrs Moldovans, inclusiv al contabilului și angajatului din subdiviziunea de resurse umane.

145. Din aceste considerente se ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov și în această parte.

***Cu referire la achitarea ilegală a cheltuielilor de deplasare lui Aleksandrs Moldovans și Nataliei Groza***

146. Reieșind din actul de învinuire se reține că Veaceslav Sviridov, deținând funcția de administrator al Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, încălcând prevederile pct. 6, 7 din Regulamentul cu privire la delegarea salariaților entităților din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 05 ianuarie 2012, în lipsa vreunui ordin de deplasare, delegare și determinare a scopului deplasării în Belgia, a dispus trecerea la cheltuieli a sumei de 7.944,88 lei, mijloace financiare cheltuite de Aleksandrs Moldovans. La această deplasare adăugându-se și suma de 14.325 lei pentru procurarea biletelor de avion de la S.R.L. „SAPIN - EXIM” în lipsa facturii.

147. De asemenea, încălcând aceleași prevederi, în lipsa ordinului de deplasare, delegare și determinare a scopului deplasării, Veaceslav Sviridov, cunoscând că acționează contrar prevederilor legale și în lipsa unui acord al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, acționând în interesul fiicei sale Natalia Groza, dorind să o elibereze pe ultima de cheltuieli materiale, a dispus trecerea la cheltuieli de deplasare ale Nataliei Groza din 20 ianuarie 2014 a sumei de 2.933 lei și deplasările acesteia la Academia Națională Maritimă din Odesa, Ucraina, în anul 2012 în sumă de 1.242,55 lei.

148. Potrivit pct. 6, 7 din Regulamentul cu privire la delegarea salariaților entităților din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 05 ianuarie 2012, delegarea



salariatului se efectuează **de către conducătorul entității** sau altă persoană împuternicită prin aprobarea ordinului, cu indicarea scopului și a termenului delegării, precum și a țării gazdă. Delegarea salariatului pe teritoriul Republicii Moldova se efectuează în baza ordinului sau a legitimației de deplasare. În legitimația de deplasare se indică: denumirea entității pe care o reprezintă, numele, prenumele salariatului, funcția deținută, localitățile de destinație și denumirea entității la care este delegat, scopul și termenul delegării. În legitimația de deplasare se fac mențiuni despre plecarea în deplasare, sosirea la punctele de destinație, plecarea din ele și sosirea la locul de muncă permanent, care se autentifică prin ștampilele entităților corespunzătoare. La delegarea în câteva localități, datele despre sosire și plecare se fac aparte, în fiecare dintre ele. **La delegarea în țări străine, data trecerii hotarelor se determină potrivit însemnărilor efectuate în pașaport la punctele de trecere și control la frontieră.**

149. În corespundere cu prevederile pct. 15 din același regulament, potrivit documentelor primare, **salariatului delegat i se achită cheltuielile de transport până la locul de destinație și retur** – spre locul permanent de muncă cu **transportul aerian**, feroviar, naval, transportul auto public, cu excepția taximetrelor, la tarifele clasei economice, incluzând plata pentru asigurarea de stat a pasagerului la transport și pentru serviciul prestat la vânzarea preliminară a biletelor de călătorie. Cheltuielile pentru utilizarea lenjeriei de pat în trenuri se compensează fără prezentarea documentelor primare. (...). În cazul neprezentării documentelor de călătorie, compensarea cheltuielilor pentru serviciile de transport pe teritoriul Republicii Moldova se efectuează conform tarifului minim.

150. În baza pct. 19 din același act normativ, **salariatului delegat i se compensează cheltuielile efective pentru locațiune**, inclusiv pentru serviciile obligatorii prestate în hoteluri, conform cerințelor privind utilizarea camerelor din hoteluri, în mărime ce nu va depăși plafoanele de cazare pentru fiecare 24 ore, prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul Regulament. De asemenea, se compensează cheltuielile pentru rezervarea locurilor în hoteluri în mărime de 50% din valoarea compensată a locului pentru 24 ore. Cheltuielile efective pentru locațiune se confirmă prin anexarea documentelor primare la decontul de avans. Nu se permite achitarea cheltuielilor pentru locațiune în hoteluri în baza conturilor comune, fără a fi indicate în ele numerele camerelor ocupate, perioada aflării, numele celor cazați, tipurile cheltuielilor etc. În același mod se compensează cheltuielile de locațiune suportate în timpul opririi forțate în drum, confirmate documentar. În situațiile în care nu sunt prezentate documente primare privind cazarea, eliberate de unitățile hoteliere sau de altele similare, în calitate de document primar poate servi contractul de locațiune încheiat între persoana delegată și proprietarul locuinței. În acest caz, compensarea cheltuielilor se va efectua în conformitate cu documentele prezentate, cu condiția că aceste cheltuieli nu vor depăși 70% din plafoanele de cazare stabilite prin anexa nr. 2 la prezentul Regulament pentru persoanele prevăzute la categoria „A”. Membrii delegației oficiale, care se detașează în străinătate pentru a participa la diverse evenimente cu caracter internațional, cu participarea reprezentanților altor țări și cu organizarea de către țara gazdă a cazării participanților în hotel cu tarife mai înalte decât plafoanele stabilite în anexa nr.2 la prezentul Regulament, cheltuielile de locațiune se restituie conform tarifelor hotelului respectiv, confirmate prin documentele primare și recomandarea de cazare în hotelul dat eliberată în scris de partea organizatoare a evenimentului sau misiunea diplomatică a Republicii Moldova în țara respectivă.

151. Având în vedere cele incriminate inculpatului și prevederile normative menționate, instanța de judecată relevă faptul că pentru delegarea salariaților Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” pentru plecarea în deplasări de serviciu nu era necesar acordul fondatorului sau

aprobarea de către consiliul de administrație, or aceste delegări urmau să fie dispuse prin ordinul/dispoziția administratorului entității menționate. Mai mult ca atât, se reiterează că, potrivit prevederilor menționate *supra* (pct. 66-74 din prezenta sentință), administratorul întreprinderii de stat nu este limitat în dreptul de delegare a angajaților în deplasări de serviciu, inclusiv peste hotare.

152. La caz, se atestă că ordine de deplasare în privința lui Aleksandrs Moldovans și Nataliei Groza nu ar fi fost emise, însă lipsa acestora nu denotă cauzarea de prejudicii Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI”, or acuizarea nu a prezentat probe pertinente, concludente și utile din care să rezulte că nu era necesară deplasarea angajaților menționați peste hotarele țării, că deplasările efectuate, de fapt, nu au avut loc sau că acestea au fost efectuate în scopuri personale și nu de serviciu.

153. Totodată, instanța de judecată remarcă faptul că cheltuielile de deplasare au fost efectuate în baza documentelor prezentate de către delegați (f.d. 142-152, 153-173 vol. VIII).

154. În această ordine de idei, se ajunge la concluzia netemeinicii învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov și în această parte.

#### ***Cu referire la achitarea ilegală a studiilor universitare ale Nataliei Groza***

155. Sub acest aspect, Veaceslav Sviridov se învinuiește că contrar prevederilor Legii nr. 146 din 16 iunie 1994 cu privire la întreprinderea de stat, având același interes personal de a o elibera de cheltuieli materiale pe fiica sa, fără existența vreunui contract încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și Academia Națională Maritimă din Odesa, Ucraina, cu privire la studiile universitare ale acesteia, care activa în cadrul aceleiași întreprinderi, a dispus efectuarea către instituția de învățământ menționată din contul întreprinderii achitarea contractului pentru studii în sumă de 16.893,97 lei în anul 2012 și în sumă de 10.684,07 lei în anul 2013, despre acest fapt nici de această dată nefiind solicitat acordul fondatorului întreprinderii, adică a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și nefiind informat în acest sens nici consiliul de administrație al acesteia.

156. Potrivit art. 178 din Codul muncii în vigoare în perioada 01 ianuarie 2012 – 31 decembrie 2014 (în continuare – Codul muncii), salariaților trimiși la studii de către angajator sau care s-au înmatriculat din proprie inițiativă în instituțiile de învățământ superior sau mediu de specialitate acreditate în condițiile legii, la secțiile serale și fără frecvență și care învață cu succes li se stabilește durata redusă a timpului de muncă, li se acordă concedii suplimentare cu menținerea, integrală sau parțială, a salariului mediu și alte înlesniri, în modul stabilit de Guvern. ***În contractul colectiv de muncă și în convențiile colective pentru salariații menționați la alin.(1) pot fi prevăzute înlesniri suplimentare din contul mijloacelor unității.***

157. În corespundere cu prevederile art. 182 din Codul muncii, salariaților care îmbină munca cu studiile li se acordă garanții și compensații la obținerea, pentru prima dată, a studiilor de nivelul respectiv. La concediile suplimentare acordate salariaților care îmbină munca cu studiile, potrivit unei înțelegeri scrise între angajator și salariat, pot fi alipite concediile de odihnă anuale. Salariaților care își fac studiile la o instituție de învățământ la a doua sau a treia specialitate (profesie) li se pot acorda anumite garanții și compensații în modul prevăzut de contractul colectiv sau de cel individual de muncă.

158. Potrivit actului inspectării financiare tematice la Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” din 09 octombrie 2015, în rezultatul inspectării financiare s-a relevat că, în cadrul controlului, nu a fost prezentat un careva contract încheiat de întreprindere cu Academia Națională Maritimă din Odesa, însă în evidența contabilă, au fost constatate cheltuieli legate de achitarea contractului de învățământ în sumă de 16.893,97 lei în anul 2012 și 10.684,07 lei în

anul 2013. La actul respectiv se face referire la anexa 26, însă o asemenea anexă nu a fost cercetată la examinarea prezentei cauze.

159. Conform ordinelor de plată din 12 noiembrie 2013 și evidenței contabile a Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” (f.d. 169-172, 174, 175 vol. VIII), instanța de judecată constată că întreprinderea a achitat prin virament Academiei Naționale Maritime din Odesa, în anul 2012, suma de 16.893,97 lei și, la 12 noiembrie 2013, suma de 10.684,07 lei în baza contractului nr. I-54/09 ZF din 31 august 2009 și acordului adițional din 12 octombrie 2012. Aceste transferuri bănești au fost efectuate pentru achitarea studiilor universitare ale Nataliei Groza.

160. Deși inculpatul este învinuit că ar fi dispus ilegal achitățile respective, partea acuzării nu a prezentat probe pertinente, concludente și utile care să demonstreze acest fapt.

161. Ar fi relevante probele care ar devedi că nu a existat contractul încheiat între Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” și Academia Națională Maritimă din Odesa, Ucraina, nr. I-54/09 ZF din 31 august 2009, și acordul adițional la acesta din 12 octombrie 2012, precum ar fi un răspuns în acest sens de la academia respectivă tradus în limba română, că administratorul Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” era obligat să solicite acordul fondatorului privind achitarea studiilor universitare ale Nataliei Groza și consiliul de administrație nu ar fi cunoscut despre cheltuielile respective.

162. Referitor la informarea consiliului de administrație, din procesele-verbale ale ședințelor consiliului respectiv, instanța de judecată reiterează că, la majoritatea acestora, se prezentau rapoarte privind rezultatele activității economico-financiare a întreprinderii. La unele ședințe se prezentau și rapoarte narrative, precum și dări de seamă (anuale/trimestriale). Astfel, dincolo de un dubiu rezonabil, membrii consiliului de administrație pentru a da apreciere activității întreprinderii trebuiau să cunoască cheltuielile efectuate în perioada de raportare, în sens contrar, activitatea organului respectiv ar fi fost iluzorie (f.d. 64-117 vol. IX).

163. La fel, este de menționat că acuzarea, prin probatoriul administrat și cercetat în cadrul examinării prezentei cauze, nu a dat un răspuns la faptul dacă Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” avea sau nu încheiat cu salariații un contract colectiv și/sau convenții colective de muncă și dacă acestea erau, care era conținutul lor, și anume dacă prevăd înlesniri suplimentare din contul mijloacelor unității.

164. Având la bază aceste raționamente, instanța de judecată ajunge la concluzia netemeiniciei învinuirii înaintate lui Veaceslav Sviridov inclusiv și în această parte.

165. În ceea ce ține de prejudiciul pretins cauzat de inculpat sunt relevante și declarațiile date de expertul judiciar potrivit cărora, în prezentul dosar, nu au fost identificate acte care ar confirma faptul că Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” a suportat anumite pierderi nejustificative.

166. Generalizând cele reținute mai sus, instanța de judecată constată că învinuirea înaintată lui Veaceslav Sviridov s-a bazat doar pe presupuneri și nicidecum prin probe pertinente, concludente și utile care să dovedească existența faptei incriminate, iar, în consecință, inculpatul urmează a fi achitat.

167. Potrivit art. 387 alin. (2) pct. 1) din Codul de procedură penală, în cazul când se dă o sentință de achitare, instanța respinge acțiunea civilă dacă nu s-a constatat existența faptei incriminate.

168. În condiția în care instanța de judecată a ajuns la concluzia că urmează de a-l achita pe Veaceslav Sviridov deoarece nu s-a constatat existența faptei infracțiunii imputate, urmează a fi respinsă și acțiunea civilă, or în acord cu art. 1398 alin. (1) din Codul civil (în vigoare în

perioada imputată de săvârşire a faptei), cel care acţionează faţă de altul în mod ilicit, cu vinovăţie este obligat să repare prejudiciul patrimonial, iar în cazurile prevăzute de lege şi prejudiciul moral cauzat prin acţiune sau omisiune, iar, la caz, elementele respective nu sunt întrunite.

169. În contextul celor expuse, în conformitate cu art. 384, 385, 390 alin. (1), 392, 396, 397 din Codul de procedură penală, instanţa de judecată

### **H O T Ă R Ă Ş T E:**

A-l achita pe *Veaceslav Sviridov*, născut la \*\*\*\*\*, IDNP \*\*\*\*\* învinuit în săvârşirea infracţiunii prevăzute la art. 327 alin. (1) din Codul penal, deoarece nu s-a constatat existenţa faptei infracţiunii.

A respinge ca fiind neîntemeiată acţiunea civilă înaintată de Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” privind încasarea prejudiciului din contul lui Veaceslav Sviridov.

A anula sechestrul aplicat în privinţa bunurilor ce aparţin lui Veaceslav Sviridov prin încheierea judecătorească din 17 octombrie 2017 (f.d. 96-97 vol. XI).

Sentinţa este cu drept de atac în ordine de apel la Curtea de Apel Chişinău în termen de 15 zile de la pronunţare prin intermediul Judecătoriei Ungheni.

**Preşedintele şedinţei,  
Judecător  
RACOVIŢĂ**

**Dumitru**