

ROMÂNIA
TRIBUNALUL CONSTANȚA
BIROUL DE EXPERTIZE JUDICIARE TEHNICE ȘI CONTABILE

FORMULAR VIZA RAPORT DE EXPERTIZĂ

PREZENTUL FORMULAR SE ANEXEAZĂ ÎN ORIGINAL LA EXEMPLARUL EXPERTIZEI
CARE RĂMÂNE LA DOSAR

SE ELIBEREAZĂ UN SINGUR EXEMPLAR PE EXPERTIZĂ

SE ELIBEREAZĂ EXCUSIV CA URMARE A CORESPONDENȚEI DOSARULUI CU
ÎNREGISTRAREA DIN BAZA DE DATE A BIROULUI DE EXPERTIZE JUDICIARE

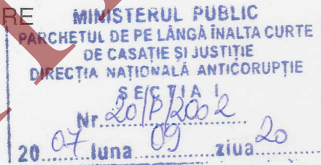
Dosar nr. 201P / 2002

Nr. înregistrare raport
1398 / 18 SEP 2007

Instanța/ Organul cu activitate jurisdicțională
DNA - Becelesti

Data eliberării
18 SEP 2007

VIZA BIROULUI DE EXPERTIZE JUDICIARE



DOSAR nr. 20/P/2002 – Expertiza financiar-contabila si tehnico-maritima - 2007

TRIBUNALUL BUCURESTI
Biroul de Expertize Judiciare
Tehnice si Contabile
Expertii contabili

TRIBUNALUL CONSTANTA
Biroul Local de Expertize Judiciare
Tehnice si Contabile
Specialisti tehnici maritimi

BIROUL LOCAL PENTRU EXPERTIZE
JUDICIARE, TEHNICE SI CONTABILE
Nr. / / 200...

6678 / 19.09.07 copie

CORPUL EXPERTILOR CONTABILI SI
CONTABILILOR AUTORIZATI DIN ROMANIA
- FILIALA PANCUBESCI
Validat independenta Kersei profesionale nr. 35 / 2004
Domeniu 20/P/2002 D.N.A.

20.09.2007

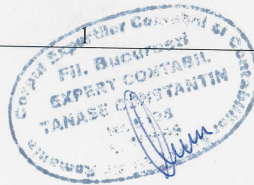
RAPORT DE EXPERTIZA TEHNICO-MARITIMA SI FINANCIAR-CONTABILA

CAP. I. INTRODUCERE

I.1. Subsemnatii experti contabili TANASE Constantin si CARACAS Carmen, membri CECCAR, posesori ai carnetelor de expert contabil nr. 6128/1996 si respectiv nr. 11896/1996/2004 si specialisti tehnici maritimi NEAGU Mircea si PAUN Stefan, am fost numiti, prin ordonanta din data de 24.10.2006, emisa de DNA, pentru a efectua o expertiza tehnico-maritima si financiar - contabila privind cauza care face obiectul dosarului nr. 20/P/2002.

Prin Ordonanta din 29.11.2006, emisa de DNA au fost admise partial cererile de completare a obiectivelor si au fost admise cererile de numire ca experti parte ai invinutilor, urmatoii experti:

- BRATOSIN Iancu Constantin, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de CONSTANTINESCU Mihail și MARINESCU Călin Dragomir);
- MIHĂILĂ Corneliu, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de BEZIRIȘ Anton, IONESCU Dragoș, NEAMȚU Luminița Maria, BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);
- CHINTOAN – UTA MARIN, expert tehnic maritim (propus de CLISERU Speranta și CHIFOREANU Florentin);



TRIBUNALUL BUCURESTI
Biroul de Expertize Judiciare
Tehnice si Contabile
Experti contabili

TRIBUNALUL CONSTANTA
Biroul Local de Expertize Judiciare
Tehnice si Contabile
Specialisti tehnici maritimi

**RAPORT DE EXPERTIZA
TEHNICO-MARITIMA SI FINANCIAR-CONTABILA**

CAP. I. INTRODUCERE

I.1. Subsemnatii experti contabili TANASE Constantin si CARACAS Carmen, membri CECCAR, posesori ai carnetelor de expert contabil nr. 6128/1996 si respectiv nr. 11896/1996/2004 si specialisti tehnici maritimi NEAGU Mircea si PAUN Stefan, am fost numiti, prin ordonanta din data de 24.10.2006, emisa de DNA, pentru a efectua o expertiza tehnico-maritima si financiar - contabila privind cauza care face obiectul dosarului nr. 20/P/2002.

Prin Ordonanta din 29.11.2006, emisa de DNA au fost admise partial cererile de completare a obiectivelor si au fost admise cererile de numire ca experti parte ai invinuitilor, urmatoarii experti:

- BRATOSIN Iancu Constantin, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de CONSTANTINESCU Mihail și MARINESCU Călin Dragomir) ;
- MIHĂILĂ Corneliu, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de BEZIRIȘ Anton, IONESCU Dragoș, NEAMȚU Luminița Maria, BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);
- CHINTOAN – UTA MARIN, expert tehnic maritim (propus de CLISERU Speranta și CHIFOREANU Florentin);

- ENACHE MIHAI, expert contabil carnet nr. 1759/1996 (propus de BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);
- ALEXE Ionelia, expert contabil cu carnet nr. 1970/2003 (propusă de CLISERU Speranța);
- PODOLAN Florea, expert contabil cu carnet nr. 10830/1996, din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul București (propus de LUCACIU Constantin);
- RĂDULESCU Gheorghe, expert contabil cu carnet nr. 1845/1996, din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de CHIFOREANU Florentin și RUSEN Radu Cătălin);
- DUMITRU Vasile, expert contabil cu carnet nr. 5334/1996, din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul București (propus de BĂNICĂ Octavian, PELINEL Ștefan Mihai, ȘERBOTEI Sergiu Constantin și PAȘCA Gheorghe);
- ARDELEANU Ioan, expert contabil cu carnet nr. 4955/1996 din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul București (propus de MÂNDRESCU Corneliu, GIURGIU Emil Alin, GOZIA Dan Corneliu și DIMONIE Mihail Nicolae).

I.2. Expertiza a fost efectuată la sediul DNA București, str. Stirbei Voda nr. 78-81, în perioada 04.01.2007-24.09.2007.

I.3. În cauza a mai fost efectuată în anul 1999 o expertiză tehnică de către expert tehnic OPREA Dan Nicolae și în anul 2004 o expertiză financiar-contabilă și tehnico-maritimă de către expert contabil CORNACIU Mina și expert tehnic FILIMON Ion. Privitor la concluziile acestei expertize, la dosarul cauzei există opinii separate formulate de către experții contabili recomandați de parti: GOCI Virgil, OPRIS Adrian, PODOLAN Florea, ENACHE Mihai și de către experții tehnici recomandați de parti, SERESCU Mihail, IANCU-BRATOSIN Constantin și MIHAILA Corneliu.

I.4. Documentele consultate au fost cele aflate și depuse la dosarul cauzei, precum și legislația în vigoare privind aspectele ce fac obiectul expertizei. Pe parcursul desfășurării expertizei au mai fost solicitate de la parti documente în sprijinul soluționării obiectivelor expertizei.

I.5. Convocarea partilor a fost efectuată prin înscrisuri aflate la dosarul cauzei.

I.6. Termenul inițial pentru finalizarea expertizei a fost 02.04.2007, acesta fiind prelungit ulterior, la cererea experților, succesiv, până în 02.07.2007, 31.08.2007 și 24.09.2007.

I.7. Imprejurările cauzei.

Imprejurările cauzei, sunt în legătură cu exploatarea unor nave proprietatea CNM PETROMIN SA în managementul grupului KLAVENESS din Norvegia. Exploatarea în comun a unor nave s-a efectuat în două etape, o prima fază pe relația Bahamas și o a doua fază pe relația Liberia.

În prima fază exploatarea a patru nave a fost efectuată prin intermediul unei societăți mixte înființată de către cei doi parteneri.

Datorită rezultatelor bune obținute în prima fază, colaborarea a fost continuată cu a doua fază, într-o formă extinsă.

Principalele probleme apărute în exploatarea navelor pe relația Liberia se referă la transferul proprietății unor nave către filiale ale CNM PETROMIN SA înființate în Liberia impuse de contractarea unor credite pentru repararea și re tehnologizarea acestor nave și apoi vânzarea acestor nave în cadrul procesului de privatizare și stingerea creditelor contractate prin filialele liberiene.

I.8. Obiectivele expertizei tehnico - maritime și financiar - contabile

Întrebările ce fac obiectul ordonanțelor de efectuare a expertizei sunt următoarele:

I.8.I. Obiective stabilite prin Ordonanța din 24.10.2006:

1. Care sunt fazele protocolare (unde, când, în ce cadru, cu ce participare ?) premergătoare cooperării dintre "CNM PETROMIN" S.A. și grupul de firme "Torvald KLAVENESS" ?
2. Dacă, în ce condiții și cu ce reprezentanți putea fi invocat și perfectat obiectivul de cooperare româno-norvegiană pentru re tehnologizarea instalațiilor de descărcare minereu de fier în Portul Constanța și dacă acesta avea vreo legătură în privința temeiurilor de fapt și de drept cu "re tehnologizarea unui număr de nave ale „CNM PETROMIN” S.A. cu finanțare asigurată de firma norvegiană KLAVENESS”?
3. Care sunt motivațiile comerciale invocate formal și cele de fapt, reale, cât și temeiurile legale ale constituirii societății mixte "PETROKLAV" Inc. Bahamas, la data de 14.05.1991, cu precizări exprese privind :
 - a) modalitatea concretă de respectare a motivației comerciale;

- b) respectarea cadrului legal al firmei din Bahamas, respectarea cadrului legal intern cu privire la înființarea societății mixte, necesitatea și existența aprobărilor legale prealabile;
- c) care au fost rezultatele financiar-contabile ale acestei societăți, inclusiv evidențierea datelor din bilanțul contabil la data încetării funcționării acesteia?
- d) cum sunt evidențiate în contabilitatea “CNM PETROMIN” S.A. acțiunile pe care aceasta le-a deținut prin compania mixtă?
- e) dacă, în ce condiții și cine a deținut, în care perioadă anume și a utilizat acțiunile companiei „PETROKLAV” Inc. Bahamas?
- f) dacă între “CNM PETROMIN” S.A. și “PETROKLAV” Inc. Bahamas au existat relații contractuale și dacă prin activitatea sa, “PETROKLAV” Inc. Bahamas a creat un prejudiciu “CNM PETROMIN”; în caz afirmativ, stabilirea surselor de prejudiciere;
- g) precizarea prevederilor legale în vigoare la acea dată, privind participarea unităților economice românești la societățile mixte în străinătate (Decretul 52/1975 , H.G. 667/1991, Legea nr.82/1991, Circulara B.N.R. nr.V/1991 și altele).
4. Prezentarea modului în care au fost create societățile din Liberia, care a fost motivația comercială și temeiul legal al constituirii și funcționării societăților înregistrate de “CNM PETROMIN” S.A. în Liberia?
- cele 16 societăți filiale companii proprietare de unică navă;
 - holdingul “PETROMIN OVERSEAS” Inc.;
 - “PETROKLAV Management” Inc. ,
- cu precizarea rașiunilor pentru care a fost menținută în paralel și “PETROKLAV” Inc. Bahamas, stabilirea schemei de funcționare, conexiunile și modul în care acestea au fost utilizate de “CNM PETROMIN” SA. și grupul “Torvald KLAVENESS”.
- Cine a hotărât și cine a aprobat constituirea societăților în Liberia?
- Cine a transmis documentația de aprobare în vederea constituirii societăților liberiene către Ministrul Finanțelor?
- De asemenea, experții vor clarifica:
- a) ce se înțelege prin “companie holding”, dacă are personalitate juridică, care este modul de funcționare al unei companii holding și care sunt reglementările legale în România la acea dată privind înființarea unei companii holding?

- b) care era situația economico-financiară a celor 15 nave, la data de 01.05.1992 (veniturile și profitul realizat pe fiecare navă)?
 - c) dacă înființarea companiilor deținătoare de unică navă este o practică internațională și care este scopul acesteia?
 - d) dacă în perioada 1993-2000 (și chiar ulterior) au mai fost înființate și alte companii deținătoare de unică navă, de către cine și în baza căror aprobări?
 - e) dacă în România, în acea perioadă erau reglementate din punct de vedere contabil noțiunile de capital, aport de capital, export de capital, acțiuni, obligații și participații?
 - f) care a fost data de înregistrare în Liberia a societăților deținătoare de unică navă, capitalul social subscris și vărsat, data la care navele respective au fost transferate către aceste societăți, precum și data la care navele au fost livrate conform contractelor?
5. Dacă era necesară aprobarea prealabilă a Guvernului României pentru constituirea acestor societăți, autorizarea B.N.R. pentru operațiuni curente și tranferuri de capital, cu mijloace de plată străine, avizul prealabil a Ministerului Economiei și Finanțelor pentru organizarea și funcționarea societăților în străinătate și dacă existau la acea dată ori pe parcursul funcționării, interdicții sau embargo impuse de Consiliul de Securitate O.N.U. Liberiei în această privință? Dacă România avea ambasadă sau consulat pentru a se putea urmări investițiile și supralegaliza documentele de transfer și vânzare a navelor în țara respectivă? Dacă pe plan internațional Liberia era considerată țară stabilă pentru siguranța unor astfel de investiții și dacă exista vreun acord între România și Liberia privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor cu detalierea consecințelor în privința înființării și funcționării societăților sus-menționate în Liberia.
6. Care este perioada în care a funcționat Consiliul Împuterniciților Statului, structura și rolul acestuia în cadrul S.C. “CNM PETROMIN” S.A. și documentele în baza cărora și-a desfășurat activitatea?
- a) dacă Regulamentul de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A. era similar cu regulamentele de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. de la alte companii de navigație (S.C. “ROMLINE” S.A., S.C. “NAVROM” S.A., etc.) sau de la alte societăți din cadrul Ministerului Transporturilor.?

- b) dacă C.I.S. avea obligația să respecte atribuțiile stabilite prin Regulament cf. Ordinului nr. 1354/31.01.1991 emis de către subsecretariatul Transporturilor Navale din cadrul Ministerului Transporturilor?
 - c) dacă punctele „i” și „o” din Regulamentul de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A. se regăsesc și în alte regulamente de organizare și funcționare ale C.I.S./C.I.M.S. de la alte societăți comerciale din cadrul Ministerului Transporturilor?
 - d) dacă art. 6 pct. „i” din Regulamentul de organizare și funcționare C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A: cuprinde prevederi în afara cadrului legal în vigoare la acea dată?
 - e) dacă C.I.S. a luat vreo decizie în baza prevederilor art. 6 pct. „i” și „o” din Regulament ? Care a fost aceasta ? Dacă această decizie era suficientă sau constituia o decizie intermediară până la obținerea deciziei finale de la organele competente ?
 - f) în perioada 1991-1993 exista obligația depunerii hotărârilor C.I.S. la Camera de Comerț?
 - g) dacă membrii C.I.S. „CNM PETROMIN” S.A. aveau obligația de a urmări punerea în aplicare și finalitatea hotărârilor luate?
 - h) dacă C.I.M.S.-urile și ulterior A.G.A., precum și Consiliile de Administrație ale „CNM PETROMIN” S.A. Constanța, după desființarea C.I.S.-urilor, au sesizat nereguli producătoare de prejudicii pentru perioada anterioară? Ce măsuri au luat pentru înlăturarea lor?
7. Dacă a fost respectată legislația internă și internațională la transferarea proprietății fiecăreia dintre cele 16 nave de către „CNM PETROMIN” S.A. la companiile liberiene, cu precizări privind legalitatea documentelor de radiere a fiecărei nave din Registrul de înscriere a proprietății la Căpitănia Portului Constanța, a ordinelor de arborare a pavilionului altor state, cât și a celui român în alte state față de prevederile Decretului 443/1972 privind navigația civilă la acea dată?

Se vor face referiri și la următoarele aspecte:

- a) dacă corespondența Căpităniei Portului Constanța datată 21.07.1992, adresată Inspectoratului de Stat al Navigației Civile reprezenta documentul pe baza căruia se puteau emite decizii de radiere a navelor respective și de schimbare a pavilionului conform Decretului 443/1972?
- b) dacă printre documentele înaintate Inspectoratului Navigației Civile, împreună cu adresa de înaintare a Căpităniei și a cererii, respectiv opisului

documentar înaintat Căpitaniei de către proprietarul navei, se regăesc contractele de management ale navelor respective?

- c) dacă mențiunea din adresele datate 21.07.1992 referitoare la anexarea unor “contracte de bare-boat charter” putea produce consecințe de orice fel conform Decretului 443/1972, având în vedere că de fapt erau anexate contracte de management? Poate fi o eroare materială de dactilografieră? Inspectoratul de Stat al Navigației Civile urma să analizeze cererea și documentele înaintate de proprietarul navei sau adresa de înaintare a acestora de către Căpitanie ?
- d) care a fost temeiul legal din Decretul 443/1972 în baza căruia s-a efectuat radierea din Registrul matricol?
8. Care era valoarea celor 15 nave (“CĂRBUNEȘTI”, „BARBOȘI”, „BOBÂLNA”, „BORZEȘTI”, „BĂNEASA”, „COMĂNEȘTI”, „BAIA DE CRIȘ”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 Decembrie”) înregistrată în bilanțul contabil al S.C. PETROMIN S.A. Constanța, încheiat la 31.12.1991 și respectiv data trecerii acestora în companii deținătoare de unică navă (în lei și dolari) la cursul leu/dolar la acea dată și dacă valoarea celor 15 nave înregistrată în bilanțul contabil al S.C. PETROMIN S.A. la data trecerii acestora în companii deținătoare de unică navă, era în conformitate cu prevederile legale la acea dată?
9. Care au fost motivele reevaluării la data constituirii companiilor deținătoare de unică navă a celor 15 nave: “CĂRBUNEȘTI”, „BARBOȘI”, „BOBÂLNA”, „BORZEȘTI”, „BĂNEASA”, „COMĂNEȘTI”, „BAIA DE CRIȘ”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 DECEMBRIE”?
10. Care este diferența dintre valoarea de inventar (contabilă) a celor 15 nave “CĂRBUNEȘTI”, „BARBOȘI”, „BOBÂLNA”, „BORZEȘTI”, „BĂNEASA”, „COMĂNEȘTI”, „BAIA DE CRIȘ”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 DECEMBRIE”, înregistrate în bilanțul contabil la PETROMIN Constanța la data de 31.12.1991, respectiv la data constituirii celor 15 companii deținătoare de unică navă și valoarea reevaluată la data înființării acestora ?
- a. dacă diferența rezultată din reevaluare trebuia înregistrată în contabilitate, dacă s-a înregistrat, în ce cont contabil, la ce dată, ce destinație a avut, în baza căror acte normative și la care societate (

PETROMIN Constanța, P.O.I. sau cele 15 companii deținătoare de unică navă)?

11. La ce valoare a celor 15 nave menționate trebuia să se calculeze amortismentul? La valoarea de inventar (contabilă) la care navele erau înregistrate în evidențele PETROMIN Constanța sau la valoarea reevaluată și în baza căror acte normative? Cum s-a calculat efectiv?
 - a) unde trebuia să se calculeze și înregistreze amortismentul celor 15 nave? La PETROMIN Constanța, la P.O.I. sau la cele 15 filiale? Unde s-a calculat și înregistrat, cum au influențat rezultatele economice ale societăților, acte normative încălcate, persoane răspunzătoare?
 - b) dacă cele 15 filiale au calculat și suportat pe capitolul costuri, contravaloarea amortismentului? Care a fost cuantumul acestuia și în baza căror acte normative s-a stabilit ?
12. Dacă prin trecerea celor 15 nave de la PETROMIN S.A: către cele 15 filiale, proprietate 100% PETROMIN S.A., compania și-a diminuat patrimoniul sau a pierdut controlul asupra acestora din punct de vedere patrimonial? Cum a fost înregistrată în contabilitatea PETROMIN S.A. eventuala diminuare de patrimoniu și în baza căror aprobări?
13. Dacă documentele “Bill of sale”, care exprimă operațiunile de constituire a societăților de unică navă în Liberia și de vânzare de către acestea a celor 16 nave direct din acea țară, întrunesc condițiile dreptului maritim englez de transferare a proprietății unei nave de la vânzător la cumpărător și cele de opozabilitate față de autoritățile române și străine? Experții să explice semnificația și efectele emiterii “bill of sale”, în speță, la valoare de 1 USD/navă.
14. În ce țară s-au încasat veniturile și s-au efectuat cheltuielile din exploatarea celor 16 nave, care sunt rezultatele financiar-contabile și dacă s-a înregistrat vreun prejudiciu de către „CNM PETROMIN” S.A., cu indicarea surselor de prejudiciere, ca urmare a funcționării acestor societăților din Liberia? Care a fost destinația veniturilor rezultate din vânzarea navelor din Liberia?
15. Dacă există persoane responsabile, ca urmare a activității firmelor din Liberia, cu precizarea situațiilor imputabile, în cazul în care au fost încălcate prevederile Legii 31/1990, Legii 87/1994, Legii 58/1991, H.G. 634/1991, Regulamentului B.N.R. 3616/1992, a Normelor BNR nr.V/1/1992 și a altor reglementări în vigoare.
16. În privința creditelor obținute și a modului de rambursare a acestora se vor stabili companiile beneficiare, cine a avut controlul acestora,

respectarea destinației creditelor la lucrările de retehnologizare a navelor, modul de reflectare în evidențele contabile a acestor operațiuni și stabilirea costurilor suplimentare generate de utilizarea acestor credite. Se vor face referiri și la următoarele aspecte:

- a) dacă s-a obținut avizul prealabil al Ministerului Economiei și Finanțelor pentru contractarea creditului de 45 milioane USD, cu precizarea efectelor scrisorii ulterioare în privința condițiilor specificate, sub aspectul posibilității impunerii, față de contractul de împrumut deja încheiat, parafat și aflat în derulare.
 - b) dacă CIS PETROMIN a aprobat contractarea creditului și dacă aceasta s-a materializat printr-o hotărâre înregistrată la Registrul Comerțului și publicată în Monitorul Oficial.
 - c) dacă împuternicirea acordată de „PETROMIN OVERSEAS” Inc. Liberia, unor salariați din cadrul „CNM PETROMIN” SA pentru semnarea contractului de credit de 45 milioane USD, legalizată la notariat, îndeplinea condițiile pentru a fi valabilă în Norvegia.
 - d) ce persoane au semnat notele de tragere a împrumutului și dacă conform statului companiei liberiene aveau dreptul să o facă.
 - e) dacă în contabilitatea companiei „PETROMIN OVERSEAS” Inc a fost evidențiat creditul acordat și modul în care a fost utilizat.
 - f) dacă există persoane responsabile de nerespectarea normelor legale în domeniu la acest obiectiv, respectiv prevederile Legii 31/1990.
 - g) stabilirea motivelor care au determinat la 08.10.1992, suplimentarea creditului inițial de 45 milioane USD contractat la Sindicatul bancar CHRISTIANIA Bank Oslo, cu suma de 4 milioane USD și modul cum a fost utilizat acesta.
- 17. Cine a întocmit analiza generală care a stat la baza deciziei A.G.A. PETROMIN S.A. din 29.10.1994 de reeșalonare a împrumutului de 49 milioane USD, prin contractarea unui nou împrumut de 64 milioane USD de la Sindicatul bancar din care făcea parte și CHRISTIANIA Bank Oslo, Norvegia, cu precizarea existenței sau inexistenței unor motivări reale și legale pentru aceasta.**
- a) dacă prin această refinanțare s-a acceptat implicit împrumutul inițial.
 - b) dacă prin această refinanțare s-a contractat un nou împrumut prin care se achita balanța celui inițial și dacă s-au obținut facilități de garantare și un credit pe termen.

18. Stabilirea rezultatelor economice obținute „CNM PETROMIN” SA, ca urmare a acțiunii de vânzare a celor 16 nave din structura holdingului „PETROMIN OVERSEAS” Inc. Și totodată să se răspundă la următoarele întrebări:

- a) dacă a fost respectată legislația în vigoare la data vânzării fiecărei nave;
- b) care au fost motivele care au determinat “CNM PETROMIN” S.A. să vândă cele 16 nave, în baza căror aprobări s-a hotărât vânzarea navelor și dacă au fost obținute aprobările legale?
- c) care au fost prețurile de pornire a licitațiilor pentru fiecare navă în parte, de cine au fost stabilite, în baza căror criterii și care a fost prețul de vânzare efectiv?
- d) cum se justifică rapoartele de evaluare care au stat la baza vânzărilor efective (1993-2000) ale căror valori sunt mai mici comparativ cu evaluările care au stat la baza înregistrării lor în contabilitatea celor 15 filiale în 1992?
- e) cine sunt vânzătorii și cumpărătorii celor 16 nave, unde au sediile sociale și cine deține acțiunile societăților vânzătoare?
- f) ce pavilion au navele respective și cine sunt proprietarii acestora?
- g) dacă O.G. 88/1997, H.G. 361/1998, Legea 99/1999 și H.G. 450/1999, precum și alte acte normative în vigoare privind privatizarea societăților comerciale pot fi aplicate în cazul vânzării celor 16 nave?
- h) dacă s-au acordat mandate speciale din partea F.P.S: pentru vânzarea celor 16 active (nave) și dacă acestea, cât și facturile externe operate în contabilitatea “CNM PETROMIN” S.A. sunt legale în raport de starea de fapt privind vânzarea anterioară a navelor direct din Liberia și către companii din străinătate?
- i) dacă din documentele analizate rezultă că F.P.S. cunoștea că vânzarea s-a făcut pe teritoriul României între doi nerezidenți?
- j) care erau obligațiile membrilor A.G.A. PETROMIN conform contractului de reprezentare încheiat între aceștia și F.P.S. cu privire la: vânzare nave, gajări și încheieri de contracte de credit sau amendări ale acestora, înființări de societăți comerciale ale PETROMIN în țară și străinătate, participării ale PETROMIN la societăți comerciale înființate în țară și străinătate?
- k) dacă în perioada martie 1998 - mai 1999, membrii A.G.A. PETROMIN au respectat prevederile din contractul de reprezentare încheiat între aceștia și F.P.S. București?

- l) dacă documentele întocmite de reprezentanții F.P.S. București au fost conforme cu legislația în vigoare?
 - m) dacă s-au întocmit formalitățile vamale și s-a încasat comisionul vamal și taxele vamale, precum și valuta din valorificarea celor 16 nave?
 - n) dacă s-au întocmit contracte de vânzare-cumpărare cu conținut cadru aprobate de Ministerul Privatizării adaptat la specificul navelor maritime?
 - o) dacă s-au respectat instrucțiunile privind anunțul publicitar pentru vânzarea de active și dacă la prețul de adjudecare s-a adăugat T.V.A. ce se suportă de cumpărător?
 - p) dacă s-au întocmit dosare de prezentare ale activelor și ce sume s-au încasat din valorificarea acestora?
 - q) dacă în aceste dosare s-a menționat adresa activului și cine era proprietarul acestora?
 - r) dacă S.C. “CORONA SHIPPING INTERNATIONAL” S.R.L. îndeplinea condițiile de întreprindere mică pentru a putea beneficia de cumpărarea de active cu plata în rate a celor 4 nave achiziționate de aceasta?
 - s) dacă cumpărătorii activelor firmei, respectiv “T.S.M.” S.R.L. Constanța și “CORONA SHIPPING INTERNATIONAL” S.R.L. Constanța au avut dreptul să solicite deducerea din prețul activelor achiziționate a investițiilor efectuate la nave în conformitate cu contractele de bare-boat (închiriere). Dacă aceste investiții au fost corect stabilite?
 - t) dacă s-a cauzat vreun prejudiciu “CNM PETROMIN” S.A. Constanța ca urmare a vânzării acestor nave cu indicarea persoanelor civilmente responsabile și precizarea cotelor de participare a fiecăreia la cauzarea prejudiciului. În caz afirmativ, răspunderile și persoanele răspunzătoare se vor stabili în mod concret, pe fiecare an de activitate (1992-2000), pe fiecare fenomen economic separat, precum și normele legale încălcate, în vigoare la acea dată?
- 19.** În cazul în care se stabilește un prejudiciu, să fie indicate toate sursele de prejudiciere a PETROMIN ca urmare a activității “PETROKLAV” Inc. Bahamas și “PETROMIN OVERSEAS“ Inc. ori a re tehnologizării navelor.
- 20.** Să se stabilească dacă după încetarea activității “PETROKLAV” Inc. Bahamas, a mai fost transferată vreo sumă de bani în contul acestei societăți.
- 21.** Care a fost evoluția prețului navelor second-hand și scrap pe piața internațională în intervalul 1990-2000?

- care este modalitatea de vânzare pe plan internațional a acestor nave, cum se stabilește prețul, factorii care îl influențează și cine este abilitat să stabilească aceste prețuri?
 - cum au fost evaluate pe plan internațional navele tip Panamax construite în România în perioada 1980-1990 față de nave similare construite în șantiere din străinătate?
22. Dacă navele au rămas sau nu în proprietatea PETROMIN în perioada 1992-2000?
23. Dacă transferul celor 16 nave din patrimoniul PETROMIN în cele 16 societăți liberiene deținătoare de unică navă aflate în proprietatea PETROMIN 100% a constituit aport în natură al acționarului unic (“CNM PETROMIN” S.A.) la capitalul filialelor sale sau vânzare efectivă a navelor?

I.8.II. Obiective suplimentare formulate de învinuți și acceptate prin Ordonanța din 29.11.2006:

1. Prezentarea grupului de firme Torvald KLAVENESS, activitate, evoluția firmei, număr de nave aflate în management, poziția firmei pe plan internațional, situația financiară a firmei.
2. Care a fost destinația sumei de 500.000 dolari SUA transferată de la CHRISTIANIA Bank la Citi Bank Londra în contul PETROKLAV Bahamas ? (formulate de învinuțul MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR).
3. Data la care PETROKLAV Inc. Bahamas și-a încetat activitatea.
4. Dacă există legătură contractuală și/sau de continuitate între PETROKLAV Inc. Bahamas și PETROKLAV Management Inc. Liberia?
5. Data la care au fost semnate contractele de management pentru cele 5 nave și rezultatele financiare ale acestora. (formulate de învinuțul CONSTANTINESCU MIHAIL).
6. Să se stabilească dacă, în condițiile actualei contabilități aplicabile în România, activele și pasivele unei filiale deținute 100% de S.C. PETROMIN S.A. se consolidează în contabilitatea S.C. PETROMIN S.A.

7. Să se stabilească dacă o navă poate fi asimilată unui activ sau este purtătoarea concomitentă și indivizibilă a tuturor pierderilor, datoriilor, veniturilor, sau profiturilor pe care le generează și să se stabilească dacă, în conformitate cu legislația de shipping, nava este asimilată cu societatea de unică navă, care este purtătoarea aceluiași active sau pasive.
8. Să se stabilească dacă un activ definit de legislația specială a privatizării coincide, în cazul societăților proprietare de nave, cu o societate de unică navă, ca fiind o subunitate independentă.
9. Să se precizeze pentru fiecare dintre cele 16 nave vândute, care au fost, la data aprobării de către F.P.S. a mandatelor pentru reprezentanții săi în A.G.A., valorile de inventar, valorile rămase neamortizate, valorile propuse de evaluator, valorile aprobate de Comitetul de Direcție al F.P.S. pentru începerea negocierilor, urmând ca pe baza acestor elemente să se stabilească profitul sau pierderea pentru CNM PETROMIN, în condițiile în care vânzarea s-ar fi realizat la nivelul prețului propus prin mandate. (formulate de BĂNICĂ OCTAVIAN, DIMONIE MIHAIL NICOLAE, PAȘCA GHEORGHE, ȘERBOTEI SERGIU CONSTANTIN, ȘTEFAN PELINEL MIHAI, GOZIA DAN CORNELIU, MÂNDRESCU CORNELIU, GIURGIU EMIL ALIN).
10. Dacă era necesară conform legii, obținerea unui aviz din partea Ministerului de Finanțe, în vederea participării PETROMIN S.A. la societatea mixtă la înregistrarea holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. sau pentru constituirea societății mixte PETROKLAV Inc. Bahamas? (formulat de MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR, CLISERU SPERANȚA, BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)
11. Dacă PETROMIN S.A. a făcut demersuri pentru obținerea de fonduri necesare de la bănci românești?
12. Dacă înainte de contractarea împrumutului s-a făcut un studiu de fezabilitate până în 2008 și care au fost rezultatele aceluia studiu?
13. Care au fost rezultatele controalelor efectuate de Comisia parlamentară de control a flotei din 1993, în legătură cu cooperarea cu firma KLAVENESS?
14. Să se facă o apreciere asupra pavilionului Liberia, în raport cu alte pavilioane de complezență (societăți de clasificare acceptate, flag state control, aprecierea navlositorilor – veting).

15. Dacă Ministerul Transporturilor a fost împuternicit prin hotărâre de guvern să acorde navelor dreptul de a arbora pavilionul românesc sau de a-l retrage?
16. Dacă scrisoarea de intenție semnată la Oslo privind operarea în comun în portul Constanța a mărfurilor în vrac și re tehnologizarea instalațiilor existente în acest scop în portul Constanța, au dus la încheierea vreunei înțelegeri cu firma KLAVENESS și societățile românești PETROMIN S.A. și Convex S.A., aflate în subordinea Departamentului Transporturilor Navale sau a avut alte efecte.
17. Care era situația financiară a S.C. PETROMIN S.A. la sfârșitul anilor 1989 și 1991 ?
18. Ce sume a încasat PETROMIN S.A. cu titlu de „amortization” și mai târziu “owner’s fees” și dacă aceste sume au acoperit amortizarea valorii navelor calculată conform legii române; dacă aceste sume au fost înregistrate de auditori la cheltuieli și astfel au influențat rezultatele financiare ale navelor?
19. Dacă valorile menționate de auditori ca “depreciation” au fost înregistrate în mod corect în contabilitatea celor 16 nave subsidiare, dacă acestea au influențat rezultatele financiare ale navelor și dacă da, în ce mod?
20. Dacă prin aplicarea prevederilor Legilor 15/1990 și 31/1990, prin care societățile comerciale au devenit proprietare asupra propriului patrimoniu, mai era necesară aprobarea Guvernului prevăzută de Decretul 443/1972, în vederea transferării navelor de către PETROMIN S.A. către propriile subsidiare și schimbarea pavilionului, prevedere ce data din vremea proprietății statului asupra patrimoniului respectiv?
21. Dacă transferul navelor prin bill of sale de la PETROMIN S.A. către subsidiarele sale contra „1 dolar and other considerable value” constituie o vânzare reală a acestora sau un transfer temporar, având în vedere că ulterior navele au fost real vândute prin Decizia PETROMIN S.A. cu aprobarea F.P.S. (formulate de MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR, BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)
22. Care este semnificația documentului standard BIMCO numit Memorandum of Agreement (MOA), dacă întrunește elementele constitutive ale unui contract de vânzare-cumpărare, care este diferența între un contract de vânzare-cumpărare și MOA?

23. Dacă era necesară aprobarea C.I.S. PETROMIN pentru înființarea de subsidiare ale P.O.I. Liberia (formulate de CLISERU SPERANȚA)
24. Să se prezinte principalele caracteristici ale modalităților de exploatare a navelor maritime, respectiv bare-boat, time-charter, voyage-charter, management, obligațiile și drepturile armatorului, obligațiile și drepturile navlositorului sau managerului, modul de finanțare a activității, participarea la pierdere și profit.
25. Cine a efectuat managementul celor 16 nave subsidiare și a holdingului P.O.I.?
26. Dacă înainte de vânzarea efectivă, navele au fost răscumpărate de PETROMIN S.A., având în vedere că ulterior acestea au fost vândute prin Decizia S.C. PETROMIN S.A. cu aprobarea F.P.S.? (formulat de BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)
27. Să se stabilească dacă navele HISTRIA SUN (ex. BREAZA) și HISTRIA STAR (ex. CALLATIS) au fost predate în contract de management firmei PETROKLAV Management Inc. și în situația în care nu s-au predat către această firmă, să se stabilească motivele pentru care au fost refuzate de partenerul norvegian.
28. Datele la care s-au semnat contractele de bare-boat cu firma Tanker Ship Management S.R.L. pentru cele două nave mai sus-menționate și datele la care navele au fost predate efectiv în bare-boat acestei firme.
29. Cine a facturat chiria de bare-boat către T.S.M. pentru navele HISTRIA SUN și HISTRIA STAR și în conturile cărei societăți a fost solicitată plata chiriei de bare-boat (formulat de CHIFOREANU FLORENTIN).
30. Registrele matricole ținute de căpităniile de port erau Registre de înscriere a proprietății asupra navelor sau erau registre de evidență în care se transcriu operațiunile de dobândire și transmitere a dreptului de proprietate, precum și operațiunile de constituire a drepturilor reale asupra navelor pentru a putea fi opozabile terților? (formulat de CUCU LEXANDRU ȘERBAN)
31. Care sunt competențele compartimentelor de specialitate ale CNM PETROMIN în ceea ce privește raporturile cu companiile subsidiare înființate, operațiunile comerciale, legale și financiare privind navele trecute în aceste subsidiare, pe baza cărora să se stabilească responsabilitățile ce revin fiecăruia ?

32. Care sunt atribuțiile directorilor din companiile subsidiare așa cum au fost aprobate de C.A. al PETROMIN în data de 08.07.1999? (formulate de RUSEN MITICĂ și MIREA CONSTANTIN)
33. Care au fost veniturile brute înregistrate de fiecare navă, reflectate în rapoartele financiare ale PETROKLAV Management? Care a fost nivelul navlurilor în perioada 1992-2000? (format de IOSIF LUMINIȚA)
34. Să se verifice dacă exista confirmarea din partea băneii CHRISTIANA Bank din Oslo privind încasarea sumei de 11.570.535 USD reprezentând soldul final al împrumutului acordat P.O.I.; dacă suma a fost achitată de către N.I.B. Capital din Olanda, la solicitarea firmei Corona Shipping S.R.L. Constanța.
35. Se va verifica dacă scoaterea din gestiunea (contabilitatea) CNM PETROMIN a navelor vândute s-a făcut numai după vânzarea efectivă a acestora și cu întocmirea în acest sens a unei facturi fiscale, conform legislației fiscale în vigoare la data respectivă. Dacă după vânzarea navelor, acestea puteau să fie menținute în evidența contabilă a CNM PETROMIN la capitolul mijloace fixe (formulate de KAUNZ WERNER).
36. Să se stabilească persoanele care au participat efectiv la negocierile de vânzare și documentele care au stat la baza stabilirii prețurilor de vânzare a navelor (format de TIMOTIN MARIANA)
37. Dacă F.P.S. putea lua hotărâri prin mandatarea reprezentanților săi în A.G.A. PETROMIN privind societățile de unică navă din Liberia?
38. Cum a adus la îndeplinire executivul F.P.S. și A.G.A. PETROMIN hotărârea C.A. a F.P.S. nr.P/80/703/2000 privind aprobarea aplicării în regim de urgență a strategiei de restructurare – privatizare a PETROMIN S.A. ? (formulate de MARINESCU GHEORGHE ADRIAN)
39. Să se precizeze cine avea obligația să supravegheze și să urmărească în mod direct activitatea societății mixte. (format de SUFRAGIU MARIANA)
40. Dacă în contractul de bare-boat referitor la nava Băcești, încheiat la 23.05.1990, între CNM NAVROM S.A. și Borom Shipping & Bolton Management exista vreo clauză contractuală referitoare la KLAVENESS Chatering A/S Oslo și dacă în acest contract exista

- vreo prevedere referitoare la instituirea de garanții și ipoteci?
(formulat de IONESCU AUREL)
41. Când și de către cine s-a primit la CNM PETROMIN auditarea rezultatelor financiare pentru anul 1992 și dacă raportul de auditare a fost analizat și aprobat de C.A. al PETROMIN? (formulat de MUȘAT MARIANA)
42. Să se prezinte rezultatele economico-financiare realizate de navele înregistrate în subsidiara P.O.I. Liberia la 21.07.1993 și respectiv 30.09.1997, precum și modul în care acestea au fost înregistrate și au influențat rezultatele economico-financiare ale PETROMIN .
(formulat de CARAIANI ANDREI)
43. Ce prevederi legale, atribuții sau competențe au fost încălcate prin cele stabilite de către C.I.S. prin Hotărârea nr.17 ? În ce acte normative erau prevăzute atribuțiile C.I.S. ?
44. Cine trebuia să pună în aplicare Hotărârea C.I.S. nr.17 și să facă toate demersurile pentru a obține avizele și aprobările necesare? Dacă C.I.S. se putea implica în conducerea administrativă a CNM PETROMIN, în ce mod și dacă a făcut efectiv acest lucru ?
(formulate de DRĂGAN GHEORGHE)
45. I.N.C. și Căpitănia Port Constanța aveau dreptul de decizie în ceea ce privește transferul de proprietate a activelor unei societăți comerciale? I.N.C. și Căpitănia Portului Constanța aveau dreptul sau obligația de a se opune sau de a anula decizia luată de conducerea unei societăți comerciale referitoare la efectuarea transferului de proprietate asupra unei nave sau de a influența în sensul măririi sau diminuării prețului aferent acestui transfer?
46. Procedura aplicată de I.N.C. și Căpitănia Portului Constanța în ceea ce privește radierea navelor a mai fost utilizată și în alte cazuri?
(formulate de TAUS IOAN)
47. În conformitate cu legislația în vigoare, o navă înregistrată în registrele matricole române și care arbora pavilionul român putea să mai arboreze în paralel și un alt pavilion?
48. O navă aflată în proprietatea unei persoane juridice române și care arbora pavilionul român, în momentul transferului proprietății acestei nave unei persoane juridice străine, mai avea dreptul să arboreze pavilionul român? (formulate de TAUS IOAN și CUCU ALEXANDRU ȘERBAN)

49. Care era starea tehnică și economică a navelor la momentul premergător inițierii cooperării dintre CNM PETROMIN S.A. și grupul de firme Torvald KLAVENESS? (formulat de BARDAȘ MARCEL DUMITRU și VERIOTI GHEORGHE).
50. Cui erau transmise rapoartele financiare întocmite de managerul T.KLAVENESS & Co, conducerii PETROMIN S.A. sau consiliului director al companiilor off-shore liberiene? Cine aproba bugetele anuale întocmite de managerul KLAVENESS? Au fost aceste bugete respectate? Dacă nu, cine a aprobat depășirea bugetelor? În acest sens exista o relație contractuală directă între PETROMIN S.A. și T.KLAVENESS & Co? Dacă nu, în ce calitate s-a implicat PETROMIN S.A. în activitatea managerului T.KLAVENESS și în ce mod? (formulat de ROMANESCU CRISTINA)

I.8.III. Obiective reformulate din ordonanța de efectuare a expertizei financiar-contabile și tehnico maritime:

Obiectivul nr. 3 va avea următoarea formă: “Care sunt motivațiile comerciale, cât și temeiurile legale ale constituirii societății mixte “PETROKLAV” Inc. Bahamas, la data de 14.05.1991, cu precizări exprese privind

Obiectivul nr. 13 va avea următoarea formă: „Dacă documentele “Bill of sale”, care exprimă operațiunile de constituire a societăților de unică navă în Liberia și de vânzare de către acestea a celor 16 nave direct din acea țară, întrunesc condițiile legii engleze de transferare a proprietății unei nave de la vânzător la cumpărător și cele de opozabilitate față de autoritățile române și străine? Expertii să explice semnificația și efectele emiterii “bill of sale”, în speță, la valoare de 1 USD/navă“

(formulate de BARDAȘ MARCEL și VERIOTI GHEORGHE)

Obiectivul nr. 18 va avea următoarea formă:

- “...c) care au fost prețurile de pornire a licitațiilor, de începere a negocierii directe cu utilizatorii, după caz, pentru fiecare navă în parte, de cine au fost stabilite, în baza căror criterii, care a fost prețul de vânzare efectiv și cine a încasat sumele în cauză?
- g) dacă O.G. 88/1197, H.G. 55/1998, H.G. 361/1998, Legea 99/1999, H.G. 450/1999 și H.G. 563/1999, precum și alte acte normative în vigoare privind privatizarea societăților comerciale pot fi aplicate în cazul vânzării celor 16 nave?.....” (formulate de UZUM GHEORGHE)

CAP. II. DESFASURAREA EXPERTIZEI

I. Obiective stabilite prin Ordonanta din 24.10.2006.

Obiectiv 1. Care sunt fazele protocolare (unde, când, în ce cadru, cu ce participare ?) premergătoare cooperării dintre “CNM PETROMIN” S.A. și grupul de firme “Torvald KLAVENESS” ?

Situatia generala a economiei la sfirsitul anului 1989 si inceputul anului 1990 s-a schimbat radical, mai ales din cauza fenomenului de descentralizare a deciziilor economice.

De acest fenomen nu a fost ferita nici flota comerciala si nici societatile comerciale de pe platforma Portului Constanta.

Flota comerciala s-a aflat la inceputul anului 1990 in situatia unei diminuari drastice a contractelor de transport datorita pierderii exclusivitatii contractelor externe, sistarii oricaror subventii de la stat si nu in ultimul rand diminuarii volumului exporturilor. Peste acestea, se suprapunea calitatea echipamentelor din dotarea navelor, in majoritate de productie autohtona, datorita carora navele s-au dovedit necompetitive pe o piata concurentiala.

Referitor la traficul de marfuri prin portul Constanta, asistam la o scadere a traficului cu marfuri generale si o mentinere a traficului cu materii prime in special din importul de minereu si carbune. In aceasta situatie societatea COMVEX, cel mai mare operator de astfel de materii prime din portul Constanta, s-a trezit sufocat de numarul de nave mineraliere din rada portului Constanta si de cantitatile de minereu si carbune acumulate pe platforma COMVEX, in conditiile in care lipsea o legatura pe calea ferata cu combinatele din tara iar traficul pe Canalul Dunare Marea Neagra se diminuea pe timpul iernii.

Aceasta situatie era cunoscuta Ministerului Transporturilor in subordinea caruia se aflau atat flota comerciala cat si platforma portuara.

Pentru rezolvarea acestor probleme, atat Ministerul Transporturilor cat si societatile comerciale au incercat, atat impreuna cat si separat, gasirea solutiilor, fie prin cooperare cu parteneri straini, fie prin obtinerea de finantari interne si externe.

O oportunitate in acest sens a reprezentat-o desfasurarea, in perioada 19-22 martie 1991, la Bucuresti, a lucrarilor celei de a XV-a sesiuni ale comisiei mixte

interguvernamentale romano-norvegiene de cooperare economica, industrială, tehnologică și științifică.

Din textul protocolului încheiat la 22.03.1991 (vol. 154, pag. 242-250) reiese ca : „*delegatia romana a accentuat importanta acordarii de credite in vederea cresterii comerțului bilateral. De asemenea, s-a solicitat includera Romaniei pe lista beneficiarilor programelor guvernului norvegian de asistenta pentru tarile din Europa de Est*” (vol. 154, pag 245) precum și „*cooperarea economica bilaterala in domenii ca : constructia de nave, transportul maritim, exploatarea portuara...*” (vol. 154, pag.247).

Din pagina 8 a protocolului reiese ca “*..., delegatia romana a solicitat sprijinul Norvegiei pentru formarea cadrelor prin acordarea de burse de studii, schimburi de specialisti, organizarea de cursuri pe termen scurt, în special in domeniul constructiilor navale, operarii portuare, ...*” (vol.154/pag 249).

Din lista delegatiei norvegiene (anexa I la protocol) au facut parte și patru reprezentanti ai companiei Torvald KLAVENESS A.S. și un reprezentant din partea companiei Hjalmar Bjorge A.S. (brokeri de navlosire).

Delegatia romana a avut reprezentanti din partea Ministerului Comerțului și Turismului, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerului Resurselor și Industriei, Banca Natională, Ministerul Finantelor, Agentia Romana pentru Promovarea Investitiilor și Asistentei Economice din Strainatate, Ministerul Agriculturii și Alimentatiei, Agentia Nationala pentru Privatizare, Ministerul Mediului, Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor și Amenajării Teritoriului (Departamentul Transporturilor Navale). (vol.154, pag.252 – 253). Din Nota de prezentare a proiectului de hotarare a Guvernului Romaniei pentru aprobarea Protocolului, sunt mentionate printre altele “*domeniile de cooperare de interes reciproc, cum ar fi constructiile navale, modernizarea instalatiilor portuare, utilizarea flotei maritime romanesti, agricultura și industria alimentara*”. (vol.154, pag.239).

Conform telex 4/488 13.03.1991 (vol.6, pag 65) transmis de catre SC NAVLOMAR SA Bucuresti catre CNM PETROMIN SA și în copie Ministerului Comerțului și Turismului (probabil ca raspuns la o notificare anterioara a acestui minister catre SC NAVLOMAR SA Bucuresti) se informeaza conducerea CNM PETROMIN SA “*asupra faptului ca, in cadrul lucrarilor comisiei interguvernamentale, romano-norvegiene, o delegatie norvegiana, formata, intre alti specialisti și din experti pe probleme de shipping, urmeaza sa ne viziteze tara in perioada 18-20 martie a.c,și-au anuntat vizita persoane din conducerea firmelor de armatori de nave T.KLAVENESS A.S. și Lorenzen A.S. din Oslo precum și lucratori pe probleme de shipping din cadrul unor firme de brokeraj maritim. In programul de discutii al delegatiei*

norvegiene pe linie de shipping sint incluse probleme legate de colaborarea in domeniul transportului maritim, a constructiei si dezvoltarii portuare, a constructiilor navale, precum si in domeniul navlosirii tonajului maritim apartinand unor firme din cele doua tari. Pentru discutarea problemelor si crearea cadrului necesar in vederea prezentarii problemelor si propunerilor partii norvegiene” se solicita conducerii PETROMIN sa fie de acord cu “ primirea delegatiei norvegiene indicandu-se specialistii care urmeaza sa reprezinte ...intreprinderea dvs la tratative ‘.

Directorul general al CNM PETROMIN SA dispune printr-o apostila olografa pe acest telex ca directorul comercial si un director grup nave sa se prezinte marti 19.03.1991 la SC NAVLOMAR SA Bucuresti.

La dosarul cauzei nu exista documente (o minuta a intalnirii) cu privire la continutul discutiilor purtate la aceasta intalnire de reprezentantii CNM PETROMIN SA, dar din declaratiile martorilor depuse la dosarul cauzei, rezulta ca intalnirea a avut un caracter informal, deschizand calea unei colaborari ulterioare.

Urmatoarea etapa a fost semnarea a doua scrisori de intentie la Oslo in data de 11.04.1991, in aceasta ordine :

1. O scrisoare de intentie semnata numai intre CNM PETROMIN SA si KLAVENESS Chartering AS, referitoare la o posibila cooperare prin infiintarea unei societati mixte, PETROKLAV, intre cele doua companii, pentru retehnologizarea si operarea unor nave vrachiere (vol.7, pag 55).
2. O scrisoare de intentie intre DTN din Ministerul Transporturilor, CNM PETROMIN SA si KLAVENESS Chartering A/S, referitoare la o posibila cooperare intre Departamentul Transporturilor Navale si o companie mixta numita PETROKLAV - infiintata de Compania de Navigatie Maritima PETROMIN si KLAVENESS Chartering AS - in vederea retehnologizarii instalatiilor de descarcare minereu din danele COMVEX din portul Constanta (vol 7, pag 9)

In data de 25.04.1991 CIS al CNM PETROMIN SA a aprobat (PV Nr.3/25.04.1991 – vol.7, pag 66) continutul scrisorii de intentie data 11.04.1991, semnata intre CNM PETROMIN SA si KLAVENESS Chartering AS si autorizeaza Consiliul de administratie pentru demararea demersurilor pentru obtinerea aprobarii Guvernului, « *dupa care se va putea infiinta o societate mixta cu obiectiv operare nave maritime si alte obiective comerciale, fara a fi armator de nave* ».

Motivatia constituirii societatii mixte se regaseste in scrisoarea de intentie si in corespondenta preliminara dintre CNM PETROMIN SA si KLAVENESS

Chartering A/S, dar este cel mai bine definita in prevederile clauzei nr. 3 "Scopul asocierii" din contractul de asociere, datat 14.05.1991 care stabileste ca : "scopul cooperarii dintre Parti va fi acela de a opera un numar de nave, agreeat de comun acord, in prezent detinute si controlate de catre PETROMIN si alte operatii comerciale pentru beneficiul economic mutual al Partilor "(vol.7, pag.90).

Urmare a Adendumului nr. 1, datat 27.06.1991, (vol.7, pag.104) la Contractul de asociere, societatea mixta PETROKLAV Inc. a fost inregistrata in Bahamas la 26.07.1991 (vol.7/pag.177).

Obiectiv 2. Dacă, în ce condiții și cu ce reprezentanți putea fi invocat și perfectat obiectivul de cooperare româno-norvegiană pentru re tehnologizarea instalațiilor de descărcare minereu de fier în Portul Constanța și dacă acesta avea vreo legătură în privința temeiurilor de fapt și de drept cu "re tehnologizarea unui număr de nave ale „CNM PETROMIN” S.A. cu finanțare asigurată de firma norvegiană KLA VENESS”?

In cea de-a doua Scrisoare de Intentie semnata la Oslo la 11.04.1991 (vol.7, pag.9-10), de reprezentantul Companiei de navigatie PETROMIN Constanța si de AS KLA VENESS Chartering din partea Societatii PETROKLAV , ce urma a fi infiintata de aceste doua companii, pe de o parte si reprezentantul Departamentului Transporturilor Navale din cadrul Ministerului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Amenajarii Teritoriului , in subordinea caruia se afla SC.COMVEX , pe de alta parte , stabileste cadrul general al unui posibil acord, pentru potentiale colaborari viitoare.

Prin aceasta colaborare se dorea ca noua companie mixta PETROKLAV, impreuna cu SC COMVEX SA (companie de stivatori specializata in descarcarea/incarcarea marfurilor in vrac), sa studieze situatia instalatiilor de descarcare minereu ale COMVEX SA in vederea gasirii unor solutii de re tehnologizare a acestor instalatii pentru cresterea randamentului acestora, pentru reducerea timpului de operare a navelor in limitele contractuale, pentru reducerea congestiei din danele de minereu si a contrastaliilor, propunandu-se, daca este cazul, chiar folosirea unei nave pentru tranfer marfa (usurare).

Prin compania mixta PETROKLAV se intentiona obtinerea finantarii investitiilor urmand ca in cazul in care lucrarile de re tehnologizare se vor fi finalizat astfel, compania PETROKLAV sa beneficieze de privilegiul de a transporta minereul de fier si carbunele importat prin portul Constanța cu navele

sale si la rate de navlu agreate. Punctul 5 al Scrisorii de intentie stabileste clar faptul ca : „*Termenii si conditiile unui posibil acord care acopera lucrarile de retehnologizare ale instalatiilor de descarcare minereu de fier vor fi agreate intre SC COMVEX SA, CNM PETROMIN SA si AS KLAVENESS Chartering*”.

Mentionam ca obiectivele cuprinse in cele doua scrisori sunt diferite, realizarea sau nerealizarea unui obiectiv sau a altuia neavand consecinte reciproce.

Scrisoarea de Intentie privind cooperarea cu COMVEX nu a avut nici o finalitate in privinta obtinerii unei finantari prin PETROKLAV si nu a produs efecte, deoarece, intre timp, prin Acordul de Imprumut BIRD nr. RO 3363 ratificat prin Legea nr. 57/1991 (Monitorul Oficial nr.168/15.08.1991)(vol.7, pag 34), SC COMVEX SA a beneficiat de un sub-imprumut in valoare de 3.9 milioane dolari SUA, si a accesat primele fonduri din imprumut incepand cu 13.07.1992.(vol.7, pag 18, 20-54).

De asemenea, trebuie mentionat ca Ministerul Transporturilor a reusit in acea perioada sa finalizeze printr-o investitie proprie construirea portiunii de cale ferata care sa lege terminalul COMVEX de sistemul national de cale ferata.

Din declaratiile directorului SC COMVEX SA din acea perioada, societatea SC COMVEX SA a avut numeroase contacte si cu alti potentiali parteneri straini, unele soldate cu semnarea unor scrisori de intentie, tot in vederea rezolvarii problemelor cu care se confrunta societatea in acea perioada. (vol.146, pag 76).

In opinia expertilor, din continutul celor doua scrisori de intentie ca si din modul in care s-au rezolvat problemele celor doua companii (CNM PETROMIN SA si SC COMVEX SA) reiese clar faptul ca nu a existat nici o legatura sau influenta reciproca intre cele doua.

Cooperarea pentru retehnologizarea instalatiilor de descarcare minereu de fier în Portul Constanța cu o societate norvegiana sau cu oricare alta societate nu putea fi decisa si/sau perfectata decat direct de COMVEX si partenerul strain prin reprezentantii lor legali.

Acest lucru nu avea nici o legatura cu “*retehnologizarea unui număr de nave ale „CNM PETROMIN” S.A. cu finanțare asigurată de firma norvegiană KLAVENESS*”, cele doua companii, COMVEX si PETROMIN avand obiecte de activitate diferite.

Pentru a produce efecte juridice, aceasta scrisoare de intentie ar fi trebuit adusa la cunostinta SC COMVEX SA si aceasta ar fi trebuit sa semneze un contract intre aceasta si PETROKLAV.

Obiectiv 3. Care sunt motivațiile comerciale, cât și temeiurile legale ale constituirii societății mixte “PETROKLAV” Inc. Bahamas, la data de 14.05.1991.

Prin HG nr. 494/09.05.1990, IEFM NAVROM Constanta a fost divizata in 3 (trei) intreprinderi specializate, companiei PETROMIN revenindu-i un numar de 83 de nave cu un tonaj total de 4.095.122 tdw din care:

- 9 nave tancuri petroliere cu un tonaj total de 889.733 tdw;
- 72 nave mineraliere/vrachiere cu un tonaj total de 3.200.063 tdw
- 1 nava pasager de 267 tdw;
- o nava tanc de ulei vegetal de 5.059 tdw.

Prin HG nr.19 din 10.01.1991, a luat fiinta CNM PETROMIN SA ca societate comerciala pe actiuni in domeniul transporturilor navale, fiind inregistrata la Registrul Comertului, care a emis Certificatul de Inmatriculare nr. J13/575/13.02.1991.

La data divizarii, IEFM NAVROM avea datorii de 17 milioane USD care au fost repartizate pe cele 3 societati, proportional cu patrimoniul alocat.

La 31.12.1991 flota maritima romaneasca avea datorii pe piata internationala, pentru neplata combustibilului, uleiului, taxelor portuare, taxelor de trecere stramtori care depaseau 30 mil. USD, pentru ca la 31.12.1992 datoriile sa creasca la 45 mil. USD, astfel:

CNM PETROMIN	= 14.770 mii USD
CNM ROMLINE	= 13.876 mii USD
CNM NAVROM	= 17.106 mii USD
<u>TOTAL DATORII</u>	<u>= 45.752 mii USD</u>

In perioada 1990 -1991 CNM PETROMIN a acumulat datorii in valuta foarte mari in principal catre furnizorii de combustibil necesar executarii voiajelor si pentru plata primelor de asigurare CASCO si P&I datorate societatilor de asigurari care permiteau continuitatea operarii navelor in situatia unor arestari, cazuri frecvente in activitatea de transport maritim al navelor , acestea fiind obligate sa depuna garantiile necesare.

Evolutia datoriilor CNM PETROMIN SA in perioada anilor 1990 -1991 se prezinta astfel:

-lei-

	1990 la infiintare	31.12.1990	31.12.1991	31.12.1992
Datorii comerciale	112.332	1.343.917	3.391.681	3.106.003
Credite	429.452	855.856	579.810	686.438
TOTAL	541.784	2.199.773	3.971.491	3.792.441

Situatia datoriilor exprimata in USD si defalcata pe tipuri se prezenta astfel:

Anul	Furnizori combustibil	Prime asigurari CASCO si P&I	Diversi creditori	Total datorii USD
1990	2.406.000	300.000	819.000	3.525.000
1991	3.246.000	5.225.000	10.073.000	18.544.000

Din tabelele anterioare se observa o crestere exponentiala a datoriilor CNM PETROMIN SA de la infiintare in 1991 pana la sfarsitul anului 1992, atat pe total cat si pe tipuri de datorii.

Odata cu descentralizarea comertului exterior din 1990, prin desfiintarea Intreprinderilor de Comert Exterior (ICE), care aveau exclusivitatea incheierii contractelor externe, diminuarea drastica a exporturilor si modificarea conditiei CIF/FOB import-export, cu consecinta incetarii monopolului angajarii navelor sub pavilion roman ca si sistarea oricaror subventii de la stat, flota romana a intrat intr-o piata libera concurentiala cu sanse minime de supravietuire.

Mentionam si faptul ca pana in anul 1989, inclusiv, decontarea valutei pentru transporturi maritime se facea la un curs de 2-3 ori mai mare decat cursul oficial al BNRSR, curs stabilit anual prin planul de stat.

Imediat dupa 1989 decontarile valutare nu s-au mai facut la cursuri preferentiale stabilite prin planul de stat, ci ele au fost decontate la cursurile oficiale stabilite de BNR, fapt care a condus la micorarea nivelului veniturilor in lei care se inregistrau in evidenta contabila a CNM PETROMIN

Pana in anul 1989, nivelul navlurilor la care erau efectuate transporturile maritime cu nave romanesti, erau stabilite deasemenea prin Decret Prezidential, tarife ce erau fundamentate la nivelul costurilor efective, plus o cota de profit. Dupa 1989 aceste tarife au incetat sa mai fie aplicate, veniturile realizate micorandu-se considerabil ca urmare a schimbarii conditiilor de operare a navelor pe piata libera a transporturilor maritime internationale.

Mentionam ca flota romaneasca a fost conceputa si construita pentru transportul marfurilor necesare economiei centralizate romanesti.

Echiparea navelor cu motare, instalatii si echipamente asimilate de industria romaneasca care s-au dovedit a avea fiabilitate scazuta, practic au scos flota romana din competitia comerciala internationala pe piata transporturilor maritime.

Situatia starii tehnice a flotei maritime a fost cuprinsa in Raportul din 10.10.1989 (vol. 147, pag. 18-38) prezentat in Biroul Executiv al Consiliului de Ministri al RSR care a subliniat o serie de deficiente in repararea navelor, aprovizionarea cu piese de schimb, asimilarea pieselor de schimb in proportie de numai 32% precum si livrarea unor nave noi care au inregistrat avarii majore inca din primul voiaj.

Starea tehnica precara precum si varsta inaintata a unor nave a dus la aprobarea in 1989 a vanzarii a 23 nave de diverse tipuri concretizata in licitatie din martie 1990.

Riscurile de arestare a navelor in porturile internationale pentru datoriile inregistrate au crescut ingrijorator, fapt ce a determinat noile companii romanesti de navigatie maritima sa caute solutii care sa permita:

- Finantarea prin credite externe pentru stingerea datoriilor mostenite si a celor create, executarea reparatiilor curente si a celor de mentinere in clasa, precum si modernizarea unora dintre nave care nu mai corespundeau standardelor internationale. Prin HG 740/1990 nu au mai fost prevazute finantari bugetare pentru investitii si constructii nave noi.
- Gasirea si realizarea de parteneriate comerciale si manageriale cu firme straine capabile sa contracteze creditele necesare care sa permita navelor romanesti sa intre in mod treptat pe piata de transport maritim internationala, intrucat sistemul bancar romanesc nu era adaptat noilor cerinte de piata libera privind finantarea si creditarea transporturilor maritime.

Datoriile foarte mari acumulate in perioada imediat urmatoare a anului 1989, lipsa comenzilor de transport si imposibilitatea gasirii unor surse de finantare pe plan intern au determinat conducerea companiilor de navigatie sa incheie contracte de bare-boat (inchiriere), contracte de management sau sa formeze societati mixte cu firme straine specializate in transportul maritim, interesate sa coopereze cu CNM PETROMIN SA in exploatarea comuna a navelor.

Datorita conditiilor tehnice precare o serie de nave erau scoase din exploatare inca inainte de anul 1989, asteptind reparatii care nu s-au mai facut ca urmare a lipsei de fonduri, planificarea reparatiilor in santierele navale romanesti in cincinalul respectiv nemaifiind aplicabila.

La 01.01.1990 (vol. 170, pag. 88-91) in santierele navale se aflau, in diverse faze de executie, peste 70 nave de diverse capacitati intre 2.100 la 157.000 mii tone, pentru care de la buget nu au mai fost alocate surse de finantare (HG 740/1990).

- 40% din nave erau scoase din exploatare in Portul Constanta datorita starii tehnice care le facea inoperabile.
- Industria romaneasca asigura cca 30 % din piesele de schimb necesare.
- 80 % din navele in exploatare trebuiau sa intre in reparatii dar nu existau resurse financiare.

Noua dintre navele care fac obiectul prezentei expertize se aflau in perioada 1989-1990 intr-un program de reparatii nerespectat si nefinalizat, astfel:

NR. CRT.	DENUMIREA NAVEI	PROGRAM DE REPARATII
1	BACESTI	01.10.1989-30.01.1990
2	BANEASA	01.08.1989-22.12.1989
3	BOBALNA	01.09.1989-31.12.1989
4	BUJORENI	10.01.1990-20.03.1990
5	BALOTA	01.01.1990-31.04.1990
6	BICAZ	20.03.1990-30.04.1990
7	BIRLAD	20.02.1990-05.03.1990
8	BREAZA	10.09.1990-30.10.1990
9	CALLATIS	30.01.1990-17.03.1990

In anul 1991, conducerea CNM PETROMIN SA a facut o analiza cu privire la reparatiile necesare a se efectua la nave din care rezulta ca sunt necesare reparatii la un numar de 69 de nave (din parcul total de 87 de nave), in valoare totala de circa 92.900.000 USD. (vol. 107 si 181 anexa nr. 7 si 8).

De asemenea, conducerea CNM PETROMIN SA, din lipsa de finantare , a analizat in anul 1991, posibilitatea retragerii din exploatare si trecerea in conservare a unui numar de 14 nave a caror uzura fizica depasea 50% din valoarea de inventar a navelor (vol.107 sau 181, anexa nr.8)

Prezentam in cele ce urmeaza sub forma de tabel, situatia economico-financiara a CNM PETROMIN in perioada 28.02.1991 – 31.08.1991, in mii lei:

INDICATORI	SITUATIA LA DATA DE:						
	28.02.91	31.03.91	30.04.91	31.05.91	30.06.91	31.07.91	31.08.91
Venituri	882.798	1.139.277	1.796.152	2.668.836	3.282.701	4.023.484	4.916.959
Rezultate	-1.288.611	-425.023	-1.443.072	-1.605.895	-891.945	-910.206	-800.036
Datorii	1.057.437	1.607.063	1.076.791	1.346.591	2.825.769	1.529.303	1.655.714

In ceea ce priveste situatia economico-financiara a CNM PETROMIN, in baza bilanturilor contabile incheiate la 31.12.1990, 31.12.1991 si 31.12.1992, aceasta a fost negativa in toata aceasta perioada, astfel:

-mii lei-

INDICATORI	<u>1990</u> la infiintare	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>
Venituri totale		3.261.127	9.054.728	22.380.18
Pierdere	152.000	864.647	1.196.085	768.077
Datorii	112.332	1.343.917	3.391.681	3.106.003
Credite	429.452	855.856	579.810	686.438
Mijl.Fixe	23.738.088	23.738.087	24.403.140	114.406.267

Analizand indicatorii din tabelul precedent, se constata urmatoarele:

- Veniturile CNM PETROMIN SA au crescut de aproape trei ori la sfarsitul anului 1991, fata de 1990, in principal datorita solutiilor de asociere cu companii straine;
- Pierderea cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA a crescut pana la sfarsitul anului 1990, ajungand sa fie aproape de opt ori mai mare la sfarsitul anului 1991;
- Datoriile comerciale cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA au crescut de aproape 12 ori pana la sfarsitul anului 1990, ajungand sa fie de 30 ori mai mari la sfarsitul anului 1991;
- Datoriile financiare cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA au crescut de aproape 2 ori pana la sfarsitul anului 1990, si de numai 1,35 ori mai mari la sfarsitul anului 1991.

In afara de faptul ca a pornit de la infiintarea sa, prin divizarea NAVROM, cu pierdere, datorii comerciale si datorii financiare, situatia CNM PETROMIN SA s-a inrautatit in mod evident pana la sfarsitul anului 1991.

Conform **RAPORTULUI privind situatia flotei maritime romanesti, intocmit de catre Ministerul Transporturilor la data de 15 Februarie 1993** (vol.107; 181 anexa nr.20), s-a constatat ca CNM PETROMIN inregistra datorii fata de creditorii externi in valoare totala de 14,7 milioane USD si fata de creditorii interni de 2,815 miliarde lei.

Conform aceluiasi raport factorii care au influentat negativ activitatea desfasurata (unii dintre ei existenti dinaintea anului 1990) au fost:

- *lipsa acuta de fonduri , atat valutare cat si in lei;*
- *starea tehnica precara a parcului de nave;*
- *Adoptarea Hotaririi Guvernului nr.740/1990, care a exclus navele din obiectivele de investitii finantate de la bugetul public, fara asigurarea companiilor de navigatie cu alte surse de finantare, pentru continuarea constructiilor de nave noi;*
- *Reducerea cu peste 40% a volumului de materii prime si materiale de import;*
- *Nerealizarea lucrarilor necesare de retehnologizare si modernizare a navelor conform conventiilor internationale;*
- *Cresterea primelor de asigurare ca urmare a sporirii riscurilor si interesului navlositorilor in recuperarea pagubelor ca urmare a folosirii unor nave sub standard;*
- *Datoriile acumulate la diversi furnizori si prestatori de servicii au condus la arestarea unui numar important de nave si blocarea lor in unele porturi pentru o lunga perioada de timp, fapt care a generat mari pierderi societatii.*

Din punct de vedere tehnic, navele CNM PETROMIN nu corespundeau standardelor maritime internationale si anume:

- *Navele cu varsta cuprinsa intre 10 si 25 de ani se aflau din punctul de vedere al dotarii, retehnologizarii si modernizarii sub standardele maritime internationale in vigoare;*
- *Un procent de peste 87% din nave, construite in santierele navale din tara au fost echipate cu motoare, mecanisme si echipamente de fabricatie romaneasca, unele cu fiabilitate scazuta, iar parte din ele neomologate de organele tehnice competente. Fenomenul de mai sus s-a accentuat dupa anul 1982 odata cu lansarea unui program naval cu totul nerealist ca fundamentare, conform caruia navele romanesti trebuiau dotate integral cu echipamente navale fabricate in Romania. Nici o industrie navala din*

lume nu si-a propus si nu a reusit sa produca in propia tara, in totalitate, echipamentele necesare navelor maritime;

- Navele PETROMIN au fost asigurate CASCO de Societatea de Asigurari ASTRA din Bucuresti, care de asemenea nu era recunoscuta de navlositorii straini.

In conditiile mentionate mai sus, PETROMIN nu isi mai putea angaja navele decat pe un segment limitat de piata, unde de regula navlositorii ofereau un navlu mai mic pentru nave mai putin sigure.

Dinamica volumului total de marfuri transportate de flota maritima romana a fost in continua scadere in perioada 1990-1992 (vol.107 sau 181.anexa nr.23) conform Anuarului Statistic al Romaniei pentru perioada 1990-1992, astfel:

-mii tone-

VOLUMUL TOTAL DE MARFURI TRANSPORTATE	1990	1991	1992
	27.596	22.316	14.133

- *Cooperarile realizate cu parteneri externi au plecat de la ideea de re tehnologizare si punere in functiune a navelor romanesti sau de terminare a constructiilor noi, motivatia cea mai importanta a cooperarii sau alegerea partenerilor fiind cea a necesitatii obtinerii de credite de la bancile straine, credite acordate preferential, agentii economici romani fiind socotiti cu factor de risc ridicat.*
- *In aceasta situatie, cooperarile realizate au fost conditionate de schimbarea portului de inregistrare, a pavilionului, a clasei navei si managementului, pentru a putea beneficia de toate drepturile asigurate de o legislatie adecvata pentru shipping.*

Din documentele aflate la dosarul cauzei, putem aprecia ca **principalele motivatii comerciale care au stat la baza deciziei de infiintare a Societatii PETROKLAV Inc. Bahamas** au fost cele prezentate in scrisoarea de intentie semnata de reprezentantii PETROMIN si KLAVENESS si care sintetizeaza cele de mai sus, si la care consideram necesar sa adaugam urmatoarele :

- Dupa anul 1989, situatia financiara a fost grea cand, numai 17 nave aduceau profit in trim II (PV nr. 6 al sedintei C.A. 8.06.1991, vol.83), celelalte fiind, fie scoase din exploatare, fie in asteptare de reparatii, modernizari, re tehnologizari, dar care ocazionau cheltuieli zilnice ridicate, marind in ritm rapid pierderile, existand pericolul de a nu mai avea

fondurile necesare pentru plata salariilor pentru echipaje si personalul de la uscat (PV nr. 7 al sedintei C.A 28.06.1991, vol.83).

- Pana in anul 1989, inclusiv, decontarea valutei pentru transporturi maritime se facea la un curs de 2-3 ori mai mare decat cursul oficial al BNRSR stabilit anual prin planul de stat.
- Imediat dupa 1989 decontarile valutare nu s-au mai facut la cursurile preferentiale stabilite prin planul de stat, ci ele au fost decontate la cursurile oficiale stabilite de BNR, fapt care a condus la micșorarea nivelului veniturilor in lei care se inregistrau in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA.
- Nivelul navlurilor la care erau efectuate transporturile maritime cu nave romanesti, erau stabilite prin Decret al Consiliului de Stat, iar tarifele erau fundamentate la nivelul costurilor efective, plus o cota de profit. Dupa 1989 aceste tarife au incetat sa mai fie aplicate, veniturile realizate micșorandu-se considerabil ca urmare a actionarii conditiilor existente pe piata internationala libera a navlurilor.
- Necesitatea unor reparatii substantiale la mai toate navele, pentru mentinerea acestora in exploatare (PV nr. 10 al sedintei C.A. /29.07.1997, vol 83).
- Plata etapei a III-a pentru terminarea constructiei navei 22 DECEMBRIE.
- Incercarile nereusite de a obtine credite de la bancile romanesti (BRCE acorda imprumuturi numai garantate de guvern, PV nr.16 C.A. /9.11.1991), iar contractarea directa de imprumuturi de la bancile din strainatate nu era posibila, Romania fiind cotata ca tara cu grad de risc ridicat, in sensul posibilitatilor de recuperare a creditelor in baza garantiilor oferite la contractare.
- Starea tehnica generala precara a majoritatii navelor flotei CNM PETROMIN SA.
- Aplicarea HG 740/1990 prin care investitiile pentru nave nu mai faceau obiectul finantarii de la buget, fara ca Guvernul sa ofere o alternativa viabila pentru constructiile de nave noi.
- Alinierea pretului combustibilului la nivelul pietii mondiale si cresterea diurnei echipajelor, care au condus la marirea costurilor de exploatare.
- Disparitia ICE -urilor , unitati economice ce aveau monopolul import-exportului.

- Transformarea contractelor de vinzare-cumparare internationala din CIF in FOB cu consecinta inlaturarii navelor sub pavilion roman din acest sector de piata.
- Angajarea navelor romanesti „on spot”, adica ocazional, cu consecinta practicarii unui navlu scazut fata de piata, navlositorii evitind angajarea acestor nave, datorita gradului ridicat de risc al tarii, a starii tehnice si a Registrului Naval Roman slab cotate in privinta calitatii serviciilor de registru nave, deoarece nu era recunoscut de Asociatia Internationala a Societatilor de Clasificare (IACS) la care Registrul Naval Roman nu era afiliat.

Obiectiv 3a) modalitatea concretă de respectare a motivatiei comerciale;

In anul 1993 a fost adoptat Memorandumul de la Paris, prin care tarile Comunitatii Europene au stabilit unele principii de management a transporturilor maritime in vederea cresterii sigurantei navigatiei, protejarea mediului inconjurator si un standard al conditiilor de munca si viata la bordul navelor. Concret, prin adoptarea acestui Memorandum au fost scoase de pe piata transporturilor maritime navele sub standard. La scurt timp, Organizatia Maritima Internationala a adoptat la 04.12.1993 Codul International de Management pentru exploatarea in siguranta a navelor si prevenirea poluarii (Codul ISM), prin Rezolutia IMO A. 741 (18).

In aceste conditii doar 10% din navele romanesti (in special cele re tehnologizate in cadrul cooperarilor externe) mai puteau accesa porturile tarilor din Comunitatea Europeana fara a fi arestate/retinute de catre organele de control (Port State Control conform Conventiei SOLAS 1974 cap. IX ratificata de Romania).

Fata de cele de mai sus consideram ca asocierea cu firma KLAVENESS, recunoscuta pe piata transporturilor maritime internationale, a constituit pentru conducerea CNM PETROMIN SA, la momemntul respectiv, singura solutie salvatoare pentru stoparea cresterii galopante a datoriilor si asigurarea continuitatii exploatarei navelor in noile conditii caracteristice economiei de piata libera.

De altfel, practica infiintarii societatilor cu sediul in strainatate a continuat, astfel ca in 1998 CNM PETROMIN SA avea infiintate si inregistrate cca. 60 de astfel de societati in Malta, Cipru, Liberia, Bahamas etc.

La data de 14.05.1991 a fost semnat contractul de constituire a societatii mixte PETROKLAV Inc. Bahamas, cu un capital social in suma de 2000 USD detinut in proportii egale de cele doua societati semnatare, respectiv CNM PETROMIN SA Constanta si AS KLAVENESS Chartering Oslo.

Obiectivele societatii mixte PETROKLAV Inc. Bahamas au fost:

- sa opereze in comun un numar de nave apartinand CNM PETROMIN, precum si alte operatiuni comerciale in beneficiul ambelor parti;
- sa modernizeze si sa re tehnologizeze aceste nave;
- sa imbunatateasca sistemul logistic legat de operarea navelor;
- sa instruiasca si sa transfere know-how pentru operare si navlosire atat pentru personalul de la uscat, cat si pentru echipajele romanesti.

Societatea mixta PETROKLAV Inc. Bahamas a devenit operationala de la data 22.08.1991, cand a fost predat in contract de management mineralierul CARBUNESTI, de 171.875 tdw., pe parcurs fiind predate si alte 3 mineriere, respectiv BARBOSI – la data de 25.10.1991, BANEASA – 07.02.1992 si BALOTA – 12.03.1992.

Obiectiv 3b) respectarea cadrului legal al firmei din Bahamas, respectarea cadrului legal intern cu privire la înființarea societății mixte, necesitatea și existența aprobărilor legale prealabile;

In ședința CIS din cadrul CNM PETROMIN SA din data de 25.04.1991 s-a pus in discuție scrisoarea de intenție încheiata între CNM PETROMIN SA si firma KLAVENESS. Scrisoarea de intenție a fost aprobata si Consiliul de Administrație a fost împuternicit sa îndeplinească formalitățile pentru a înființa o societate mixta cu obiect de activitate operare nave maritime si alte obiective comerciale, fara a fi armator de nave. Aprobarea CIS a fost data sub rezerva obținerii aprobării Guvernului.

Expertiza precizează ca nu era necesara aprobarea Guvernului pentru înființarea unei societati mixte in străinătate si motivează acest fapt la obiectivul 3g.

Rezerva manifestata de CIS trebuie înțeleasa in contextul politic si social al acelei perioade. Pentru trecerea de la economia centralizata la economia de piața este necesara o perioada lunga de timp pentru adoptarea legilor care guvernează economia de piața si pentru schimbarea mentalității oamenilor, care, din executanți, s-au transformat, peste noapte, in factori de decizie.

Ca urmare a aprobării CIS, este semnat Acordul Societatii Mixte PETROKLAV Inc. (Joint Venture Agreement) de către PETROMIN SA si A/S KLAVENESS Chartering, in data de 14 mai 1991. Conform art. 14 „Acest acord va începe la data semnării si va ramane in vigoare pentru o perioada inițiala pana la 31.12.1995. Acordul va fi reînnoit automat pentru inca o perioada de 12 luni, cu excepția cazului când una din părți trimite o notificare de întrerupere/încetare nu mai târziu de trei luni înaintea expirării termenului sau mai târziu de 12 luni”.

Capitalul social al PETROKLAV Inc. Bahamas era de 2000 USD impartit in doua acțiuni cu valoare nominala de 1000 USD acțiunea, cate o acțiune pentru fiecare participant la constituirea societatii. Prin addendum la acordul companiei mixte, sediul Societatii a fost stabilit in Bahamas.

In data de 27.06.1991 Hans Thomas HOLBYE este împuternicit de către cei doi parteneri sa deschidă un cont la Citybank din Londra pentru compania mixta.

Înregistrarea PETROKLAV Inc. in Bahamas a fost efectuata de către agentul desemnat de către cei doi parteneri, respectiv Bowe & Mackay cu sediul in Bahamas.

In data de 26.07.1991 a fost emis certificatul de înmatriculare al PETROKLAV Inc. Bahamas. In conformitate cu legislația din Bahamas, reprezentanții agentului BOWE & MACKAY, au fost înregistrați ca posesori ai certificatelor de acțiuni nr. 1 si nr. 2, certificate care au fost cedate in data de 28 iulie 1991 către CNM PETROMIN SA (certificatul de acțiuni nr. 1) si către A/S KLAVENESS Chartering (certificatul de acțiuni nr. 2). Certificatele de acțiuni nr. 1 si nr. 2 au fost anulate si au fost emise certificatele nr. 3 si nr. 4 pe numele acționarilor reali.

Prin addendum la acordul companiei mixte, datorita reorganizării grupului KLAVENESS, partenerul norvegian a transferat acțiunea sa deținuta in PETROKLAV Inc. Bahamas de către A/S KLAVENESS Chartering către o alta firma din grupul sau, si anume Torvald KLAVENESS Shipping A/S, iar in aprilie 1997 acțiunea părții norvegiene a fost preluata de Torvald KLAVENESS Konsern prin addendumul nr. 4.

Documentele privind înființarea PETROKLAV Inc. Bahamas se regăsesc in vol. 117 pag. 89-148.

Obiectiv 3c) care au fost rezultatele financiar-contabile ale acestei societăți, inclusiv evidențierea datelor din bilanțul contabil la data încetării funcționării acesteia?

PETROKLAV Inc. Bahamas, companie mixta cu participare 50% CNM PETROMIN SA si 50% A/S KLAVENESS Chartering a funcționat efectiv de la data preluării in contract de management a navei CARBUNESTI, respectiv 22.08.1991 si pana la data de 20.07.1992, data dupa care a mai ramas totusi in functiune pentru a se putea efectua diferite incasari si plati .

Intre CNM PETROMIN SA si societatea mixta PETROKLAV Inc. Bahamas au fost încheiate contracte de management tehnic si comercial, iar intre societatea mixta PETROKLAV Inc. Bahamas si Torvald KLAVENESS & Co. A/S a fost incheiat un alt contract de management pentru următoarele nave:

NAVA	CAPACITATE (TDW)	DATA CONTRACTULUI	DATA PREDĂRII NAVEI
CARBUNESTI	171.875	16.07.1991	22.08.1991
BARBOSI	64.854	24.09.1991	25.10.1991
COMANESTI	171.875	23.10.1991	Nepredata
BĂNEASA	64.854	23.10.1991	07.02.1992
BALOTA	54.615	11.03.1992	12.03.1992

In contractul de management încheiat intre CNM PETROMIN SA, in calitate de armator si PETROKLAV Inc. Bahamas, in calitate de manager, se prevede la clauza nr. 14 ca: «*Veniturile colaterale si cheltuielile efectuate se vor face in numele armatorilor. Totodată sumele se colectează de manager conform condițiilor din contract, alte sume decât cele convenite managerului intr-un cont separat la dispoziția armatorului. Sumele vor ramane plătibile armatorului de către manager sau pot fi debitate armatorilor in cont cu referire la clauza 14.1. din contract. Sistemul contabil se va întocmi in așa fel ca sa răspundă cerințelor armatorului* ».

Deasemeni, prin acest contract s-a prevăzut la clauza nr. 29 ca: «*Managerii (PIB) nu vor subcontracta nici una dintre obligațiile asumate către un terț fara acordul armatorilor. Ca o excepție de la cele de mai sus, managerii (PIB) au dreptul sa subcontracteze unei companii din grupul Torvald KLAVENESS, fiind inteles ca alte cheltuieli suplimentare nu vor fi făcute de compania către care a fost făcuta subcontractarea.*»

Veniturile obținute din exploatarea celor 4 nave predate in contract de management, așa cum rezulta din nota asupra conturilor la 31.12.1992 (vol. 118 pag. 38), se prezintă astfel :

	USD		
	1991	1992	Total
Venituri din operare comerciala	3.054.943	7.841.330	10.896.273
Cheltuieli de operare comerciala	461.962	2.357.434	2.819.396
Venit net din operare comerciala	2.592.981	5.483.896	8.076.877
Cheltuieli de exploatare tehnica	811.869	4.684.959	5.496.828
din care:			
-reparatii si andocări	811.869	3.356.229	4.168.098
-retehnologizare		1.328.730	1.328.730
Cheltuieli de administrare	182.598	401.300	583.898
Venit net financiar	9.380	2.430	11.810
Venit net la dispozitia CNM PETROMIN SA	1.607.894	400.067	2.007.961
Rezultat financiar (profit sau pierdere)	0	0	0

In baza contractelor de management incheiate intre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas, CNM PETROMIN SA s-a înregistrat cu intreg venitul net din exploatarea celor 4 nave.

Prin contractele încheiate, PETROKLAV Inc. Bahamas avea obligația de a realiza managementul comercial si tehnic, evidenta contabila si colectarea veniturilor pentru si in numele armatorului si nu in nume propriu. Astfel, din veniturile incasate din operarea navelor, dupa scaderea cheltuielilor de operare comerciala si a celor de reparatii si retehnologizari, venitul net obtinut din exploatarea celor 4 nave a revenit in totalitate CNM PETROMIN SA.

In anexa A la contractele de management au fost prevăzute sumele care urmau sa fie plătite armatorului pe măsura derulării contractului, respectiv:

- BARBOSI 1405 USD/zi
- CARBUNESTI 1647 USD/zi
- BALOTA 1295.7 USD/zi
- BĂNEASA 636 USD/zi.

Aceste sume includeau amortizarea navelor, salariile echipajelor plătite in tara si cota de cheltuieli administrative, contabilizate de CNM PETROMIN SA.

Cheltuielile efectuate de CNM PETROMIN SA, aferente navelor din managementul PETROKLAV Inc. Bahamas (salarii, amortizare, cota de

cheltuieli administrative) si inregistrate in evidenta contabila proprie au fost acoperite din venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas.

Aceste cheltuieli au fost in suma de 1.214.088 USD si pentru inregistrarea veniturilor, in suma egala cu cheltuielile mentionate, CNM PETROMIN SA a intocmit facturi interne, ca documente justificative (vol. 118, pag. 20-31).

Cu notele contabile nr. 11 pe lunile mai, iulie si septembrie 1992 (vol. 118, pag. 3-19), in contabilitatea CNM PETROMIN SA s-au înregistrat venituri in suma de 1.214.088 USD, echivalentul sumei de 357.630.488 lei.

Cu nota contabila nr. 28 din luna mai 1993 (vol. 118, pag. 32) s-a înregistrat in evidenta contabila diferența pana la venitul net de 2.007.961 USD, respectiv suma de 793.873 USD echivalentul sumei de 488.232.510 lei, reprezentând profit.

Venitul net realizat de CNM PETROMIN SA din contractul de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas, in suma de 2.007.961 USD nu a fost virat in contul CNM PETROMIN SA ci au au fost făcute plăți către terți in numele CNM PETROMIN SA, in conformitate cu documentele justificative existente la dosar (vol. 118 pag. 50-150), astfel:

- ✓ 1.642.118 USD diverse plati;
- ✓ 355.843 USD catre filiala PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia

Pe relatia Bahamas, profitul obtinut de CNM PETROMIN SA in perioada 22.08.1991-20.07.1992 a fost de **793.873 USD** (venit net 2.007.961 USD–cheltuieli 1.214.088 USD).

In afara profitului in suma de 793.873 USD realizat, CNM PETROMIN a beneficiat de reparatii si re tehnologizări la cele patru nave predate in contract de management in suma de 5.496.828 USD, care au permis re clasificarea acestor nave si acceptarea lor de către Societatea de Clasificare LLOYD` s Register.

Expertii evidențiază faptul ca PETROKLAV Inc. Bahamas nu a repartizat rezultatele financiare intre cei doi parteneri sub forma de dividende, ci, din exploatarea navelor proprietatea CNM PETROMIN SA, in conformitate cu contractul de management, venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas a fost in totalitate convenit armatorului CNM PETROMIN SA.

Din aceasta activitate, CNM PETROMIN SA a realizat profit, fapt ce a determinat societatea sa continue si sa extinda, intr-o forma noua, relatia cu grupul KLA VENESS.

Concluzia subiectivului 3c):

PETROKLAV Inc. Bahamas a functionat efectiv din data de 22.08.1991 pana la data de 20.07.1992, cand managementul a fost preluat de Petromin Overseas Inc. si Petroklav Management Inc. Liberia.

Activitatea companiei PETROKLAV Inc. Bahamas s-a rezumat numai la managementul efectuat la navele apartinand CNM PETROMIN SA, conform contractelor de management incheiate.

Pe toata perioada nu au existat activitati comerciale care sa fie considerate cu participare mixta 50/50%.

In baza contractului de management existent, intreaga activitate desfasurata de PETROKLAV Inc. Bahamas si rezultatul sau financiar au fost atribuite 100% companiei CNM PETROMIN SA, iar A/S KLAVENES Chartering a primit numai taxele de management comercial si tehnic.

Venitul net realizat de CNM PETROMIN SA din contractul de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas, in suma de 2.007.961 USD nu a fost virat in contul CNM PETROMIN SA ci au au fost făcute plăți către terți in numele CNM PETROMIN SA, in conformitate cu documentele justificative existente la dosar (vol. 118 pag. 50-150), astfel:

- ✓ 1.642.118 USD diverse plati;
- ✓ 355.843 USD catre filiala PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia

Pe relatia Bahamas, profitul obtinut de CNM PETROMIN SA in perioada 22.08.1991-20.07.1992 a fost de **793.873 USD** (venit net 2.007.961 USD–cheltuieli 1.214.088 USD).

Expertii evidentiaza faptul ca PETROKLAV Inc. Bahamas nu a repartizat rezultate financiare intre cei doi parteneri sub forma de dividende, ci, din exploatarea navelor aflate in proprietatea CNM PETROMIN SA, in conformitate cu contractul de management, venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas a fost in totalitate cuvenit armatorului CNM PETROMIN SA.

Obiectiv 3d) cum sunt evidentiata în contabilitatea “CNM PETROMIN” S.A. acțiunile pe care aceasta le-a deținut prin compania mixtă?

Acțiunea nr. 3, în valoare de 1000 USD, deținută de CNM PETROMIN la compania mixtă PETROKLAV Inc. Bahamas a fost transmisă către CNM PETROMIN de către Torvald KLAVENESS cu adresa din data de 20.09.1991 (vol. 7, pag. 183). Aceasta adresa a fost transmisă în atenția directorului comercial al CNM PETROMIN SA.

În evidența contabilă a CNM PETROMIN SA, contravaloarea acțiunii deținută la compania mixtă PETROKLAV Inc. Bahamas a fost înregistrată pe contul 521 „Cheltuieli generale”.

Această înregistrare a fost efectuată în baza Legii 12/1991 privind impozitul pe profit, care precizează la art. 2 ca: „Profitul impozabil se va determina ca diferența între veniturile încasate și cheltuielile aferente prevăzute în Anexa 2 la Legea menționată”.

În anexa 2, la pct. 8 sunt incluse la cheltuielile care se scad din venituri „sume utilizate pentru cumpărarea de acțiuni pentru care se încasează dividende”.

Același lucru este menționat și în anexa 1 la Instrucțiunile privind tehnica de calcul a impozitului pe profit nr. 3614/20.05.1991, la rândul IV: „Cheltuielile suportate direct din venituri”, societățile comerciale cu capital de stat puteau deduce și înregistra conform punctului g) „sume utilizate pentru cumpărarea de acțiuni pentru care se încasează dividende”.

Conform prevederilor din Normele Metodologice nr. 2519/07.02.1991 - privind reflectarea în contabilitate a capitalului social și a altor active și pasive legate de punerea în aplicare a prevederilor legale de constituire a regiilor autonome și a societăților comerciale”, acțiunea deținută în compania mixtă ar fi trebuit înregistrată în contul 130 „Titluri de participare”, iar în anul 1994, la bilanțul de deschidere, la transpunerea soldurilor potrivit HG nr. 704/14.12.1993 pentru aplicarea Legii contabilității nr. 82/1991, suma ar fi trebuit reflectată în contul 262 „Titluri de participare deținute la societăți în afara grupului”.

Atât Normele Metodologice nr. 2519/07.02.1991 - privind reflectarea în contabilitate a capitalului social și a altor active și pasive legate de punerea în aplicare a prevederilor legale de constituire a regiilor autonome și a societăților comerciale” cât și Legea 12/1991 privind impozitul pe profit erau în vigoare la momentul efectuării înregistrării contabile, cu mențiunea că Legea 12/1991 a fost și publicată în Monitorul Oficial.

Aceasta eroare de înregistrare contabila a fost consemnata în procesul verbal de control nr. 7377/17.07.1997 al Direcției Generale a Controlului Financiar de Stat București, care a dispus înregistrarea corecta.

Cu nota contabila nr. 50/30.06.1998 (vol.141 pag. 118-127) aceasta eroare de înregistrare contabila a fost corectata.

Obiectiv 3e) dacă, în ce condiții și cine a deținut, în care perioadă anume și a utilizat acțiunile companiei „PETROKLAV” Inc. Bahamas?

Acțiunile deținute de cei doi parteneri în compania mixta PETROKLAV Inc. Bahamas au fost acțiuni nominale și nu puteau fi folosite decât de către acționarii înregistrați. Acțiunea deținută de CNM PETROMIN SA a fost păstrată o perioadă de timp în seiful directorului comercial (așa cum se menționează pe copia acțiunii existente la dosarul cauzei vol. 117 pag. 150) iar din data de 08.11.1996 a fost depozitată la Banca BUCUREȘTI, Sucursala Constanta (vol. 117 pag. 149).

La data înființării companiei mixte, partenerul norvegian a fost A/S KLAVENESS Chartering. Ulterior, datorită reorganizărilor din cadrul grupului KLAVENESS, acțiunea părții norvegiene este preluată de către o altă societate din grup, și anume Torvald KLAVENESS Shipping A/S (addendumul nr. 3), iar în aprilie 1997 de către Torvald KLAVENESS Konsern, de asemenea societate din grupul KLAVENESS (addendumul nr. 4).

Compania mixta PETROKLAV Inc. Bahamas a funcționat până la data de 20.07.1992, conform raportului de audit efectuat de firma FORUM TOUCHE ROSS din Oslo. De la această dată, PETROKLAV Inc. Bahamas nu a mai desfășurat nici un fel de activitate de operare nave, compania fiind menținută, cu acordul părților, până în anul 1999.

Obiectiv 3f) dacă între “CNM PETROMIN” S.A. și “PETROKLAV” Inc. Bahamas au existat relații contractuale și dacă prin activitatea sa, “PETROKLAV” Inc. Bahamas a creat un prejudiciu “CNM PETROMIN”; în caz afirmativ, stabilirea surselor de prejudiciere;

Între CNM PETROMIN SA și PETROKLAV Inc. Bahamas au fost încheiate contracte de management (STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT) pentru navele: CARBUNESTI, BARBOSI, BALOTA, BĂNEASA și COMANESTI.

Nava COMANESTI nu a fost preluata in management datorita faptului ca a necesitat reparatii in perioada de activitate a companiei mixte. Prin contractele încheiate, PETROKLAV Inc. Bahamas avea obligația de a realiza managementul comercial si tehnic, evidenta contabila si colectarea veniturilor pentru si in numele armatorului. In anexa A la contractele de management au fost prevăzute sumele care urmau sa fie plătite armatorului pe măsura derulării contractului, respectiv:

- - BARBOSI 1405 USD/zi
- - CARBUNESTI 1647 USD/zi
- - BALOTA 1295,7 USD/zi
- - BĂNEASA 636 USD/zi.

Aceste sume includeau amortizarea navelor, salariile echipajelor plătite in tara si cota de cheltuieli administrative.

Începând din data de 01.04.1992, prin anexa D la contractele de management, PETROKLAV Inc. Bahamas a preluat in sarcina ei plata salariilor către echipaje; corespunzător acestei masuri adoptate de comun acord, suma datorata armatorului s-a diminuat cu salariile plătite de manager, dar precizam faptul ca managerul KLAVENESS a virat in continuare către armatorul CNM PETROMIN SA sumele necesare pentru achitarea in tara a contribuțiilor si taxelor de asigurări sociale si de sănătate.

Așa cum s-a arătat la obiectivul 3c, din contractele de management încheiate cu PETROKLAV Inc. Bahamas, CNM PETROMIN a realizat un profit in suma de 793.873 USD echivalentul sumei de 488.232.510 lei. In afara acestui profit realizat, CNM PETROMIN SA a beneficiat de reparatii si re tehnologizări la cele patru nave predate in contract de management in suma de 5.496.828 USD, care au permis reclasificarea acestor nave si acceptarea lor de către Societatea de Clasificare LLOYD`S Register.

Din documentele existente la dosarul cauzei nu se constata nici un fel de prejudiciu in patrimoniul CNM PETROMIN ca rezultat al derulării contractelor de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas.

Obiectiv 3g) precizarea prevederilor legale în vigoare la acea dată, privind participarea unităților economice românești la societățile mixte în străinătate (Decretul 52/1975 , H.G. nr. 667/1991, Legea nr. 82/1991, Circulara B.N.R. nr. V/1991 și altele).

Participarea societăților comerciale românești la societati mixte in străinătate este reglementata de Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale. La art. 35 aceasta

lege prevede: *“Regiile autonome și societățile comerciale cu capital parțial sau total de stat se pot asocia între ele sau cu terțe persoane juridice sau fizice, române sau străine, în scopul creării de noi societăți comerciale.”*

Acest fapt este confirmat și de Ministrul Justiției, în răspunsul dat Ministrului Transporturilor referitor la participarea SC PETROMIN SA la constituirea Societății mixte Minerva Shipping Company: <Potrivit prevederilor art. 20, alin. 2 din Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale: *„bunurile din patrimoniul Societății comerciale sunt în proprietatea acesteia”*, iar potrivit art. 35 din aceeași lege: *„societățile comerciale cu capital parțial sau total de stat se pot asocia între ele sau cu terțe persoane juridice sau fizice, romane sau străine, în scopul creării de noi societati comerciale”*.

Fata de aceste prevederi legale, consideram ca pentru a participa la constituirea unei societati comerciale in străinătate, nu era necesara o aprobare a guvernului.> (vol. 147, pag. 225).

Un răspuns în același sens la aceasta problema a fost dat și de Secretarul General al Guvernului, și a fost confirmat de Primul Ministru (vol. 147, pag. 227), prin care, practic, se returnează documentația și se refuza aprobarea Guvernului pentru înființarea societății mixte MINERVA SHIPPING COMPANY.

Referitor la Decretul nr. 52/1975, consideram ca acesta nu are aplicabilitate la cazul în speța deoarece, unitatea economica de stat Compania Naționala PETROMIN, la care ar fi avut aplicabilitate art. 13 din Decretul 52/1975, a fost desființată prin HG nr. 19/10.01.1991, art. 2, care prevede: *“Odată cu înființarea administrațiilor cu statut de regie autonomă și a societăților comerciale pe acțiuni prevăzute la art. 1, unitățile economice de stat menționate la coloana nr. 5 din anexa nr. 1 se desființează.”*

În locul ei a fost înființată CNM PETROMIN SA, în baza Legii nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale.

Practic, în baza Legii nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale și a Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, Statul roman s-a transformat din proprietar al bunurilor aflate în administrarea unitatilor economice de stat în acționar la societățile comerciale înființate în baza acestor legi, bunurile trecând în proprietatea societăților comerciale. În acest fel, toate atribuțiunile vechiului guvern (pentru bunurile aflate în proprietatea statului) au trecut în competența Adunării Generale a Acționarilor din cadrul societăților comerciale (devenite proprietare ale bunurilor din patrimoniul lor).

La societățile comerciale, la care statul era unic acționar, prin hotărârea de înființare a acestora, guvernul a delegat competența Adunărilor Generale ale Acționarilor către Consiliul Împuterniciților Statului (CIS). CIS a fost mandatat de guvern pentru îndeplinirea atribuțiilor adunării generale a acționarilor în conformitate cu statutul aprobat și cu Legea nr. 31/1990, care la art. 212 prevede: *“La societățile pe acțiuni și cele cu răspundere limitată, cu capital integral de stat, atribuțiile adunării generale a acționarilor vor fi exercitate de către un consiliu al împuterniciților statului, alcătuit și numit în condițiile prevăzute de lege pentru consiliul de administrație al regiilor autonome.*

Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu dispozițiile specifice prevăzute în statutul aprobat la înființare.”

Orice aprobare a CIS este echivalentă cu o aprobare a Adunării Generale a Acționarilor sau cu o aprobare a guvernului (în calitatea sa de putere executivă a statului, unicul acționar) și deci, pentru participarea la societăți mixte sau înființarea de filiale în străinătate, nu era necesară aprobarea guvernului, aceasta aprobare fiind lipsită de sens întrucât, potrivit art. 3 din Circulara Guvernului nr. 69/1991:

„Împuterniciții statului îndeplinesc un mandat care le conferă misiunea de a aplica politica statului în calitate de acționar, pe toată durata de funcționare a consiliului. În acest sens ei sunt ținuti de îndeplinirea insarcinarilor stabilite prin instrucțiunile ce fac obiectul mandatului primit.”

Experții arată că societățile comerciale cu capital de stat înființate în baza Legii nr. 15/1990, funcționau în mod identic cu societățile comerciale înființate din inițiativa privată, cu capital 100% privat. Așa cum societățile cu capital privat nu aveau nevoie de aprobări ale guvernului pentru înființarea de noi filiale sau de societăți mixte, tot la fel, nici societățile cu capital de stat nu aveau nevoie de o asemenea aprobare. Legea societăților comerciale nr. 31/1990 nu face distincție între societățile cu capital de stat și cele cu capital privat, modul lor de funcționare fiind identic; acest fapt a fost necesar pentru crearea de șanse egale și o concurență loială pe piața pentru toate societățile comerciale.

După Revoluția din Decembrie 1989, Guvernul României a fost format și a funcționat în baza Decretelor-lege nr. 10/1989 și nr. 104/1990.

Decretul-lege nr. 104/1990 la art. 1 prevede: *„...Guvernul României emite hotărâri pentru:*

h) înființarea, reorganizarea sau desființarea de centrale, întreprinderi, institute și instituții de stat de interes republican; aprobarea înființării sau desființării de societăți comerciale cu participare străină în țară, precum și a participării la societăți comerciale în străinătate; ...”

Aceste doua decrete-lege au fost abrogate inca din 1990 prin Legea nr. 37/1990, pentru organizarea și funcționarea Guvernului României, care nu mai prevede printre atribuțiile guvernului „aprobarea înființării sau desființării de societati comerciale cu participare străina in tara sau străinătate”.

Participarea la înființarea companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas a fost făcuta cu respectarea normelor legale in vigoare la acea data, Legea nr. 15/1990, Legea nr. 31/1990, HG nr. 19/1991 si Statutul Societatii, aprobat la infiintare.

Expertii arata ca la art. 58 din Legea nr. 15/1990 se prevede:

“Prezenta lege intră în vigoare în 30 de zile de la publicarea sa în Monitorul Oficial al României.

La împlinirea termenului prevăzut la art. 57 se abrogă Legea nr. 5/1978 cu privire la organizarea și conducerea unităților socialiste de stat, precum și la funcționarea acestora pe baza autoconducerii muncitorești și autogestiunii economico-financiare, Legea nr. 3/1988 privind încheierea și executarea contractelor economice, Legea nr. 14/1971 cu privire la gospodărirea fondurilor fixe, resurselor materiale și aprovizionarea tehnico-materială, precum și orice alte dispoziții contrare.”

Decretul nr. 52/1975 a fost abrogat prin Legea nr. 7/18.01.1998 „ca fiind act normativ care contravine Constituției si contrar noii ordini de drept”, odata cu numeroase alte acte normative, din diferite domenii, care contraveneau noii ordini de drept.

Circulara B.N.R. nr. V/1471/57/1991 a fost publicata in Monitorul Oficial nr. 226 din 12 noiembrie 1991 si, la data infiintarii PETROKLAV Inc. Bahamas, 26 iulie 1991, nu era in vigoare.

Pentru vărsarea cotei părți de 50 % (1000 USD) din capitalul social al companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas, CNM PETROMIN SA ar fi trebuit sa obtina autorizarea BNR, in conformitate cu art. 11 din REGULAMENTUL nr. 1 din 13 mai 1991 privind operațiunile curente și transferurile de capital cu mijloace de plată străine.

Dar, asa cum rezulta din adresa trimisa de TORVALD KLAVENESS GROUP catre CNM PETROMIN SA la 04.02.2003 (vol. 196a pag. 47), CNM PETROMIN SA nu a varsat niciodata partea sa din capitalul social al companiei PETROKLAV Inc. Bahamas, astfel:

« *Cu respect observati ca aceasta a fost o companie joint-venture, fiind in proportie de 50/50 in proprietatea PETROMIN si KLAVENESS. Capitalul sau social nu a fost, in orice caz niciodata platit si, in 1992, partile au convenit ca PETROMIN OVERSEAS si filialele/sucursalele acestuia trebuie sa accepte activitatile prevazute in contractul de joint-venture ».*

Experții precizează ca avizul BNR era necesar numai pentru vărsarea capitalului social de 1000 USD si nu pentru infiintarea societatii mixte.

In concluzie, CNM PETROMIN SA nu a varsat niciodata cota parte din capitalul social subscris; in consecinta nu era necesara autorizarea BNR.

Referitor la funcția de membru in Consiliul de Administrație al PETROKLAV Inc. Bahamas deținuta de Ministrul Transporturilor, HG nr. 667/1991 art. 3 prevede: *“Prin întregul lor comportament, funcționarii publici trebuie sa se arate demni de considerația și de încrederea pe care o impune poziția lor oficială și sa se abțină de la orice acte de natura sa compromită prestigiul funcției pe care o dețin. În acest scop, este interzis funcționarilor publici:*

- a) sa accepte, pentru ei sau pentru alții, în considerarea situației lor oficiale, daruri sau alte avantaje sau sa facă sa li se promită asemenea daruri sau avantaje;*
- b) sa primească cereri a căror rezolvare nu este de competența lor și care nu le sunt repartizate de șefii ierarhici ori sa intervină pentru soluționarea unor asemenea cereri;*
- c) sa fie mandatarii unei persoane în ce privește efectuarea unor acte în legătura cu funcția pe care o îndeplinesc;*
- d) sa facă activități de comerț, sa ia lucrări în antrepriza sau pământ în arenda; nu intră în aceasta interdicție dobândirea sau înstrăinarea de acțiuni ori părți sociale, ca și dobândirea, în alt mod, a calității de asociat sau îndeplinirea unei activități profesionale nesalarizate în cadrul regiilor autonome, societăților comerciale ori altor organizații cu scop lucrativ, cu condiția ca interesele funcționarului în aceste calități sa nu vina în concurs direct cu corecta îndeplinire a obligațiilor aferente funcției publice pe care o deține.”*

Din documentele existente la dosarul cauzei, rezulta ca membrii in Consiliul de Administrație a PETROKLAV Inc. Bahamas nu erau retribuiți, aceasta companie nu a desfășurat activitati comerciale pe teritoriul României si nu a primit comenzi sau alte facilități de la Ministerul Transporturilor.

Experții considera ca prin deținerea funcției de membru in consiliul de administrație a PETROKLAV Inc. Bahamas, Ministrul Transporturilor nu a incalcat prevederile HG nr. 667/1991.

Obiectiv 4. Prezentarea modului în care au fost create societățile din Liberia, care a fost motivația comercială și temeiul legal al constituirii și funcționării societăților înregistrate de “CNM PETROMIN” S.A. în Liberia?

- **cele 16 societăți subsidiare companii proprietare de unică navă;**
- **holdingul “PETROMIN OVERSEAS” Inc.;**
- **“PETROKLAV Management” Inc. ,**

cu precizarea rațiunilor pentru care a fost menținută în paralel și “PETROKLAV” Inc. Bahamas, stabilirea schemei de funcționare, conexiunile și modul în care acestea au fost utilizate de “CNM PETROMIN” S.A. și grupul “Torvald KLAVENESS”.

Cine a hotărât și cine a aprobat constituirea societăților în Liberia?

Cine a transmis documentația de aprobare în vederea constituirii societăților liberiene către Ministrul Finanțelor?

În anul 1992, PETROMIN SA se confrunta cu mari dificultati financiare, respectiv o pierdere de peste 1 mld. lei în anul 1991, datoriile externe de peste 23 mil. USD și credite de compensare de peste 700 mil. lei.

De asemenea, era necesară o finanțare urgentă pentru menținerea în clasă a navelor, care aveau nevoie să fie andocate, reparate și re tehnologizate și pentru finalizarea navei 22 DECEMBRIE aflată în construcție la Șantierul Naval Constanta.

Pe de altă parte, prestațiile de transport maritim pe plan intern erau în descreștere iar plata prestațiilor de transport în lei, conducea la înregistrarea de pierderi din schimbul valutar (datorită inflației), CNM PETROMIN SA având cheltuieli mari în valută.

Pentru rezolvarea acestor probleme, CNM PETROMIN SA avea nevoie de resurse financiare pentru plata datoriilor restante și pentru repararea și re tehnologizarea navelor în vederea pătrunderii și menținerii pe piața internațională de transport maritim. Neplata datoriilor externe putea conduce și chiar a condus la arestarea navelor în porturi străine și chiar vânzarea acestora către creditorii pentru recuperarea creanțelor (ședința CIS din data de 24.05.1992). Băncile românești au refuzat să acorde CNM PETROMIN SA credite pentru repararea și re tehnologizarea navelor în vederea eficientizării și rentabilizării activității.

Datorită celor arătate mai sus, CNM PETROMIN SA a acceptat oferta făcută de CHRISTIANIA BANK og Kreditkasse, în calitate de Agent și Depozitar de

Garanție in numele unui sindicat bancar, pentru obținerea unui credit in suma de 45 mil. \$.

Deoarece in legislația romana nu exista in acea perioada o lege a creditului ipotecar, precum si datorita riscului ridicat de tara, banca finantatoare, CHRISTIANIA BANK og Kreditkasse, a impus o serie de masuri care sa ii asigure recuperarea creditului, dintre care menționam:

- creditul va fi acordat unor companii controlate de PETROMIN SA si înregistrate in Liberia;
- garantarea creditului prin ipotecarea unor nave;
- transferarea proprietatii navelor ipotecate către companiile liberiene;
- conducerea tehnica si comerciala a navelor va fi asigurata de T. KLAVENESS & Co. A/S;
- un reprezentant al T. KLAVENESS & Co. A/S sa faca parte din conducerea împrumutatului.

In sedinta CA din 15.05.1992 (vol. 139, pag. 240) au fost prezentate avantajele colaborarii cu PETROKLAV in ceea ce priveste re tehnologizarea unui numar mai mare de nave, incheierea unui contract de împrumut de minim 35 mil. USD din care vor fi refinate si reparatiile la navele CALLATIS, BREAZA, BICAZ si BARLAD, vor fi efectuate reparatii planificate la navele BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIS,..., CARBUNESTI, BARBOSI, BANEASA, BALOTA, COMANESTI, vor fi re tehnologizate navele si se vor acoperi cheltuielile de operare.

Aceste aspecte, prezentate de către reprezentantul companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas, au fost analizate si aprobate in ședința CIS din data de 24.05.1992 (proces verbal nr. 14/24.05.1992, vol. 11 pag. 39, Hotărârea CIS nr. 17/24.05.1992, vol. 119 pag. 17). CIS a aprobat contractarea creditului si condițiile impuse de banca, respectiv:

- infiintarea holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, cu capital 100% PETROMIN SA;
- infiintarea in Liberia a 15 companii proprietare de unica nava, cu capital 100% PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, pentru fiecare dintre navele: CARBUNESTI, COMANESTI, BANEASA, BARBOSI, BOBALNA, BORZESTI, BALOTA, BICAZ, BÂRLAD, CALLATIS, BREAZA, BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIȘ, BUJORENI, si 22 DECEMBRIE;
- vânzarea celor 15 nave către companiile liberiene proprietare de unica nava;
- ipotecarea navelor BANEASA, BARBOSI, COMANESTI, CARBUNESTI si BOBALNA care vor purta pavilion liberian.

In data de 11 iunie 1992 cele 15 companii proprietare de unica nava au fost înregistrate in Liberia. La aceeași data a fost infiintata si compania PETROKLAV Management Inc. Liberia ca filiala (100%) a PETROMIN SA. Infiintarea acestei companii nu a fost aprobata expres de CIS, dar infiintarea ei a fost recunoscuta ulterior, si a fost implicit ratificata, in ședința din data de 05.12.1992 când CIS a numit membrii Consiliului Director al acestei companii.

In ședința CIS din data de 19.06.1992 (proces verbal nr. 15, vol. 11, pag. 42) a fost aprobata ipotecarea a 6 nave, fiind inclusa in ipoteca si nava BORZESTI.

In ședința CIMS din data de 08.10.1992 a fost aprobata majorarea creditului cu 4 mil. \$, infiintarea unei alte companii in Liberia pentru nava BACESTI, schimbarea pavilionului Bahamas al acestei nave cu pavilion liberian si ipotecarea acesteia. La aceasta data Compania BACESTI Inc. fusese deja înregistrata in Liberia, din data de 14.09.1992, hotărarea CIMS din data de 08.10.1992 validand practic masura luata anterior de catre conducerea executiva a CNM PETROMIN SA.

Funcționarea filialelor din Liberia ale PETROMIN SA nu are nici o legătura cu compania mixta PETROKLAV Inc. Bahamas. Menținerea acesteia pentru o perioada de câteva luni era necesara pentru încasarea ulterioara a veniturilor si efectuarea ulterioara a plăților din contul curent. Ultimele operațiuni financiare între PETROKLAV Inc. Bahamas si CNM PETROMIN SA s-au încheiat in anul 1993. Menținerea in continuare a PETROKLAV Inc. Bahamas s-a făcut cu acordul tacit al părților pana in anul 1999 când s-a decis ca pentru aceasta societate sa nu se mai plătească taxele anuale, urmând ca astfel sa fie radiata.

Toate masurile adoptate de CIS pentru infiintarea celor 16 companii de unica nava, si a companiei POI care detine 100% actiunile acestora, sunt in competenta de aprobare a acestuia, in conformitate cu Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale, Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale si statutul Societatii aprobat de HG nr. 19/10.01.1991 prin care a fost infiintata CNM PETROMIN SA.

Funcționarea acestor companii a fost reglementata de către CNM PETROMIN SA si de către băncile finanțatoare, care, prin acordul de credit, au impus o serie de condiții contractuale, mentionate anterior.

Intre companiile proprietare de unica nava si PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, intre aceasta si PETROKLAV Management Inc. Liberia, pe de o parte si PETROKLAV Management Inc. Liberia si T. KLAVENESS & Co. A/S, pe de alta parte, au fost încheiate contracte de management dar numai pentru 14 nave intrucat doua dintre cele 16 nave transferate in Liberia către companiile proprietare de unica nava, nu au mai fost preluate in management (BREAZA si

CALLATIS). Managerii au fost impuși de banca, atât PETROKLAV Management Inc. cat si T. KLAVENESS & Co. A/S ca submanager.

CNM PETROMIN SA a inițiat procedurile pentru obținerea autorizării BNR, înaintând către Ministerul Transporturilor Nota privind activitatea care urma sa se desfășoare in colaborare cu grupul KLAVENESS, creditul solicitat, lista navelor care necesitau re tehnologizări si sumele necesare pentru re tehnologizare, semnata de directorul general al CNM PETROMIN SA, dl. Romanuel Nicolae POSEDARU (vol. 8, pag. 248-261).

Cu Nota nr. 150/11.08.1992 a Departamentului Transporturi Navale se solicita de către Ministerul Transporturilor de la Ministerul Economiei si Finanțelor (vol. 8 pag.262-265), avizarea infiintarii in Liberia a 15 companii proprietare de unica nava, a companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. si a companiei PETROKLAV Management Inc.

Solicitarea Ministerului Transporturilor a fost avizata favorabil de către Ministerul Economiei si Finanțelor, cu unele recomandări, in data de 14.10.1992, (vol. 8 pag. 267). Demersurile inițiate de CNM PETROMIN SA s-au oprit in acest moment.

In continuare, acest aviz al Ministerului Economiei si Finanțelor trebuia înaintat de CNM PETROMIN SA către BNR împreuna cu solicitarea de rigoare, pentru obținerea autorizării, fapt care nu a mai fost efectuat si care s-a dovedit a nu fi necesar.

Autorizarea BNR nu a mai fost necesara datorita faptului ca acțiunile filialelor infiintate in Liberia au fost, inițial, fara valoare iar ulterior (in data de 20.08.1992) când fiecare acțiune a avut valoarea de 10 USD, legislația liberiana nu a obligat acționarii sa vireze capitalul social. Astfel, Capitalul social al acestor filiale nu a fost vărsat niciodată.

Expertii precizeaza faptul ca autorizarea BNR era necesara numai pentru vărsarea capitalului social (transferul valutei) nu si pentru înființarea acestor filiale.

Referitor la Avizul Ministerului Economiei si Finantelor expertii precizeaza urmatoarele:

- avizul Ministerului Economiei si Finantelor era necesar numai pentru obtinerea autorizarii BNR;
- chiar daca a sosit ulterior infiintarii societatilor comerciale din Liberia, in data de 14.10.1992, actiunea a fost avizata favorabil de către Ministerul Economiei si Finanțelor, dar cu unele recomandări, (vol. 8, pag. 267);

- avizul Ministerului Economiei si Finantelor nu constituie un act normativ si nici nu este prevăzuta obtinerea acestui aviz in vreun act normativ pentru infiintarea unei societati comerciale in strainatate.

Obiectiv 4a) ce se înțelege prin “*companie holding*”, dacă are personalitate juridică, care este modul de functionare al unei companii holding si care sunt reglementările legale în România la acea dată privind înfiintarea unei companii holding?

La data infiintarii holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. si implicit a CNM PETROMIN SA ca si holding, notiunea nu era prevazuta ca atare in reglementari legale in Romania. Se definise numai notiunea de FILIALA, ca societate comerciala in care detinerea actiunilor era 100%, de catre societatea « *mama* », atat in legea 15/1990 cat si in Legea 31/1990. Posibilitatea de a avea filiale a fost preluata din aceste reglementari legale si in statutul CNM PETROMIN SA, aprobat prin HG 19/1991.

In legislatia din România, notiunea de holding a apărut in anul 2000 legat de activitatea de asigurări, Legea 32/2000 privind societățile de asigurare si supraveghere a asigurărilor.

In practica, societati holding (grup) au apărut odată cu legea societatilor comerciale. Functionarea lor este identica cu a oricărei alte societati, cu excepția faptului ca societatea „*mama*” trebuie sa adopte decizii si in legătura cu activitatea filialelor.

In plus, odată cu adoptarea in România a Standardelor Internaționale de Contabilitate (OMF nr. 94/2001) si a Normelor privind consolidarea conturilor (OMF nr. 772/02.06.2000), societățile care se declara holding, au dreptul sa cuprindă activitatea filialelor in bilanțul contabil consolidat. Rezulta ca o societate holding întocmește un bilanț contabil pentru activitatea proprie si un bilanț contabil consolidat in care cuprinde si activitatea filialelor. Includerea filialelor in bilanțul consolidat este o operațiune complexa de raționament, prin care se elimina efectele tranzacțiilor dintre societățile care compun holdingul, datorile si creantele reciproce, in așa fel incat bilanțul societatii « *mama* », sa reflecte activitatea ca si cum acestea ar fi acționat ca o singura societate. Bilanțul consolidat servește acționarilor societatilor din holding pentru comparații cu alte societati si determinarea poziției ocupate pe piața, precum si altor persoane (juridice sau fizice) interesate de domeniul de activitate respectiv.

Dicționarul complet al economiei de piața definește compania holding astfel: „*Tip de societate comerciala care deținând in mod legal majoritatea acțiunilor*

uneia sau mai multor societati, are controlul activitati acestora. Exercitarea dreptului de control prin deținerea pachetului majoritar de acțiuni permite holdingului sa influențeze strategia si tactica societăților controlate. De regula holdingul stabilește directive obligatorii pentru societățile aflate sub controlul ei, pe linie financiara, de management si de comercializare a produselor. Capitalul Societatii de tip holding este in mod obișnuit mult mai mic decât capitalurile însumate ale tuturor societăților controlate”.

O companie holding este definita de Standardele Internaționale de Contabilitate (IAS 22 - Combinări de întreprinderi) ca societatea « *mama* » care are una sau mai multe filiale. Filiala este o societate controlata de către alta societate cunoscuta sub numele de societate « *mama* », Atât societatea « *mama* », cat si filialele sale au personalitate juridica.

In practica o societate devine holding prin achiziționarea acțiunilor unei societati (peste 50% din acțiunile cu drept de vot) sau prin înființarea unei filiale in care are drept de vot majoritar.

Dreptul de vot majoritar ii conferă societatii « *mama* », controlul asupra filialei si puterea de a governa strategiile financiare si de exploatare ale acesteia in așa fel, incat sa obtina beneficii din activitatea pe care o desfasoara.

Mai rar, o societate poate apărea încă de la înființare ca o societate de tip „*holding*”, prin înființarea simultana atât a societatii « *mama* », cat si a filialei (filialelor). Acesta este cazul înființarii Companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si a celor 16 filiale, companii proprietare de unica nava.

Trebuie subliniat faptul ca, la momentul înființarii Companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, CNM PETROMIN SA Constanta, a devenit la rândul ei companie HOLDING prin detinerea 100% a acțiunilor companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia.

In fapt, adevăratul holding este CNM PETROMIN SA, Compania PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia fiind o filiala a acestuia, iar societățile proprietare de unica nava fiind sub-filiale ale CNM PETROMIN SA.

Întrucât la data înființarii acestui holding in România nu exista o legislație specifica, CNM PETROMIN SA nu a putut sa fie recunoscuta ca si companie HOLDING si nu a putut aplica o legislație adecvata, inclusiv din punct de vedere contabil.

In conditiile actualei contabilitati, armonizata cu cea europeana, procesul de consolidare a situatiilor financiare ale subsidiarelor in firma „*mama*” este posibil in conditiile legii, dar la înființarea POI ca filiala a CNM PETROMIN SA si a sub filialelor, societatile de unica nava, precum si la data transferului

navelor si pe tot parcursul existentei subsidiarelor, companii de unica nava si a holdingului POI acest lucru nu era posibil.

In concluzie, pana la data vanzarii navelor, PETROMIN nu putea sa includa in rezultatele financiare proprii rezultatele financiare ale filialelor. Acest lucru a facut ca situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA sa nu fie influentate de activitatea filialelor dar a creat si probleme de inregistrare contabila a situatiei de fapt prin care, posesia si utilizarea navelor fusese trecuta in filiale din strainatate, detinute 100% de PETROMIN, in timp ce dreptul de dispozitie asupra navelor ramasese tot al CNM PETROMIN SA.

Obiectiv 4b) care era situatia economico-financiară a celor 15 nave, la data de 01.05.1992 (veniturile și profitul realizat pe fiecare navă)?

Situatia economico-financiara a celor 15 nave transferate in proprietatea filialelor liberiene in anul 1992, se regaseste in raportul de expertiza extrajudiciara intocmit la solicitarea CNM PETROMIN SA. In aceasta situatie nu sunt cuprinse veniturile realizate de navele predate in contract de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas. Pentru cele 4 nave nu se regasesc la dosarul cauzei informatii privind veniturile realizate in cadrul Petroklav Inc. Bahamas de aceste nave in perioada 01.01-01.05.1992. La dosarul cauzei se regasesc documente privind veniturile realizate de aceste nave in perioada 01.01-20.07.1992, venitul brut fiind in suma de 7.841.330 USD.

Rezultatele financiare ale celor 15 nave in perioada 1.01.1992 - 30.04.1992							
NR. CRT.	Denumire nava	Venituri	Cheltuieli	Rezultate	Venituri	Cheltuieli	Rezultate
		Mii Lei	Mii Lei	Mii Lei	USD	USD	USD
1	CARBUNESTI*	0	23.695	-23.695	0	119.672	-119.672
2	COMANESTI	4	117.364	-117.360	20	592.747	-592.727
3	BALOTA*	6.124	70.416	-64.292	30.929	355.636	-324.707
4	BICAZ	66.489	227.152	-160.663	335.803	1.147.232	-811.429
5	BIRLAD	94.977	41.454	53.523	479.682	209.364	270.318
6	BARBOSI*	36.215	42.446	-6.231	182.904	214.374	-31.470
7	BANEASA*	20.619	47.900	-27.281	104.136	241.919	-137.783
8	BOBALNA	151.710	134.849	16.861	766.212	681.056	85.157
9	BORZESTI	250.145	124.366	125.779	1.263.359	628.111	635.247
10	BAIA DE ARAMA	131.688	110.176	21.512	665.091	556.444	108.646
11	BAIA DE CRIS	145.317	143.222	2.095	733.924	723.343	10.581
12	BUJORENI	321.281	139.669	181.612	1.622.631	705.399	917.232
13	BACESTI	103.144	92.578	10.566	520.929	467.566	53.364
14	CALLATIS	253.218	200.886	52.332	1.278.879	1.014.576	264.303
15	BREAZA	151.148	176.431	-25.283	763.374	891.066	-127.692
	TOTAL	1.732.079	1.692.604	39.475	8.747.874	8.548.505	199.369

* Nave in contract de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas in perioada 01.01-01.05.1992.

Obiectiv 4c) dacă înființarea companiilor deținătoare de unică navă este o practică internațională și care este scopul acesteia?

Prin natura activității sale o nava vine în contact cu foarte multi furnizori și alți parteneri de contracte care operează în diferite legislații. Orice litigiu rezultat în urma performării unui astfel de contract, împotriva navei și a proprietarului acesteia, se poate extinde asupra oricărei alte nave ale aceluiași proprietar.

Această situație este valabilă în toate legislațiile. Sunt situații în care valoarea prejudiciului depășește valoarea navei care l-a creat (avarie marfă, amendă poluare, operațiuni de depoluare, coliziuni, etc.) caz în care partea vătămată încearcă să regreseze împotriva întregului patrimoniu.

Conform practicii internaționale, companiile armatoare adoptă adesea o structură care presupune exploatarea navelor, ca o flotă, prin intermediul unui grup de societăți armatoare cu câte o singură nava. În mod sistematic, fiecare nava va fi proprietatea unei societăți separate, înmatriculată în registrul țării pavilionului navei pentru unicul scop de a avea în proprietate numai acea nava și a nu avea alte active ce ar putea fi urmărite, cu excepția navei. În acest fel este evitat riscul de arest al navei în cazul producerii unor evenimente nedorite de către o altă nava a armatorului real.

Din această cauză, armatorii recurg la înființarea companiilor în al căror patrimoniu să fie o singură nava. Acest lucru protejează proprietarul de arestarea întregii flote și blocarea activității comerciale.

Un alt motiv este alegerea unei legislații favorabile finanțării activității de shipping, prin această înțelegându-se protejarea intereselor băncii finanțatoare.

Acțiunile fiecărei societăți armatoare de unică nava din grup sunt deținute de o companie tip holding, ale cărei active sunt numai acțiunile fiecărei companii armatoare de unică nava. Acțiunile holdingului sunt deținute de armatorul real al navelor respective. Holdingul este o filială a armatorului real, și îndeplinește rolul de vehicul în administrarea companiilor armatoare de unică nava.

Controlul executiv asupra holdingului și companiilor armatoare de unică nava poate fi protejat de către armatorul real, datorită faptului că țara de înregistrare nu cere publicarea numelor directorilor și a funcționarilor, sau dacă există o asemenea reglementare, prin angajarea unor directori și funcționari fără putere executivă.

Înființarea holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. și a companiilor proprietare de unică nava (grup offshore în Liberia) a fost făcută de CNM PETROMIN SA la propunerea băncilor finanțatoare în vederea obținerii

creditului solicitat. Aceasta propunere a bancilor finantatoare a avut in vedere practica internationala in domeniul transportului maritim si un sistem eficient de inregistrare a ipotecilor, care este larg recunoscut ca atare in afara Romaniei.

La dosarul cauzei (vol. 190, pag. 44) un document intocmit la solicitarea CA din 12.06.1999 de catre Directorul Comercial, aprobat de catre Directorul General si de catre Consiliul de Administratie al CNM PETROMIN SA in data de 18.07.1999, cuprinde precizari referitoare la companiile subsidiare in general, deci si a celor din colaborarea cu KLAVENESS, astfel:

- scopul infiintarii companiilor subsidiare de unica nava de catre CNM PETROMIN SA:

„In general companiile subsidiare ale PETROMIN au fost infiintate in tari cu facilitati fiscale (pentru a beneficia de scutirea de impozite si taxe pe venituri), si, conform practicilor companiilor de shipping, pentru a transfera de regula o nava in aceasta.

Aceste companii numite ”de unica nava” sunt vehicule special create pentru a limita expunerea companiei mama (Holding sau Parent Company) in cazul in care sunt litigii generate de poluari, datorii in piata, arbitraje, etc urmare a operarii navei care este transferata in proprietatea acestei companii subsidiare”.

In acest document se mai precizeaza:

- CNM PETROMIN SA a infiintat aceste companii subsidiare la solicitarea Bancilor si de regula bancile impun chiar si tara in care prefera sa fie inregistrata compania si nava (in general tari care au o legislatie convenabila si in care drepturile conferite de ipoteca pot fi aplicate usor si rapid).
- In lipsa unei legislatii comparative, in Romania, CNM PETROMIN SA nu a contabilizat activitatea acestor subsidiare. aceste companii nu au avut sediu operational in strainatate, nu au in general conturi bancare (mai sunt si exceptii) si deci, nu putem spune ca au desfasurat o activitate independenta;
- Singurele activitati ale acestor companii au fost transferul navelor, incheierea contractelor de imprumut la Banci, vanzarea-cumpararea navelor, ipotecarea navelor;
- In general activitatea acestor companii a fost desfasurata in conformitate cu aprobarile forurilor de conducere ale PETROMIN: Consiliul Director, Consiliul de Administratie, Adunarea Generala a Actionarilor si FPS (dupa caz);

Obiectiv 4d) dacă în perioada 1993-2000 (și chiar ulterior) au mai fost înființate și alte companii deținătoare de unică navă, de către cine și în baza căror aprobări?

În vol.141, pag. 437-446, există nota contabilă 50/30.06.98 privind titluri de participare ale CNM PETROMIN SA. În explicațiile la această nota contabilă se prezintă o listă a companiilor cu participare CNM PETROMIN SA și filialele, companii deținătoare de unică navă. În această listă, pe lângă PETROKLAV Inc. Bahamas, PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia și PETROKLAV Management Inc. Liberia se regăsesc și următoarele companii deținătoare de unică navă:

- MINERVA SHIPPING Ltd Malta (cu 7 filiale), aprobare în ședința CIS din data de 27.02.1991, proces verbal nr. 2. Pentru înființarea acestei companii mixte a fost solicitată aprobarea de la Guvernul României, aprobare care a fost refuzată pe motivul că nu este necesară;
- GROMAR SHIPPING Co. Ltd Cipru (cu 1 filială) aprobare în ședința CIS din data de 07.10.1991, proces verbal nr. 7;
- OCTOPUS SHIPPING Ltd. Malta;
- FLEETLINE SHIPPING CORPORATION Monrovia Liberia (cu 4 filiale deținătoare de unică navă);
- LARA MARITIME ENTERPRISES SA Panama (cu 2 filiale);
- PETROERM SHIP MANAGEMENT Ltd. Bahamas;
- ARIA MARITIME ENTERPRISES SA Panama (cu 1 filială);
- BELTIMBER SHIPPING COMPANY Ltd.;
- CLEMENTIA SHIPPING COMPANY Ltd.
- AROSITA SHIPPING COMPANY Ltd.;
- ALIAPOLLO SHIPPING COMPANY Ltd.;
- VOINEASA SHIPPING Ltd.;
- FETESTI SHIPPING Ltd.;
- NEPTUNE SHIP HOLDINGS Ltd (cu 10 filiale);
- ANTHOUSSA SHIPPING Ltd.;
- BIS PETROBULK SHIPPING COMPANY Ltd Cipru (cu 2 filiale);
- PETROCARGO SHIPPING Ltd.;
- PETROTANK SHIPPING Ltd.;
- ELANOR MARITIME ENTERPRISES SA Panama ;
- PELENOR MARITIME ENTERPRISES SA Panama ;
- DIVA MARITIME ENTERPRISES SA Panama ;
- FAUSTA MARITIME ENTERPRISES SA Panama ;
- ALBERTINA MARITIME ENTERPRISES SA Panama ;

- GREY HAVEN MARITIME Enterprises SA Panama ;
- SEA FALCON MARITIME ENTERPRISES SA Panama;
- ALEXANDRA MARITIME ENTERPRISES SA Panama;
- PETROSTAR SHIPPING Ltd.;
- FIRST PETROMIN SHIPPING COMPANY Ltd. Malta;
- SECOND PETROMIN SHIPPING COMPANY Ltd. Malta;
- THIRD PETROMIN SHIPPING COMPANY Ltd Malta;
- PETROINVEST MARITIME COMPANY
- PETROHULL MARITIME COMPANY
- PETROSAIL MARITIME COMPANY
- PETRONAVIS MARITIME COMPANY

Din procesele verbale ale sedintelor CIS, CIMS si AGA in care a fost aprobata infiintarea fiecarei companii in parte, expertii au identificat numai primele doua companii din lista de mai sus. Pentru celelalte companii aprobarea in sedinta CIS a fost data pentru nava sau grup de nave fara ca la momentul aprobarii sa se cunoasca numele ales pentru respectiva companie.

Obiectiv 4e) dacă în România, în acea perioadă erau reglementate din punct de vedere contabil noțiunile de capital, aport de capital, export de capital, acțiuni, obligații și participații?

La data de 01.05.1992 activitatea de contabilitate se desfasura in Romania in conformitate cu prevederile Legii Contabilitatii nr. 82/1991 publicata in M. Of. Partea I, nr 265/27.12.1991, intrata in vigoare incepand cu data de 01.01.1992. In cadrul acestei legi, singura referire la categoriile economice enumerate in cadrul acestui obiectiv este aceea in legatura cu valoarea actiunilor emise sau a altor titluri, precum si a varsamintelor efectuate in contul capitalului subscris si este prevazuta in art.14, care stipuleaza ca acestea se reflecta distinct in contabilitate. Pentru aplicarea Legii Contabilitatii nr. 82/1991, prin H.G. nr.704 din 14.12.1993, a fost aprobat Regulamentul de aplicare, in vigoare incepand cu data de 1 ianuarie 1994 (M. Of., Partea I-a nr. 303 din 22.12.1993).

Fata de cele de mai sus putem concluziona faptul ca la data infiintarii POI si a celor 16 societati detinatoare de unica nava (11.06.1992), din punct de vedere contabil, notiunile economice de capital, aport de capital, export de capital, actiuni, obligatii si participatii nu erau suficient reglementate din punct de vedere contabil in legislatia din Romania.

In fapt eram in situatia in care Legea contabilitatii nr. 82/1991 nu avea propriul Regulament de aplicare (care a intrat in vigoare incepand cu 01.01.1994), emis de Ministerul Finantelor, asa cum prevede aceasta lege.

La acea data era in vigoare OMF 2519/07.01.1991 care, in scopul punerii de acord a reglementarilor din legea 31/1990 cu reglementarile contabile, definea notiunile de capital social, participatii, etc.

Obiectiv 4f) care a fost data de înregistrare în Liberia a societăților detinătoare de unică navă, capitalul social scris și vărsat, data la care navele respective au fost transferate către aceste societăți, precum și data la care navele au fost livrate conform contractelor?

In data de 11 iunie 1992 au fost înregistrate in Liberia societatea de tip „holding”, PETROMIN OVERSEAS Inc., ca filiala (100%) a CNM PETROMIN SA, si 15 companii filiale ale acestei companii „mama”, in care PETROMIN OVERSEAS Inc. avea participare 100%.

La aceiași data, 11 iunie 1992, a fost infiintata si compania PETROKLAV Management Inc. Liberia ca filiala (100%) a CNM PETROMIN SA.

La infiintare, fiecare dintre aceste companii a avut 100 de actiuni fara valoare. Dupa semnarea acordului de imprumut, la solicitarea bancilor finantatoare, holdingul PETROMIN OVERSEAS Inc. si filialele lui au avut fiecare 100 de actiuni cu valoarea de 10 USD/actiune.

Inregistrarea companiei BACESTI Inc. a fost efectuata in data de 14.09.1992, fiind la randul ei o filiala a PETROMIN OVERSEAS Inc. Aceasta companie s-a inregistrat cu 100 de actiuni a 10 USD fiecare.

Capitalul social al acestor companii nu a fost vărsat niciodată.

Transferul proprietatii asupra navelor catre companiile liberiene a fost efectuat in baza documentului numit: „*Bill of sale*”.

Documentele de transfer, „*Bill of sale*”, au fost intocmite la urmatoarele date:

- in luna iulie 1992, pentru navele CARBUNESTI, COMANESTI, BALOTA, BICAZ, BIRLAD, BARBOSI, BANEASA, BOBALNA, BORZESTI, BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIS, BUJORENI, CALLATIS si BREAZA,
- in luna octombrie 1992 pentru nava BACESTI;
- in luna septembrie 1993 pentru nava 22 DECEMBRIE.

Predarea fizica a navelor catre companiile liberiene s-a facut, pe baza de protocol de predare-primire, dupa cum urmeaza:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	DATA PREDĂRII NAVEI
1	CARBUNESTI	12.10.1992
2	COMANESTI	31.07.1992
3	22 DECEMBRIE	24.02.1994
4	BALOTA	18.08.1992
5	BICAZ	25.08.1992
6	BIRLAD	25.08.1992
7	BARBOSI	23.07.1992
8	BANEASA	27.07.1992
9	BOBALNA	12.10.1992
10	BORZESTI	12.08.1992
11	BAIA DE ARAMA	12.08.1992
12	BAIA DE CRIS	01.10.1992
13	BUJORENI	25.08.1992
14	BACESTI	21.10.1992
15	CALLATIS	25.08.1992
16	BREAZA	25.08.1992

Obiectiv 5. Dacă era necesară aprobarea prealabilă a Guvernului României pentru constituirea acestor societăți, autorizarea B.N.R. pentru operațiuni curente și transferuri de capital, cu mijloace de plată străine, avizul prealabil al Ministerului Economiei și Finanțelor pentru organizarea și funcționarea societăților în străinătate și dacă existau la acea dată ori pe parcursul funcționării, interdicții sau embargo impuse de Consiliul de Securitate O.N.U. Liberiei în această privință?

Dacă România avea ambasadă sau consulat pentru a se putea urmări investițiile și suprarealiza documentele de transfer și vânzare a navelor în țara respectivă? Dacă pe plan internațional Liberia era considerată țară stabilă pentru siguranța unor astfel de investiții și dacă exista vreun acord între România și Liberia privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor cu detalierea consecințelor în privința înființării și funcționării societăților sus-menționate în Liberia.

- **Referitor la necesitatea aprobarii Guvernului României pentru constituirea societăților liberiene** expertii considera ca pentru înființarea de filiale in tara sau in străinătate nu era necesara aprobarea guvernului.

- Statutul CNM PETROMIN SA, aprobat prin HG nr. 19/1991, prevede:
- la art. 3 al. 3: „Societatea poate avea sucursale, birouri, filiale, agenții, reprezentanțe în orice altă localitate de pe teritoriul României sau în alte țări, în conformitate cu legile române și prevederile prezentului statut”,
- iar la art. 13 privitor la atribuțiile adunării generale a acționarilor (CIS) lit. i) se prevede: „hotărăște cu privire la înființarea și desființarea de sucursale, filiale, birouri, agenții, reprezentanțe;”.
- Înființarea de filiale în țară sau în străinătate era în competența de aprobare a CIS care îndeplinea atribuțiile adunării generale a acționarilor.

➤ **Referitor la necesitatea autorizării B.N.R.** pentru operațiuni curente și transferuri de capital, cu mijloace de plată străine, se fac în prealabil următoarele precizări:

Capitalul social subscris al companiei holding PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia și al fiecăreia dintre cele 16 filiale ale sale, este de 1000 USD, împartit în 100 acțiuni a câte 10 USD fiecare acțiune.

La înființare, (11 iunie 1992) acțiunile acestor companii au fost „fără valoare” „la purtător”.

La data de 20.08.1992 au fost emise certificate de acțiuni nominale cu valoarea de 10 USD/acțiune, iar la cererea băncilor finanțatoare, acțiunile PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia au fost gajate la aceste bănci.

Capitalul social al companiei PETROKLAV Management Inc. Liberia este format din 100 acțiuni la purtător fără valoare nominală.

Capitalul social subscris al acestor companii nu a fost vărsat niciodată, așa cum rezulta și din situațiile financiare auditate de firma de audit FORUM ROSS TOUCHE.

Fata de această situație, experții consideră că nu era necesară autorizarea BNR conform Regulamentului nr. V/3616/2 din 4 mai 1992, privind efectuarea operațiunilor valutare, care la art. 9 prevede:

“În sensul prezentului regulament, constituie transferuri de capital cu mijloace de plată străine sumele în valută transferate în străinătate, indiferent de forma sub care se efectuează - transferuri bancare, plăți în numerar, compensații de creanțe etc. -, care sânt destinate pentru:

a) investițiile de capital în străinătate ale persoanelor juridice române și ale persoanelor fizice române, sub formă de investiție directă sau sub formă de participății la capitalul social al unor firme din străinătate;

b) investiții de portofoliu (acțiuni, obligațiuni, titluri de stat și alte hârtii de valoare cumpărate de pe piața financiară externă de către persoanele juridice române și persoanele fizice române);

.....
e) orice alte transferuri de sume în valută în străinătate care nu au în corespondent o contraprestație (livrări de mărfuri, executări de lucrări, prestări de servicii etc.)”.

CNM PETROMIN SA a inițiat procedurile pentru obținerea autorizării BNR, înaintând către Ministerul Transporturilor Nota privind activitatea care urma să se desfășoare în colaborare cu grupul KLAVENESS, creditul solicitat, lista navelor care necesitau re tehnologizări și sumele necesare pentru re tehnologizare, semnată de directorul general al CNM PETROMIN SA, dl. Romanuel Nicolae POSEDARU (vol. 8, pag. 248-261).

Cu Nota nr. 150/11.08.1992 a Departamentului Transporturi Navale se solicita de către Ministerul Transporturilor de la Ministerul Economiei și Finanțelor (vol. 8, pag. 262-265), avizarea înființării în Liberia a 15 companii proprietare de unică navă, a companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. și a companiei PETROKLAV Management Inc.

Solicitarea Ministerului Transporturilor a fost avizată favorabil de către Ministerul Economiei și Finanțelor, cu unele recomandări, în data de 14.10.1992, (vol. 8 pag. 267). Demersurile inițiate de CNM PETROMIN SA s-au oprit în acest moment.

În continuare, acest aviz al Ministerului Economiei și Finanțelor trebuia înaintat de CNM PETROMIN SA către BNR împreună cu solicitarea de rigoare, pentru obținerea autorizării, fapt care nu a mai fost efectuat și care s-a dovedit a nu fi necesar.

Autorizarea BNR nu a mai fost necesară datorită faptului că acțiunile filialelor înființate în Liberia au fost, inițial, fără valoare iar ulterior (în data de 20.08.1992) când fiecare acțiune a avut valoarea de 10 USD, legislația liberiană nu a obligat acționarii să vireze capitalul social. Astfel, Capitalul social al acestor filiale nu a fost vărsat niciodată.

Expertii precizează faptul că autorizarea BNR era necesară numai pentru vărsarea capitalului social (transferul valutei) nu și pentru înființarea acestor filiale.

- **Referitor la Avizul Ministerului Economiei și Finanțelor** expertii precizează următoarele:
- avizul Ministerului Economiei și Finanțelor era necesar numai pentru obținerea autorizării BNR;

- chiar daca a sosit ulterior infiintarii societatilor comerciale din Liberia, in data de 14.10.1992, actiunea a fost avizata favorabil de către Ministerul Economiei si Finantelor, dar cu unele recomandări, (vol. 8 pag. 267);
- avizul Ministerului Economiei si Finantelor nu constituie un act normativ si nici nu este prevăzuta obtinerea acestui aviz in vreun act normativ pentru infiintarea unei societati comerciale in strainatate.
- Referitor la eventuale interdicții sau embargo impuse de Consiliul de Securitate O.N.U. Liberiei în privința transferului de capital, expertii precizeaza faptul ca, prin Rezoluția nr. 788/1992, Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (vol. 8, pag.191) a impus embargo general si complet asupra tuturor livrărilor de arme si material militar către Liberia. Pentru aplicarea acestei rezoluții a ONU in tara noastră, Guvernul a emis Hotărârea nr. 804/18.12.1992.

Embargoul impus de ONU asupra livrărilor de armament in Liberia nu are nici o legătura cu infiintarea si funcționarea filialelor CNM PETROMIN SA in Liberia. Aceste filiale au fost infiintate prin Consatul Liberian de la New York iar operarea lor s-a desfășurat in Norvegia.

Conform legislației maritime liberiene, companiile maritime înregistrate in acesta tara pot desfășura activitățile specifice in Liberia sau in orice alta tara. Pentru înregistrarea unei nave sub pavilion liberian se plătește o taxa de 2500 USD anual.

Veniturile înregistrate de nave nu sunt impozitate, necesitatea unui acord bilateral intre state, privind evitarea dublei impuneri fiind lipsita de sens. Investiția de portofoliu (acțiuni) efectuata in filialele din Liberia, practic este egala cu zero, capitalul social subscris nefiind vărsat niciodată.

Capitalul social, dacă s-ar fi virat la un moment dat, acest fapt se putea realiza la băncile din Anglia sau Norvegia unde PETROMIN OVERSEAS Inc. avea conturi deschise, si nu neaparat in Liberia.

Adresa Ministerului Afacerilor Externe către Ministerul de Interne din data de 23.11.2001 (vol. 8, pag. 190), arata faptul ca România nu mai are reprezentanta diplomatica sau consulara in Liberia din anul 1990.

- **Referitor la supralegalizarea documentelor privind transferul navelor**, tot in aceasta adresa se arata ca aceasta supralegalizare nu era necesara. In privința supralegalizarii documentelor, fiecare stat are norme proprii. Consatul Liberian de la New York a acceptat documentele așa cum au fost prezentate.

Obiectiv 6. Care este perioada în care a funcționat Consiliul Împuterniciților Statului, structura și rolul acestuia în cadrul S.C. “CNM PETROMIN” S.A. și documentele în baza cărora și-a desfășurat activitatea?

De la înființare, în baza Legii nr. 15/1990, și până la data de 28.07.1992, la societățile comerciale cu capital integral de stat rolul Adunării Generale a Acționarilor a fost îndeplinit de Consiliul Împuterniților Statului (C.I.S.).

Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, la art. 212 prevede: „La societățile pe acțiuni și cele cu răspundere limitată, cu capital integral de stat, atribuțiile adunării generale a acționarilor vor fi exercitate de către un consiliu al împuterniciților statului, alcătuit și numit în condițiile prevăzute de lege pentru consiliul de administrație al regiilor autonome.

Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu dispozițiile specifice prevăzute în statutul aprobat la înființare.

Consiliul de administrație al societăților în care statul este unic acționar se numește în condițiile prezentei legi, cu acordul ministerului de resort.”

La CNM PETROMIN SA, Consiliul Împuterniciților Statului a fost numit de Subsecretarul de Stat pentru Transporturi Navale cu Ordinul MLPTAT nr. 1349/31.01.1991 (vol. 8, pag. 17-18) și a fost format din 11 membri. Acest CIS a funcționat efectiv începând cu data de 01.02.1991, când s-a desfășurat prima ședință, până la data de 08.10.1992 când a predat activitatea către CIMS.

Legea nr. 78/1992 pentru modificarea art. 212 din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, prevede la art. 1:

”În cadrul societăților comerciale cu capital integral sau parțial de stat, până la aplicarea prevederilor art. 39 din Legea nr. 58/1991 a privatizării societăților comerciale, interesele capitalului de stat vor fi reprezentate de doi împuterniciți mandatați de Ministerul Economiei și Finanțelor și un împuternicit mandatat de ministerul de resort sau, după caz, de consiliul local ori județean”.

CIS format din 11 membri a fost desființat și a fost înlocuit cu Consiliul Împuterniciților Mandatați ai Statului (C.I.M.S.) format din 3 membri.

HG nr. 19/1991 a reprezentat actul de naștere al Societății comerciale CNM PETROMIN SA. Aceasta hotărâre de guvern a aprobat și Statutul Societății, care, la art. 17, prevede: „În perioada în care statul este acționar unic, atribuțiile adunării generale a acționarilor vor fi exercitate de consiliul împuterniciților statului, alcătuit și numit potrivit legii.

Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu statutul societății.

Consiliul împuterniciților statului se va desființa de drept la data la care se va ține ședința de constituire a adunării generale a acționarilor.”

In art. 13 din Statut, in concordanta cu art. 73 si 75 din Legea 31/1990, se prevad atribuțiile adunării generale a acționarilor (Consiliul Imputernicitilor Statului).

Consiliul Împuterniciților Mandatați ai Statului (C.I.M.S.) din cadrul PETROMIN SA a funcționat efectiv de la data de 08.10.1992, când a preluat activitatea si s-a desfășurat prima ședința, pana la data de 28.12.1993 când a fost constituita adunarea generala a acționarilor (AGA).

HG nr. 250 din 5 aprilie 1991, privind modificarea statutelor unor societăți comerciale cu capital integral de stat, prevede:

“Pentru societățile comerciale cu capital integral de stat, hotărârea cu privire la mărirea sau reducerea capitalului social, modificarea numărului de acțiuni sau a valorii nominale a acestora, cesiunea acțiunilor, modificarea statutului, transformarea formei juridice a societății, comasarea, divizarea, dizolvarea și lichidarea societății, se adoptă de consiliile împuterniciților statului.

În cazul în care, ca urmare a aplicării prevederilor alin. 1, societatea nu mai este cu capital integral de stat, potrivit Legii nr. 31/1990, activitatea Consiliului Împuterniciților Statului încetează, iar interesele statului în adunarea generala a acționarilor vor fi reprezentate de ministerul de resort.

Corespunzător prevederilor alin. 1 și 2 se modifică statutele societăților comerciale cu capital integral de stat, înființate potrivit Legii nr. 15/1990.”

Circulara nr. 69/1990 privind modul de aplicare a prevederilor art. 212 din Legea nr. 31/1990 emisa de Guvernul României, Consiliul pentru Reforma, Relații si Informații Publice a stabilit, in anexa, Regulamentul cadru de organizare și funcționare a consiliilor împuterniciților statului, care a fost publicat în Îndrumar Legislativ 1991, I, ianuarie.

In comentariul din HG 250/1991 se face din nou referire la acest Regulament, respectiv: *“Organizarea, funcționarea și atribuțiile consiliilor împuterniciților statului au fost stabilite prin Regulament. Regulamentul transmis cu circulara nr. 69/1991 a Secretariatului General al Guvernului este redat în Îndrumar Legislativ 1991, I, ianuarie.”*

Fiind elaborat de guvern, acest regulament cadru privitor la funcționarea CIS a fost valabil pentru toate societățile comerciale cu capital integral de stat din România.

Regulamentul de organizare si funcționare al CIS-urilor de la societățile comerciale din cadrul Subsecretariatului de Stat pentru Transporturi Navale a fost elaborat de specialiștii departamentului in baza regulamentului cadru si a

fost anexat la toate ordinele de numire a membrilor CIS la unitățile economice subordonate.

Regulamentul de organizare si funcționare a fost transmis către CIS din cadrul CNM PETROMIN SA odată cu Ordinul nr. 1349/31.01.1991 emis de Subsecretarul de Stat pentru Transporturi Navale privind numirea membrilor CIS.

Obiectiv 6a) Dacă Regulamentul de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A. era similar cu regulamentele de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. de la alte companii de navigație (S.C. “ROMLINE” S.A., S.C. “NAVROM” S.A., etc.) sau de la alte societăți din cadrul Ministerului Transporturilor.?

Fiind elaborat de guvern si adaptat de specialiștii din ministere in conformitate cu activitatea fiecărei societati, acest regulament privitor la organizarea si funcționarea CIS a fost valabil pentru toate societățile comerciale cu capital integral de stat din România si el se regăsește la toate societățile comerciale din cadrul Ministerului Transporturilor sau alte organe centrale.

La elaborarea acestui regulament au fost avute in vedere Legea 15/1990, Legea 31/1990, HG de infiintare a societatilor comerciale si Statutul aprobat al acestor societati comerciale.

La dosarul cauzei nu se regăsește regulamentul de organizare si funcționare a CIS de la SC ROMLINE SA. La dosar exista procesele verbale ale ședințelor in care a fost adoptat regulamentul de organizare si funcționare a CIS de la SC ROMLINE SA si SC MOLDONAV SA, si regulamentele de organizare si functionare a CIS-urilor de la SC MOLDONAV SA si SC NAVROM SA.

Regulamentul de organizare si funcționare al CIS de la MOLDONAV SA este identic cu cel al CNM PETROMIN SA la lit. „i” dar nu si la lit. „o” (vol. 148, pag. 360-364), iar cel al CIS de al NAVROM SA e diferit la ambele litere (vol. 199, pag. 1-5).

Obiectiv 6b) Dacă C.I.S. avea obligația să respecte atribuțiile stabilite prin Regulament cf. Ordinului nr. 1349/31.01.1991 emis de către

Subsecretariatul Transporturilor Navale din cadrul Ministerului Transporturilor?

CIS din cadrul CNM PETROMIN SA, in îndeplinirea mandatului primit de la Subsecretariatul Transporturilor Navale din cadrul Ministerului Transporturilor, mandat acordat in numele guvernului, avea obligația sa respecte regulamentul anexat ordinului de numire.

Potrivit art. 3 din Circulara Guvernului nr. 69/1991:

„Împuterniciții statului îndeplinesc un mandat care le conferă misiunea de a aplica politica statului in calitate de acționar, pe toata durata de funcționare a consiliului. In acest sens ei sunt ținuti de îndeplinirea insarcinarilor stabilite prin instrucțiunile ce fac obiectul mandatului primit.”

Regulamentul cadru de funcționare a CIS a fost întocmit de către guvern cu respectarea legislației in vigoare si a statutului societătilor comerciale cu capital integral sau parțial de stat.

Intre Regulamentul de funcționare al CIS si statutul CNM PETROMIN SA nu exista nici o diferența in privința atribuțiilor, dar in regulament sunt detaliate unele atribuții pentru eliminarea unor neînțelegeri si îndoieli din partea membrilor numiți in CIS.

Deși in Regulament erau precizate detaliat atribuțiile, CIS a manifestat rezerve in aplicarea lui, in unele aprobări menționând necesitatea aprobării guvernului, aprobare care nu era necesara in conformitate cu regulamentul, statutul si legislația aplicabila (Legea 15/1990).

Obiectiv 6c) Dacă punctele „i” și “o” din Regulamentul de organizare și funcționare al C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A. se regăsesc și în alte regulamente de organizare și funcționare ale C.I.S./C.I.M.S. de la alte societăți comerciale din cadrul Ministerului Transporturilor?

In măsura in care obiectul de activitate al unor societati comerciale a fost similar cu cel al CNM PETROMIN SA, Regulamentul de organizare si funcționare al CIS ar fi trebuit sa fie identic.

La dosarul cauzei se regasesc Regulamentele de organizare si functionare ale SC NAVROM SA si SC MOLDONAV SA.

Pct. „i” este similar in regulamentele de organizare si functionare de la CNM PETROMIN SA si MOLDONAV SA, dar nu si pct. „o”, care lipsește la SC MOLDONAV SA.

Regulamentul de organizare si functionare al CIS de la CNM PETROMIN SA difera atat la pct. „i” cat si la pct. „o” de cel al SC NAVROM SA.

Obiectiv 6d) Dacă art. 6 pct. “i” din Regulamentul de organizare și funcționare C.I.S./C.I.M.S. PETROMIN S.A. cuprinde prevederi în afara cadrului legal în vigoare la acea dată?

Art. 3, al. 3 din Statutul CNM PETROMIN SA prevede: *“Societatea poate avea sucursale, birouri, filiale, agenții, reprezentanțe în orice altă localitate de pe teritoriul României sau în alte țări, în conformitate cu legile române și prevederile prezentului statut.”*

Art. 6, lit. „i” din statut, referitor la atribuțiile CIS, prevede : *„Hotaraste cu privire la infiintarea si desfiintarea de sucursale, filiale, birouri, agenții, reprezentante;”*.

In regulamentul de funcționare al CIS, la art. 6 pct. „i” a fost adăugata precizarea *„in tara si in străinătate”*.

Aceasta precizare este in concordanta cu statutul CNM PETROMIN SA aprobat de HG nr.19/1991 si cu legislația în vigoare, respectiv cu Legea nr. 15/1990, Legea nr. 31/1990 si Circulara Guvernului nr. 69/1991.

Obiectiv 6e) Dacă C.I.S. a luat vreo decizie în baza prevederilor art. 6 pct. “i” și “o” din Regulament ? Care a fost aceasta ? Dacă această decizie era suficientă sau constituia o decizie intermediară până la obținerea deciziei finale de la organele competente ?

CIS in sedinta din data de 24.05.1992 a emis Hotararea nr. 17 prin care a aprobat infiintarea de filiale in Liberia, aprobare data avand la baza prevederile art. 3 al. 3, art. 6, lit. i din Statutul societatii si art. 6, lit. i din Regulamentul de organizare si functionare a CIS.

Așa cum s-a arătat la obiectivul 6d, pct. „i” din Statut si pct. „i” din Regulamentul de organizare si funcționare sunt identice in privința atribuției. Regulamentul de organizare si funcționare conține in plus precizarea *„in tara si in străinătate”*, precizare care in Statutul societatii este făcuta la art. 3, al. 3.

Prin Legea 31/1990, se statueaza dreptul societatilor comerciale de a infiinta filiale, sucursale, fara a face mentiunea expresa “in tara” si fara a interzice in mod expres infiintarea acestora “in strainatate”. Rezulta ca prin Legea 31/1990 a fost acordat dreptul societatilor comerciale de a decide infiintarea de societati in strainatate.

In baza literei „o” din Regulamentul de organizare si functionare, CIS nu a luat o decizie finala, la infiintarea societatii mixte PETROKLAV Inc. Bahamas, mentionand ca aprobarea data poate fi pusa in aplicare dupa obtinerea aprobarii de la guvern.

Conducerea executiva a participat la infiintarea companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas fara obtinerea aprobarii de la guvern, aprobare care nu era necesara, asa cum s-a aratat pe larg la obiectivul 3g.

Obiectiv 6f) în perioada 1991-1993 exista obligația depunerii hotărârilor C.I.S. la Camera de Comerț?

Legea societatilor comerciale nr. 31/1990, referitor la hotărârile AGA, prevede la art. 89:

“Un proces-verbal, semnat de președinte și secretar, va constata îndeplinirea formalităților de convocare, data și locul adunării, acționarii prezenți, numărul acțiunilor, dezbaterile în rezumat, hotărârile luate, iar la cererea acționarilor, declarațiile făcute de ei în ședință.

La procesul-verbal se vor anexa actele referitoare la convocare, precum și listele de prezență a acționarilor.

Procesul-verbal va fi trecut în registrul adunărilor generale.

Pentru a fi opozabile terților, hotărârile adunării vor fi depuse în termen de 15 zile la registrul comerțului, pentru a fi menționate în extras în registru și publicate în Monitorul Oficial.

Ele nu vor putea fi executate mai înainte de aducerea la îndeplinire a acestor formalități.”

Obiectiv 6g) Dacă membrii C.I.S. “CNM PETROMIN” S.A. aveau obligația de a urmări punerea în aplicare și finalitatea hotărârilor luate?

Printre atribuțiile stabilite pentru CIS prin Statut si prin Regulamentul de funcționare nu se regăsește obligația de a urmări punerea in aplicare si finalitatea hotărârilor luate. Hotărârile adoptate de CIS sunt obligatorii pentru Consiliul de administrație si pentru conducerea executiva.

Modul de punere in aplicare, finalitatea si eficienta hotararilor adoptate de CIS trebuiau sa fie urmarite de comisia de cenzori, care avea obligatia de a informa CIS cu privire la neregulile constatate.

Obiectiv 6h) dacă C.I.M.S.-urile și ulterior A.G.A., precum și Consiliile de Administrație ale “CNM PETROMIN” S.A. Constanța, după desființarea C.I.S.-urilor, au sesizat nereguli producătoare de prejudicii pentru perioada anterioară? Ce măsuri au luat pentru înlăturarea lor?

Expertii constata faptul ca periodic, situatia derularii contractului cu KLAVENESS a fost analizata atat in sedintele C.I.M.S. și ulterior in sedintele A.G.A., precum și in sedintele Consiliului de Administrație ale “CNM PETROMIN” S.A. Constanța, după desființarea C.I.S.-urilor.

Catre finalul contractului de management cu firma KLAVENESS se mentioneaza in sedintele CA si AGA, in care s-au discutat alternative la contractul cu KLAVENESS, faptul ca acesta nu se deruleaza corespunzator:

- In ședințele Consiliului de Administrație din data de 17.10.1998 si 02.11.1998 a fost analizat contractul de management cu firma KLAVENESS si conducerea executiva a fost împuternicita pentru: *„începerea negocierilor cu firma Corinomar, sau orice investitor care sa ofere o soluție mai buna pentru preluarea creditului de la CHRISTIANA BANK si preluarea managementului de la KLAVENESS, urmând ca termenii contractelor si ai managementului financiar sa fie supuși aprobării CA si AGA.”*
- In ședința AGA din data de 07.11.1998 s-a aprobat: *„ca PETROMIN sa poarte negocieri cu firma CORONA, privitor management KLAVENESS. Reprezentanții FPS au solicitat ca ținând cont de rezultatele bune din colaborarea cu unii parteneri bare boat sa fie contactați pentru o colaborare in acest sens, respectiv Cosena.”*
- In ședința AGA din data 02.12.1998 se precizează: *„Privitor la contractul de management cu KLAVENESS, reprezentanții FPS in AGA hotărâsc ca in legătura cu terminarea contractului se va proceda conform acordului dat de firma de avocați.”*
- In ședința AGA din data de 23.03.1999 se arata: *„Reprezentanții FPS in AGA au luat la cunoștința de rezultatele financiare defavorabile companiei (...) din contractul cu KLAVENESS si de propunerea conducerii executive si aprobata de Consiliul de Administrație ca cele 7 nave ramase sa fie*

preluate in contract de Bare-boat de firma CORONA SHIPPING INTERNATIONAL care va asigura refinantarea datoriei către CBK.”

Cu adresa nr. 785/03.02.1999, CNM PETROMIN SA a comunicat către FPS faptul ca exploatarea navelor in contracte de bare-boat cu firme romanești este mult mai rentabila decât exploatarea navelor in contract de management cu firma KLAVENESS Group, „care a generat pierderi catastrofale” (vol.170, pag. 88-91):

- Rezultatele negative au fost datorate in principal faptului ca navele au înregistrat cheltuieli foarte mari cu întreținerea si reparațiile, cu mult peste buget, au fost efectuate plati in contul CNM PETROMIN SA, printre care pentru solutionarea unor litigii, pentru plati restante catre diversi furnizori, etc. iar veniturile au fost sub nivelul pieței datorita consumurilor mai mari cu cca. 30% fata de nave similare si a dimensiunilor atipice care nu le permiteau sa acosteze in orice port din lume.

In concluzie, aceste constatări ale CA si AGA se refera la rezultatele financiare nefavorabile ale colaborarii cu KLAVENESS dar nu constata producerea vreunui prejudiciu pentru CNM PETROMIN SA.

Obiectiv 7. Dacă a fost respectată legislația internă și internațională la transferarea proprietății fiecăreia dintre cele 16 nave de către “CNM PETROMIN” S.A. la companiile liberiene, cu precizări privind legalitatea documentelor de radiere a fiecărei nave din Registrul de înscriere a proprietății la Căpitania Portului Constanța, a ordinelor de arborare a pavilionului altor state, cât și a celui român în alte state față de prevederile Decretului 443/1972 privind navigația civilă la acea dată?

I. Referitor la respectarea legalitatii interne si internationale privind radierea, ordinele de arborare a pavilioanelor.

Transferarea proprietatii celor 16 nave către companiile detinatoare de unica nava din Liberia a fost efectuata in baza documentelor numite „Bill of sale” cu valoarea de 1 USD, emise de către CNM PETROMIN SA pentru fiecare nava si a proceselor verbale de predare-primire fizica. Toate cele 16 companii detinatoare de unica nava sunt filiale ale caror actiuni sunt detinute 100% de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia care este la rândul ei o filiala a CNM PETROMIN SA in care participarea este 100%.

Transferul de proprietate a fost impus de băncile finanțatoare in vederea acordării creditului pentru reparații si re tehnologizări la 15 nave si pentru

finalizarea construcției navei 22 DECEMBRIE. In acest fel băncile finanțatoare au avut posibilitatea instituirii de ipoteca liberiana asupra navelor finanțate.

Ipoteca liberiana a fost necesara datorita faptului ca in România nu exista la acea vreme o lege a creditului ipotecar si, mai ales, faptul ca Romania era considerata o tara cu risc ridicat.

Expertii subliniaza faptul ca prin întocmirea documentului „*Bill of sale*” navele nu au fost vândute către filiale ci au fost transferate, si constata faptul ca CNM PETROMIN SA a menținut navele in patrimoniul sau, evidentiindu-le in continuare in contul de mijloace fixe.

A. „*Radierea si transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor*” sunt actiuni reglementate de Decretul 443/1972, astfel:

A.1. Radierea din registrul de evidenta ținut de căpităniile de port s-a efectuat in baza art. 19: „*Scoaterea din evidență a navelor se face prin menționarea în registru a cauzelor care au determinat-o, cum ar fi pierderea naționalității române, dezmembrarea, pierderea navei în urma unui naufragiu, incendiu, eșuare sau alte împrejurări.*”

Din registrul matricol al Capitaniei Portului Constanta au fost radiate numai 8 nave, pentru celelalte 8 nave inregistrandu-se numai schimbarea proprietarului, nu si radierea acestora.

Astfel, navele BARBOSI, BORZESTI, BANEASA, BACESTI, CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA au fost radiate in timp ce pentru navele BALOTA, BICAZ, BIRLAD, BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIS, BUJORENI, CALLATIS si BREAZA a fost inregistrata numai schimbarea proprietarului, nu si radierea acestora.

Dreptul de arborare a pavilionului romanesc, pentru navele a caror proprietate a fost transferata catre filialele liberiene, a fost acordat in baza HG nr. 426/1991.

Transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor catre filialele liberiene ale CNM PETROMIN SA a fost facuta in baza aprobarii CIS (Adunarea Generala a Actionarilor).

A.2. Referitor la transferul proprietatii asupra navelor, Decretul 443/1972, prevede la art. 13: “*Navele sub pavilion român pot fi transmise în proprietate persoanelor juridice sau fizice străine, cu aprobarea Consiliului de Miniștri în cazul navelor proprietate de stat, iar în celelalte cazuri, cu autorizarea acestuia.*”

In conformitate cu Legea nr. 37 din 7 decembrie 1990 pentru organizarea și funcționarea Guvernului României, in cap. 2 art. 14, privind atribuțiile guvernului, ale primului-ministru și ale celorlalți membri ai guvernului, se arata:

„*Guvernul are următoarele atribuții principale:*

- a) asigură executarea, de către administrația publică, a legilor și a celorlalte dispoziții normative date în aplicarea acestora;
- b) conduce și controlează activitatea ministerelor și a celorlalte organe centrale și locale ale administrației de stat;
- c) elaborează proiecte de legi și le supune spre adoptare parlamentului; dezbate propunerile legislative care privesc activitatea executivă primite din partea parlamentului;
- d) elaborează proiectul bugetului de stat, precum și contul general de închidere a exercițiului bugetar, și le supune spre adoptare parlamentului; în elaborarea și executarea bugetului, nici o cheltuială bugetară nu va putea fi aprobată fără precizarea sursei de finanțare;
- e) aprobă programele de dezvoltare economică a țării, pe ramuri și domenii de activitate, și le supune spre adoptare parlamentului; aprobă bilanța comercială și de plăți externe, precum și planurile de încasări și plăți în numerar;
- f) aprobă programele pentru modernizarea capacităților de producție ce se realizează prin subvenții de stat;
- g) stabilește măsuri pentru introducerea și dezvoltarea mecanismelor economiei de piață, în condițiile prevăzute de lege;
- h) asigură reorganizarea activității economice, potrivit cerințelor economiei de piață, precum și adoptarea măsurilor de privatizare a unor activități, în condițiile prevăzute de lege;
- i) aprobă regimul prețurilor și tarifelor la produsele, lucrările și serviciile pentru care prețul sau tariful se stabilește, potrivit legii, de către guvern, precum și, până la liberalizarea creditelor și dobânzilor, regimul acestora;
- j) elaborează sistemul de impozite și taxe convenite bugetului centralizat al statului și le supune spre adoptare parlamentului;
- k) stabilește programe de protecție a mediului înconjurător și asigurare a echilibrului ecologic și le supune, spre adoptare, parlamentului pe cele de interes național; stabilește programe de construire de locuințe din fondurile de stat, de creștere a calității vieții și în alte domenii, în limitele alocațiilor bugetare aprobate în acest scop;
- l) asigură realizarea politicii sale sociale cu privire la utilizarea forței de muncă, la salarii, pensii, acordarea de ajutoare materiale și alte drepturi bănești, precum și adaptarea acestora la specificul unor ramuri și domenii de activitate;
- m) asigură, prin luarea și aplicarea măsurilor necesare, apărarea ordinii de drept și liniștii publice, a drepturilor și libertăților cetățenești, în condițiile prevăzute de lege;
- n) aduce la îndeplinire măsurile adoptate, potrivit legii, pentru organizarea generală a forțelor armate, înzestrarea acestora și fixarea contingentelor

anuale de cetățeni care urmează să fie chemați la îndeplinirea serviciului militar;

- o) stabilește măsurile de aplicare a reglementărilor legale privind apărarea secretului de stat;*
- p) ia măsuri cu privire la negocierea de tratate, acorduri și convenții internaționale care angajează statul român și le înaintează, potrivit legii, Președintelui României; aprobă acordurile interguvernamentale, care se vor putea semna numai din împuternicirea primului-ministru;*
- q) organizează desfășurarea, în bune condiții, a alegerilor pentru Președintele României, parlament și organele locale;*
- r) aprobă, potrivit legii, amplasarea obiectivelor de investiții și scoaterea terenurilor din producția agricolă ori din fondul forestier, precum și defrișarea unor suprafețe împădurite, în vederea realizării de obiective de investiții;*
- s) îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de lege.”*

Expertii constata ca printre atribuțiile guvernului nu figurează aprobarea sau autorizarea vânzării de active (nave).

In plus, potrivit art. 3 din Circulara Guvernului nr. 69/1991:

„Împuterniciții statului îndeplinesc un mandat care le conferă misiunea de a aplica politica statului in calitate de acționar, pe toata durata de funcționare a consiliului. In acest sens ei sunt ținuți de îndeplinirea insarcinarilor stabilite prin instrucțiunile ce fac obiectul mandatului primit.”

Vânzarea de active este reglementata de Legea 58/1991 si alte legi ulterioare, care nu menționează însă ca ar fi necesara autorizarea guvernului.

Mai mult, Legea 15/1990, Legea 31/1990, HG 19/1991 si statutul CNM PETROMIN SA sunt actele normative prin care guvernul a delegat toate atribuțiile Adunării Generale a Acționarilor către CIS. Guvernul României format după Revoluția din Decembrie 1989 nu a preluat atribuțiile fostului Consiliu de Miniștri. Noul guvern a fost format si a funcționat in baza Decretelor-lege nr. 10/1989 si nr. 104/1990, care au fost abrogate de Legea nr. 37/1990.

A.3. Navele nu au fost vândute către filialele din Liberia, ci au fost transferate, in conformitate cu dreptul englez care a stat la baza Acordului de credit. Transferul navelor a fost impus de băncile finanțatoare si a fost efectuat in baza documentului numit „*Bill of sale*” si a procesului verbal de predare-primire.

„Bill of sale” este un document care atesta transferul de proprietate, care poate surveni in mai multe modalitati (transfer, donatie, vanzare, etc.) si nu este un contract de vanzare-cumparare, conform traducerii ad-literam, si nici factura de vanzare.

In timp ce o vanzare-cumparare impune, conform dreptului Liberian aliniat la dreptul englez si american, existenta unui MOA (Memorandum of Agreement), care are obligatoriu ca anexa documentul numit „*Bill of sale*”, alaturi de altele, dintre care foarte important este PV de predare-primire-acceptare a navei, un transfer de proprietate prin alta modalitate decat vanzarea-cumpararea, nu presupune decat intocmirea documentului numit „*Bill of sale*”, nu si o intelegere privind vanzarea-cumpararea (MOA).

Documentul „*Bill of sale*” este absolut necesar in cazul schimbarii proprietarului, prin orice modalitate s-ar facut aceasta schimbare, intrucat in absenta acestui document nava nu poate fi inmatriculata pe numele noului proprietar si in cazul de fata, nu putea fi inmatriculata pe numele fiecareia dintre societatile liberiene detinatoare de unica nava.

Se observa ca, fata de contractul de vanzare-cumparare, care trebuie semnat de ambele parti, atat de catre vanzator cat si de catre cumparator, documentul numit „*Bill of sale*” nu prevede rubrica de semnaturi decat pentru partea care transfera. Se realizeaza astfel, in mod legal, transferul dreptului de proprietate asupra navei.

Faptul ca pe documentul numit „*Bill of sale*” este mentionat pretul de 1 \$ nu insemna nicidecum un pret nesperios, ci o modalitate de transfer legala, dreptul englez neprevazand transferul cu titlu gratuit, astfel fiind obligatorie inscrierea unui pret (real sau conventional).

B. Referitor la contractele de bare-boat care au stat la baza radierii, acestea intradevar nu exista la dosarele cazier ale navelor, radierea facandu-se in baza documentului „*Bill of sale*”, a protocolului de predare-primire, a contractului de management si a Ordinului Ministrului Transporturilor de schimbare a pavilionului pe perioada rambursării creditului acordat de către banca finanțatoare.

Expertii considera ca transferul de proprietate asupra navelor catre filialele liberiene ale CNM PETROMIN SA a fost efectuat legal din punct de vedere al legislatiei maritime engleze, aplicata si de statul Liberian. Referitor la legislatia romaneasca privind transferul dreptului de proprietate si participarea CNM PETROMIN SA la capitalul propriu al filialelor liberiene, aceasta nu face nici o precizare. Nici in prezent legislatia din Romania nu face precizari referitoare la acest gen de transfer de proprietate.

➤ **Transferul navei CARBUNESTI**

- Cu adresa nr. 68.0/3896/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei faptul ca se aproba scoaterea din evidenta a navei CARBUNESTI, mentionata in OMT 418/1992, in baza prevederilor art. 19, paragraf 2, din Decretul 443/1972, începând cu data de 12.10.1992.
- La data de 06.11.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea in foaia matricola a navei CARBUNESTI si eliberează certificatul de radiere.
- Nava CARBUNESTI a fost mentionata si in Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992, printre alte nave care urmau sa poarte pavilion romanesc, dar acest OMT nu a avut efect juridic, pentru acesta nava.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania CARBUNESTI Inc. Liberia la data de 12.10.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei COMANESTI**

- Cu adresa nr. M/11873/21.07.1992, Căpitania Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind retragerea dreptului de arborare a pavilionului romanesc, in temeiul Decretului nr. 443/1972, art. 19 si menționează următoarele acte:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 418/20.07.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului liberian acordat navei;
 - fax nr. 506731/08.07.1992 prin care Consatul General al Liberiei la Oslo accepta navei sa fie supusa legilor statului liberian, fiind in proprietatea companiei COMANESTI Inc. Liberia;
 - contractul de management anexat suplimentar de CNM PETROMIN SA si care a fost confundat de Capitania Portului Constanta cu contractul de bare-boat.
- Cu adresa nr. 68.0/2640/23.07.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca se aproba scoaterea din evidenta a navei COMANESTI in baza prevederilor art. 19 paragraf 2 din Decretul 443/1972.
- La data de 27.07.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea in foaia matricola a navei COMANESTI si eliberează certificatul de radiere.

- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania COMANESTI Inc. Liberia la data de 31.07.1992 prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei 22 DECEMBRIE**

- Nava 22 DECEMBRIE a fost finalizata in Şantierul Naval Constanta in iulie 1993 si a primit certificatul de naţionalitate romana la data de 21 iulie 1993, armator fiind CNM PETROMIN SA.
- In luna septembrie 1993, cu „*Bill of sale*”, nava 22 DECEMBRIE este transferata in proprietatea companiei 22 DECEMBRIE Inc. Liberia, operaţiune înregistrata in foaia matricola a navei la data de 09.01.1994.
- La data de 20.12.1993, denumirea navei este schimbata în Fortune. La data de 24.02.1994, in baza OMT nr. 64/23.02.1994 si a aprobării Inspectoratului Navigaţiei Civile nr. 148/23.02.1994 navei Fortune 22 i se retrage dreptul de arborare a pavilionului romanesc si nava este înregistrata in Liberia.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania 22 DECEMBRIE Inc. Liberia la data de 24.02.1994, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BALOTA**

- Cu adresa nr. M/13393/14.08.1992 Căpitănia Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigaţiei Civile Constanta documentaţia juridica privind, trecerea navei in proprietatea BALOTA Inc. Liberia, si anume:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului romanesc acordat navei;
 - „*Bill of sale*” (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3891/02.11.1992, Inspectoratul Navigaţiei Civile Constanta transmite căpităniei ca nava trece in proprietatea BALOTA Inc. Liberia , începând cu data de 12.08.1992.
- La data de 10.11.1992 Căpitănia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naţionalitate cu data de 12.08.1992.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BALOTA Inc. Liberia la data de 12.08.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BICAZ**

- Cu adresa nr. M/13397/25.08.1992 Căpitănia Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind, trecerea navei în proprietatea BICAZ Inc. Liberia, și anume:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului românesc acordat navei;
 - „*Bill of sale*” (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3887/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpităniei ca nava trece în proprietatea BICAZ Inc. Liberia, începând cu data de 25.08.1992.
- La data de 10.11.1992 Căpitănia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate în foaia matricolă a navei și ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 25.08.1992.
- Nava a fost predată de CNM PETROMIN SA către compania BICAZ Inc. Liberia la data de 25.08.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BARLAD**

- Cu adresa nr. M/13399/14.08.1992 Căpitănia Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind, trecerea navei în proprietatea Bârlad Inc. Liberia, și anume:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului românesc acordat navei;
 - Bill of sale (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3885/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpităniei ca nava trece în proprietatea Bârlad Inc. Liberia, începând cu data de 11.08.1992.
- La data de 11.11.1992 Căpitănia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate în foaia matricolă a navei și ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 11.08.1992.
- Nava a fost predată de CNM PETROMIN SA către compania Bârlad Inc. Liberia la data de 25.08.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BARBOSI**

- Cu adresa nr. M/11875/21.07.1992 Căpitania Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind retragerea dreptului de arborare a pavilionului românesc, în temeiul Decretului nr. 443/1972 art. 19 și menționează următoarele acte:
 - cererea CNM PETROMIN SA privind radierea și certificarea situației juridice a navei;
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 418/20.07.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului liberian acordat navei;
 - fax nr. 506731/08.07.1992 prin care Consulatul General al Liberiei la Oslo accepta navei să fie supusă legilor statului liberian, fiind în proprietatea companiei BARBOSI Inc. Liberia;
 - contractul de management anexat suplimentar de CNM PETROMIN SA și care a fost confundat de Capitania Portului Constanta cu contractul de bare-boat.
- Cu adresa nr. 68.0/2639/27.07.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca se aproba scoaterea din evidență a navei BARBOSI în baza prevederilor art. 19 paragraf 2 din Decretul 443/1972.
- La data de 27.07.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea în foaia matricolă a navei BARBOSI și eliberează certificatul de radiere.
- Nava a fost predată de CNM PETROMIN SA către compania BARBOSI Inc. Liberia la data de 23.07.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BANEASA**

- Cu adresa nr. 11785/20.07.1992 Căpitania Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind retragerea dreptului de arborare a pavilionului românesc, în temeiul Decretului nr. 443/1972 art. 19 și menționează următoarele acte:
 - cererea CNM PETROMIN SA privind radierea și certificarea situației juridice a navei;
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 418/20.07.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului liberian acordat navei;
 - fax nr. 506731/08.07.1992 prin care Consulatul General al Liberiei la Oslo accepta navei să fie supusă legilor statului liberian, fiind în proprietatea companiei Băneasa Inc. Liberia;

- contractul de management anexat suplimentar de CNM PETROMIN SA si care a fost confundat de Capitania Portului Constanta cu contractul de bare-boat.
- Cu adresa nr. 68.0/2620/20.07.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca se aproba scoaterea din evidenta a navei Băneasa in baza prevederilor art. 19 paragraf 2 din Decretul 443/1972.
- La data de 20.07.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea in foaia matricola a navei Băneasa si eliberează certificatul de radiere.
- Nava a fost predată de CNM PETROMIN SA către compania Băneasa Inc. Liberia la data de 20.07.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BOBALNA**

- Cu adresa nr. M/11869/21.07.1992 Căpitania Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind retragerea dreptului de arborare a pavilionului romanesc, in temeiul Decretului nr. 443/1972 art. 19 si menționează următoarele acte:
 - cererea CNM PETROMIN SA privind radierea si certificarea situației juridice a navei;
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 418/20.07.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului liberian acordat navei;
 - fax nr. 506731/08.07.1992 prin care Consulatul General al Liberiei la Oslo accepta navei sa fie supusa legilor statului liberian, fiind in proprietatea companiei BOBALNA Inc. Liberia;
 - contractul de management anexat suplimentar de CNM PETROMIN SA si care a fost confundat de Capitania Portului Constanta cu contractul de bare-boat.
- Cu adresa nr. 68.0/3893/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca se aproba scoaterea din evidenta a navei BOBALNA in baza prevederilor art. 19 paragraf 2 din Decretul 443/1972, începând cu data de 12.08.1992.
- La data de 02.11.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea in foaia matricola a navei BOBALNA si eliberează certificatul de radiere. Menționam ca nava BOBALNA a fost trecuta si in Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 printre alte nave care urmau sa poarte pavilion romanesc dar acest OMT nu a avut efect juridic, pentru acesta nava.

- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BOBALNA Inc. Liberia la data de 12.10.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BORZESTI**

- Cu adresa nr. 11871/21.07.1992 Căpitania Portului Constanta înaintea Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind retragerea dreptului de arborare a pavilionului românesc, în temeiul Decretului nr. 443/1972, art. 19 și menționează următoarele documente:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 418/20.07.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului liberian acordat navei;
 - fax nr. 506731/06.07.1992 prin care Consulatul General al Liberiei la Oslo accepta navei să fie supusă legilor statului liberian, fiind în proprietatea companiei BORZESTI Inc. Liberia;
 - contractul de management anexat suplimentar de CNM PETROMIN SA și care a fost confundat de Capitania Portului Constanta cu contractul de bare-boat.
- Cu adresa nr. 68.0/2640/23.07.1992, Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca se aproba scoaterea din evidență a navei BORZESTI în baza prevederilor art. 19 paragraf 2 din Decretul 443/1972.
- La data de 27.07.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie radierea în foaia matricolă a navei BORZESTI și eliberează certificatul de radiere.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BORZESTI Inc. Liberia la data de 05.08.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BAIA DE ARAMA**

- Cu adresa nr. M/13396/14.08.1992 Căpitania Portului Constanta înaintea Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridică privind trecerea navei în proprietatea Baia de Arama Inc. Liberia.
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului românesc acordat navei;
 - Bill of sale (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3889/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca nava trece în proprietatea Baia de Arama Inc. Liberia, începând cu data de 12.08.1992.

- La data de 13.11.1992 Căpitănia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 12.08.1992.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania Baia de Arama Inc. Liberia la data de 12.08.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BAI A DE CRIS**

- Cu adresa nr. M/13397/14.08.1992 Căpitănia Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind trecerea navei in proprietatea societatii BAI A de CRIS Inc. Liberia.
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului romanesc acordat navei;
 - „Bill of sale” (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3890/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpităniei ca nava trece in proprietatea Baia de Criș Inc. Liberia , începând cu data de 12.08.1992.
- La data de 02.11.1992 Căpitănia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 12.08.1992.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BAI A de CRIS Inc. Liberia la data de 01.10.1992, prin Protocol de predare-primire.

➤ **Transferul navei BUJORENI**

- Cu adresa nr. M/13394/14.08.1992 Căpitănia Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind, trecerea navei in proprietatea BUJORENI Inc. Liberia.
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului romanesc acordat navei;
 - Bill of Sale (Body Corporate).

- Cu adresa nr. 68.0/3886/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca nava trece in proprietatea BUJORENI Inc. Liberia , începând cu data de 12.08.1992.
- La data de 09.11.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 12.08.1992.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BUJORENI Inc. Liberia la data de 12.08.1992.

➤ **Transferul navei BACESTI**

- Nava BACESTI s-a aflat in contract de bare-boat cu firma BOROM SHIPPING Limited London, England din 23.05.1990. Contractul de bare-boat a fost încheiat de IEFM NAVROM (Romanian Shipping Company), înainte de divizarea acestuia și înființarea CNM PETROMIN. Nava BACESTI a intrat in proprietatea CNM PETROMIN la data de 06.08.1990, conform mențiunii din foaia matricola din data de 10.12.1990. Nava BACESTI a navigat sub pavilion românesc de la data semnării contractului de bare-boat (23.05.1990) și până la data de 20.02.1991, când, la cererea navlositorului a fost înregistrată in Bahamas, a obținut certificat de înregistrare provizorie și a navigat sub pavilion Bahamas (pavilion de complezenta). Schimbarea provizorie a pavilionului a fost necesara datorita faptului ca navlositorii intentionau performarea unui contract de transport maritim cu incarcare dintr-un port SUA unde datorita existentei unei baza militare nu erau acceptate nave sub pavilion ale statelor foste membre ale Tratatului de la Varsovia.
- In data de 19.02.1991, CNM PETROMIN SA solicita Căpitaniei Portului Constanta certificatul de radiere din care sa rezulta faptul ca nava este libera de orice datorii. In data de 20.08.1991, CNM PETROMIN SA revine cu o noua solicitare către Căpitania Portului Constanta.
 - Căpitania Portului Constanta, cu adresa M/15647/21.08.1991 transmite către Inspectoratul Navigației Civile documentația juridica a navei:
 - Nota cu aprobarea Subsecretarului de Stat pentru Transporturi Navale;
 - Certificatul de naționalitate provizoriu al statului Bahamas;
 - Procura pentru semnarea actelor de proprietate;

- Adresa CNM PETROMIN SA prin care solicita radierea navei.
 - Inspectoratul Navigației Civile, cu adresa nr. 68.0/2485/22.08.1991, comunica ca nava BACESTI se radiază din registru prin schimbarea nationalitatii romane in conformitate cu Decretul 443/1972 art. 19 si 24.
 - In anul 1992, compania BOROM SHIPPING Ltd. London, England de comun acord cu CNM PETROMIN SA au reziliat contractul de bare-boat. Conform înțelegerii privind rezilierea contractului de bare-boat, pentru a reîntra in posesia navei, CNM PETROMIN SA trebuia sa achite contravaloarea reparațiilor efectuate. Neavând bani, CNM PETROMIN SA a recurs la majorarea creditului acordat navelor aflate in contract de management cu Grupul KLAVENESS. A infiintat compania BACESTI Inc. Liberia, filiala a PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si a transferat nava către aceasta, la data de 21.10.1992, direct din Bahamas.
- **Transferul navei CALLATIS**
- Cu adresa nr. M/13998/25.08.1992 Căpitania Portului Constanta înaintează Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind trecerea navei in proprietatea CALLATIS Inc. Liberia.
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului romanesc acordat navei;
 - Bill of Sale (Body Corporate).
 - Cu adresa nr. 68.0/3892/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca nava trece in proprietatea CALLATIS Inc. Liberia , începând cu data de 25.08.1992.
 - La data de 11.11.1992 Căpitania Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 25.08.1992.
 - Nava a fost predată de CNM PETROMIN SA către compania CALLATIS Inc. Liberia la data de 25.08.1992.
 - La data de 23.09.1994, Căpitania Portului Constanta înregistrează in foaia matricola a navei schimbarea numelui in HISTRIA STAR.

➤ **Transferul navei BREAZA**

- Cu adresa nr. M/13999/25.08.1992 Căpitanăia Portului Constanta a înaintat Inspectoratului Navigației Civile Constanta documentația juridica privind trecerea navei in proprietatea BREAZA Inc. Liberia, in baza:
 - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 457/11.08.1992 privind dreptul de arborare al pavilionului romanesc acordat navei;
 - Bill of sale (Body Corporate).
- Cu adresa nr. 68.0/3884/02.11.1992 Inspectoratul Navigației Civile Constanta transmite căpitaniei ca nava trece in proprietatea BREAZA Inc. Liberia, începând cu data de 25.08.1992.
- La data de 12.11.1992 Căpitanăia Portului Constanta înscrie transferul de proprietate in foaia matricola a navei si ISNC eliberează certificatul de naționalitate cu data de 25.08.1992.
- Nava a fost predata de CNM PETROMIN SA către compania BREAZA Inc. Liberia la data de 25.08.1992.
- La data de 23.05.1994, Căpitanăia Portului Constanta înregistrează in foaia matricola a navei schimbarea numelui in HISTRIA SUN, începând cu data de 19.05.1994.

Obiectiv 7a) dacă corespondența Căpitaniei Portului Constanta datată 21.07.1992, adresată Inspectoratului de Stat al Navigației Civile reprezenta documentul pe baza căruia se puteau emite decizii de radiere a navelor respective și de schimbare a pavilionului conform Decretului 443/1972 ?

Asa cum se arata de altfel si in Raportul Comisiei Parlamentare de control a flotei maritime comerciale din 1993, (vol 193 pag.37-40), legislatia romana de la acea data, in general si Decretul 443/1972 in special, nu prevedea care sunt modalitatile de radiere in cazul schimbarii pavilionului. Nu a existat un regulament si nu s-au emis instructiuni privind aplicarea Decretului 443/1972.

In aceasta situatie CNM PETROMIN SA nu se putea adresa decat Capitaniei Portului Constanta, in al carui registru matricol erau inregistrate navele sale, solicitand radierea navelor.

Capitania Portului Constanta, pe filiera INC, Ministerul Transporturilor, trebuia sa raspunda acestei solicitari.

Correspondenta Capitaniei Portului Constanta datata 21.07.1992, adresata Inspectoratului de Stat al Navigatiei Civile constituie doar o etapa in procesul de emitere a deciziei de radiere a navelor si nicidecum documentul pe baza caruia se puteau emite decizii de radiere a navelor din registrul matricol.

Operatiunile de radiere si de schimbare a pavilionului sunt identice si simultane cu exceptia cazului de pierdere totala a navei (scufundare) cand nu se mai pune problema schimbarii pavilionului.

In adresa datata 21.07.1992 catre Inspectoratului de Stat al Navigatiei Civile, Capitania Portului Constanta a in scris „*contracte de bare-boat*” dar a anexat „*contracte de management*”.

Expertii considera ca acest fapt se datoreaza unei confuzii de interpretare, contractul de management fiind confundat cu cel de bare-boat. Aceasta confuzie nu putea sa produca efecte juridice datorita faptului ca la adresa respectiva au fost anexate contractele de management.

Decretul 443/1972 privind Navigatia Civila nu a avut o metodologie sau instructiuni de aplicare in ceea ce priveste radierea navelor din registrele matricole ale Capitanilor de Port si nici in ceea ce priveste transferul proprietatii si nu prevedea prezentarea vreunei documentatii care sa fie anexata cererii de radiere (schimbare pavilion) sau de schimbare a proprietarului.

Inspectoratul de Stat al Navigatiei Civile trebuia sa decida in functie de documentele anexate (in principal cererea armatorului) si nu in functie de cele mentionate in adresa.

Obiectiv 7b) dacă printre documentele înaintate Inspectoratului Navigației Civile, împreună cu adresa de înaintare a Căpitaniei și a cererii, respectiv opisului documentar înaintat Căpitaniei de către proprietarul navei, se regăsesc contractele de management ale navelor respective?

Printre documentele inaintate de CNM PETROMIN SA catre Capitania Portului Constanta, la cererea respectiva **se regasesc contractele de management**, care au si fost inaintate catre Inspectoratul de Stat al Navigatiei Civile, dupa cum urmeaza:

NAVA	ADRESA CNM PETROMIN SA	CONTRACTE DE MANAGEMENT INCHEIATE CU POI LIBERIA
BANEASA	M/11.781/20.07.92 (vol. 81, pag. 31)	Vol. 81, pag. 33-40
BOBILNA	M/11861/21.07.92 (vol. 20, pag. 96) 3422/09.10.92 (vol. 20, pag. 76+77)	Vol. 20, pag. 81-84
BORZESTI	M/11.858/21.07.92 (vol. 33, pag. 59)	Vol. 33, pag. 63-70
COMANESTI	M/11662/21.07.92 (vol. 18, pag. 72) M/12418/31.07.92 (vol. 18, pag. 66)	Vol. 18, pag. 74-81
BARBOSI	M/12.693/05.08.92 (vol. 42, pag. 17)	Vol. 42, pag. 25-32
CARBUNESTI	M/11259/21.07.92 (vol. 17, pag. 44)	Vol. 17, pag. 47-54

Pentru celelalte nave nu au fost anexate contracte de management dar Decretul 443/1972 privind navigatia civila nu avea prevazuta anexarea vreunui document la cererea de radiere.

Obiectiv 7c) dacă mențiunea din adresele date 21.07.1992 referitoare la anexarea unor “contracte de bare-boat charter” putea produce consecințe de orice fel conform Decretului 443/1972, având în vedere că de fapt erau anexate contracte de management? Poate fi o eroare materială de dactilografieră? Inspectoratul de Stat al Navigației Civile urma să analizeze cererea și documentele înaintate de proprietarul navei sau adresa de înaintare a acestora de către Căpitanie ?

In adresa datata 21.07.1992 catre Inspectoratului de Stat al Navigației Civile, Capitania Portului Constanta a in scris „contracte de bare-boat” dar contractele anexate erau contractele de management.

Expertii considera ca acest fapt nu se datoreaza unei greseli de dactilografieră ci se datoreaza unei confuzii de interpretare, contractul de management fiind confundat cu cel de bare-boat. Aceasta confuzie nu putea sa produca efecte juridice datorita faptului ca la adresa respectiva au fost anexate de fapt contractele de management.

Inspectoratul de Stat al Navigației Civile trebuia sa decida in functie de documentele anexate si nu in functie de cele mentionate in adresa de inaintare.

Inspectoratul Navigatiei Civile avea obligatia sa studieze documentele anexate si sa decida in functie de acestea, nu in functie de documentele mentionate in adresa. Mentiunea din adresa de inaintare nu putea sa produca efecte juridice.

Contractele de management au fost anexate in mod suplimentar de catre CNM PETROMIN SA, deoarece, Decretului 443/1972 nu prevede documentele care trebuie anexate la cererea de radiere sau de schimbare a proprietarului.

Expertii considera ca toate aceste confuzii de la momentul respectiv, fara a avea un efect juridic, se datoreaza contextului de noutate in desfasurarea activitatii de shipping in Romania acelu moment, noutati cu care se confruntau atat companiile romanesti de shipping, capitaniile cat si Ministerul Transporturilor.

Contractele de management au fost anexate inutil de catre CNM PETROMIN SA, deoarece, conform Decretului 443/1972, acestea nu puteau produce efecte juridice. Transferul de proprietate al navelor a fost efectuat in baza documentului bill of sale, la cererea armatorului si in urma ordinului ministrului.

Obiectiv 7d) care a fost temeiul legal din Decretul 443/1972 în baza căruia s-a efectuat radierea din Registrul matricol?

Radierea navelor din registrul matricol s-a efectuat in baza art. 19 din Decretul 443/1972, care prevede: „*Scoaterea din evidență a navelor se face prin menționarea în registru a cauzelor care au determinat-o, cum ar fi pierderea naționalității române, dezmembrare, pierderea navei în urma unui naufragiu, incendiu, eșuare sau alte împrejurări.*

În caz de pierdere a naționalității române, transcrierea transiterii de proprietate nu se poate face decât după predarea la căpitania portului a certificatului de naționalitate română și a celorlalte acte de bord.”

Avand in vedere textul acestui articol, este evident faptul ca Decretul 443/1992 lasa deschisa lista cauzelor privind scoaterea din evidenta (radierea) navelor din Registrul matricol.

Decretul 443/1972 privind Navigatia Civila nu a avut o metodologie sau instructiuni de aplicare in ceea ce priveste radierea navelor din registrele matricole ale Capitaniilor de Port si nici in ceea ce priveste transferul proprietatii si nu prevedea prezentarea vreunei documentatii care sa fie anexata cererii de radiere (schimbare pavilion) sau de schimbare a proprietarului.

Obiectiv 8. Care era valoarea celor 16 nave (“CARBUNESTI”, „BARBOSI”, „BOBALNA”, „BORZESTI”, „BĂNEASA”, „COMANESTI”, „BAIA DE CRIS”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 DECEMBRIE”) înregistrată în bilanțul contabil al CNM PETROMIN S.A. Constanta, încheiat la 31.12.1991 și respectiv la data trecerii acestora în companii deținătoare de unică navă (în lei și dolari) la cursul leu/dolar la acea dată și dacă valoarea celor 15 nave înregistrată în bilanțul contabil al S.C. PETROMIN S.A. la data trecerii acestora în companii deținătoare de unică navă, era în conformitate cu prevederile legale la acea dată?

La verificarea efectuată de către Curtea de Conturi la CNM PETROMIN SA, in anul 1995, s-a constatat ca reevaluările mijloacelor fixe efectuate de aceasta societate nu au respectat in totalitate prevederile HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994.

Fata de aceasta situatie, Curtea de Conturi a procedat la reevaluarea mijloacelor fixe conform HG menționate si a dispus majorarea capitalului social in conformitate cu noua valoare a mijloacelor fixe rezultata.

In tabelul următor, valoarea navelor este calculata de catre experti la data transferului, pornind de la reevaluarea efectuată de către Curtea de Conturi, astfel:

Nr. Crt.	Denumire nava	HG 945/1990- la 31.12.1991		HG 26/1992- la data transferului	
		Lei	USD	Lei	USD
1	CARBUNESTI	544.536.857	2.881.147	4.885.294.568	11.361.150
2	COMANESTI	523.389.571	2.769.257	4.750.639.147	13.015.450
3	22 DECEMBRIE*			10.730.288.431	6.834.579
4	BALOTA	242.576.286	1.283.472	2.170.483.356	5.652.300
5	BICAZ	96.573.857	510.973	763.236.338	1.987.595
6	BİRLAD	106.354.857	562.724	850.614.813	2.215.143
7	BARBOSI	399.350.070	2.112.963	1.902.260.329	5.211.672
8	BANEASA	236.082.714	1.249.115	2.111.938.493	5.786.133
9	BOBALNA	217.731.143	1.152.017	1.713.804.683	3.985.592
10	BORZESTI	223.337.000	1.181.677	1.968.523.495	5.126.363
11	BAIA DE ARAMA	239.457.286	1.266.970	2.122.578.758	5.527.549
12	BAIA DE CRIS	249.010.143	1.317.514	2.184.345.292	5.079.873
13	BUJORENI	211.907.000	1.121.201	1.695.345.112	4.414.961

14	BACESTI	265.765.714	1.406.168	2.369.084.310	5.509.498
15	CALLATIS	117.621.429	622.336	964.923.666	2.512.822
16	BREAZA	131.369.857	695.079	1.091.611.927	2.842.739
TOTAL		3.805.063.784	20.132.613	42.274.972.718	87.063.419

* Nava 22 DECEMBRIE a fost terminata in anul 1993, predata către filiala din Liberia la data de 24.02.1994 si valoarea ei in acest tabel este conform HG 500/1994.

Cu ocazia controlului Curtii de conturi din 1995 au fost reglementate si aspectele legate de amortizarea aferenta reevaluarilor navelor conform HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994.

Obiectiv 9. Care au fost motivele reevaluării la data constituirii companiilor deținătoare de unică navă a celor 15 nave: “CARBUNESTI”, „BARBOSI”, „BOBALNA”, „BORZESTI”, „Băneasa”, „COMANESTI”, „BAIA DE CRIS”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 DECEMBRIE”?

Conform acordului de imprumut din data de 7 august 1992, valoarea de piața a navelor cu ipoteca de gradul 1 trebuia sa fie de 200% din suma totala a împrumutului. Celelalte nave, care au beneficiat de credite pentru reparații si re tehnologizări au constituit garanții colaterale si ele nu puteau fi înstrăinate fara restituirea creditului. In acest fel, a fost necesara evaluarea la valoarea de piața a tuturor celor 16 nave transferate către companiile proprietare de unica nava din Liberia si nu numai cele cu ipoteca de gradul 1. Toate aceste nave necesitau reparații si re tehnologizări si au beneficiat de creditul acordat de bănci.

Evaluarea acestor nave a fost efectuata in scopul obținerii creditului si de asigurare pentru diferite riscuri (asigurarea a fost făcuta in favoarea băncii), precum si pentru înregistrare in contabilitatea companiilor proprietare de unica nava, care aveau obligația de a tine registre (evidente) contabile corecte si complete conform legislației liberiene. Obligația de a tine registre contabile corecte si complete era prevăzuta si in acordul de creditare, băncile impunând principiile contabile care trebuiau respectate.

Prin acordul de imprumut, la clauza 8.05 (b) se prevede: *„In scopul acestei clauze (Mentinerea garantiei – n.n.) si altor prevederi ale Acordului sau oricaruia din Documentele de Garantie, care se refera la Valoarea in Piata a navelor Finatate, Valoare in Piata a Navelor Finantate se va stabili oricand dupa cum vor cere Creditorii Majoritari prin media a doua evaluari separate facute de doi brokeri internatiomali cu reputatie numiti de Agent in numele*

Creditorilor. In acest scop, aceste evaluari se vor face cu sau fara inspectia fizica a navelor finantate (dupa cum vor cere Creditorii Majoritari, pe baza de vanzare cu livrare prompta contra cash, in termeni comerciali obiectiv normali, ca intre un vanzator care doreste sa vanda si un cumparator care doreste sa cumpere, libere de orice fel de contract....

Aşa cum rezulta din rapoartele de evaluare efectuate de evaluatori straini autorizati si din raportul auditorului, evaluarea la valoarea de piaţa a acestor nave s-a făcut pe baza de cataloage, fara inspectia navelor, considerându-se ca navele sunt in buna stare de funcţionare si comparabile cu alte nave similare tranzacţionate pe piaţa internaţionala.

De asemenea, evaluarea navelor s-a facut:

- fara a avea un istoric al vanzarilor recente de nave de acest tip de fabricatie romaneasca;
- fara a se putea estima valoarea lucrarilor care se impun pentru clasificarea navelor;
- Nu s-a putut cunoaste decat ulterior nivelul de discount care trebuia aplicat navelor romanesti fata de cele straine, atat la operare cat si la transfer sau vanzare (30-50%) datorita consumului mare de combustibil.

Acest mod de evaluare a avantajat CNM PETROMIN SA sub aspectul garantării creditului in proporţie de 180-200% cu mai puţine nave.

Abia ulterior inregistrarii in evidenta contabila a societatilor proprietare de unica nava, aceste nave au intrat in reparatii, modernizari si retehnologizari care sa le aduca la valori apropiate de cele estimate. In urma modernizarii si retehnologizarii, valoarea navelor din evidenta contabila a societatilor proprietare de unica nava nu a mai fost marita.

Obiectiv 10. Care este diferența dintre valoarea de inventar (contabilă) a celor 15 nave „CARBUNESTI”, „BARBOSI”, „BOBALNA”, „BORZESTI”, „BĂNEASA”, „COMANESTI”, „BAIA DE CRIS”, „BAIA DE ARAMĂ”, „BUJORENI”, „BICAZ”, „CALLATIS”, „BÂRLAD”, „BALOTA”, „BREAZA”, „22 DECEMBRIE”, înregistrate în bilanțul contabil la PETROMIN Constanta la data de 31.12.1991, respectiv la data constituirii celor 15 companii deținătoare de unică navă și valoarea reevaluată la data înființării acestora ?

Intrucat expertii considera ca nu valoarea de inventar a navelor este semnificativa ci valoarea ramasa de amortizat la data de 31.12.1991 si la data predarii navelor, analiza si comparatiile valorilor vor fi facute in acest sens.

Diferența între valoarea contabila a navelor înregistrata în contabilitatea CNM PETROMIN SA la data predării navelor si valoarea de înregistrare în companiile din Liberia este de 140.906.581 USD, în plus, în companiile Liberiene fata de CNM PETROMIN SA.

Diferența pe fiecare nava în parte este prezentata în tabelul următor:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	VAL. 1991 USD	DATA PREDĂRII	VALOAREA RĂMASA LA PREDARE		EVALUARE IN P.O.I.	DIFERENȚE USD
				LEI	USD		
1	CARBUNESTI	2.881.147	12.10.1992	4.885.294.568	11.361.150	35.170.000	23.808.850
2	COMANESTI	2.769.257	31.07.1992	4.750.639.147	13.015.450	32.830.000	19.814.550
3	22 DECEMBRIE	6.834.579	24.02.1994	10.730.288.431	6.834.579	33.000.000	26.165.421
4	BALOTA	1.283.472	12.08.1992	2.170.483.356	5.652.300	10.500.000	4.847.700
5	BICAZ	510.973	25.08.1992	763.236.338	1.987.595	5.170.000	3.182.405
6	BIRLAD	562.724	25.08.1992	850.614.813	2.215.143	4.670.000	2.454.857
7	BARBOSI	2.112.963	23.07.1992	1.902.260.329	5.211.672	17.500.000	12.288.328
8	BANEASA	1.249.115	20.07.1992	2.111.938.493	5.786.133	12.170.000	6.383.867
9	BOBALNA	1.152.017	12.10.1992	1.713.804.683	3.985.592	10.070.000	6.084.408
10	BORZESTI	1.181.677	12.08.1992	1.968.523.495	5.126.363	10.070.000	4.943.637
11	BAIA DE ARAMA	1.266.970	12.08.1992	2.122.578.758	5.527.549	11.000.000	5.472.451
12	BAIA DE CRIS	1.317.514	01.10.1992	2.184.345.292	5.079.873	11.920.000	6.840.127
13	BUJORENI	1.121.201	12.08.1992	1.695.345.112	4.414.961	9.730.000	5.315.039
14	BACESTI	1.406.168	21.10.1992	2.369.084.310	5.509.498	12.500.000	6.990.502
15	CALLATIS	622.336	25.08.1992	964.923.666	2.512.822	6.000.000	3.487.178
16	BREAZA	695.079	25.08.1992	1.091.611.927	2.842.739	5.670.000	2.827.261
	TOTAL	26.967.192	x	42.274.972.718	87.063.419	227.970.000	140.906.581

Valoarea în USD (la data predării navei) a fost calculata pe baza cursului valutar stabilit de BNR, valabil în ziua predării navei.

Expertii considera ca diferenta de 140.906.581 USD între valoarea ramasa de amortizat la data predării fiecărei nave si valoarea acestora din POI nu este semnificativa si reala intrucat:

- Pe de-o parte valorile navelor inregistrate in contabilitatea CNM PETROMIN SA sunt valori care pornesc de la preturi de cost stabilite intr-o economie socialista, pe criterii viciate de planificarea socialista, la cursuri leu/dolar nereale, cu asimilari fortate de echipamente si solutii tehnice, iar reevaluarile acestora au fost pur administrative si au pornit tot de la aceste valori;
- Pe de alta parte valorile cu care au fost inregistrate navele in POI nu au fost facute pe baza de inspectii fizice ale navelor ci numai pe baza de cataloage si statistici. Ca dovada este faptul ca de abia ulterior inregistrarii in evidenta contabila a societatilor proprietare de unica nava, aceste nave au intrat in reparatii, modernizari si re tehnologizari.

Obiectiv 10a. Dacă diferența rezultată din reevaluare trebuia înregistrată în contabilitate, dacă s-a înregistrat, în ce cont contabil, la ce dată, ce destinație a avut, în baza căror acte normative și la care societate (PETROMIN Constanța, P.O.I. sau cele 15 companii deținătoare de unică navă)?

Intrucat, CNM PETROMIN SA a pastrat in evidenta sa contabila navele, in conformitate cu Regulamentul de aplicare a Legii contabilității nr. 82/1991, reevaluarea activelor unitatilor patrimoniale trebuia efectuata, dar numai potrivit reglementarilor legale. In urma acestor reglementari legale, prin reevaluare, s-a modificat valoarea de intrare a elementelor patrimoniale (costul istoric), aceasta fiind înlocuita cu valoarea rezultata in urma reevaluării.

Corespunzator, cu diferenta rezultata din reevaluare, au fost inregistrate in capitalul propriu rezerve din reevaluare.

In conformitate cu reglementările legale, CNM PETROMIN SA a majorat valoarea navelor cu diferențele rezultate in urma reevaluărilor efectuate in baza HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994. Cu ocazia controlului curții de Conturi din anul 1995 au fost remediate erorile in aplicarea HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994.

Se precizeaza faptul ca in companiile Liberiene, evaluarea la valoarea de piața a navelor transferate, a fost utilizata numai de către acestea si a fost înregistrata in contabilitatea filialelor proprietare de unica nava in contul de imobilizări corporale si in contul de capital propriu „Prime de capital”.

Aceasta evaluare la valoarea de piața si inregistrarea in evidenta contabila a societatilor liberiene a fost impusa de băncile finanțatoare si a fost efectuata in baza practicii si principiilor contabile norvegiene general acceptate (GAAP).

Valoarea acestor nave este cuprinsa si in bilanțul contabil consolidat al PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, nu si in bilanțul contabil al activitatii proprii, al acestei societati de tip „holding”.

CONCLUZIE:

Intrucat CNM PETROMIN SA a pastrat navele transferate in evidenta sa contabila in baza faptului ca si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra acestor nave, CNM PETROMIN SA a efectuat reevaluarea acestora conform HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994. Abaterile de la aplicarea actelor normative mentionate au fost indreptate in urma controlului Curtii de Conturi in 1995.

Cu diferentele rezultate din reevaluare a fost modificata valoarea navelor in activul societatii dar si capitalul propriu, si, ulterior, in baza hotararii AGA, a fost majorat si capitalul social prin incorporarea rezervelor rezultate din reevaluarea navelor (cererea de inscriere de mentiuni nr. 7754/07.07.1995 depusa la Registrul Comertului).

Diferentele intre evaluarea la valoarea de piata a navelor, efectuata de filialele liberiene si reevaluarea efectuata de CNM PETROMIN SA in baza HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994 nu trebuiau inregistrate in contabilitatea CNM PETROMIN SA, potrivit art. 9 din Legea contabilitatii nr. 82/1991: *“Evaluarea elementelor patrimoniale pe baza inventarierii și reflectarea acestora în bilanțul contabil se fac potrivit normelor stabilite de Ministerul Economiei și Finanțelor.”*

Obiectiv 11. La ce valoare a celor 15 nave menționate trebuia să se calculeze amortismentul? La valoarea de inventar (contabilă) la care navele erau înregistrate în evidentele PETROMIN Constanta sau la valoarea reevaluată și în baza căror acte normative? Cum s-a calculat efectiv?

a) in CNM PETROMIN SA

CNM PETROMIN SA a calculat amortizarea la valoarea contabila a navelor, asa cum a fost modificata prin HG nr. 945/1990, 26/1992 si 500/1994. La controlul efectuat de Curtea de Conturi in 1995, s-a constatat faptul ca CNM PETROMIN SA nu a aplicat corect prevederile actelor normative referitoare la reevaluarea imobilizarilor corporale, fapt care a afectat si amortizarea calculata si inregistrata. Prin actul de control intocmit de Curtea de Conturi, au fost corectate erorile atat in ce priveste reevaluarea imobilizarilor corporale cat si amortizarea inregistrata in evidenta contabila.

In urma reevaluarilor efectuate conform actelor normative mentionate mai sus, valoarea contabila se modifica, aceasta fiind inlocuita cu valoarea actuala

rezultata in urma reevaluarii (se modifica valoarea de intrare, denumita si valoare de inventar sau cost istoric).

Corespunzator se modifica si amortismentul. Conform reglementarilor legale, amortismentul se calculeaza la valoarea contabila (denumita si valoare de intrare, de inventar sau cost istoric).

- Legea nr. 62/1968, referitor la amortizarea mijloacelor fixe prevede la art. 5: „ Amortizarea se stabilește prin aplicarea normelor de amortizare asupra valorii de inventar a fondurilor fixe și se include, după caz, în prețul de cost al producției, al prestărilor de serviciu sau în cheltuielile de circulație și se utilizează pentru reproducția fondurilor fixe.”
- Legea nr. 15/1994, abroga Legea nr. 62/1968 si referitor la amortizarea mijloacelor fixe, la art. 9 prevede: „Amortizarea se stabilește prin aplicarea cotelor de amortizare asupra valorii de intrare a mijloacelor fixe și se include în cheltuielile de exploatare.”

b) in companiile liberiene proprietare de unica nava

La intrarea navelor in companiile liberiene proprietare de unica nava, navele au fost evaluate la valori de piata, dar fara inspectia navelor.

Companiile liberiene au calculat amortizarea (deprecierea), conform principiilor contabile norvegiene, impuse de Bancile finantatoare prin contractul de creditare si cota de amortizare a fost aplicata la valoarea de piata a navelor din care a fost dedusa valoarea reziduala. Valoarea reziduala este o apreciere a pretului care poate fi obtinut la un moment dat, cand se considera ca mijlocul fix nu mai este rentabil in exploatare. Durata de exploatare si valoarea reziduala sunt stabilite de actionari in functie de criterii proprii de rentabilitate si continuitate a activitatii.

Valoarea de piata a navelor inregistrata in contabilitatea filialelor liberiene, nu putea sa fie inregistrata si in contabilitatea CNM PETROMIN SA, intrucat Legea contabilitatii nr. 82/1991 precizeaza la art. 9 faptul ca:

“Evaluarea elementelor patrimoniale pe baza inventarierii și reflectarea acestora în bilanțul contabil se fac potrivit normelor stabilite de Ministerul Economiei și Finanțelor.”

Obiectiv 11a) unde trebuia să se calculeze și înregistreze amortismentul celor 15 nave? La PETROMIN Constanța, la P.O.I. sau la cele 15 subsidiare? Unde s-a calculat și înregistrat, cum au influențat rezultatele economice ale societăților, acte normative încălcate, persoane răspunzătoare?

Acordul de imprumut incheiat in august 1992 a fost documentul care a guvernat derularea activitatii in structura corporativa liberiana si a influentat si modul de amortizare al navelor.

a) amortizarea navelor la CNM PETROMIN SA

Asa cum s-a mai aratat, navele transferate in structura corporativa liberiana au fost mentinute in contul de mijloace fixe la CNM PETROMIN SA. Acest fapt a determinat si amortizarea lor. Mentinerea navelor in contul de mijloace fixe in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA si amortizarea acestora este corecta din punct de vedere al Standardelor Internationale de Contabilitate si, in principal, respecta principiul prevalentei economicului asupra juridicului. Mentinerea navelor in contul de mijloace fixe este justificata si de urmatoarele aspecte:

1. CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra acestor nave chiar daca le-a transferat in sub-filialele sale (a transferat numai dreptul de posesie si de utilizare asupra navelor);
2. Navele au adus venituri CNM PETROMIN SA. CNM PETROMIN SA a procedat corect mentinand navele in contul de mijloace fixe, aplicand principiul contabil al prevalentei economicului asupra juridicului utilizat pe plan international, astfel ca, daca un mijloc fix care a fost cedat aduce in continuare beneficii economice, acesta sa fie mentinut in patrimoniul societatii comerciale;
3. Controalele Curtii de Conturi au reevaluat aceste nave si au dispus majorarea capitalului social cu diferenta rezultata din reevaluare;
4. Recomandarea Ministerului de Finante data in octombrie 1992.

Prin Acordul de imprumut, CNM PETROMIN SA a primit taxa armator denumita in contract „amortizare”, fapt care i-a acoperit cheltuiala cu amortizarea.

La clauza 1.2 „Definiții” se precizează <Suma „Amortizare PETROMIN” înseamnă:

- a) in legătura cu fiecare din navele grupului 1, CARBUNESTI, COMANESTI si după ce va deveni nava a grupului 1 după finalizarea construcției de către Șantierul Naval Constanta din România, nava 22 DECEMBRIE 1989: 600 USD pe zi;
- b) in legătura cu fiecare din navele grupului 2: 470 USD pe zi;
- c) in legătura cu nava grupului 3, m/v BARBOSI: 540 USD pe zi;
- d) in legătura cu fiecare din navele grupului 3 (in afara de m/v BARBOSI): 500 USD pe zi. >”

Sumele stabilite drept „amortizare” prin Acordul de imprumut, au avut in vedere cheltuiala cu amortizarea navelor inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA. La data respectiva, cotele de amortizare a navelor înregistrate in contabilitatea CNM PETROMIN SA se aplicau in functie de valoarea de inventar stabilita conform reevaluării efectuate in baza HG nr. 26/1992.

Pentru navele BREAZA si CALLATIS (care au fost refuzate de KLAVENESS datorita deficientelor structurale) si nu au fost preluate in contracte de management, CNM PETROMIN S.A. a calculat amortismente in evidentele contabile ale societatii in conformitate cu legislatia romana in vigoare, la fel ca pentru toate celelalte 14 nave.

Pentru CNM PETROMIN SA aceste sume au reprezentat venit, si a fost înregistrat in contabilitate, iar „pe cheltuieli” s-a înregistrat amortizarea calculata conform normelor romane.

In conditiile in care navele aduceau in continuare beneficii economice CNM PETROMIN SA, prin „taxa armator”, stabilita in contractul de imprumut incheiat de filiala POI cu Banca, ca fiind convenita CNM PETROMIN SA, si in conditiile in care CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra acestor nave chiar daca le-a transferat in sub-filialele sale, consideram ca se justifica mentinerea navelor in contul de mijloace fixe si implicit calcularea si inregistrarea amortizarii aferente.

In conditii recunoscute in Romania abia din anul 2001 (prin OMF 94/2001) si pana in prezent (OMF 1752/2005), atunci cand un activ genereaza beneficii economice unei societati el poate fi mentinut in patrimoniul acesteia conform principiului contabil al prevalentei economicului asupra juridicului.

Se precizeaza faptul ca, in virtutea participatiei sale de 100% in POI si implicit in companiile liberiene proprietare de unica nava, chiar si in contractul de imprumut incheiat de POI cu CHRISTIANIA BANK, Banca recunoaste faptul ca CNM PETROMIN SA este in fapt „armatorul”, si ii acorda acest venit lunar numit „owner’s fee”, adica taxa proprietarului.

Expertii precizeaza si demonstreaza faptul ca, per total, amortizarea calculata la CNM PETROMIN SA a fost sensibil egala cu aceasta „*taxa armator*” incasata lunar de CNM PETROMIN SA, astfel incat din acest punct de vedere CNM PETROMIN SA nu a fost prejudiciata.

-USD-

TOTAL INCASAT DE CNM PETROMIN SA IN PERIOADA 1992-2000	TOTAL AMORTIZARE INCLUSA PE COSTURI
13.710.686	13.722.417

Expertii constata faptul ca, daca plata „*owner’s fee*” (adica a taxei cuvenita armatorului) nu ar fi fost sistata in 1998 (datorita indeplinirii conditiilor de declarare de catre banca a „*Event for Default*” adica caz de neindeplinire a clauzelor din Acordul de imprumut), per total taxa armator ar fi fost considerabil mai mare decat amortizarea, pe care, CNM PETROMIN SA a calculat-o, pentru fiecare nava, pana la data vanzarii, ultimele nave fiind vandute in anul 2000.

Avand in vedere faptul ca cheltuiala cu amortizarea celor 14 nave este aferenta unor venituri, amortizarea celor 14 nave este chiar deductibila fiscal.

b) in sub-filialele liberiene proprietare de unica nava.

In ceea ce priveste companiile liberiene proprietare de unica nava, calcularea si inregistrarea amortizarii s-a facut in conformitate cu principiile GAAP.

Clauza 1.2. „*Definiții*” din acordul de imprumut stabilește metodologia care va fi utilizata in contabilitatea companiilor liberiene: <“*Ultimele rapoarte financiare*” înseamnă oricând, in conformitate cu acest Acord, ultimul set separat de rapoarte financiare consolidate ale Grupului Împrumutatului (fie ca este auditat anual sau neauditat trimestrial) care sa fie **pregătit in conformitate cu Principiile Contabile Aprobate** si in măsura in care este in concordanta cu aplicarea Principiilor Contabile Aprobate in același format ca si Rapoartele Financiare Initiale”>. In conformitate cu „*Principiile Contabile General Acceptate*” (GAAP), amortizarea (deprecierea) este un element al costurilor si trebuia sa fie calculata si înregistrata in evidenta contabila a companiilor liberiene.

Amortizarea (deprecierea) a fost calculata de către companiile liberiene proprietare de unica nava (cu excepția companiilor BREAZA Inc. si CALLATIS Inc. ale căror nave nu au mai intrat in contracte de management), la valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea acestor companii.

Calcularea si inregistrarea amortizarii in evidenta contabila a fiecareia dintre societatile liberiene proprietare de unica nava au fost impuse de Banca in virtutea principiilor GAAP (General Accepted Accounting Principles), conform carora era elaborata evidenta contabila a activelor corporale in societatile liberiene.

c) in filiala PETROMIN OVERSEAS Inc.

PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia nu a calculat amortizare, amortizarea apare numai in bilanțul contabil consolidat al acestei companii si reprezintă amortizarea calculata si înregistrata de companiile proprietare de unica nava.

In bilantul propriu al POI, filiala CNM PETROMIN SA, nici navele ca active corporale si nici amortizarea acestora nu au fost inregistrate, dar, intrucat POI era actionar 100% in companiile proprietare de unica nava, acestea se regasesc in bilantul contabil „consolidat” al POI.

Intrucat amortizarea este o cheltuiala care afecteaza profitul si implicit posibilitatea de a se distribui dividende actionarului CNM PETROMIN SA, expertii au analizat situatiile financiare auditate ale fiecareia dintre societatile liberiene si bilantul contabil consolidat auditat al PETROMIN OVERSEAS Inc, si au constatat faptul ca, cu exceptia anilor 1995, 1996 si 1997, POI a inregistrat pierdere chiar inainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea (pierderea pe total este in suma de 33.770.542 USD, din care 13.710.683 USD taxa armator cuvenita PETROMIN), astfel incat, oricum nu se putea pune problema distribuirii de dividende.

Cumulat pe perioada 1992-2000, situatia financiara consolidata a PETROMIN OVERSEAS Inc. se prezinta astfel:

REZULTAT OPERARE SI FINANCIAR	-20.059.856
TAXA ARMATOR	13.710.686
REZULTAT OPERARE SI FINANCIAR DUPA SCADEREA TAXEI ARMATOR	-33.770.542
DEPRECIERE NAVE	-78.454.177
DEPRECIERE EXTRAORDINARA	-33.150.132
TOTAL DEPRECIERE NAVE	-111.604.309
PIERDERE DIN VANZARI NAVE	-15.987.066
REZULTAT DUPA DEPRECIERE	-161.361.917

In plus, conditia de a se distribui „*dividende*” (impropriu definite in Contractul de imprumut al POI cu Banca) a fost nivelul lichiditatilor din contul POI. Astfel, atat in contractul de imprumut incheiat in 07.08.1992, (clauza 8.03 b), cat si in contractul de imprumut din data de 02.02.1995 (clauza 24.3.b) se prevede ca minimum de lichiditati al POI sa fie de 5 mil. USD, iar prin contractul de imprumut din februarie 1995 (clauza 24.2.ii) minimum de lichiditati al POI trebuia sa fie de 9 mil. USD.

Astfel, PETROMIN putea primi „*dividende*” de la POI la fiecare sfarsit de luna daca suma lichiditatilor depasea plafonul minim de lichiditati, respectiv 5 mil. USD sau 9 mil. USD (20% din imprumutul total).

Deci nu amortizarea navelor a fost cea care a contat la distribuirea de „*dividende*” din POI, intrucat:

- chiar inainte de deducerea amortizarii rezultatele au fost, in general, negative, cat si
- pentru ca criteriul erau disponibilitatile din cont si nu rezultatele financiare, asa cum se stipuleaza in Contractul de credit din 02.02.1995, la clauza 24.2:

*„Debitorul, (POI) se obliga ca de la data acestui credit si pe toata perioada de garantie, fara acordul anterior, scris, al sindicatului bancar sa nu:....ii) **declare sau sa achite dividende sau sa faca orice alte distribuii a activelor sau profiturilor sale catre nici un actionar sau alte persoane, exceptand cazul in care debitorul poate , cu conditia sa nu fi avut loc sau sa nu existe nici un eveniment potential de neindeplinire sau eveniment de neindeplinire a obligatiilor**”*,

exceptia fiind (1) *„sa plateasca taxa armator catre cei indreptatiti”*.

In concluzie, expertii constata ca:

1. CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra acestor nave chiar daca le-a transferat in sub-filialele sale (a transferat numai dreptul de posesie si de utilizare asupra navelor);
2. Navele au adus venituri CNM PETROMIN SA. CNM PETROMIN SA a procedat corect mentinand navele in contul de mijloace fixe, aplicand principiul contabil al prevalentei economicului asupra juridicului utilizat pe plan international, astfel inca, daca un mijloc fix care a fost cedat aduce in continuare beneficii economice, acesta sa fie mentinut in patrimoniul societatii comerciale.
3. Controalele Curtii de Conturi au reevaluat aceste nave si au dispus majorarea capitalului social cu diferenta rezultata din reevaluare;

4. Evidentierea cheltuielii cu amortizarea atat la PETROMIN SA cat si la companiile liberiene nu a afectat in fapt situatia financiara a CNM PETROMIN SA intrucat:
- in POI rezultatul din operare si financiar a fost pierdere chiar fara deducerea amortizarii, iar „*dividendele*”, conform Acordului de imprumut, aveau o alta conotatie;
 - CNM PETROMIN SA, in calitatea sa de actionar avea obligatia sa inregistreze in evidenta contabila proprie numai dividendele distribuite de filialele sale, in nici un caz pierderea sau profitul acestora;
 - pierderea inregistrata de POI nu a influentat situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA intrucat Reglementarile contabile privind consolidarea conturilor au aparut in Romania odata cu OMF 772/17.06.2000 si s-au aplicat initial, in mod experimental, in anul 2001;
 - in CNM PETROMIN SA amortizarea a fost compensata de veniturile „*taxa armator*” stabilite chiar de Banca prin contractul de imprumut, in care PETROMIN SA era recunoscut ca „*armator*”.

11b) dacă cele 16 subsidiare au calculat și suportat pe capitolul costuri, contravaloarea amortismentului? Care a fost cuantumul acestuia și în baza căror acte normative s-a stabilit ?

Amortizarea (deprecierea) a fost calculata de către companiile liberiene proprietare de unica nava (cu excepția companiilor BREAZA Inc. si CALLATIS Inc. ale căror nave nu au mai intrat in contracte de management), la valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea acestor companii.

Clauza 1.2. „*Definiții*” din acordul de imprumut stabilește metodologia care va fi utilizata in contabilitatea companiilor liberiene: <“*Ultimele rapoarte financiare*” înseamnă oricând, in conformitate cu acest Acord, ultimul set separat de rapoarte financiare consolidate ale Grupului Împrumutatului (fie ca este auditat anual sau neauditat trimestrial) care sa fie **pregătit in conformitate cu Principiile Contabile Aprobate** si in măsura in care este in concordanta cu aplicarea Principiilor Contabile Aprobate in același format ca si Rapoartele Financiare Initiale”>. In conformitate cu „*Principiile Contabile General Acceptate*” (GAAP), amortizarea (deprecierea) este un element al costurilor si trebuia sa fie calculata si înregistrata in evidenta contabila a companiilor liberiene.

Aceste prevederi ale acordului de imprumut au fost impuse de Băncile finanțatoare pe baza practicii internaționale și a standardelor contabile acceptate în Norvegia. Experții precizează că legislația liberiana nu impune un anumit sistem contabil, ci accepta sistemul ales de companii în funcție de locul unde își desfășoară activitatea.

Cele 14 companii liberiene proprietare de unica nava (navele BREAZA și CALLATIS nu au mai fost preluate în contract de management), au înregistrat la capitolul „cheltuieli”, depreciere nave în suma de 78.454.177 USD și o depreciere extraordinară (în anul 1997) în suma de 33.150.132 USD.

Deprecierea extraordinară a fost calculată în conformitate cu Principiile Contabile General Acceptate aplicabile în Norvegia în acea perioadă (GAAP) și cu clauza 8.05 lit. b din Acordul de imprumut, care impunea ca valoarea contabilă a navelor să fie în concordanță cu valoarea de piață.

Deprecierea a fost calculată după metoda liniară în funcție de durata rămasă de viață și de valoarea reziduală a fiecărei nave, pornind de la o medie a valorilor indicate de evaluatorii internaționali.

Deprecierea extraordinară a fost determinată prin reevaluare la valoarea de piață, în conformitate cu prevederile cauzei 8.05 lit. b din Acordul de imprumut și ea a fost impusă de băncile finanțatoare datorită scăderii prețului navelor tranzacționate pe piața internațională.

PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia nu a calculat amortizare, amortizarea apare numai în bilanțul contabil consolidat al acestei companii și reprezintă amortizarea calculată și înregistrată de companiile proprietare de unica nava.

12. Dacă prin trecerea celor 16 nave de la PETROMIN S.A. către cele 16 subsidiare, proprietate 100% PETROMIN S.A., compania și-a diminuat patrimoniul sau a pierdut controlul asupra acestora din punct de vedere patrimonial? Cum a fost înregistrată în contabilitatea PETROMIN S.A. eventuala diminuare de patrimoniu și în baza căror aprobări?

Prin transferul proprietății navelor către filialele din Liberia, CNM PETROMIN SA și acționarii săi nu au pierdut controlul asupra filialelor și a patrimoniului acestora.

Toate deciziile privind activitatea filialelor (inclusiv vânzarea navelor) au fost luate de Consiliul de Administrație al CNM PETROMIN SA și aprobate de acționari. Comitetele de Direcție ale filialelor au fost nominate de către CNM PETROMIN SA și au fost compuse cu precădere din salariați ai acesteia. Se poate afirma că CNM PETROMIN SA și acționarii lui au avut dublu control

asupra filialelor, odata prin detinerea actiunilor si implicit, prin salariatii sai care verificau activitatea acestor filiale.

Subliniem faptul ca iesirea navelor din proprietatea CNM PETROMIN SA nu a diminuat patrimoniul societatii. Indiferent de modul in care se inregistreaza iesirea navelor din proprietate, patrimoniul nu se diminueaza, prin inregistrarile contabile modificandu-se numai contul de activ in care este inregistrata contravaloarea navelor.

- a) In cazul in care navele constituie aport la capitalul social, se diminueaza corespunzator contul de mijloace fixe si contravaloarea navelor se inregistreaza in contul „Titluri de participare”. Aceasta inregistrare nu modifica patrimoniul societatii, ambele conturi fiind conturi de activ.
- b) Nici in cazul transferului navelor prin vanzare, patrimoniul nu se modifica, deoarece contravaloarea navelor vandute se inregistreaza in contul de disponibilitati si se diminueaza contul de mijloace fixe.
- c) Pentru transferul navelor catre filiale in capitalul de lucru al acestora reflecat in contrapartida in capitalul propriu (si nu in capitalul social), fara emiterea de actiuni, legislatia contabila romaneasca nu face nici o precizare.

Fata de lipsa oricarei precizari in legislatia din Romania privind transferul navelor catre filiale, cu pastrarea dreptului de dispozitie asupra acestora prin participatia sa 100% in POI, care la randul sau era unic actionar in societatile de unica nava, expertii considera ca CNM PETROMIN SA a procedat corect la mentinerea navelor in contul de mijloace fixe.

In sprijinul acestei opinii stau:

- ✓ prevederile din Acordul de credit, acord guvernat de legea engleza,
- ✓ recomandarea data de Ministerul Finantelor in adresa sa din 14.10.1992,
- ✓ reevaluarea efectuata de Curtea de Conturi in anul 1995,
- ✓ faptul ca navele au adus venituri in perioada respectiva,
- ✓ faptul ca transferul de proprietate a avut caracter provizoriu (pe durata rambursarii creditului),
- ✓ faptul ca dreptul de dispozitie asupra navelor a apartinut CNM PETROMIN SA si
- ✓ principiile contabile actuale, indeosebi principiul prevalentei economicului asupra juridicului, care admite tratamente contabile alternative si care la data transferului era aplicat pe plan international.

Obiectiv 13. Dacă documentele „Bill of sale”, care exprimă operațiunile de constituire a societăților de unică navă în Liberia și de vânzare de către acestea a celor 16 nave direct din acea țară, întrunesc condițiile legii engleze de transferare a proprietății unei nave de la vânzător la cumpărător și cele de opozabilitate față de autoritățile române și străine? Expertii să explice semnificația și efectele emiterii „bill of sale”, în speță, la valoare de 1 USD/navă.

Societatile liberiene proprietare de unica nava nu au fost infiintate prin documentul „Bill of sale” ci prin „Articles of incorporation”, adica prin inregistrarea statutului si contractului de societate.

„Bill of sale” este un document care atesta transferul de proprietate, care poate surveni in mai multe modalitati (transfer, donatie, vanzare, etc.) si nu este un contract de vanzare-cumparare, conform traducerii ad-literam, si nici factura de vanzare.

In practica maritima internationala (Ship Sale and Purchase – Lloyd’s of London 1993), vanzarea unei nave se face pe baza unei intelegeri numita Memorandum of Agreement (MOA) forma standard, intocmita de Norwegian Shipbrokers’ Associations si aprobat de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) nume de cod SALEFORM 1987 sau, ulterior, SALEFORM 1993, unde la punctul 8, denumit documente, este mentionat si „Bill of Sale”. Clauza 8 din MOA intitulata documente, prevede urmatoarele inscrisuri conform dreptului englez:

- „Bill of Sale”;
- Protocolul de livrare;
- Certificatul de sarcini;
- Radierea navei;
- Invoice – factura comerciala in original;
- Certificat original emis de societatile de clasificare care sa ateste ca nava in timpul livrarii are clasa;
- Consimtamantul original, licentele sau aprobarile autoritatilor guvernamentale si agentiilor necesare de a da drept vanzatorului in mod legal, in executarea obligatiilor prevazute in MOA;
- Alte documente suplimentare ca :
 - rezolutia directorilor si actionarilor cu privire la acceptul vanzarii navei in schimbul pretului convenit prin contract;
 - numirea ofiterului sau imputernicitului legal al vanzatorului care este insarcinat de vanzator in legatura cu contractul.

In timp ce un contract de vanzare-cumparare impune, conform dreptului Liberian aliniat la dreptul englez si american, existenta documentului „Bill of sale”, transferul de proprietate prin alta modalitate decat vanzarea-cumpararea, nu presupune decat „Bill of sale”, nu si contract de vanzare-cumparare.

In cazul vanzarii, „Bill of sale” este unul din documentele anexa la MOA, alaturi de altele, dintre care foarte important este PV de predare-primire-acceptare a navei.

Documentul „Bill of sale” este absolut necesar in cazul schimbarii proprietarului, prin orice modalitate s-a facut aceasta schimbare, intrucat, in absenta acestui document nava nu poate fi inmatriculata pe numele noului proprietar, in cazul de fata, pe numele fiecareia dintre societatile liberiene detinatoare de unica nava.

Se observa ca, fata de contractul de vanzare-cumparare, care trebuie semnat de ambele parti, atat de catre vanzator cat si de catre cumparator, documentul numit „Bill of sale” nu prevede rubrica de semnaturi decat pentru partea care transfera. Se realizeaza astfel, in mod legal, transferul dreptului de proprietate asupra navei.

MOA din 1987 si 1993 nu prevede la clauza 8, supralegalizarea documentului „Bill of sale” de catre statele care nu au aderat la conventia de la Haga din 1961, cum este Romania, ci ambele prevad numai emiterea unui „Bill of sale” intr-o forma ce poate fi folosita in tara in care cumparatorul intentioneaza sa o inregistreze. Astfel, acest document trebuie legalizat si notariat nu in tara vanzatorului sau a celui care transfera, ci in tara cumparatorului adica in tara celui caruia i se transfera.

Faptul ca pe „Bill of sale” este mentionat pretul de 1 USD nu arata un pret neresos, ci o modalitate de transfer legala, intrucat, dreptul englez neprevazand transferul cu titlu gratuit, este obligatorie inscrierea unui pret (real sau conventional).

Expertii subliniaza faptul ca transferul navelor in proprietatea filialelor din Liberia a fost impus de bancile finantatoare si a fost efectuat de catre CNM PETROMIN SA cu caracter temporar, pe durata rambursarii creditului, asa cum se specifica in OMT 457/11.08.1992.

Navele transferate nu au constituit aport la capitalul social, ci au reprezentat aport in natura la capitalul propriu al filialelor fiind inregistrate de acestea in conturile de pasiv „Prime de capital”, aferente capitalului propriu.

Atat contractul de credit cat si transferul navelor catre filialele din Liberia sunt supuse dreptului englez. In baza Legii nr. 105 din 22 septembrie 1992 cu privire

la reglementarea raporturilor de drept internațional privat, faptele comerciale cu caracter de extraneitate sunt recunoscute de autoritățile române.

Prin transferul proprietății navelor către filialele din Liberia, CNM PETROMIN SA și acționarii lui nu au pierdut controlul asupra filialelor și a patrimoniului acestora.

Astfel:

- Toate deciziile privind activitatea filialelor (inclusiv vânzarea navelor) au fost luate de Consiliul de Administrație al CNM PETROMIN SA și aprobate de acționari.
- Comitetele de Direcție ale filialelor au fost nominate de către CNM PETROMIN SA și au fost compuse cu precădere din salariați ai acesteia.
- Se poate afirma că CNM PETROMIN SA și acționarii lui au avut dublu control asupra filialelor, odată prin deținerea acțiunilor și, implicit, prin faptul că salariații săi verificau activitatea acestor filiale.

Obiectiv 14. În ce țară s-au încasat veniturile și s-au efectuat cheltuielile din exploatarea celor 16 nave, care sunt rezultatele financiar-contabile și dacă s-a înregistrat vreun prejudiciu de către „CNM PETROMIN” S.A., cu indicarea surselor de prejudiciere, ca urmare a funcționării acestor societăți din Liberia? Care a fost destinația veniturilor rezultate din vânzarea navelor din Liberia?

A. Referitor la veniturile și cheltuielile din exploatarea celor 16 nave și rezultatele financiar-contabile.

PETROKLAV Management Inc. Liberia, PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia și filialele acesteia și-au desfășurat activitatea la Oslo în Norvegia, la sediul Grupului KLA VENESS. Conform contractelor de management și a contractului de împrumut, veniturile din navlu erau încasate de PETROKLAV MANAGEMENT Inc. (PMI), filiala a CNM PETROMIN SA.

După deducerea cheltuielilor aferente activității de management, venitul net realizat de această companie era virat către PETROMIN OVERSEAS Inc. Această companie a fost beneficiara împrumutului acordat de băncile finanțatoare, reprezentate de CHRISTIANIA BANK. Toate cheltuielile privind reparațiile și re tehnologizarea navelor și cele privind operarea navelor au fost suportate de PETROMIN OVERSEAS Inc.

Precizam ca veniturile si cheltuielile contabilizate de filialele liberiene nu cuprind si venituri si cheltuieli aferente navelor BREAZA si CALLATIS care nu au mai fost preluate in contracte de management de grupul KLAVENESS.

In perioada 1992-2000, cele 14 nave preluate in management in Liberia, au avut urmatoarele rezultate, conform bilanturilor contabile consolidate auditate ale PETROMIN OVERSEAS Inc.:

	USD
Venit brut PETROKLAV Management	336.480.913
Cheltuieli PETROKLAV Management	100.106.090
VENIT NET PETROKLAV MANAGEMENT	236.374.823
VENIT BRUT PETROMIN OVERSEAS	236.374.823
TOTAL CHELT. OPERARE PETROMIN OVERSEAS	234.869.549
REZULTAT OPERARE PETROMIN OVERSEAS	1.505.275
VENITURI FINANCIARE	2.469.798
CHELTUIELI FINANCIARE	24.034.929
REZULTAT FINANCIAR	-21.565.131
REZULTAT OPERARE SI FINANCIAR	-20.059.856
TAXA ARMATOR	13.710.686
REZULTAT DUPA TAXA ARMATOR	-33.770.542
DEPRECIERE NAVE	-78.454.177
DEPRECIERE EXTRAORDINARA	-33.150.132
PIERDERE DIN VANZARI NAVE	-15.987.066
REZULTAT DUPA DEPRECIERE	-161.361.917

Expertii precizeaza urmatoarele aspecte referitoare la pierderea inregistrata de PETROMIN OVERSEAS Inc.:

Pierderea de 161.361.917 USD inregistrata de POI nu a influentat situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA, intrucat aceasta avea obligatia de a inregistra in evidenta contabila si in bilantul contabil numai dividendele, nu si profitul sau pierderea

Pierderea inregistrata de POI nu a influentat situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA intrucat Reglementarile contabile privind consolidarea conturilor au aparut in Romania odata cu OMF 772/17.06.2000 si s-au aplicat

initial, in mod experimental, in anul 2001, numai la cateva societati din cele care aplicau experimental OMF 94/2001 (OMF 189/20.02.2001); In prezent, daca indeplinesc anumite conditii, societatile „mama” pot aplica regulile de consolidare a conturilor, intocmind pe langa bilantul propriu si un bilant consolidat. Numai in aceasta situatie societatea „mama” preia veniturile si cheltuielile filialelor (si indirect profitul sau pierderea).

Cu toate ca PETROMIN OVERSEAS Inc. a înregistrat pierderi, CNM PETROMIN SA a încasat „*dividende*” in suma de 4.000.000 USD. Plata „*dividendelor*” către acționar a fost posibilă datorită îndeplinirii criteriilor de performanță impuse de băncile creditoare, altele decât realizarea de profit (criterii prezentate mai sus).

Pierderea înregistrată de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia nu poate fi asimilată noțiunii de prejudiciu, nici în patrimoniul propriu al acesteia și nici în patrimoniul acționarului, respectiv CNM PETROMIN SA.

Pierderea POI nu poate fi nemijlocit asimilată cu prejudiciu pentru POI intrucat, aceasta a avut multiple cauze obiective, dintre care, cea mai importantă a fost scăderea pieței navlurilor în anii 1992-1998, astfel încât veniturile au scăzut, nemaiputând să acopere cheltuielile. Cu atât mai mult această pierdere nu poate fi considerată prejudiciu în patrimoniul CNM PETROMIN SA.

De asemenea, nu trebuie uitat faptul că deși, în principiu, pierderea din POI afectează oportunitatea CNM PETROMIN SA de a obține dividende, nu acesta a fost criteriul în funcție de care s-au obținut sau nu s-au distribuit „*dividende*”, ci criteriul a fost plafonul minim stabilit pentru contul bancar al POI, de unde urmau să fie plătite obligațiile către Banca.

Dimpotrivă, litigiul CNM PETROMIN SA cu BLUEYE-NAVIGATION și SECNAV a cauzat arestarea navelor POI, în anul 1994, în canalul Panama, creând pierderi de aprox. 5 mil USD, conform documentației prezentate de T. KLAVENESS.

Din cheltuielile POI care ar putea influența CNM PETROMIN SA trebuie scăzută taxa plătită către CNM PETROMIN SA care a fost un venit pentru CNM PETROMIN SA.

Pentru orice societate comercială o analiză pertinentă a profitului/pierderii din operare și financiar se poate face înainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea. Această analiză reflectă mai bine rezultatele managementului unei societăți comerciale. Amortizarea nu este o cheltuială platibilă, nu poate fi influențată de managementul societății și nu oferă o imagine a calității acestuia.

În speta de față, pornind de la cifrele din bilanțul auditat al POI, rezultă că **pierderea POI înainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea, este de**

numai 33.770.686 USD, indicator care este important in aprecierea activitatii societatii. In afara de argumentul ca amortizarea este o cheltuiala care nu poate fi influentata de management, in cazul particular al POI, valoarea navelor si implicit amortizarea acestora, au fost stabilite in mod relativ de catre evaluatori, in scopul obtinerii creditului, fara inspectia fizica a navelor, fara a avea o comparabilitate de vanzari de nave de fabricatie romaneasca si fara a tine cont de faptul ca acestea consuma cu 30-50% mai mult carburant decat nave similare de fabricatie straina.

In bugetul de venituri si cheltuieli pe care s-a bazat colaborarea cu KLAVENESS nu a fost luata in calcul amortizarea intrucat ea nu este o cheltuiala platibila si nu se reflecta in cash-flow-ul pozitiv fara de care societatea nu isi poate continua activitatea.

Pierderea din vanzarea navelor in suma de 15.987.066 USD este de asemenea o cheltuiala a carei marime este relativa in cazul nostru avand in vedere relativitatea evaluarii initiale a navelor la intrarea lor in societatile de unica nava.

Astfel, indicatorul semnificativ pentru stabilirea rezultatului financiar al POI este pierderea calculata inainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea si a pierderii din vanzare nave si care este de 33.770.542 USD.

B. Referitor la eventualitatea existentei unui prejudiciu.

Din veniturile realizate in societatile de unica nava sau din creditul primit de către PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, CNM PETROMIN SA a beneficiat de suma totala de 55.784.822 USD.

Aceasta suma este compusa din:

- ♠ diferite plăți in contul unor datorii ale CNM PETROMIN SA;
- ♠ „dividende” incasate in anul 1996;
- ♠ din incasarea sumelor rezultate din vânzarea unor nave pentru combustibilul rămas in bunkere;
- ♠ chirie bare-boat pentru navele CALLATIS, BREAZA, BIRLAD si navele CORONA;

Aceasta suma se diminuează cu platile efectuate de CNM PETROMIN SA in contul PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, respectiv 36.461.634 USD, reprezentând prima rata din credit, valoarea combustibilului existent la bordul navelor la livrarea acestora in contracte de management si sumele incasate de PETROMIN OVERSEAS Inc. din vanzarea navelor.

In anul 1996, CNM PETROMIN SA a încasat dividende in suma de 4.000.000 USD, in conformitate cu criteriul de performanta (rentabilitate) stabilit prin clauza 24.2 (2) din Acordul de facilitate din data de 2 februarie 1995, care prevede ca:

- ✓ împrumutatul are dreptul, “... sa plătească acționarilor sai *Balanța Cash in Excess la sfârșitul fiecărei luni cu condiția ca după efectuarea acestei plăți Valoarea in piața totala a Navelor Ipotecate sa depaseasca 200% din Totalul Sumei Nerambursate conform tuturor Facilitaților;*” iar
- ✓ <“*Balanța Cash in Exces*” înseamnă suma prin care situația privind surplusul de numerar total combinat al Împrumutatului si companiilor subsidiare menținut in Conturi depaseste valoarea care este mai mare dintre:
 - a) 9.000.000 USD si
 - b) 20% din sumele totale neachitate;>”

Situația decontarilor (încasări si plăți) dintre CNM PETROMIN SA si PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia se prezintă astfel:

I. INCASARI CNM PETROMIN S.A.	
Plati din credit pentru CNM PETROMIN SA	23.382.848
FORTUNE 22-HALIFAX+FICANTIERI	2.943.871
Taxa armator	13.754.335
Taxa agenturare personal	371.389
COMANESTI-SNC	1.530.266
Profit BIRLAD-relivrare	273.780
Total avansuri 1996-excess cash flow	4.000.000
BALOTA-reglem. voiaj GCCL	43.956
Autoturism W.PASSAT	40.000
Dif. taxa operare	49.995
Alpha Bank.-combustibil vanz. balota-31.03.98	131.794
Litigiu KEPPEL -KASSOS	225.000
Dobanzi lg.KEPPEL	82.333
Alpha Bank- incas combustibil vanz. nave-30.06.1999	255.671
Alpha Bank – incas.combustibil vanz. BAIA DE CRIS-31.08.99	152.595
Alpha Bank - incas combustibil BANEASA -31.10.1999	59.223

Alpha Bank.-incas. combustibil-28.02.2000	123.161
Alpha Bank -combustibil livrare nave la CORONA INTL	338.345
Incasat SEA FORCE 05.2000	190.000
Incasat ROLINAV-2000	231.966
Alpha Bank 25.5.2001	7.073
Alpha Bank 12.2001	17.372
Alpha Bank 04.2001	23.514
Alpha Bank 22.12.2000	121.647
Alpha Bank 06.09.2000	127.900
Alpha Bank 07.09.2000	237.071
Alpha Bank 07.10.2000	100.000
Alpha Bank 04.08.2000	136.318
Alpha Bank 04.08.2000	35.000
Alpha Bank 04.08.2000	627.000
Alpha Bank 06.2000	400.000
Alpha Bank 06.2000	97.000
Chirie bare-boat nava BIRLAD	1.529.948
Chirie bare-boat nava CALLATIS	1.930.545
Chirie bare-boat nava BREAZA	2.037.303
Chirie bare-boat nave CORONA	176.603
TOTAL INCASARI PETROMIN	55.784.822
II. PLATI PETROMIN	
Restituit credit I rata (6.025.000 USD)+combustibil la livrare	8.364.634
Incasat de POI din vanzarea navelor	30.097.000
Total plati efectuate de CNM PETROMIN SA	36.461.634
III.SOLD FAVORABIL CNM PETROMIN SA	17.323.188

Rezulta ca din derularea activitatilor comerciale prin holdingul PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, CNM PETROMIN SA a obtinut un venit net in suma de 17.323.188 USD.

La aceasta analiza trebuie adaugat ca in POI s-au platit salarii pentru personalul roman in valoare totala de **38 mil. USD, care au rezolvat pozitiv si optim**

problemele sociale ale personalului detasat, dintre care aprox. 5 mil. USD pentru plata cheltuielilor de asigurare sociala a salariatilor.

C. Referitor la destinatia veniturilor din vanzarea navelor.

Sumele realizate din vânzarea celor 16 nave (51.564.200 USD), au avut următoarea destinație:

- **30.097.000 USD au fost încasați de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia** si au fost utilizați pentru restituirea creditului si a dobanzilor aferente, contractat de aceasta de la CHRISTIANA BANK si plata comisioanelor aferente vânzării navelor. Din suma totala de 30.097.000 USD, suma de 9.424.426 USD reprezinta dobanda aferenta creditului de care a beneficiat CNM Petromin SA in mod direct.
- **23.467.200 USD au fost încasați de CNM PETROMIN SA.**

Obiectiv 15. Dacă există persoane responsabile, ca urmare a activității firmelor din Liberia, cu precizarea situațiilor imputabile, în cazul în care au fost încălcate prevederile Legii 31/1990, Legii 87/1994, Legii 58/1991, H.G. 634/1991, Regulamentului B.N.R. 3616/1992, a Normelor BNR nr.V/1/1992 și a altor reglementări în vigoare.

In urma analizei activitatii filialelor din Liberia apartinand CNM PETROMIN SA, expertii au constatat urmatoarele:

1) Constituirea filialelor din Liberia s-a realizat in baza art. 3, al. 3 din Statutul CNM PETROMIN SA care prevede: *“Societatea poate avea sucursale, birouri, filiale, agenții, reprezentanțe în orice altă localitate de pe teritoriul României sau în alte țări, în conformitate cu legile române și prevederile prezentului statut.”*

Art. 6, lit. „i” din statut, referitor la atribuțiile CIS, prevede : *„Hotaraste cu privire la înfiintarea si desființarea de sucursale, filiale, birouri, agenții, reprezentante;”*.

Legea 15/1990 prevede la art. 58 faptul ca **se abroga « orice alte dispozitii contrare ».**

Expertii constata faptul ca desi Decretul 52/1975 era, teoretic, in vigoare la data constituirii filialelor si subfilialelor din Liberia, Legea 15/1990 infirma prevederile acestui decret si il abroga „de facto”.

Atat la infiintarea lor, cat si pe parcurs, CIS (CIMS) a respectat prevederile Statutului CNM PETROMIN SA.

2) **Legea 31/1990** - Legea privind societățile comerciale - prevede la art. 212, alin. 1:

“La societățile pe acțiuni și cele cu răspundere limitată, cu capital integral de stat, atribuțiile adunării generale a acționarilor vor fi exercitate de către un consiliul al împuterniciților statului, alcătuit și numit în condițiile prevăzute de lege pentru consiliul de administrație al regiilor autonome. Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu dispozițiile specifice prevăzute în statutul aprobat la înființare”

La CNM PETROMIN SA a fost constituit în anul 1991 un CIS care a funcționat efectiv până în octombrie 1993 când a fost înlocuit de CIMS.

Expertii constată că CIS și-a îndeplinit mandatul sau conform Statutului CNM PETROMIN SA, așa cum prevede Legea 31/1990, art. 212, alin. 2:

„Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu dispozițiile specifice prevăzute în statutul aprobat la înființare.”

CIS a aprobat înființarea filialei POI în Liberia fără aprobarea Guvernului, dar în baza Legii 15/1990 și a prevederilor Statutului CNM PETROMIN SA. Acest fapt este susținut și de art. 3 din Circulara Guvernului nr. 69/1991:

„Împuterniciții statului îndeplinesc un mandat care le conferă misiunea de a aplica politica statului în calitate de acționar, pe toată durata de funcționare a consiliului. În acest sens ei sunt ținuți de îndeplinirea însărcinărilor stabilite prin instrucțiunile ce fac obiectul mandatului primit.”

- Referitor la înființarea PMI această acțiune s-a făcut inițial fără aprobarea CIS, iar din procesele verbale ulterioare rezultă că CIS a ratificat înființarea PMI.
- Expertii constată că abatere de la prevederile Legii 31/1990, faptul că nu au fost publicate în Monitorul Oficial hotărârile AGA.

3) **Legea 58/1991**, privind privatizarea societăților comerciale și a normelor sale de aplicare, **HG 634/1991**:

- Expertii precizează faptul că Legea 58/1991, privind privatizarea societăților comerciale și a normelor sale de aplicare, HG 634/1991, nu face precizări privind transferul de imobilizări corporale. Transferul navelor în filialele din Liberia nu a fost o vânzare ci numai un transfer al CNM PETROMIN SA către sub-filialele sale, transfer efectuat în baza documentului „*Bill of sale*”

În **Legea 58/1991**, în cap. 7 „*Vanzarea de active*”, la art. 53, se prevede: „*Societățile comerciale care detin active ce reprezintă unități ce pot fi organizate și pot funcționa independent au dreptul să vândă astfel de active.*”

si la art. 54 prevede: „vanzarea activelor prevazute la art. 53 se efectueaza pe baza de licitatie in plic, cu adjudecarea la cel mai ridicat pret”.

Sub incidenta acestei legi intra, pana la abrogarea acesteia prin aparitia OUG 88/23.12.1997, vanzarea navei BICAZ in 1994.

Expertii constata ca vanzarea navei BICAZ s-a efectuat cu respectarea prevederilor Legii 58/1991 si a HG 634/16.09.1991, privind:

- Existenta unui Raport de evaluare aprobat de AGA;
- aprobarea FPS;
- Publicitatea intr-un ziar de mare tiraj si intr-un ziar local cu cel puțin 30 zile inainte de data stabilita pentru licitatie (art. 15 din HG 634/1991).
- Navele BACESTI si BORZESTI au fost vandute in anul 1997, direct din filialele liberiene, dupa metodele internationale prin intermediul unor brokeri. Vanzarea acestor nave a fost efectuata cu aprobarea AGA si FPS.

4) Regulamentul B.N.R. nr. V/3616/2 din 4 mai 1992, privind efectuarea operatiunilor valutare care, la art. 9, prevede:

“În sensul prezentului regulament, constituite transferuri de capital cu mijloace de plată străine sumele în valută transferate în străinătate, indiferent de forma sub care se efectuează - transferuri bancare, plăți în numerar, compensații de creanțe etc., care sunt destinate pentru:

- a) *investițiile de capital în străinătate ale persoanelor juridice române și ale persoanelor fizice române, sub formă de investiție directă sau sub formă de participații la capitalul social al unor firme din străinătate;*
- b) *investiții de portofoliu (acțiuni, obligațiuni, titluri de stat și alte hârtii de valoare cumpărate de pe piața financiară externă de către persoanele juridice române și persoanele fizice române);*

-
- c) *orice alte transferuri de sume în valută în străinătate care nu au în corespundență o contraprestație (livrări de mărfuri, executări de lucrări, prestări de servicii etc.)”.*

Referitor la respectarea art. 9 din Regulamentului B.N.R. nr. V/3616/2 din 04.05.1992, privind efectuarea operatiunilor valutare, expertii precizeaza urmatoarele :

a) Referitor la filiala POI a CNM PETROMIN SA:

Asa cum rezulta din Rapoartele financiare ale POI pe anii 1992-2000 si din Raportul de verificare intocmit de Sefa Serviciului Decontari Valutare (vol. 199a, pag. 43) in care se consemneaza constatarea ca cele 100 actiuni subscrise de CNM PETROMIN SA nu erau nici la acea data (30.06.2000) platite, adica suma de 1000 USD, reprezentand contravaloarea actiunilor pe care CNM PETROMIN SA le detinea in POI, nu fusese varsata, intrucat legea liberiana nu impunea plata actiunilor subscrise.

Expertii precizează ca avizul BNR era necesar numai pentru vărsarea capitalului social de 1000 USD si nu pentru infiintarea societatii.

Deci, intrucat CNM PETROMIN SA nu a varsat niciodata cota parte din capitalul social subscris la POI, nu era necesara autorizarea BNR.

b) Referitor la sub-filiale CNM PETROMIN SA, societatile de unica nava infiintate in Liberia:

Expertii precizeaza ca:

- * pe de-o parte aceste sub-filiale sunt societati liberiene, filiale ale POI, si nu se supun prevederilor Regulamentului B.N.R. nr. V/3616/2 din 4 mai 1992 ;
- * pe de alta parte, din Situatiile financiare ale sub-filialelor la capitolul « Creante » (receivables) figureaza suma de 1000 USD, legea liberiana neimpunand varsarea capitalului social subscris.

c) Referitor la filiala PMI a CNM PETROMIN SA:

Expertii precizeaza ca:

Asa cum rezulta din Certificatul de inregistrare al PMI actiunile erau nenominale si fara valoare. Acest fapt se reflecta si in Rapoartele financiare ale PMI pe anii 1992-2000, la rubrica « Capital social » (Shared capital) figureaza valoarea 0 (zero).

Deci nefiind necesara plata actiunilor pentru participarea sa 100% la capitalul social al PMI, actiunea insasi de infiintare a PMI nu intra sub incidenta Regulamentului B.N.R. nr. V/3616/2 din 4 mai 1992.

6) Legea nr. 82/1991-Legea contabilități prevede:

- la art. 1: *„Regiile autonome, societățile comerciale, institutiile publice, unitățile cooperatiste, asociațiile și celelalte persoane juridice, precum și persoanele fizice care au calitatea de comerciant au obligația să organizeze și să conducă contabilitatea proprie, potrivit prezentei legi”;*
- la art. 3: *„Contabilitatea se ține în limba română și în moneda locală “;*

- la art. 5: „*Persoanele prevăzute la art. 1 au obligația să conducă contabilitatea în partidă dublă și să întocmească bilanț, respectiv dare de seamă contabilă în cazul instituțiilor publice, denumite, în prezenta lege, bilanț contabil*”;
- la art. 46: „*Prevederile prezentei legi se aplică și subunităților fără personalitate juridică, cu sediul în străinătate, ce aparțin persoanelor prevăzute la art. 1 cu sediul sau domiciliul în România, cât și la subunitățile cu sediul în România, ce aparțin unor persoane juridice sau fizice cu sediul sau domiciliul în străinătate*”.

Filiarele CNM PETROMIN SA din Liberia erau unitati cu personalitate juridica deci nu fac obiectul prevederilor Legii Contabilitatii nr. 82/1991. In plus, prin Acordul de imprumut, documentul care a guvernat derularea activitatii din Liberia, se prevedea expres faptul ca evidenta contabila se va tine conform principiilor GAAP si ca Situatiile financiare ale acestor filiale vor fi auditate conform acelorasi principii.

CNM PETROMIN SA a fost in situatia de a evidenta in contabilitatea sa tranzactii specifice unei economii de piata, in conditiile in care de-abia in anul 2001 au fost recunoscute in Romania principiile contabile specifice Standardelor Internationale de Contabilitate. Abaterile de la legea contabilitatii (evidentierea titlurilor de participare) au fost rezolvate pe parcurs, cu prilejul controalelor efectuate de Ministerul de Finante si Curtea de Conturi.

7) Legea nr. 87/1994 privind combaterea evaziunii fiscale prevede la art. 4:

„Contribuabilii sunt obligați să evidențieze veniturile realizate și cheltuielile efectuate din activitățile desfășurate, prin întocmirea registrelor sau a oricăror alte documente prevăzute de lege”,

iar la art. 13 prevede:

“Fapta de a nu evidenția prin acte contabile sau alte documente legale, în întregime sau în parte, veniturile realizate ori de a înregistra cheltuieli care nu au la bază operațiuni reale, dacă au avut ca urmare neplata ori diminuarea impozitului, taxei și a contribuției, se pedepsește cu închisoare”.

Expertii nu au constatat abateri de la Legea nr. 87/1994 privind combaterea evaziunii fiscale in sensul ca toate veniturile, atat cele din operare cat si cele din vanzarea navelor, au fost evidentiata in contabilitate (au fost emise facturi interne pentru inregistrarea veniturilor), iar cheltuielile au fost aferente veniturilor inregistrate.

Concluziile obiectivului 15:

Asa cum s-a aratat la obiectivele anterioare, infiintarea si functionarea firmelor din Liberia, ca filiale ale CNM PETROMIN SA, au pornit de la necesitatea unei finantari pentru repararea si retehnologizarea a 15 nave si finalizarea navei 22 Decembrie. Crearea structurii corporative in Liberia a fost impusa de bancile finantatoare si s-a datorat in principal lipsei unei legi a creditului ipotecar in Romania si riscului de tara ridicat in anii `90.

Datorita lipsei unei legislatii maritime adecvate, in concordanta cu practica internationala, crearea structurii corporative in Liberia a fost efectuata de catre CNM PETROMIN SA in baza legislatiei engleze, legislatie care a stat la baza acordului de imprumut, cu respectarea prevederilor din Legea nr. 15/1990, Legea societatilor comerciale nr. 31/1990, HG nr. 19/1991 de infiintare a CNM PETROMIN SA ca societate pe actiuni cu capital integral de stat si a statutului aprobat.

Referitor la autorizarea BNR pentru transferul capitalului social subscris, prevazuta in Regulamentului B.N.R. 3616/1992, a Normelor BNR nr.V/1/1992, legislatia liberiana nu a obligat CNM PETROMIN SA sa vireze capitalul social, capitalul social al filialelor din Liberia nefiind varsat niciodata. In consecinta nu era necesara autorizarea BNR.

Fata de cele aratate, expertii considera ca nu sunt situatii imputabile (nici persoane vinovate) de infiintarea si functionarea filialelor liberiene ale CNM PETROMIN SA.

Obiectiv 16. În privința creditelor obținute și a modului de rambursare a acestora se vor stabili companiile beneficiare, cine a avut controlul acestora, respectarea destinației creditelor la lucrările de retehnologizare a navelor, modul de reflectare în evidențele contabile a acestor operațiuni și stabilirea costurilor suplimentare generate de utilizarea acestor credite.

I. Creditul acordat de consorțiul bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK in calitate de agent

Atat creditul initial in valoare de 45 mil. USD, cat si suplimentarile acestuia, conform tabelului urmator, au fost acordate in numele POI, in scopul repararii si retehnologizarii a navelor, proprietatea companiilor de unica-nava, filiale ale POI, care la randul sau era filiala a CNM PETROMIN SA.

Creditul a fost acordat in baza urmatoarelor contracte de imprumut incheiate de catre POI Liberia cu consorțiul bancar reprezentat de CBK, si in care PETROMIN SA avea pozitia de garantor, tocmai in virtutea dreptului de

dispozitie pe care si l-a pastrat asupra navelor, prin participatia sa 100% in societatile de unica nava, astfel cum sunt prezentate in tabelul urmator:

	DATA CONTRACT	SUMA CONFORM CONTRACT	SUMA EFECTIV TRASA	OBSERVATII
I.1.	07.08.1992	45.000.000	44.200.000	Credit initial acordat de CBK
I.2.	30.10.1992	4.000.000	4.000.000	Suplim. pt. nava BACESTI acordat de CBK
I.3.	02.02.1995	44.000.000	42.175.000	Refinantarea soldului imprumutului initial acordat de CBK
			740.535	Diferenta fata de 44 mil. USD
			733.774	Total dobanzi datorate catre CBK la zi
			350.691	Cheltuieli cu refinantarea imprumutului
		44.000.000	44.000.000	TOTAL REFINANTARE
		5.000.000	5.000.000	Credit pe termen scurt "revolving" acordat de CBK
		15.000.000	15.000.000	Facilitati de garantare acordate de CBK
I.4.	02.08.1997	2.000.000	2.000.000	Acord de imprumut pt. capital de lucru pt. PETROMIN

I.1 si I.2. Sume utilizate de catre CNM PETROMIN SA si de catre POI din creditului in valoare de 45.000.000 usd si din creditul suplimentar de 4.000.000 usd.

Conform Contractului de credit datat 07.08.1992, scopul imprumutului initial de 45.000.000 USD a fost definit in clauza 1.1 (d):

„finantarea sau refinantarea:

(a) unei parti din costul total al lucrarilor programate de re tehnologizare, reutilare, la navele finantate care sunt descrise in detaliu la clauza 1.02 (cu exceptia navei 22 Decembrie 1989) la standarde occidentale de catre navlositori cu reputatie;

si

(b) unei parti din costul total al lucrarilor programate de finalizare a constructiei si reutilarea si re tehnologizarea navei 22 Decembrie 1989 la standarde occidentale de catre navlositori cu reputatie;

(c) anumitor taxe si cheltuieli aferente aprobate de creditorii conform acestui Acord;

si

(d) datoriilor existente”

In fapt, scopul imprumutului initial de 45 mil. USD a fost finantarea lucrarilor de modernizare la 12 Panamax-uri, 2 Capesize si terminarea lucrarilor de modernizare a navei 22 DECEMBRIE.

In realitate, cu acordul Bancii, o parte din imprumut a fost utilizat in mod direct de catre CNM PETROMIN SA, astfel:

A) Sume din credit utilizate in mod DIRECT de catre CNM PETROMIN SA:

Expertii constata ca in clauza 1.1 (d) din Contractul de credit datat 07.08.1992 s-a prevazut plata unor datorii ale CNM PETROMIN SA, care au fost definite si enumerate ca fiind „datoriile existente” ale CNM PETROMIN SA, in suma totala de 11.707.311 USD pe care Banca, prin semnarea contractului, a fost de acord sa le achite din creditul initial de 45 mil. USD.

Conform documentelor existente in vol. 10a din dosarul cauzei, rezulta ca din imprumutul initial de 45.000.000 USD, (din care s-au tras numai 44.200.000 USD), s-au achitat datoriile ale CNM PETROMIN SA in suma de 11.697.300 USD, sume agreeate de Banca prin Contractul de imprumut, plus suma de 5.685.548 USD pentru finalizarea navei 22 DECEMBRIE, iar din imprumutul suplimentar de 4.000.000 s-a platit intreaga suma in favoarea CNM PETROMIN SA, astfel:

-USD-	
PLATI DIN CREDIT IN FAVOAREA CNM PETROMIN SA	SUMA
1. Plati in favoarea CNM PETROMIN SA din imprumutul initial de 45 mil. USD, agreeate in Contractul de imprumut, din care:	17.382.848
▪ SOVEREIGN NAVIGATION CORPORATION Ltd.	4.668.000
▪ HYUNDAI MIPO DOCKYARD Ltd. (BIRLAD)	4.339.883
▪ FEMCO/CAPELINE PUSAN (BIRLAD)	173.543
▪ ASTANO EL FEROL SHIPYARD S.A.- (BANEASA)	1.300.000
▪ SINCLAIRS - avocati	1.000.000
▪ T. KLAVENESS - consultanta	215.874
▪ Plati pentru terminarea navei 22 DECEMBRIE	5.685.548
2.Plati in favoarea CNM PETROMIN SA din imprumutul suplimentar de 4 mil. USD, din care:	4.000.000
▪ UNITED DUTCH Ltd. (preluare nava BACESTI)	3.250.000
▪ SINCLAYRS - avocati	250.000
▪ UK & P asigurari restante	500.000
TOTAL PLATI DIRECT IN FAVOAREA PETROMIN SA	23.382.848

➤ **Utilizarea creditului suplimentar de 4.000.000 USD.**

Din documentele aflate in vol. 99, pag. 408 de la dosarul cauzei, rezulta ca suma de 4.000.000 USD a fost utilizata pentru urmatoarele plati:

SUMA (USD)	DESTINATIA PLATII	OBSERVATII
3.250.000	UNITED DUTCH NV	Eliberarea navei BACESTI din contractul de bare-boat incheiat de NAVROM cu BOROM SHIPPING, cu achitarea datoriei catre santierul in care a fost reparata nava, in vederea trecerii acesteia in structura Liberiana.
250.000	SINCLAIR ROCHE	Onorariu avocati
500.000	U.K.P. & Club	Asigurari restante *
4.000.000	TOTAL	

Plata sumei de 3.250.000 USD catre UNITED DUTCH NV in vederea stingerii datoriei firmei BOROM SHIPPING pentru eliberarea din contract a navei BACESTI, a fost aprobata in sedinta AGA din 08.10.1992.

* Suma de 500.000 USD reprezinta numai o parte din datoria CNM PETROMIN SA catre U.K.P. & Club si virarea acestei sume in contul U.K.P. & Club a fost confirmata de catre brokerul Peter Smart Associates Londra care a intermediat asigurarea P & I in anul 1992 pentru navele aflate in exploatarea PETROMIN in anul 1992, prin telex-ul din 01.10.1992 .

Din imprumutul suplimentar de 4.000.000, intreaga suma s-a platit in favoarea CNM PETROMIN SA, pentru refinantarea navei BACESTI si achitarea unor datorii restante (asigurari, avocati).

Astfel, suma totala a platilor efectuate DIRECT in favoarea CNM PETROMIN SA din creditul de 44 mil. USD plus suplimentarea de 4 mil. USD, este de 23.382.848 USD.

B. Sume din creditul initial de 45 mil. USD si creditul suplimentar de 4.000.000 USD de care CNM PETROMIN SA a beneficiat in mod INDIRECT

Intrucat CNM PETROMIN SA a ramas proprietarul navelor in societatile liberiene de unica nava, (in virtutea dreptului sau de dispozitie dat de

participarea sa 100%, prin intermediul POI in care era actionar 100%), putem afirma ca, in mod indirect, tot CNM PETROMIN SA a beneficiat de sume din credit atunci cand, cu ajutorul acestor sume obtinute din credit, au fost finantate reparatii si re tehnologizari la aceste nave.

Aceasta afirmatie se poate demonstra prin faptul ca la vanzarea navelor s-a obtinut un pret al pietei, mult superior pretului care s-ar fi obtinut daca aceste nave nu ar fi fost reparate, re tehnologizate si modernizate si daca aceste nave nu ar fi fost mentinute in clasa de o societate de clasificare membra IACS.

Deci, din totalul de 48.200.000 trasi (din creditul initial de 45 mil. USD plus creditul suplimentar de 4 mil. USD):

- ✓ suma de **23.382.848 USD** (44,36%) a fost utilizata direct de catre CNM PETROMIN SA pentru plata unor datorii proprii;
- ✓ suma de **25.955.452 USD** (49,70%) a fost utilizata de catre POI, pentru re tehnologizarea navelor, deci indirect de catre CNM PETROMIN SA;
- ✓ iar diferenta de **2.861.700 USD** (5,94%) din creditul tras, au reprezentat cheltuieli ale POI, inclusiv cheltuielile financiare.

Finantarea reparatiei navelor s-a efectuat pentru fiecare nava in urmatoarele cuantumuri:

NAVA	SUMA UTILIZATA	DIN CARE, PRIN POI, DIN IMPRUMUT
0	1	2
CARBUNESTI	4.000.000	4.000.000
COMANESTI	2.220.000	2.220.000
FORTUNE (22 DECEMBRIE)	7.100.000	**1.414.452
BALOTA	1.800.000	1.800.000
BICAZ	420.000	420.000
BREAZA	-	-
CALLATIS	-	-
BANEASA	2.141.000	*841.000
BAIA DE ARAMA	2.750.000	2.750.000
BAIA DE CRIS	1.340.000	1.340.000
BACESTI	1.200.000	1.200.000
BOBALNA	660.000	660.000
BORZESTI	200.000	200.000
BUJORENI	3.450.000	3.450.000
BARBOSI	3.540.000	3.540.000

BIRLAD	120.000	120.000
TOTAL SUMA UTILIZATA DE PETROMIN OVERSEAS Inc. PENTRU REPARATII, RETEHOLOGIZARI, MODERNIZARI LA NAVE	30.941.000	***25.955.452

***Diferenta intre suma totala utilizata din credit pentru reparatii, modernizari si retehnologizari nave (col. 1) si suma totala utilizata din credit pentru reparatii, modernizari si retehnologizari nave obtinuta prin creditarea POI (col. 2), o reprezinta:

- * suma de 1.300.000 USD pe care expertii au identificat-o in Contractul initial de creditare ca fiind „*datorie existenta*” a CNM PETROMIN SA catre ASTANO agreata de Banca a fi platita din creditul initial pentru nava BANEASA si este aferenta santierului naval ASTANO EL FEROL SHIPYARD S.A. Expertii au identificat in Specificatiile la notele de tragere, cele trei sume destinate platii datoriei CNM PETROMIN SA catre ASTANO EL FEROL SHIPYARD S.A. pentru nava BANEASA si al caror total este de 1.300.000 USD.
- ** suma de 5.685.548 USD a fost platita in favoarea CNM PETROMIN SA pentru finalizarea navei 22 DECEMBRIE (vol. 89b, pag. 183). Rezulta ca pentru nava 22 DECEMBRIE, din totalul de 7.100.000 USD cat s-a platit pentru modernizari, s-a platit din credit, in mod DIRECT in favoarea CNM PETROMIN SA suma de 5.685.548 USD in scopul achitarii unor obligatii anterioare contractului de imprumut si in mod INDIRECT, de catre POI, tot in favoarea CNM PETROMIN SA, suma de 1.414.452 USD.

Diferenta de 2.861.700 USD, fata de suma totala de 48.200.000 USD trasa din credit, au reprezentat-o cheltuieli ale POI.

I.3. Utilizarea creditului de 64 mil. USD

Prin Acordul de credit din 02.02.1995 a fost agreata refinantarea imprumutului initial de 45 mil. USD acordat in 07.08.1992 si a imprumutului suplimentar de 4 mil. USD acordat in 30.10.1992. Creditul insumand in total 64 mil. USD urma sa fie eliberat intr-o singura transa si structurat astfel:

- a. 44 mil. USD – refinantarea imprumutului din August 1992;
- b. 5 mil. USD – plafon de lucru pe termen scurt in favoarea POI;
- c. 15 mil. USD – facilitati de garantare;

Din extrasul de cont din 08.02.1995 emis de CHRISTIANIA BANK (vol. 10b, pag. 237), rezulta ca prin Contractul de refinantare s-au imprumutat efectiv 49.000.000 USD care au fost utilizati astfel:

✓ 42.175.000 USD – refinatarea balantei imprumutului din 1992;

In fapt, din suma de 48.200.000 USD trasa din credit, a fost rambursata din sursele CNM PETROMIN SA, suma de 6.025.000 USD, ramanand de rambursat 42.175.000 USD.

✓ 733.773,84 USD - total dobanzi datorate la data de 08.02.1995;

✓ 350.690,97 USD – cheltuieli cu refinatarea;

✓ 5.740.535,19 USD – platit in contul POI ca si capital de lucru pe termen scurt.

TOTAL 49.000.000,00 USD

In extrasul de cont aferent refinantarii din luna august 1995, (vol. 199, pag. 114) figureaza urmatoarele sume:

a. 42.908.773,84 USD, reprezentand restul de plata, in suma de 42.175.000 USD, din creditul tras de 48.200.000. USD, plus dobanzile aferente si alte costuri in suma totala de 733.774,04 USD. (In fapt, suma de 733.774,04 USD este compusa, conform extraselor de cont din vol. 199, pag. 93-95, din urmatoarele sume reprezentand dobanzi si alte costuri: 544.482,94 USD + 179.482,94 USD + 9.384,24 USD;

b. Suma de 5.740.535,19 USD, care este formata din 5.000.000 reprezentand asa numitul „*revolving credit*”, plus suma de 740.535,19 USD, diferenta pana la 44.000.000 USD.

Suma de 5.000.000 USD a fost necesara si trebuia sa compenseze plata care se efectuase de catre POI pentru stingerea litigiilor CNM PETROMIN SA in legatura cu SECNAV si BLUEYE.

Suma de 5.000.000 urma sa fie rambursata astfel:

- 1 rata a 1.500.000 USD la 31.12.1995;

- 1 rata a 3.500.000 USD la 31.12.1996;

Suma de 5.740.535,19 USD a fost virata in contul POI, asa cum rezulta din extrasul de cont din data 08.02.1995, (vol. 199, pag. 96).

In fapt, in sedinta AGA din 08.11.1996 s-a aprobat reutilizarea fondului de lichiditati („*revolving credit*”) de 5.000.000 USD incepand cu 01.01.1997,

pentru o perioada de 24 de luni de la data tragerii 17.01.1997 (vol. 73, pag. 307);

- c. Expertii constata faptul ca suma de 15 mil. USD, pana la concurenta sumei de 64 mil. USD, suma agreata prin Contractul de rafinare din 02.02.1995, nu a constituit un credit ci numai o suma tinuta la dispozitie de catre consortiul bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK in calitate de Agent, ca facilitate de garantare, in cazul arestarii de nave si pentru care dobanda este foarte mica. Aceasta suma a fost redusa in 1998 la 2 mil. USD asa cum rezulta din Raportul cenzorilor din 1998 (vol. 73, pag. 307)

I.4. Utilizarea sumei de 2 mil. USD acordata prin Acordul de imprumut cu CBK din 12.08.1997

Desi suma de 2 mil. USD a fost contractata si trasa de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, aceasta suma a fost utilizata de catre CNM PETROMIN SA si restituita tot de catre aceasta.

- **Controlul creditelor si, in fapt controlul intregii afaceri** au fost stabilite prin Acordul de imprumut incheiat cu consortiul bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK in 07.08.1992 si mentinuta in contractele ulterioare.

Expertii constata faptul ca controlul utilizarii creditului a fost implicit al CNM PETROMIN SA, in calitate sa de actionar 100% al POI Liberia, in virtutea dreptului de dispozitie pe care il avea asupra acestora. Separat de CNM PETROMIN SA, in virtutea contractului de imprumut incheiat, Consortiul Bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK, in calitate de Agent, a avut dreptul de control asupra platilor finantate atat din veniturile proprii ale navelor cat si din sumele acordate ca si imprumut.

Acordul de imprumut prevede la capitolul 8, ANGAJAMENTE, o serie de Raportari care trebuiau facute periodica catre Banca si formatul acestora, precum si o serie de restrictii in derularea activitatii POI.

In perioada 03.07-04.08.1995, o comisie formata din salariati ai PETROMIN SA (sef serviciu decontari valutare, sef birou de contabilitate si serv. tehnic), au efectuat la sediul firmei KLAVENESS un control al activitatii POI si al utilizarii creditului pe perioada 1992-1994.

In urma verificarilor a fost intocmit un RAPORT (vol. 199, pag. 102). In Raport se precizeaza faptul ca *“nu s-a tinut o evidenta separata a utilizarii imprumutului. Atat sumele imprumutate cat si venitul net al PETROKLAV s-au incasat in contul blocat al POI, de unde platile s-au repartizat, cu aprobarea Bancii, pe baza de buget”*.

➤ **Respectarea destinației creditelor la lucrările de re tehnologizare a navelor,**

Expertii constata ca, fata de suma de 11.707.311 USD, agreata prin Acordul initial de imprumut din 07.08.1992, ca reprezentand datorii anterioare ale CNM PETROMIN SA care vor fi acoperite din creditul obtinut de la Banca, in fapt, s-au achitat datorii in valoare de 17.382.848 USD, adica inclusiv suma de 5.685.548 USD destinata finalizarii navei 22 DECEMBRIE. Banca a agreat in mod tacit si aceste plati, aprobandu-le, intrucat orice plata se facea numai cu acordul Bancii.

Bugetele de cheltuieli privind repararea si re tehnologizarea navelor, nu au fost intocmite numai pentru cheltuielile care ar fi urmat sa fie acoperite din creditul contractat. Aceste bugete au fost intocmite in functie de necesitatile constatate la fiecare nava. Cheltuielile prevazute prin aceste bugete au fost efectuate atat din creditul acordat de bancile finantatoare cat si din veniturile realizate de nave. In tabelul urmat sunt prezentate cheltuielile bugetate, cheltuielile efectuate si cat din acestea au fost acoperite din credit.

Datorita starii tehnice precare, navele BREAZA si CALLATIS nu au mai fost preluate in management KLA VENESS.

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	BUGET TOTAL PENTRU MODERNIZARI NAVE	PLATI PENTRU MODERNIZARI NAVE	TRAS DIN CREDIT PENTRU MODERNIZARI NAVE
A	B	1	2	3
1	CARBUNESTI	2.200.000	3.669.606	4.000.000
2	COMANESTI	2.350.000	2.640.947	2.220.000
3	22 DECEMBRIE	6.043.731	5.685.124	7.100.000
4	BALOTA	2.230.000	1.873.343	1.800.000
5	BICAZ	1.566.000	2.080.075	120.000
6	BIRLAD	600.000	374.832	120.000
7	BARBOSI	1.840.000	1.891.124	3.740.000
8	BANEASA	2.333.000	1.474.688	1.741.000
9	BOBALNA	1.561.650	1.784.013	860.000
10	BORZESTI	1.580.000	2.317.136	200.000
11	BAIA DE ARAMA	1.540.000	1.596.682	2.750.000
12	BAIA DE CRIS	1.540.000	1.661.331	1.340.000
13	BUJORENI	4.778.711	4.026.688	3.450.000

14	BACESTI	250.000	2.038.372	1.200.000
15	CALLATIS	2.302.000	2.198.248	
16	BREAZA	300.000	61.848	
	TOTAL	33.015.092	35.374.057	30.941.000

Expertii constata faptul ca cheltuielile prevazute in buget pentru reparatii si re tehnologizari sunt mai mici cu suma de 2.374.092 USD fata de sumele efectiv platite in acest scop.

Din suma efectiv platita pentru modernizarea navelor, de **35.374.057 USD** (col. 2), s-a platit suma de **30.941.000 USD din credit** (col. 3), restul de **4.433.057 USD** (col. 4) **din veniturile navelor**.

➤ **Modul de reflectare în evidentele contabile a acestor operațiuni**

In capitolul 8, ANGAJAMENTE, la pct. g) se stabileste ca Imprumutul (POI) va urmari ca evidenta contabila sa fie tinuta in conformitate cu termenii acestui acord. Tot prin Acordul de imprumut se stabileste ca evidenta contabila va fi tinuta conform principiilor GAAP.

In situatiile financiare auditate ale POI se regasesc, in fiecare exercitiu financiar, soldul datoriei catre Banca, dobanzile si sumele rambursate. Expertii nu au dispus de documentele primare si documentele contabile lunare astfel incat sa poata fi urmarit rulajul contului care reprezinta creditarea acordata de Banca.

➤ **Stabilirea costurilor suplimentare generate de utilizarea acestor credite**

-USD-

	IMPRUMUT ACORDAT	IMPRUMUT CONFORM TRAGERI SI RAMBURSARI	DOBANZI	ALTE COSTURI	TOTAL
credit initial	49.000.000	48.200.000	18.871.713	2.339.089	69.410.802
rambursare		-6.025.000			
refinantare		42.175.000			
		740.535			
		733.774			
		350.691			
	5.000.000	5.000.000	1.549.404		6.549.404
C	2.000.000	2.000.000	62.519	26.250	2.088.769
TOTAL	56.000.000	57.025.000	20.483.636	2.365.339	78.048.975

A. Pentru imprumutul initial de 45 mil. USD plus suplimentarea de 4 mil. USD si refinantat in 02.02.1995, s-au platit dobanzi in suma de 18.871.713 USD si comisioane in suma de 2.339.089 USD, in total costuri suplimentare de 21.810.202 USD.

B. Pentru creditul „revolving” in suma de 5.000.000 USD, obtinut in urma refinantarii din 02.02.1995 si destinat cheltuielilor curente ale POI, au fost platite dobanzi in suma de 1.549.404 USD. Acest credit a fost rambursat in totalitate de POI din veniturile obtinute din operarea navelor.

C. Pentru creditul in suma de 2.000.000 USD, obtinut prin **Acordul de imprumut incheiat cu CHRISTIANA BANK** in 02.08.1997 si din care CNM PETROMIN SA a dispus plata unor datorii care ii apartineau, s-au platit dobanzi in suma de 62.519 USD si comisioane in suma de 26.250 USD, in total **costuri suplimentare in suma de 88.769 USD**. Acest credit a fost achitat de CNM PETROMIN SA, cate 1 mil. USD la vanzarea fiecareia dintre navele BACESTI si BALOTA.

➤ **Rambursarea creditelor s-a facut astfel:**

I1 si I2. Creditul de baza si suplimentarea acestuia inclusiv refinantarea acestuia, in suma totala de 50.025.000 USD a fost rambursat astfel:

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995-2000
TOTAL	6.025.000	2.750.000	7.587.800	10.824.400	10.790.000	12.047.800	50.025.000

I3. Creditul „revolving” de 5.000.000 USD obtinut prin refinantarea de catre CBK a imprumutului initial din februarie 1995, a fost rambursat in doua transe pana la sfarsitul anului 1996, reluat ulterior si rambursat in 1997 si reluat in 1998, cu rambursare pana in iunie 1999.

I4. Creditul de 2.000.000 USD obtinut in 1997 de la CBK a fost rambursat pana in iunie 1998, de catre CNM Petromin SA, care a si utilizat creditul.

Din creditul total plus costurile suplimentare (78.926.940 USD), obtinut de la CBK pentru modernizarea si re tehnologizarea navelor, dar din care s-au platit si datorii ale sale, CNM PETROMIN SA a rambursat 45.692.535 USD, astfel:

- 6.025.000 USD – I rata 1995
- 28.097.000 USD – Vanzari de nave;
- 11.570.535 USD - Preluat de Corona;

Restul de 33.234.405 USD au fost platiti de POI pentru achitarea imprumuturilor de la CBK si a costurilor accesorii.

II. Creditul acordat de KLAVENESS SHIPPING &Co

DATA	SUMA DIN CONTRACT	SUMA EFECTIV TRASA	EXPLICATII
27.08.1993	2.000.000	2.000.000	Acord de imprumut cu KLAVENESS SHIPPING &Co

Imprumutul de 2 mil. USD contractat si utilizat de CNM PETROMIN SA in data de 27.08.1993 de la KLAVENESS, trebuia restituit in 5 rate, pana la 30.06.1996, din taxa armator. Acest imprumut a fost folosit pentru plata unor datorii scadente si a fost aprobat de CIMS in sedinta sa din 02.09.1993. Imprumutul a totalizat 2.000.000 USD + 205.481,62 (dobanzi) = 2.205.481,61 USD, asa cum rezulta din Raportul comisiei de cenzori (vol. 130, pag. 114).

La dosarul cauzei (vol. 130, pag. 137) exista lista sumelor pe care CNM PETROMIN SA a dispus sa fie platite de catre **KLAVENESS SHIPPING &Co** din acest imprumut, pentru achitarea unor datorii scadente ale ei.

Dintre aceste plati retinem asigurari la ASTRA SA 156.762,75 USD, si la UK P&I Londra – 305.000 USD, precum si o suma de 440.000 USD platita in contul CNM PETROMIN SA.

IMPRUMUT ACORDAT	IMPRUMUT CONFORM TRAGERI	DOBANZI	ALTE COSTURI	TOTAL
2.000.000	2.000.000	205.482	-	2.205.482

Pentru creditul in suma de 2.000.000 USD, obtinut prin **Acordul de imprumut incheiat cu T. KLAVENESS SHIPPING in 27.08.1993**, s-au platit dobanzi in suma de 205.481,62 USD (vol. 130, pag. 112). Acest imprumut a fost achitat de CNM PETROMIN SA, pana in 1998, din taxa armator care i se cuvenea.

Creditul de 2 mil. USD obtinut de CNM PETROMIN SA de la KLAVENESS in 1993 si din care s-au achitat numai datorii ale CNM PETROMIN SA, a fost rambusat de CNM PETROMIN SA din taxa armator pana in anul 1998.

Concluziile obiectivului 16:**➤ In ceea ce priveste utilizarea creditelor:****A. Utilizarea creditelor in suma de 50.025.000 USD acordate de CBK**

I.1 si I.2. Din creditul initial de 45.000.000 USD si din creditul suplimentar de 4 mil. USD, a fost utilizata de CNM PETROMIN SA fie in mod **DIRECT**, (suma de 23.382.848 USD pentru plata unor furnizori restanti), fie, in mod **INDIRECT**, prin intermediul POI (suma de 25.955.452 USD reprezentand reparatii, re tehnologizari si modernizari efectuate asupra navelor)

SPECIFICATIE	SUMA USD	%
Total sume din creditul initial de 45 mil. USD si din creditul suplimentar de 4 mil. USD de care CNM PETROMIN SA a beneficiat in mod DIRECT , fiind platite ca „datorii existente”, majoritatea recunoscute si enumerate in Contractul de credit initial si in Addendum nr. 1	23.382.848	44,36%
Total sume din creditul initial de 45 mil. USD si din creditul suplimentar de 4 mil. USD de care CNM PETROMIN SA a beneficiat in mod INDIRECT , prin repararea, re tehnologizarea si modernizarea navelor care ii apartineau avand in vedere pastrarea dreptului de dispozitie asupra lor.	25.955.452	49,70%
Cheltuieli ale POI din credit, inclusiv cheltuielile financiare	2.861.700	5,94%
TOTAL	48.200.000	100,00%

I.3. Refinantarea creditului initial de 44 mil. USD acordat prin Contractul de imprumut din 02.02.1995 a acoperit soldul datoriei de la acea data (42.175.000 USD) dobanzile aferente (733.774,84 USD), costurile refinantarii (350.690,97 USD) plus diferenta de 740.535,19 USD pana la suma de 44 mil. USD.

Suma de 5.000.000 USD reprezentand credit „revolving” pentru cheltuieli curente ale POI.

Suma de 15 mil. USD, pana la concurenta sumei de 64 mil. USD, suma agreata prin Contractul de refinantare din 02.02.1995, nu a constituit un credit ci numai facilitati de garantare (scrisori de garantie) acordate de catre CHRISTIANIA BANK in cazul arestarii de nave.

Totalul sumelor acordate prin Contractul de imprumut din 02.02.1995 a fost de 64 mil. USD, din care 44 mil. refinantare credit restant si dobanzi, 5 mil. USD credit „*revolving*” si 15 mil. USD facilitati de garantare.

I.4. Suma de 2 mil. USD acordata prin Acordul de imprumut incheiat cu CBK prin Contractul de imprumut din 12.08.1997 a fost utilizata de catre CNM PETROMIN SA.

Se prezinta in continuare centralizatorul sumelor utilizate in mod **DIRECT** de CNM PETROMIN SA, al sumelor utilizate de POI si al sumelor reprezentand .

SPECIFICATIE	SUMA	
Total sume de care CNM PETROMIN SA a beneficiat in mod DIRECT , din creditul initial de 45 mil. USD plus suplimentarea de 4 mil. USD si creditul din 02.08.1997 pentru plata unor datorii proprii	23.382.848+ -2.000.000 = 25.382.848	41,00%
Total sume de care CNM PETROMIN SA a beneficiat in mod INDIRECT , din creditul initial de 45 mil. USD plus suplimentarea de 4 mil. USD si creditul din 02.08.1997 prin repararea, re tehnologizarea si modernizarea navelor care ii apartineau avand in vedere pastrarea dreptului de dispozitie asupra lor plus creditul „ <i>revolving</i> ” din 02.02.1995.	25.955.452+ 5.000.000= 30.955.452	50,78%
Cheltuieli ale POI din credit, inclusiv cheltuielile financiare	4.686.700	8,22%
TOTAL GENERAL SUME IMPRUM. DE CHRISTIANIA BANK	57.025.000	100,00%

C. Suma de 2 mil. USD acordata prin Acord de imprumut incheiat cu KLAVENESS SHIPPING &Co, Oslo in 27.08.1993 a fost utilizata, din dispozitia CNM PETROMIN SA pentru achitarea unor datorii ale sale. In lista platilor figureaza si o suma platita chiar pentru CNM PETROMIN SA (440.000 USD).

- **In ceea ce priveste costul total al creditelor, expertii constata ca:**
- A. Pentru imprumutul obtinut de la consoriul bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK, care, in total, conform notelor de tragere si extraselor de cont a totalizat **57.025.000 USD**, au fost platite dobanzi in suma totala de **20.483.636 USD**, si comisioane in suma totala de **2.502.769 USD**, **totalul creditului acordat si rambursat la CHRISTIANIA BANK, inclusiv costurile accesorii, fiind de 78.048.975 USD.**
- B. Pentru imprumutul obtinut de CNM Petromin SA de la KLAVENESS SHIPPING, in suma de 2.000.000 USD, au fost platite dobanzi in suma de **205.481,62 USD**. Acest credit nu are legatura cu structura corporativa pe relatia Liberia.
- **In ceea ce priveste controlul utilizarii creditelor**, expertii constata ca prin Acordul de imprumut, Banca a impus un sistem de control riguros prin supervizarea veniturilor si cheltuielilor si sustinut printr-un sistem de rapoarte care trebuiau intocmite atat de catre manageri cat si de catre auditori. CNM PETROMIN SA a avut dreptul de verificare a utilizarii creditelor, in evidenta contabila a POI.
- **In cea ce priveste modul de inregistrare in evidenta contabila**, se constata ca creditele au fost inregistrate in evidenta contabila a POI, expertii nedispunad insa decat de suma rambursarilor si a dobanzilor platite precum si a soldului datoriei la sfarsitul fiecarui exercitiu financiar, nu si de documentele care au stat la baza tranzactiilor care au generat acest sold al datoriei catre Banca. Controlul modului de inregistrare in evidenta contabila a fost insa realizat atat de catre salariati ai CNM PETROMIN SA cat si de catre auditorul FORUM TOUCHE.
- **In ceea ce priveste respectarea destinatiei creditelor**, expertii constata ca destinatia creditului initial de 45 mil. USD si a creditului suplimentar de 4 mil. USD a fost partial respectata in sensul ca s-au platit modernizari si re tehnologizari ale navelor, **25.955.452 USD (49,70%)**, dar, cu acordul bancii, s-au platit si datorii ale CNM PETROMIN SA in suma de **23.382.848 USD (44,36%)** partial prevazute si nominalizate in Acordul initial de credit in suma de 11.697.300 USD si in acordul suplimentar de 4.000.000 USD. Cu acordul Bancii s-au mai platit in favoarea CNM PETROMIN SA si suma de 5.685.548 USD destinata finalizarii navei 22 DECEMBRIE. Suma de 2.861.700 USD, reprezentand 0,05% din totalul tragerilor in suma de 48.200.000 USD, a fost utilizata de POI pentru acoperirea partiala a costurilor sale.

Obiectiv 16a) dacă s-a obținut avizul prealabil al Ministerului Economiei și Finanțelor pentru contractarea creditului de 45 milioane USD, cu precizarea efectelor scrisorii ulterioare în privința condițiilor specificate, sub aspectul posibilității impunerii, față de contractul de împrumut deja încheiat, parafat și aflat în derulare.

➤ Cu adresa nr. 150/11.08.1992, (VOL. 8, pag. 88) Ministerul Transporturilor-Departamentul transporturilor navale, solicita “*avizul Ministerului de Finante privind cooperarea dintre SC PETROMIN SA si firma Torwald KLAVENESS Grup Oslo, avand in vedere finantarea prin creditare a repararii si retehnologizarii unui numar de 15 nave mineraliere de mare capacitate*”.

➤ Cu adresa nr. 72988/14.10.1992 (VOL. 8, pag. 237-238), Ministerul Finantelor raspunde catre Ministerul Transporturilor:

“avand in vedere necesitatea repararii si retehnologizarii celor 15 nave de mare capacitate, faptul ca societatea comerciala “PETROMIN SA” are o situatie financiara grea si nu dispune de fondurile necesare pentru efectuarea acestor operatiui.....avizam favorabil cooperarea cu firma Torwald KLAVENESS, in conditiile propuse in NOTA Ministerului Transporturilor, cu urmatoarele observatii si propuneri:

-*cele 15 nave raman in proprietatea integrala a CNM PETROMIN SA;*
-*Sa se insiste pentru reducerea valorii garantiei imprumutului avand in vedere nivelul propus de 200% fata de valoarea imprumutului este exagerat;*
-*Sa se stabileasca prevederi contractuale care sa permita partii romane un control riguros asupra operatiunilor finaciare privind retehnologizarea si operarea navelor.”*

Desi tardiv, Ministerul Finantelor a avizat favorabil cooperarea cu Torwald KLAVENESS Grup si, implicit, si angajarea imprumutului, dar cu aceste recomandari.

Expertii considera ca acest aviz al MF, desi a fost solicitat si avizat favorabil, nu era necesar nefiind prevazut in nici un act normativ aplicabil la acea data, cu precizarea ca Decretul 52/1975 era in contradictie cu Legea nr. 15/1990.

Obiectiv 16b) dacă CIS PETROMIN a aprobat contractarea creditului și dacă aceasta s-a materializat printr-o hotărâre înregistrată la Registrul Comerțului și publicată în Monitorul Oficial.

Pentru acordarea creditului de 45 mil. USD bancile finantatoare au impus o serie de conditii preliminare:

- creditul va fi acordat unor companii controlate de CNM PETROMIN SA si înregistrate in Liberia;
- garantarea creditului prin ipotecarea unor nave;
- transferarea proprietatii navelor ipotecate către companiile liberiene;
- conducerea tehnica si comerciala a navelor va fi asigurata de T. KLAVENESS & Co. A/S;
- un reprezentant al T. KLAVENESS & Co. A/S sa faca parte din conducerea împrumutatului.

Intre atributiile CIS stabilite in Regulamentul de organizare si functionare, cap. III, lit. f), se numara si atributia privind „*hotaraste cu privire la contractarea de imprumuturi bancare si la acordarea de garantii*”.(vol. 189, pag. 256)

In sedinta CIS din data de 19.06.1992 (proces verbal nr. 15, vol. 11, pag. 149) se precizeaza: „*CIS aproba contractarea imprumutului si conditiile impuse de Banca sub rezerva avizarii favorabile de catre Ministerul de Finante*”.

Imprumutul initial de 45.000.000 USD a fost implicit acceptat in aceasta sedinta, prin aprobarea data de catre CIS pentru constituirea de garantii (ipotecarea navelor).

In sedinta CIMS din data de 08.10.1992 (proces verbal nr. 20, vol. 11, pag. 53) este aprobata suplimentarea creditului cu 4 mil. USD pentru nava BACESTI, cu conditiile impuse de Banca si anume acordarea unei ipoteci de rang I asupra acestei nave si schimbarea pavilionului acesteia din Bahamas in Liberia.

Anterior, aprobarea acestor probleme fusese data si de CA in sedinta sa din 26.09.1992.

Acordul de credit a fost incheiat intre bancile finantatoare si holdingul PETROMIN OVERSEAS Inc. o companie liberiana, filiala a CNM PETROMIN SA. Comitetul Director al companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. a aprobat contractarea creditului, in conformitate cu statutul companiei.

Aprobarea Ministerului de Finante nu este prevazuta in nici un act normativ valabil la data aceea, continutul decretului 52/1975 fiind infirmat de Legea 15/1990.

Desi creditul a fost aprobat in sedintele CIS, nu a fost depus la Registrul Comertului „un extras” din procesele verbale ale sedintelor (hotarare), pentru a fi publicat in Monitorul Oficial si a fi opozabil tertilor, asa cum prevede art. 89 din Legea societatilor comerciale nr. 31/1990. In listarea cererilor de inscriere mentiuni la Registrul Comertului (vol. 196b, fila 254) nu se regasesc extrase din procesele verbale ale sedintelor CIS nr. 15 si nr. 20, in care au fost aprobate creditele.

Obiectiv 16c) dacă împuternicirea acordată de „PETROMIN OVERSEAS” Inc. Liberia, unor salariați din cadrul „CNM PETROMIN” SA pentru semnarea contractului de credit de 45 milioane USD, legalizată la notariat, îndeplinea condițiile pentru a fi valabilă în Norvegia.

D-nii Virgil TOANCHINA, Marin LUPU, Cristina ROMANESCU, Mariana MUSAT, Dan IONESCU si Constantin BOBES au fost împuterniciți de către PETROMIN OVERSEAS Inc. sa semneze acordul de imprumut.

Împuternicirea a fost legalizata la Notariatul de Stat din Constanta in data de 23.07.1992, amendata si legalizata din nou in data de 4.09.1992 (vol. 94 pag.72). Toate aceste persoane faceau parte din Consiliul Director al PETROMIN OVERSEAS Inc.

Contractul fiind semnat, pe cale de consecinta, rezulta ca imputernicirea a fost acceptata de sindicatul bancar si a îndeplinit conditiile pentru a fi valabila in Norvegia. Daca nu ar fi fost valabila nu ar fi fost acceptata de sindicatul bancar.

16d) ce persoane au semnat notele de tragere a împrumutului și dacă conform statutului companiei liberiene aveau dreptul să o facă.

Notele de tragere a împrumutului au fost semnate de urmatoarele persoane:

Nr. crt.	DATA NOTEI DE TRAGERE	PERSOANA SEMNATARA	SUMA SOLICITATA USD	DATA TRANSFERARII SUMEI IN CONT
1	12.08.1992	Virgil Toanchina	18.900.000	18.08.1992
2	24.09.1992	Virgil Toanchina	4.000.000	29.09.1992
3	08.10.1992	Hans Thomas Holbye	4.300.000	09.10.1992
4	03.12.1992	Hans Thomas Holbye	2.500.000	04.12.1992
5	04.01.1993	Hans Thomas Holbye	5.500.000	07.01.1993

6	02.02.1993	Arild T. Vang	5.000.000	07.02.1993
7	30.03.1993	Virgil Toanchina	3.000.000	02.04.1993
8	14.03.1993	Virgil Toanchina	2.500.000	19.05.1993
9	02.09.1993	Virgil Toanchina	2.500.000	06.09.1993
TOTAL SUME TRASE			48.200.000	
10	02.06.1994	Hans Thomas Holbye	800.000	neacceptata
TOTAL			49.000.000	

In statutul PETROMIN OVERSEAS Inc. se stipuleaza:

- ✓ art. 3: „Afacerile, activitatea si proprietatea companiei vor fi conduse de catre un comitet director care va fi format din cel putin trei directori...”;
- ✓ art. V sectiunea 1 „Comitetul Director va numi un Presedinte, un Secretar, un trezorier si alti ofiteri dupa cum va fi necesar.”;
- ✓ art. V sectiunea 2 „Presedintele va fi seful ofiterilor executivi ai companiei si va avea managementul general al companiei impreuna cu prerogativele si indatoririle in general incidente functiei de presedinte, cu exceptia limitelor specifice impuse de rezolutii specifice ale comitetului director si va avea si alte prerogative si va executa si alte indatoriri care ii vor fi increditate de catre Comitetul Director. Presedintele va prezida toate sedintele actionarilor la care este prezent.”

Din statutul PETROMIN OVERSEAS Inc. rezulta ca deciziile care angajau compania din punct de vedere patrimonial se luau de catre Comitetul Director. De regula, asa cum rezulta din procesele verbale ale sedintelor Comitetului Director, pentru angajarea patrimoniala a companiei, erau imputerniciti directorii, fiecare actionand singur si independent, sa semneze, stampileze acte si documente pentru companie (semnarea acordului de imprumut).

Expertii considera ca semnatarii notelor de tragere din imprumut, cu exceptia lui Arild T. Vang, erau imputerniciti de Comitetul Director sa semneze documente in legatura cu acordul de imprumut. Este posibil ca Arild T. VANG sa fie imputernicit de unul dintre directori, cel mai probabil de catre Hans Thomas HOLBYE, printre documentele din dosarul cauzei neexistand aceasta imputernicire; in lipsa unei asemenea imputerniciri banca finantatoare nu transfera banii solicitati.

Obiectiv 16e) Dacă în contabilitatea companiei „PETROMIN OVERSEAS” Inc. a fost evidențiat creditul acordat și modul în care a fost utilizat.

În bilanțul contabil al PETROMIN OVERSEAS Inc. este evidențiat, în pasivul bilanțului, creditul contractat cu bancile finanțatoare.

În bilanțul contabil al anului 1992 este înregistrată suma de 29.700.000 USD, iar în anul 1993 este evidențiat întregul credit acordat de bancile finanțatoare, respectiv suma de 48.200.000 USD.

În toate bilanțurile contabile ale anilor următori este evidențiat soldul datoriei din creditul contractat.

Prin Acordul de împrumut (VOL 10a) s-a prevăzut că împrumutatul, PETROMIN OVERSEAS Inc., să dețină următoarele conturi în Banci din grupul CHRISTIANIA BANK:

- un „*cont blocat*” (clauza 3.05 (a)) care să fie alimentat:
 - din contul PETROKLAV MANAGEMENT Inc. cu venitul net obținut de această companie după deducerea din veniturile din operare a costurilor referitoare la voiaje și
 - din sumele puse la dispoziție de Banca în contul creditului.

Din „*contul blocat*” urmau să fie transferate, lunar, sume în „*contul de retenție*” și în „*contul de operare*”;

- un „*cont de operare*” (clauza 3.05 (c)) cu „*sub-conturi de operare*” pentru fiecare „*debitor colateral*” adică pentru fiecare societate de unică navă;

Din „*contul de operare*” urmau să fie făcute:

- plăți către CNM PETROMIN SA pentru „*owner’s fee*” adică taxa armator;
 - plăți către furnizori pentru cheltuieli de modernizare și operationale;
 - plăți către KLAVENESS pentru managementul tehnic;
- un „*cont de retenție*” alimentat lunar din „*contul de operare*” cu 1/6 din datoria ce urmează să se plătească la termenul următor, și din care urmau să se plătească către Banca datoria și dobânzile (clauza 9.03 (a) și (b));

În concluzie, creditul acordat de Bancile finanțatoare nu a fost evidențiat într-un cont bancar separat de alte surse de finanțare, contul de disponibilități din Banca fiind comun atât pentru sumele trase din credit cât și pentru încasări din PMI.

Plățile se făceau:

- pentru taxa armator, pentru managementul tehnic si pentru reparatii si re tehnologizari din „*contul de operare*” al POI;
- pentru costurile voajelor, din contul PMI.

Desi la dosarul cauzei nu se gaseste si evidenta contabila analitica, a POI, este firesc ca aceste conturi bancare sa fie reflectate in analitic in evidenta contabila a POI.

Conform prevederilor contractului de imprumut, Banca a exercitat un control riguros asupra tuturor veniturilor si cheltuielilor si nu numai asupra creditului acordat.

Utilizarea creditului nu este reflectata distinct in bilantul contabil, sumele trase din credit intrand in contul de disponibilitati si fiind folosite alaturi de celelalte sume intrate in cont (incasari din venituri).

Indiferent daca au fost platite din credit sau din alte surse, toate platile au fost efectuate cu aprobarea bancilor finantatoare.

Obiectiv 16f) Dacă există persoane responsabile de nerespectarea normelor legale în domeniu la acest obiectiv, respectiv prevederile Legii 31/1990.

Expertii nu au constatat nereguli la contractarea imprumutului de catre PETROMIN OVERSEAS Inc. si in consecinta nici persoane responsabile de nerespectarea normelor legale.

Obiectiv 16g) Stabilirea motivelor care au determinat la 08.10.1992, suplimentarea creditului inițial de 45 milioane USD contractat la Sindicatul bancar CHRISTIANIA BANK Oslo, cu suma de 4 milioane USD și modul cum a fost utilizat acesta.

In sedinta CIS a PETROMIN din 13.07.1992 (PV nr. 16, vol. 11,pag 44), la punctul 3 al ordinei de zi a fost prezentata situatia navei BACESTI in legatura cu reparatiile efectuate in santierul din Malta si cu propunerea firmei UNITED DUTCH SHIPPING Ltd. Londra (finantatorul reparatiilor din Malta) privind rezilierea contractului de bare-boat incheiat cu BOROM SHIPPING Ltd (navlositorul de bare-boat)., cu conditia platii de catre PETROMIN a unei sume de circa 3-3.5 milioane USD printr-un imprumut ce urma sa fie garantat cu nava BACESTI.

Prin plata acestei sume se accepta de catre BOROM SHIPPING si UNITED DUTCH SHIPPING Londra stingerea oricaror pretentii in legatura cu plata contravalorii reparatiilor si re tehnologizarilor efectuate la nava in santierul din Malta cat si stingerea oricaror pretentii in legatura cu rezilierea inainte de termen a contractului de bare-boat de 3+1+1 ani.

In sedinta CIS PETROMIN din 08.10.1992 a fost aprobata prin Hotararea nr. 20 (vol. 11/ pag. 53), propunerea Consiliului de Administratie al PETROMIN SA din 26.09.1992 de extindere a liniei de credit deja existente de 45 milioane USD. Sedinta CIS din 08.10.1992 a avut un singur punct pe ordinea de zi si anume problema refinantarii reparatiilor la nava BACESTI, reparatii efectuate in santierul din Malta in perioada 12.08.1990-18.02.1991, reparatii suportate de catre firma UNITED DUTCH SHIPPING Ltd. UK.

CIS al CNM PETROMIN SA a hotarat urmatoarele:

- extinderea liniei de credit deja existente cu suma de 4 milioane USD;
- infiintarea in Liberia a companiei de unica nava BACESTI Inc.
- Schimbarea pavilionului navei din Bahamas in Liberia;
- Nava BACESTI se constituie garantie pentru aceasta extindere;
- terminarea contractului de bareboat si plata reparatiilor si re tehnologizarilor la nava BACESTI.

Nota de tragere (Notice Drawing) din 24.09.1992 (vol. 10 / fila 395) emisa de catre PETROKLA V MANAGEMENT Inc. catre CHRISTIANIA BANK og KREDITCASSE Oslo face referire la contractul de credit pentru suma de 45.000.000 USD datat 07.08.1992 si la Addendumul nr. 1 la acest contract privind extinderea lui cu 4.000.000 USD si precizeaza punerea la dispozitie, in avans, a sumei de 4.000.000 USD incepand cu data de 29.09.1992.

Se precizeaza in continuare:

- ✓ durata de 6 luni pentru dobanda;
- ✓ avansul sa fie virat in contul PETROMIN OVERSEAS Blocked Account conform clauzei 3.05 din contractul de credit si
- ✓ se specifica destinatia acestui avans care era finantarea urmatoarelor:
 - 3.250.000 USD catre UNITED DUTCH (repayment)
 - 750.000 USD cheltuieli diverse

La data de 25.09.1992, CNM PETROMIN SA transmite prin fax (vol 4, pag. 399,400) catre KLA VENESS Chartering Oslo unele precizari cu privire la platile ce urma u sa fie facute din avansul de 4 milioane USD, astfel:

- 3.250.000 USD catre UNITED DUTCH SHIPPING – U.K.;

- 250.000 USD catre firma SINCLAIR ROCHE & TEMPERLEY– London U.K.;
- 500.000 USD catre UK P&I Club, plati restante pentru asigurari.

Suplimentarea imprumutului initial de 45.000.000 USD cu suma de 4.000.000 USD, a fost facuta de catre Banca la cererea PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si s-a convenit prin semnarea Addendumului nr. 1 din 30.10.1992 la contractul de imprumut din 07.08.1992 (vol 10b/291-312).

Concluzii la obiectivul 16g):

- Motivul suplimentarii creditului initial de 45.000.000 USD cu 4.000.000 USD si a creierii unei ipoteci de rang I asupra navei BACESTI, a fost propunerea navlositorului de bare-boat BOROM SHIPPING UK de rambursare de catre CNM PETROMIN SA a imprumutului care fusese contractat navlositori pentru reparatii efectuate la nava BACESTI (in valoare de 3.250.000 USD), in schimbul renuntarii la contractul de bare-boat. Firma BOROM a argumentat aceasta solicitare datorita scaderii pietei navlurilor si a imposibilitatii gasirii unei oferte corespunzatoare de finalizare a contractului.
- Utilizarea sumei de 4.000.000 USD a fost dispusa de CNM PETROMIN SA si a constat in acoperirea datoriei la fostul navlositor care achitase si cheltuielile de reparatii ale navei precum si pentru acoperirea altor doua datorii ale CNM PETROMIN SA, la firma de avocatura si la o societate de asigurari.

Obiectivul 17. Cine a întocmit analiza generală care a stat la baza deciziei A.G.A. PETROMIN S.A. din 29.10.1994 de reeșalonare a împrumutului de 49 milioane USD, prin contractarea unui nou împrumut de 64 milioane USD de la Sindicatul bancar din care făcea parte și CHRISTIANIA BANK Oslo, Norvegia, cu precizarea existenței sau inexistenței unor motivări reale și legale pentru aceasta.

La dosarul cauzei, (VOL. 196 b, pag. 183-230) exista un material intocmit de catre PETROKLAV si intitulat „*Recomandari pentru CNM PETROMIN SA, REFINANTAREA PETROMIN OVERSEAS Inc.*” . Materialul poarta data 5 octombrie 1994 si contine urmatoarele capitole:

- 1) Rezumat;
- 2) Istoricul colaborarii;
- 3) Ce a functionat gresit in POI ?;
- 4) Situatia prezenta;

- 5) Refinantarea – avantajoasa pentru CNM PETROMIN SA;
- 6) Bugetul revizuit pentru 1994-1996;
- 7) Bugetul revizuit pentru 1994-2002;

Materialul este intocmit in vederea fundamentarii argumentelor privind obtinerea acordului de principiu din partea CNM PETROMIN SA de a se incepe tratativele cu sindicatul bancar CHRISTIANIA pentru refinantarea imprumutului existent;

In fapt, se propune:

- pastrarea limitei imprumutului la 49 mil. USD plus obtinerea de facilitati de garantare de 17 milioane USD;
- imprumutul obtinut de CNM PETROMIN SA de la KLAVENESS sa fie inclus in refinantare, fara cresterea debitului;
- amanarea platii primei rate din Decembrie 1994 in Iunie 1995 si extinderea perioadei de rambursare de la 4 ani la 8 ani si cresterea flexibilitatii in rambursarea imprumutului;
- refinantarea este necesara chiar daca navele BICAZ si BARLAD sunt deja vandute. Situatiya financiara a companiei impune ca, sa se faca si refinantarea chiar daca au fost vandute cele doua nave intrucat vanzarea navelor nu a acoperit pierderile care au intervenit in POI in legatura cu arestarile de catre BLUEYE NAVIGATION si SECNAV si de intarzierile in bugetarea modernizarilor navei 22 DECEMBRIE ;
- ca alternativa la refinantarea prin intermediul Bancii s-ar impune ca aceasta sa fie facuta de catre CNM PETROMIN SA;
- se impune ca venitul net obtinut din vanzarea navelor BICAZ si BARLAD sa fie platit catre POI;
- daca nu se va face refinantarea este foarte posibil ca o mare parte din nave sa fie abandonate in prima parte a anului 1995, intrucat navele isi vor pierde clasa. In plus, Bancile vor proceda la o vanzare fortata a navelor gajate atunci cand POI va deveni insolvabil si afacerea se va stopa treptat datorita lipsei de cash.

In material se mai precizeaza la capitolul de istoric al colaborarii, urmatoarele:

- intrucat este foarte important ca navele sa ramana in proprietatea PETROMIN, finantarea facuta prin POI a fost stabilita astfel incat acest lucru sa fie posibil;

- pornindu-se de la o proasta reputatie a navelor care apartin CNM PETROMIN SA pe pietele internationale, aceasta a fost modificata in primii ani sub managementul KLAVENESS;
- avantajele pe care le-a avut CNM PETROMIN SA, si anume:
 - ✖ POI a contribuit cu aproape 20 mil. USD in finantarea CNM PETROMIN SA, din care, 14,4 mil. USD din imprumutul initial de 49 mil. USD a fost utilizat pentru plata datoriilor existente ale CNM PETROMIN SA;
 - ✖ In toata perioada media taxei armator platita pentru fiecare nava (amortizare + dobanda) a fost de 600 USD /zi, astfel incat taxa armator platita de POI catre CNM PETROMIN SA, calculata pe zi, pe fiecare nava a fost mai mare decat alte colaborari ale CNM PETROMIN SA, daca se iau in calcul si cei 14,4 mil. USD platiti din credit.
 - ✖ Prin finantare din credit si din veniturile proprii ale navelor, flota preluata a fost modernizata la un cost de aproape 40 mil. USD incluzand costurile de docking. Modernizarea si cresterea nivelului de mentenanta a afectat nivelul de inchiriere al navelor.

In legatura cu ceea ce nu a functionat bine in POI se mentioneaza:

- ∇ POI a respectat bugetele in perioada de la preluarea navelor pana la zi, in special in ceea ce priveste costurile de operare, docking si modernizari;
- ∇ Castigurile totale au fost mai mici decat cele bugetate datorita intarzierilor in livrarea mai multor nave si faptului ca mai multe nave au fost un timp in afara contractelor de inchiriere in timpul anului 1992 si la inceputul anului 1993. Factorii mentionati in continuare au condus la o paguba de aproximativ 9,5 mil. USD comparativ cu cifrele bugetate:

Factorii care au condus la o paguba de aproximativ 9,5 mil. USD sunt:

1. Aresturile de nave:

In luna februarie 1994, nave din POI au fost arestate de catre BLUEYE NAVIGATION si SECNAV care au intrat in litigiu cu PETROMIN. Aproape toate actiunile intreprinse de catre aceste companii impotriva CNM PETROMIN SA au afectat si POI.

POI a avut 9 incidente de arestari de nave sau tentative de arest, in timp ce CNM PETROMIN SA a avut numai 2 astfel de incidente in alte colaborari. Aceste aresturi au condus la scaderea veniturilor intrucat au totalizat 114 zile de neinchiriere. De asemenea, flota din POI a fost nevoita sa evite tranzitarea Canalului Panama astfel incat sa nu ii fie arestate si alte nave.

Pierderile datorate aresturilor de nave pot fi clasificate astfel:

TIP PIERDERE DATORATA ARESTARILOR	SUMA
Pierderi de venituri din cauza ne-inchirierii si anularii de contracte	1.361.000
Pierderi de venituri din cauza blocarii comertului efectuat de nave din POI prin canalul Panama	2.191.000
Costuri directe si pagube ulterioare	626.000
TOTAL PIERDERI PREVAZUTE A FI INREGISTRATE PANA LA 31.12.1994	4.178.000

2. Pierderi datorate livrării întârziate a navei FORTUNE 22

Nava FORTUNE 22, fosta 22 DECEMBRIE a fost programată a fi livrată din Santierul Naval Constanta în data de 30 iunie 1993 dar datorită necesității obligatorii de a se efectua reparații suplimentare, cum ar fi repararea fisurilor considerabile constatate la cordoanele de sudură ale filelor de tablă de la corpul navei, nava nu a intrat în serviciul comercial înainte de 16 mai 1994. Pierderea pentru POI în aceste 10,5 luni de întârziere este în primul rând datorată faptului că nava nu a adus venituri și datorită costurilor neprevăzute în buget ale reparațiilor efectuate în șantierele din HALIFAX și PALERMO, pentru care POI a plătit 1,93 mil. USD și PETROMIN a plătit 4,08 mil. USD. În plus, POI a plătit costul combustibilului pentru devierea spre Canada și înapoi în Mediterana.

TIP PIERDERE DATORATA LIVRARII INTARZIATE SI CU PROBLEME A NAVEI 22 DECEMBRIE	SUMA
Pierderi de castiguri din cauza ne-inchirierii tinand cont si de costurile operationale neefectuate	3.299.000
Costul reparațiilor neprevăzute plătite de POI + costul combustibilului pentru devierea navei	2.029.000
TOTAL PIERDERI DATORATE LIVRARII INTARZIATE SI CU PROBLEME A NAVEI 22 DECEMBRIE	5.328.000

Studiul accentueaza faptul ca daca POI va incasa sumele obtinute din vanzarea navelor BICAZ si BARLAD, va fi posibila plata primei rate din POI la sfarsitul lunii decembrie 1994. De asemenea, in primele luni ale anului 1995 situatia va deveni critica si pentru faptul ca POI nu va putea plati costurile de andocare . Bugetul ilustreaza faptul ca POI va deveni insolvabila cel tarziu in Martie-Aprilie 1995 cand nu va mai putea face transferul lunar in contul blocat asa cum este prevazut in contractul de credit.

In fapt, 9 din 12 nave vor fi andocate in prima parte a anului 1995 intrucat societatile de asigurare refuza sa mai accepte amanarea andocarii. Pana in August 1995, vor fi platiti 14,3 mil. USD pentru andocare si modernizare re tehnologizare. Din credit vor trebui platiti in 1995 12,05 mil. USD. Aceasta inseamna 3.000 USD/nava/zi.

Alternativa de a nu se refinanta imprumul este trecerea in conservare a navelor pana la andocare, timp in care certificatele de clasa vor expira. Neputand sa navigheze navele nu vor putea aduce venituri iar bancile vor actiona garantiile avute asupra navelor in prima parte a anului 1995.

In plus, avantajele incheierii unui contract de refinantare sunt pentru CNM PETROMIN SA, in calitatea sa de actionar in POI, urmatoarele:

- ✘ Flexibilitate crescuta in rambursarea creditului (8 ani in loc de 4 ani, amanarea primei rate din decembrie 1994 in iunie 1995, posibilitatea de se amana 2 rate in cursul perioadei de rambursare, costuri atasate, relativ mai mici);
- ✘ garantia platii catre CNM PETROMIN SA a „*taxei armator*”, (impropriu numita „*amortizare*”);
- ✘ Restructurarea POI in sensul protejarii sale fata de reclamatii si arestari in legatura cu CNM PETROMIN SA, asa cum s-a intamplat in cazul arestarilor de catre BLUEYE si SECNAV. In cazul restructurarii, PETROMIN va putea trata cu Bancile la intocmirea Contractului de refinantare astfel incat sa nu mai fie transparenta legatura intre proprietarul PETROMIN si POI, si astfel sa fie evitata publicitatea prin garantiile de tip Liberian;
- ✘ In fapt, arestarea de catre BLUEYE si SECNAV a fost posibila datorita faptului ca proprietatea CNM PETROMIN SA asupra POI este inregistrata in Contractul initial de imprumut care este atasat la documentele de garantie din registrul Liberian;
- ✘ Posibilitatea de a se continua activitatea de modernizare a navelor.

Studiul mai cuprinde si bugetul revizuit pentru perioada 1994-1996, calculat pe saptamani, buget care ia in considerare refinantarea in termenii expusi anterior.

Din bugetul revizuit se observa o scadere a costurilor de operare datorita scaderii costurilor de asigurare, bazat pe performantele navelor din POI.

Aprobarile referitoare la reesalonarea imprumutului de 49 mil. USD prin contractarea unui nou imprumut de 64 mil. USD:

In baza studiului efectuat de KLAVENESS si a realitatii situatiei de fapt, conducerea CNM PETROMIN SA a aprobat refinatarea imprumutului de 49 mil. USD, astfel:

- ⇒ Comitetul director al CNM PETROMIN SA a propus catre AGA PETROMIN reesalonarea creditului de 49 mil. USD si acordarea de facilitati pana la concurenta sumei de 64 mil. USD, pentru rezolvarea problemelor cu care s-au confruntat navele in activitatea de exploatare si pentru rezolvarea diferitelor litigii maritime aparute. A fost renegociat contractul initial de imprumut si au fost inscise noile conditii, referitoare la rata dobanzii, comisioane de garantie, taxa de angajare, taxe bancare (Vol. 10b, pag. 121).
- ⇒ In data de 29.10.1994, AGA, formata din FPP si FPS, a adoptat o hotarare prin care a aprobat reesalonarea imprumutului de 49 mil. USD, semnat de POI si CHRISTIANA Bank Oslo. Nu a fost publicat la Registrul Comertului un extras din aceasta hotarare.

Concluzia obiectivului 17.

Expertii constata ca aprobarea data de AGA CNM PETROMIN S.A. in sedinta din 29.10.1994 pentru reesalonarea împrumutului de 49 milioane USD, prin contractarea unui nou împrumut de 64 milioane USD de la Sindicatul bancar din care făcea parte și CHRISTIANA BANK Oslo, Norvegia a avut la baza o analiza generală efectuată de KLAVENESS in care se prezinta situatia reala a derularii afacerii, avantajele reesalonarii si alternativa in caz de ne-reesalonare a creditului.

In baza acestui studiu si a situatiei faptice reale, Comitetul director a propus, iar AGA a aprobat reesalonarea creditului.

Se precizeaza faptul ca desi valoarea imprumutului si a facilitatilor insumeaza 64 mil. USD, in fapt, numai 44 mil. sunt destinate reesalonarii, restul de 15 mil. reprezinta facilitate de garantare pentru rezolvarea problemelor in litigiu, iar 5 mil. reprezinta credit pe termen scurt acordat POI pentru lucru.

17a) dacă prin această refinanțare s-a acceptat implicit împrumutul inițial.

In data de 29.10.1994, AGA, formata din FPP si FPS, a adoptat o hotarare prin care a aprobat reesalonarea imprumutului de 49 mil. USD, semnat de POI si CHRISTIANIA Bank Oslo.

Contractarea imprumutului initial, fusese aprobata in sedinta CIS din data de 19.06.1992, proces verbal nr. 15 (VOL. 11, pag. 149) in care se precizeaza: „CIS aproba contractarea imprumutului si conditiile impuse de Banca sub rezerva avizarii favorabile de catre Ministerul de Finante”.

Imprumutul initial de 45.000.000 USD a fost implicit acceptat si prin aprobarea data de catre CIS pentru constituirea de garantii.

De asemenea aprobarea a fost data explicit, de mai multe ori, in sedintele CIS sau CIMS si discutiile in legatura cu creditul contractat au fost mentionate in procesele verbale ale acestor sedinte.

In sedinta CIMS din data de 08.10.1992 (proces verbal nr. 20, vol. 11, pag. 53) este aprobata suplimentarea creditului cu 4 mil. USD pentru nava BACESTI, cu conditiile impuse de Banca si anume acordarea unei ipoteci de rang I asupra acestei nave si schimbarea pavilionului acesteia din Bahamas in Liberia.

Anterior, aprobarea acestor probleme fusese data si de CA in sedinta sa din 26.09.1992.

Desi creditul a fost aprobat in sedintele CIS, nu a fost depus la Registrul comertului un extras din procesul verbal (hotararea) pentru a fi publicat in Monitorul Oficial astfel incat hotararea sa fie opozabila tertilor.

Obiectiv 17b) dacă prin această refinanțare s-a contractat un nou împrumut prin care se achita balanța celui inițial și dacă s-au obținut facilități de garantare și un credit pe termen.

- Comitetul director al CNM PETROMIN SA a propus catre AGA CNM PETROMIN SA refinantarea creditului de 49 mil. USD si acordarea de facilitati pana la concurenta sumei de 64 mil. USD, pentru rezolvarea problemelor cu care s-au confruntat navele in activitatea de exploatare si pentru rezolvarea diferitelor litigii maritime aparute.

- In data de 29.10.1994, AGA a adoptat o hotarare prin care a aprobat reesalonarea imprumutului de 49 mil. USD, semnat de POI si CHRISTIANIA BANK Oslo.
 - Ulterior, in anul 1998 a fost din nou renegociat Acordul de imprumut. Si aceasta renegociere a avut aprobarea AGA. Astfel, in sedinta AGA din data de 07.06.1998, reprezentantii FPS in AGA au aprobat Acordul suplimentar incheiat intre POI si CHRISTIANIA BANK in data de 27.04.1998.
 -
- a) referitor la intrebarea „dacă prin această refinanțare s-a contractat un nou împrumut prin care se achita balanța celui inițial” raspunsul expertilor este urmatorul:

Valoarea imprumutului si a facilitatilor insumeaza 64 mil. USD dar, in fapt, numai 44 mil. sunt destinati reesalonarii, restul de 15 mil. reprezinta facilitati de garantare pentru rezolvarea problemelor in litigiu, iar 5 mil. reprezinta credit pe termen scurt.

- b) referitor la intrebarea „dacă s-au obținut facilități de garantare și un credit pe termen” raspunsul expertilor este urmatorul:

In fapt, a fost renegociat contractul initial de imprumut si au fost inscise noile conditii, referitoare la rata dobanzii, comisioane de garantie, taxa de angajare, taxe bancare si garantii, astfel: *“ipoteka liberiana de prim rang (si colaterale) asupra navelor CARBUNESTI, BANEASA, BARBOSI, BORZESTI, FORTUNE 22”*. (Vol. 10, pag. 121).

Prin acest contract s-au obtinut facilitati de garantare in suma de 15 mil. USD si un credit pe termen scurt in suma de 5 mil. USD.

Obiectiv 18. Stabilirea rezultatelor economice obținute de „CNM PETROMIN SA”, ca urmare a actiunii de vânzare a celor 16 nave din structura holdingului „PETROMIN OVERSEAS” Inc.

In afara de strategia guvernului privind privatizarea societatilor cu capital de stat, principalele motive care au determinat CNM PETROMIN SA sa decida vanzarea navelor au fost:

- actele de clasa expirate, navele urmând sa efectueze reparații de reclasificare pentru care nu existau resurse financiare;

- vechimea mare a unor nave nu mai justifica cheltuielile de reparatii;
- situatia financiara critica a PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia;
- scadenta unor rate la imprumutul contractat, o parte din sumele încasate din vânzarea navelor urmand sa fie utilizate pentru plata datoriilor către băncile finanțatoare.

Majoritatea navelor au fost vandute la un pret mai mare decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA, in primul rand datorita reparatiilor, modernizarilor si re tehnologizarilor efectuate asupra lor, finantate atat din creditul contractat cat si din veniturile obtinute din operarea lor.

Din vanzarea navelor a rezultat un venit de 51.564.200 USD, valoarea ramasa neamortizata a celor 16 nave inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA fiind de 10.978.469 USD.

In doua cazuri, si anume vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS a fost efectuata la un pret mai mic decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA si aceasta s-a datorat volumului mare de investitii efectuate de navlositor, investitii ce au fost scazute din pretul de vanzare.

In cele ce urmeaza sunt prezentate rezultatele economice obtinute din vanzare pe fiecare nava in parte:

1. Vanzarea navei BICAZ:

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, nava BICAZ a fost mai intai readusa in proprietatea CNM PETROMIN SA si apoi vanduta de catre CNM PETROMIN SA firmei TIGER SHIPPING SA Liberia.

In vederea vanzarii navei BICAZ, firma COOPERS & LYBRAND a intocmit un Raport de evaluare, datat 20.05.1994, prin care a fost exprimata opinia privind posibila vanzare a navei la pretul de 2.500.000 USD.

Venituri obtinute din vanzarea navei 3.400.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 2.006.955 USD

Rezultat economic pozitiv 1.393.045 USD

CNM PETROMIN SA a intocmit factura externa (invoice) fn din data de 18.11.1994 in valoare de 3.400.000 USD.

Factura fiscala interna, care era necesara pentru scaderea navei din contul de mijloace fixe, nu se regaseste la dosarul cauzei.

2. Vanzarea navei BALOTA:

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BALOTA de catre sub-filiala sa, BALOTA Inc., firmei CLEARANCE TRADING Bahamas.

In vederea vanzarii navei a fost intocmit un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA in care se recomanda un pret de incepere a licitatiei de 5.900.000 USD.

Venituri obtinute din vanzarea navei 5.124.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 1.055.302 USD

Rezultat economic pozitiv 4.068.698 USD

Pentru scãderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 1301333/28.10.1998, in valoare de 5.124.000 USD.

3. Vanzarea navei BAIA DE ARAMA

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BAIA DE ARAMA de catre sub-filiala sa, BAIA DE ARAMA Inc., firmei HEBEY OCEAN SHIPPING Ltd.

Venituri obtinute din vanzarea navei 2.650.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 510.252 USD

Rezultat economic pozitiv 2.139.748 USD

Pentru scãderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 1308357/20.04.1999, in valoare de 2.650.000 USD.

4. Vanzarea navei BUJORENI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BUJORENI de catre sub-filiala sa, BUJORENI Inc., firmei HEBEI OCEAN SHIPPING.

Venituri obtinute din vanzarea navei 1.900.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 416.150 USD

Rezultat economic pozitiv 1.483.850 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 1308345/13.04.1999, in valoare de 1.900.000 USD.

5. Vanzarea navei BARBOSI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BARBOSI de catre sub-filiala sa, BARBOSI Inc., firmei STAFFORD CORP. Malta

Venituri obtinute din vanzarea navei 5.000.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 887.971 USD

Rezultat economic pozitiv 4.112.029 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 1308497/16.06.1999, in valoare de 5.000.000 USD.

6. Vanzarea navei BIRLAD

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus intoarcerea navei BARLAD in proprietatea deplina a sa si apoi a vandut-o firmei DAGLIA MARITIME Pireu.

Venituri obtinute din vanzarea navei 663.200 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 226.754 USD

Rezultat economic pozitiv 436.446 USD

CNM PETROMIN SA a intocmit factura externa (invoice) nr. 30 din data de 11.01.1999 in valoare de 663.200 USD si factura fiscala interna nr. 1308014/31.12.1998 pentru scaderea navei din contul de mijloace fixe, in valoare de 663.200 USD.

7. Vanzarea navei BORZESTI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BORZESTI de catre sub-filiala sa, BORZESTI Inc., catre firma TELMAR SHIPPING Panama.

Venituri obtinute din vanzarea navei	5.100.000 USD
Valoarea neamortizata la data vanzarii	<u>1.071.596 USD</u>
Rezultat economic pozitiv	4.028.404 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 3838086/30.04.1997, in suma de 5.100.000 USD.

8. Vanzarea navei BAIA DE CRIS

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BAIA DE CRIS de catre sub-filiala sa, BAIA DE CRIS Inc., catre firma QUINHUANGDAO SHIPPING.

Venituri obtinute din vanzarea navei	3.450.000 USD
Valoarea neamortizata la data vanzarii	<u>430.281 USD</u>
Rezultat economic pozitiv	3.019.719 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 6482826/04.11.1999, in suma de 3.450.000 USD.

9. Vanzarea navei CALLATIS

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus intoarcerea navei CALLATIS in proprietatea deplina a sa si apoi a vandut-o firmei TSM Constanta.

Pretul de vanzare a fost stabilit prin negociere directa, nava fiind in contract de bare-boat. La stabilirea pretului s-au luat in considerare si investitiile facute de cumparator in repararea si modernizarea navei.

Venituri obtinute din vanzarea navei	150.000 USD
Valoarea neamortizata la data vanzarii	<u>226.208 USD</u>
Rezultat economic negativ	- 76.208 USD

Vanzatorul si cumparatorul fiind persoane juridice romane, pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 1.308.089/11.01.1999 in suma de 2.061.678.000 lei din care, 371.778.000 lei TVA.

10. Vanzarea navei BREAZA

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus intoarcerea navei BREAZA in proprietatea deplina a sa si apoi a vandut-o firmei romanesti SC TSM Constanta.

Pretul de vanzare a fost stabilit prin negociere directa, nava fiind in contract de bare-boat. La stabilirea pretului s-au luat in considerare si investitiile facute de cumparator in repararea si modernizarea navei.

Venituri obtinute din vanzarea navei 214.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 257.636 USD

Rezultat economic negativ -43.636 USD

Vanzatorul si cumparatorul fiind persoane juridice romane, pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 1.308.090/11.01.1999 in suma de 2.941.327.200 lei din care, 530.403.280 lei TVA.

11. Vanzarea navei BANEASA

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BANEASA de catre sub-filiala sa, BANEASA Inc., firmei GREAT SHEJIANG Panama.

Evaluarea navei a fost efectuata de LORENTZEN & STEMOCO SHIPBROKERS cu sediul in Oslo Norvegia, la data de 26 mai 1999 si valoarea de piata a fost apreciata in jurul sumei de 2,5 mil. USD si de către GALBRAITH'S Ltd. cu sediul in Londra si valoarea de piata a fost apreciata in jurul sumei de 3,5 mil. USD.

In ședința AGA din data de 08.07.1999 in baza imputernirii speciale, F.P.S., actionarul majoritar al CNM PETROMIN SA, a stabilit prețul de pornire a licitației la suma de 4,5 mil. USD, suma care a fost recomandata de ABN AMRO BANK N.V.

Nava a fost vanduta de catre BANEASA Inc., firmei GREAT SHEJIANG Panama.

Venituri obtinute din vanzarea navei 3.200.000.USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 417.779 USD

Rezultat economic pozitiv 2.782.221 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA a fost întocmita factura fiscala interna nr. 6482767/18.10.1999 in suma de 3.200.000 USD.

12. Vanzarea navei BACESTI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BACESTI de catre sub-filiala sa, BACESTI Inc., firmei RUSHEY BUSSINES, Isle Of. Man.

Venituri obtinute din vanzarea navei 6.713.000 USD

Valoarea neamortizata la data vanzarii 1.193.352 USD

Rezultat economic pozitiv 5.519.648 USD

Pentru scăderea navei din patrimoniul CNM PETROMIN SA au fost întocmite facturile fiscale interne nr. 1308287/17.03.1999 si 6341356/04.03.1998, in valoare de 6.713.000 USD.

13. Vanzarea navei COMANESTI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei COMANESTI de catre sub-filiala sa, COMANESTI Inc., catre firma romaneasca CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Venituri obtinute din vanzarea navei 4.000.000 USD

Valoare neamortizata 789.450 USD

Rezultat economic pozitiv 3.210.550 USD

Pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 3787274/08.08.2000, in valoare de USD si ulterior, a fost intocmita factura fiscala nr. 3787333/30.08.2000, prin care au fost stornate investitiile cumparatorului in valoare de 3.100.000 USD.

14. Vanzarea navei CARBUNESTI

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei CARBUNESTI de catre sub-filiala sa, CARBUNESTI Inc., catre firma romaneasca CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Venituri obtinute din vanzarea navei	4.100.000 USD
Valoare neamortizata	<u>843.802 USD</u>
Rezultat economic pozitiv	3.256.198 USD

Pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 3787273/08.08.2000, in valoare de 7.100.000 USD si ulterior, a fost intocmita factura fiscala (in rosu) nr. 3787334/30.08.2000, prin care au fost stornate investitiile cumparatorului in valoare de 3.000.000 USD.

15. Vanzarea navei 22 DECEMBRIE

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei FORTUNE 22 (22 DECEMBRIE) de catre sub-filiala sa, 22 DECEMBRIE Inc., catre firma romaneasca CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Venituri obtinute din vanzarea navei	4.500.000 USD
Valoare neamortizata	<u>400.507 USD</u>
Rezultat economic pozitiv	4.099.493 USD

Pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 3787272/08.08.2000, in valoare de 8.500.000 USD si ulterior, a fost intocmita factura fiscala (in rosu) nr. 3787335/30.08.2000, prin care au fost stornate investitiile cumparatorului in valoare de 4.000.000 USD.

16. Vanzarea navei BOBILNA

In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la transferul navelor in sub-filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a dispus vanzarea navei BOBALNA de catre sub-filiala sa, BOBALNA Inc., firmei romanesti CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Venituri obtinute din vanzarea navei	1.400.000USD
Valoare neamortizata	<u>244.670 USD</u>
Rezultat economic pozitiv	1.155.330 USD

Pentru vanzarea navei a fost intocmita factura fiscala nr. 3787275/08.08.2000, in valoare de 2.870.535 USD si ulterior, a fost intocmita factura fiscala (in

rosu) nr. 3787332/30.08.2000, prin care au fost stornate investitiile cumparatorului in valoare de 1.470.535 USD.

NOTA: Navele COMANESTI, CARBUNESTI, 22 DECEMBRIE SI BOBALNA au fost vandute prin negociere directa intre CNM PETROMIN SA in calitate de reprezentant al filialelor liberiene si cumparatorul CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL care detinea navele in exploatare prin contracte de bare-boat.

Facturile de vanzare a navelor au fost intocmite de catre CNM PETROMIN SA, conform vointei vanzatorilor exprimata in contractele de vanzare cumparare.

Valoarea ramasa de amortizat, pe fiecare nava a rezultat din urmatorul calcul:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	DATA FACTURII	CURS VALUTAR	VALOARE INVENTAR	VALOARE AMORTIZATA	VALOARE RAMASA DE AMORTIZAT	
						ROL	USD
1	CARBUNESTI	08.08.2000	22.080	26.117.094.000	7.485.935.324	18.631.158.676	843.802
2	COMANESTI	08.08.2000	22.080	24.986.734.000	7.555.672.375	17.431.061.625	789.450
3	22 DECEMBRIE	08.08.2000	22.080	10.823.302.000	1.980.113.324	8.843.188.676	400.507
4	BALOTA	11.02.1998	8.291	11.394.970.000	2.645.461.555	8.749.508.445	1.055.302
5	BICAZ	18.11.1994	1.767	4.097.901.000	551.611.664	3.546.289.336	2.006.955
6	BIRLAD	31.12.1998	10.983	4.595.498.000	2.105.059.347	2.490.438.653	226.754
7	BARBOSI	16.06.1999	15.719	18.034.349.000	4.076.328.863	13.958.020.137	887.971
8	BANEASA	18.10.1999	16.712	11.002.698.000	4.020.778.193	6.981.919.807	417.779
9	BOBALNA	08.08.2000	22.080	10.034.402.000	4.632.082.914	5.402.319.086	244.670
10	BORZESTI	30.04.1997	7.872	10.306.040.000	1.870.433.052	8.435.606.948	1.071.596
11	BAIA DE ARAMA	20.04.1999	14.893	11.131.583.000	3.532.392.813	7.599.190.187	510.252
12	BAIA DE CRIS	04.11.1999	17.033	11.615.199.000	4.286.227.002	7.328.971.998	430.281
13	BUJORENI	13.04.1999	14.368	9.726.251.000	3.747.008.006	5.979.242.994	416.150
14	BACESTI	04.03.1998	8.119	12.458.294.000	2.769.465.943	9.688.828.057	1.193.352
15	CALLATIS	18.01.1999	11.288	5.166.730.000	2.613.298.152	2.553.431.848	226.208
16	BREAZA	11.01.1999	11.266	5.864.372.000	2.961.842.590	2.902.529.410	257.636
	TOTAL			187.355.417.000	56.833.711.117	130.521.705.883	10.978.665

Concluzia obiectivului 18.

Din vanzarea navelor CNM PETROMIN SA a inregistrat venituri in suma de 51.564.200 USD fata de valoarea neamortizata a navelor de 10.978.665 USD.

Rezultatul economic din vanzarea celor 16 nave este pozitiv, in suma de 40.585.535 USD, defalcat pe nave, astfel:

NAVA	VENITURI DIN VANZAREA NAVELOR	VAL. NEAMORT.	REZULTAT ECON. DIN VANZARE
BICAZ	3.400.000	2.006.955	1.393.045
BALOTA	5.124.000	1.055.302	4.068.698
BAIA DE ARAMA	2.650.000	510.252	2.139.748
BUJORENI	1.900.000	416.150	1.483.850
BARBOSI	5.000.000	887.971	4.112.029
BIRLAD	663.200	226.754	436.446
BORZESTI	5.100.000	1.071.596	4.028.404
BAIA DE CRIS	3.450.000	430.281	3.019.719
CALLATIS	150.000	226.208	-76.208
BREAZA	214.000	257.636	-43.636
BANEASA	3.200.000	417.779	2.782.221
BACESTI	6.713.000	1.193.352	5.519.648
COMANESTI	4.000.000	789.450	3.210.550
CARBUNESTI	4.100.000	843.802	3.256.198
22 DECEMBRIE	4.500.000	400.507	4.099.493
BOBILNA	1.400.000	244.670	1.155.330
TOTAL	51.564.200	10.978.665	40.585.535

Acest rezultat economic nu s-ar fi obtinut daca costurile pentru modernizarea si re tehnologizarea navelor nu ar fi fost suportate de catre PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia pe toata perioada utilizarii acestora.

Sursele de finantare a operatiunilor de re tehnologizare si modernizare au fost atat creditul contractat cat si veniturile obtinute de aceste nave.

Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS a fost efectuata la un pret mai mic decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA datorita volumului mare de investitii efectuate de navlositor, investitii ce au trebuit sa fie suportate de CNM PETROMIN SA prin deducerea lor din pretul de vanzare.

Totodată să se răspundă la următoarele întrebări:

Obiectiv 18a) dacă a fost respectată legislația în vigoare la data vânzării fiecărei nave;

Legislatia aplicabila in cazul vanzarii navelor cuprinde pe langa prevederile generale ale Codului civil si ale celui comercial si prevederile speciale ale legislatiei maritime si ale celei de privatizare. In plus trebuie

luata in considerare si legislatia contabila si cea fiscala, atat cea romaneasca cat si cea internationala.

- **Referitor la asimilarea navelor maritime cu „active”**, expertii constata ca la data vanzarii, navele maritime care au facut obiectul vanzarii, sunt considerate active ale societatii CNM PETROMIN SA din punctul de vedere al legislatiei de privatizare.

In legislatia speciala de privatizare notiunea de activ difera de cea folosita in mod uzual in contabilitate.

Astfel, prin „active” se inteleg unitati sau subunitati de productie care pot functiona independent.

Navele maritime sunt astfel de subunitati. Ele functioneaza independent atat din punct de vedere operational cat si din punct de vedere economic.

Definitia „activelor” este data in ORDONANTA URGENTA Nr. 88 din 23.12.1997 privind privatizarea societatilor comerciale. CAPITOLUL I Dispozitii generale; Art. 3, astfel:

„In intelesul prezentei ordonante de urgenta notiunile de mai jos se definesc astfel:

.....

b) activele sunt unitati de productie, subunitati, sectii, spatii comerciale, spatii de cazare ori alte bunuri de acelasi gen din patrimoniul unei societati comerciale, ce pot fi organizate sa functioneze independent;

.....

e) cumparator este orice persoana fizica sau juridica de drept privat romana sau straina. Cumparator nu poate fi o societate comerciala la care statul roman sau o autoritate a administratiei publice locale detine mai mult de 10% din totalul actiunilor cu drept de vot in adunarea generala a actionarilor.”

Aceste unitati pot avea personalitate juridica, caz in care este vorba de filiale sau in cazul in care nu au personalitate juridica este vorba de centre de profit.

Legislatia specifica maritima adauga aspecte particulare procesului de vanzare.

Astfel, nava maritima este un bun mobil (art. 490, Cod Comercial), inmatriculabil, susceptibil de a fi ipotecat, cu vocatie internationala.

In materie internationala, relevante in speta vanzarii navelor sunt prevederile Conventiei de la Bruxelles din 10 mai 1952 care au fost ratificate de Romania abia in 1995 prin Legea 91/1995.

Vanzarea unei nave presupune vanzarea atat a activului navei cat si a ansamblului de creante maritime care fac parte integranta din conceptul de nava cu referire asupra dreptului de proprietate asupra navei pe linia sechestrului asigurator.

Conform art. 1, alin 1 al Conventiei de la Bruxelles din 10 mai 1952, creanta maritima, care este inseparabila de nava, cuprinde o serie de obligatii (pasive in sens contabil) atat rezultate din navigatia maritima cat si din contractele referitoare la folosinta unei nave sau locatiunea acesteia, contracte comerciale referitoare la transportul de marfuri care este activitatea de baza a unei nave maritime, pierderi sau pagube aduse marfurilor si imprumuturile maritime.

Art. 3. alin. (1) din Conventia de la Bruxelles din 10 mai 1952, defineste raspunderea cauzata de nava „*debitoare*” potrivit careia nava raspunde de datoriile sale (cele contractate cu ocazia exploatarei sale) dar alaturi de ea raspund solidar (putandu-le fi sechestrate alte nave) proprietarul navei cat si (art.3, alin (4)) navlositorul ei (in particular si cel definit de contracte de bare-boat).

Aceste prevederi speciale ale Conventiei de la Bruxelles din 10 mai 1952, constituie baza pentru jurisprudenta care consacra teoria „*aparentei juridice*”, nascuta din practica infiintarii filialelor (o nava – o societate) cu scopul de a limita raspunderea armatorilor.

Astfel, prin nesocotirea dreptului societar, care consacra principiul raspunderii limitate, teoria si jurisprudenta maritima a autorizat sechestrarea unor nave care nu apartineau societatii debitoare pentru datoriile altei societati.

In concluzie, nava maritima comerciala ca activ special, definit de legislatia maritima, este, din punct de vedere contabil, purtatoare de activ si pasiv. In cazul in care nava este detinuta de o companie armatoare ea se comporta din punct de vedere contabil ca un centru de profit iar daca are si personalitate juridica devine o filiala a armatorului. Acesta este cazul societatilor de unica nava la care nava, ca centru de profit, este singurul activ si pasiv al companiei.

Astfel, nava se confunda cu societatea de unica nava avand active si pasive identice.

In concluzie:

Expertii constata ca atat navele detinute initial de CNM PETROMIN SA cat si cele detinute de catre societatile de unica nava ce au fost create ulterior, se incadreaza in definitia activului, asa cum este definita in procesul de privatizare.

Atat legislatia speciala a privatizarii cat si cea maritima definesc nava ca o subunitate purtatoare de active si pasive si nu fac o distinctie neta intre nava debitoare si societatea de unica nava.

- **Referitor la dreptul CNM PETROMIN SA de a dispune vanzarea navelor**, expertii constata ca CNM PETROMIN SA, care era, (indirect, prin intermediul POI) proprietarul societatilor de unica nava, si-a pastrat dreptul de dispozitie in societatile proprietare de unica nava, deci si asupra activelor acesteia. In virtutea acestei calitati de actionar 100%, CNM PETROMIN SA era indreptatit sa dispuna vanzarea navelor, intrucat, prin transferul navelor catre sub-filiale CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie in virtutea participarii sale 100%, prin intermediul POI, in societatile de unica nava.

Detinatorul actiunilor companiei de unica nava este si detinatorul navei caci intre ele nu exista nici o diferenta materiala fiind constituite pe aceleasi active si pasive.

Mai mult decat atat, detinatorul actiunilor companiilor de unica nava (in speta POI Liberia) cat si detinatorul actiunilor companiei filiale POI Liberia (in speta CNM PETROMIN SA) raspund, conform Conventiei de la Bruxelles (1952), de debitele navei.

Acest aspect este subliniat in mod explicit de catre OUG 116/1998 cu privire la instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim international.

↳ In art. 4 alin (2) se precizeaza:

“In baza contractului de navlosire prevăzut la alin. (1), operatorul primește dreptul de posesie și de folosință completă în exploatarea maritimă comercială a navei, inclusiv dreptul de a angaja comandantul și echipajul navei pe durata contractului.”

Pe de alta parte art. 4, alin. (4) arata ca desi posesia asupra navei revine navlositorului, *“pe toată durata contractului de navlosire proprietarul își păstrează dreptul de dispoziție asupra navei, are drept de control asupra modului în care se asigură integritatea navei și respectarea de către operator a tuturor clauzelor contractuale.”*

In plus, CNM PETROMIN SA, care era proprietarul societatilor de unica nava (indirect, prin intermediul POI) si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra navelor si era indreptatit sa dispuna vanzarea navelor.

☞ Conform art. 4 alin(5):

“Creditorii operatorului se vor îndrepta în egală măsură împotriva proprietarului navei pentru datoriile contractate de operator și neonorate de către acesta. Termenul de prescripție pentru creanțele decurgând din activitatea de transport maritim internațional este de 5 ani de la data stabilirii obligației de plată.”

Acest lucru arata ca CNM PETROMIN SA era obligat in raport cu datoriile navei si ca, in consecinta, era indreptatit pe de o parte sa emita facturi la vanzarea navei.

In concluzie:

- ✓ Faptul ca PETROMIN, ca societate cu capital majoritar de stat, si-a vandut detineri (directe sau indirecte) aflate in strainatate a avut drept consecinta faptul ca documentele de vanzare au trebuit sa satisfaca pe de o parte legislatia de privatizare romaneasca dar si cea maritima, care are o vocatie internationala. Pentru navele vandute catre CORONA de exemplu, asa cum a fost statuat in cadrul contractelor de bare-boat, vanzarea navelor s-a facut intre compania de unica nava, filiala a CNM PETROMIN SA, si cumparator, in baza legii romane de privatizare.
- ✓ Legea sub care s-au realizat tranzactiile de vanzare este legea de privatizare romana dar prin conventiile ratificate de Romania, contractele si documentele asociate de vanzare au fost corect realizate si conform legislatiei si uzantei internationale.

In cazul vinzararii navelor BICAZ, BARLAD, BREAZA si CALLATIS, CNM PETROMIN SA si-a vindut detinerile directe in baza legislatiei romane in vigoare.

- **Referitor la procedura de vanzare a activelor**, expertii constata ca aceste prevederi au fost respectate in cazul vanzarii navelor ca active de privatizare.

Aprobarea vanzarii se referea la subunitatile reprezentate de nave si de filialele de unica nava si a fost conforma cu legislatia de privatizare aplicabila.

Legislatia de privatizare relevanta pentru vanzarea navelor sau/ si a filialelor de unica nava este aceiasi ca la vanzarea de active in cadrul legislatiei speciale de privatizare.

- ✓ Initierea procedurii de vanzare a navelor, considerate ca active si mandatele speciale.

Conform legislatiei speciale de privatizare:

HG 55/98, Art. 67, „Procedura de vânzare a activelor este inițiată de administratorul unic sau de consiliul de administrație al societății comerciale vânzătoare care are în proprietate activele respective și cu acordul Fondului Proprietății de Stat ori din inițiativa Fondului Proprietății de Stat, cu mandatarea reprezentantului său în adunarea generală a acționarilor.

1. ”HG 55/98, Art. 68: „(1)Administratorul unic sau consiliul de administrație al societății comerciale vânzătoare întocmește lista activelor propuse pentru vânzare, pe care o înaintează spre aprobare adunării generale a acționarilor, însoțită de o notă de fundamentare tehnico-economică. (2) Adunarea generală a acționarilor este convocată de către administratorul unic, consiliul de administrație sau Fondul Proprietății de Stat, în termen de 30 de zile lucrătoare de la data întocmirii listei cu activele propuse spre vânzare, conform alin. (1), sau în același termen de la data publicării de către Fondul Proprietății de Stat a listei cu activele propuse spre vânzare, pentru a aproba: a) vânzarea activului sau a activelor, după caz; b) stabilirea prețului de pornire, în baza raportului de evaluare elaborat în prealabil. Prețul de pornire al licitației se publică în anunțul de vânzare și nu include taxa pe valoarea adăugată; c) garanția de participare, care poate fi de până la 3% din prețul de pornire.”

2. HG 55/98, Art. 65 „Consiliul de administrație al Fondului Proprietății de Stat își mandatează corespunzător reprezentanții în adunarea generală a acționarilor din societatea comercială vânzătoare, pentru luarea deciziilor privitoare la vânzarea de active, cu respectarea procedurii din prezentele norme metodologice.”

Aceste prevederi au fost respectate în cazul vanzarii navelor de catre CNM PETROMIN SA, ca active de privatizare. Aprobarea vanzarii se referea la subunitatile reprezentate de nave si de filialele de unica nava si a fost conforma cu legislatia de privatizare aplicabila.

➤ **Referitor la metoda de vanzare utilizata** de CNM PETROMIN SA expertii constata ca ea se incadreaza in prevederile HG 55/98, Art. 81, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, art.16:

„(1) Societățile comerciale care au în derulare contracte de locație de gestiune, închiriere sau asociere în participațiune, încheiate fie în temeiul art. 33 și 34 din Legea nr. 15/1990, fie în temeiul art. 251-256 din Codul comercial, fie în ambele temeuri pot vinde, prin negociere directă cu locatarii sau asociații, activele pe care aceștia le utilizează, în situațiile în care au efectuat investiții în valoare de minimum 10% din valoarea activului. Prin lucrări de investiții, în

sensul prezentelor norme metodologice, se înțelege orice lucrări, altele decât lucrările de întreținere sau dotările obligatorii de funcționare.

(2) Pentru situațiile prevăzute la alin. (1), vânzarea activului către locatar sau asociat se face fără licitație. În acest caz, din prețul de vânzare se scade valoarea investițiilor efectuate, pe bază de raport de evaluare acceptat de părți.

➤ **Referitor la legalitatea luarii in considerare a investitiilor efectuate de catre locatar**, in aplicarea articolelor de mai sus s-a avut in vedere ca, in cazul navelor maritime, contractul de bare-boat se incadreaza in categoria contractelor de locatiune de gestiune.

In ceea ce priveste investitiile trebuie subliniat ca legislatia de privatizare foloseste aceasta notiune intr-un sens mai larg decat cel contabil. Astfel se considera investitii orice lucrari cu exceptia celor curente. Aceste lucrari pot fi corporale sau necorporale, operationale sau financiare.

Existenta si quantumul investitiilor trebuiesc stabilite de catre un evaluator si aprobate de AGA. Valoarea acestor investitii se deduce, conform legii, din pretul de vanzare.

Expertii subliniaza faptul ca in felul acesta nu se diminueaza pretul de vanzare ci doar, la momentul platii pretului, se compenseaza suma investita de catre utilizator si care este datorata de vanzator.

N r. C R T	DENUMIRE NAVA/ UTILIZATOR	VALOAREA						
		CONTABILA (USD/ MII LEI)	VALOAREA TOTALA RECOMANDATA DE EVALUATOR A INVESTITIILOR EFECTUATE DE UTILIZATOR				VALOARE APROBATA DE AGA PENTRU INVESTITIA UTILIZATORULUI	VALOAREA PROPUSA DE FPS, DIN CARE INVESTITIA UTILIZATORULUI
			FIRMA DE EVALUARE					
			NAVEXIM	FEARNLEYS	OSLO SHIPBROKER.	BREMER VALUATOR		
1	2	3	4	5	6	7	8	
1	CORONA LIGHT(ex. BOBALNA	269.093/	3.000.000/	3.500.000	3.100.000	3.000.000/	3.200.000/	3.550.000/
	CORONA SHIPPING INT'L	5.402.319	1.470.535	-	-	-	1.470.535	1.470.535
2	CORONA FORTUNE (ex FORTUNE 22)	440.486/	13.500.000/	13.000.000	12.000.000	15.500.000/	13.500.000/	15.500.000/
	CORONA SHIPPING INT'L	8.843.189	4.000.000	-	-	-	4.000.000	4.000.000
3	CORONA LUCK (ex. COMANESTI)	868.254/ 17.431.062	10.500.000/	10.000.000	9.000.000	12.000.000/	10.300.000/	12.000.000/
	CORONA SHIPPING INT'L		3.100.000	-	-	-	3.100.000	3.100.000
4	CORONA FURY(EX. CARBUNESTI)	928.031/ 18.631.159	10.500.000/	10.500.000	9.000.000	13.000.000/	10.800.000/	13.000.000/
	CORONA SHIPPING INT'L		3.000.000	-	-	-	3.000.000	3.000.000
TOTAL		2.505.864/ 50.307.729	37.500.000/ 11.570.535	37.000.000/ -	33.100.000/ -	43.500.000/ -	37.800.000/ 11.570.000	44.050.000/ 11.570.535

Anexa la Nota aprobata de CD 43 din 13 mai 1999.

- **Referitor la stabilirea pretului de ofertare**, expertii constata faptul ca acesta s-a facut in baza unui raport de evaluare conform prevederilor HG 55/1998,:

ART. 99: *„Prețul de ofertă pentru vânzarea activelor societăților comerciale este stabilit pe baza raportului de evaluare elaborat prin utilizarea metodelor de evaluare patrimoniale, de randament și combinații ale acestora, întocmit de persoane fizice sau juridice specializate în evaluări. Raportul de evaluare a activului va evidenția și valoarea investițiilor efectuate de locatar sau asociat, care se vor deduce din prețul de vânzare, ținându-se seama și de amortizarea acestora”.*

Art. 5. asa cum a fost modificat prin HG 360/02.07.1998: – *„Vanzarea de actiuni sau de active se face la pretul de piata pe baza raportului dintre cerere si oferta indiferent de metoda de privatizare utilizata. Pretul de piata se refera la pretul de cumparare care poate fi mai mic, egal sau mai mare decat pretul de oferta la vanzare”.*

In concluzie, avand in vedere cele de mai sus vanzarea navelor s-a facut cu respectarea prevederilor legislatiei romanesti chiar daca din punct de vedere formal aplicarea separata a prevederilor legislatiei de privatizare, a celei maritime, a celei societare sau a celei contabile a condus la unele neclaritati si contradictii. Referim in acest sens deciziile contradictorii ale Curtii de Apel Constanta (sentinta civila 79/1 iunie 1999) si Curtii Supreme de justitie (Decizia nr. 253/27.01.2000).

Acest lucru arata ca natura intrinseca a tranzactiilor cu nave maritime apartinand unor societati de stat este complexa fiind la interferenta mai multor categorii de legislatie romaneasca si internationala.

De altfel, sesizand aceste dificultati, guvernul Romaniei a stabilit in 1999 ca una din prioritatile strategice in domeniul privatizarii sectorului de transporturi maritime *„crearea unui cadru legislativ coerent, aliniat la legislatia internationala in domeniu”.* (HG 563/ 1999 art. 3.2.4 alin. (b) Politici de privatizare).

Obiectiv 18b) care au fost motivele care au determinat “CNM PETROMIN” S.A. să vândă cele 16 nave, în baza căror aprobări s-a hotărât vânzarea navelor și dacă au fost obținute aprobările legale?

Vanzarea navelor de catre CNM PETROMIN SA a fost determinata de o serie de factori strategici si de oportunitate.

Factorii strategici au fost definiti de guvernul Romaniei si detaliami de Consiliul de Administratie al Fondului Proprietatii de Stat care avea competentele pe care

insusi Guvernul le-a stabilit prin Regulamentul de Organizare si Functionare (art. 12 din HG nr. 788/1999, lit.p) “*aduce la indeplinire hotararile Guvernului*”).

Implementarea acestor elemente de strategie a revenit departamentelor de restructurare si actionariat din FPS cat si Comitetului de Directie.

Strategia de privatizare pe 1999 a fost aprobata de Guvernul Romaniei prin HG 563 din iulie 1999. Desi elaborata in anul 1999 strategia, prin insasi definitia ei, si continutul hotararii de guvern, presupun implementarea unor actiuni pe termen mai lung, fara a avea termene specifice in afara celor prevazute in mod expres sau care sunt ulterior modificate prin aparitia unei noi hotarari de guvern care sa infirme unele elemente de strategie. In acest sens, elementele de strategie decise pentru 1999 pot fi implementate dincolo de limita anului 1999 avand in vedere termenele legale de realizare a unor actiuni.

Strategia pe anul 2000, aprobata prin HG 1014/2000 (art. 3.3. Obiectivele politicilor sectoriale de dezvoltare și privatizare; lit. F., Transporturi, alin. b) Politici de privatizare), nu prevede nici o referire la privatizarea in sectorul transportului maritim. In schimb, ca si politica generala de privatizare in sectorul transporturilor, acelasi HG 1014/2000 prevede:

art.3.3., lit. F., alin. b) „În acest domeniu vor continua și se vor intensifica acțiunile de pregătire pentru privatizarea companiilor/societăților naționale prin vânzarea unor active neperformante sau nerentabile.”

Astfel prevederile HG 563/1999 raman valabile pana la implementarea hotararii de guvern cu accent pe vanzarea de active neperformante din sectorul de transporturi, asa cum s-a cerut de HG 1014/2000,.

In cadrul strategiei de privatizare 1999 se prevede:

art. 3.2.4. alin. b) „În domeniul transportului maritim se vor avea în vedere două obiective principale privind procesul de restructurare și privatizare a companiilor de navigație: pe de o parte, menținerea unei capacități de transport maritim, corelată cu cerințele pieței, sub operarea companiilor românești, iar pe de altă parte, menținerea unui control al statului numai pentru realizarea nevoilor strategice și de apărare a țării și pentru valorificarea potențialului porturilor românești.”

In particular strategia prevede:

La art. 3.2.4. alin .b) ”privatizarea PETROMIN - S.A. Constanța, care se va realiza prin metode combinate: cu vânzarea prin negociere a unui pachet majoritar de acțiuni și prin vânzarea unor pachete reziduale de acțiuni (5-10% din capitalul social) prin Bursa de Valori. Se preconizează păstrarea de către stat a acțiunii nominative de control;”

In plus, avand in vedere situatia grea a companiei PETROMIN SA si pierderile inregistrate de filialele acesteia strategia guvernului prevede:

La art. 3.2.4. alin .b) „Privatizarea "PETROMIN" - S.A. Constanța și înființarea Companiei Romane de Transport Maritim se vor efectua în paralel cu vânzarea navelor către partenerii contractelor de bare-boat, cu preluarea de către aceștia a datoriilor înregistrate către Banca Română de Comerț Exterior - BANCOREX - S.A.

Totodată se va avea în vedere crearea unui cadru legislativ coerent, aliniat la legislația internațională în domeniu.”

Vanzarea navelor catre partenerii contractelor de bare-boat este o componenta a procesului de privatizare prin care navele care au datorii mari sunt vandute cu preluarea datoriilor de catre cumparator. Aceasta metoda este recomandata de guvern in primul rand pentru a restructura compania PETROMIN, a o face atractiva la privatizare iar in final de a mari sansele creditorilor de a-si recupera creantele de la parteneri cu un potential financiar superior CNM PETROMIN SA. Pe de alta parte, vanzarea navelor catre societati romanesti asigura si obiectivul de „menținere a unei capacități de transport maritim, corelată cu cerințele pieței, sub operarea companiilor românești”, citat mai sus, si limitarea controlului statului prin „menținerea unui control al statului numai pentru realizarea nevoilor strategice și de apărare a țării”.

Vanzarea navelor care depasesc o anumita varsta este o practica curenta a companiilor de navigatie, pentru a-si diminua riscul unor incidente grave (cedarea structurii navei sau avarii la echipamentele principale) sau ale unor aresturi ca urmare a inspectiilor facute de Port State Control, inspectii ce vizeaza in mod special nave cu o varsta inaintata.

Nave precum CALLATIS si BREAZA aveau la data vanzarii de catre CNM PETROMIN SA varste de peste 20 de ani.

Trebuie mentionat ca de 2 ani (1998 si 1999) nu se mai depusese nici o scrisoare de intentie iar cele din 1997 apartineau lui KLAVENESS si alte doua firme care nu au revenit asupra intentiei. Intrucat nu exista un interes pentru privatizarea CNM PETROMIN SA, FPS, bazandu-se pe studiul de restructurare facut de o firma specializata (ABN AMRO) a stabilit ca realizarea strategiei guvernului de privatizare a CNM PETROMIN SA se putea face numai prin restructurarea societatii, care era grevata de litigii si datorii mari.

Prin „Nota privind masurile de restructurare necesare in vederea privatizarii SC CNM PETROMIN SA”, s-au propus masuri privind restructurarea CNM PETROMIN SA si acestea au fost aprobate de catre CA al FPS din 06.03.2000, prin votul unanim al tuturor membrilor prezenti. CA al FPS a urmat strategia guvernului privind restructurarea cu scopul realizarii strategiei cu privire la

privatizare. In contextul datoriilor mari si a pierderilor CNM PETROMIN SA trebuiau luate masurile cerute de Strategia guvernului pentru a restructura compania si pentru a o putea privatiza.

HG 563/1999, art. 3.1.

*„Masuri pentru implementarea politicilor sectoriale de dezvoltare si privatizare
Restructurarea activitatii societatilor comerciale se va realiza, în principal, prin:*

- crearea de centre de profit si urmarirea acestora prin bugete de venituri si cheltuieli proprii.*

Aceste centre conduc la restructurarea de fond a societatilor comerciale, prin:

- concentrarea ca centre de profit a activitatilor viabile pentru care exista piata si, implicit, posibilitatea realizarii de profit;*
- separarea activitatilor neviabile, recurgându-se la închiderea operationala si la conservarea temporara;*
- desprinderea si privatizarea activitatilor auxiliare si/sau neesentiale;*
- vânzari de active sau de mijloace fixe;*
- reducerea capacitatilor de productie la nivelul volumului productiei care poate fi absorbita de piata;*
- disponibilizarea personalului excedentar;*
- restructurarea financiara etc. ;”*

.....
Pentru realizarea restructurarii societatilor comerciale, institutiile publice implicate în procesul de privatizare vor avea în vedere urmatoarele obiective:

- finalizarea analizelor-diagnostic la societatile comerciale cu cele mai mari pierderi si datorii, selectate în cursul semestrului al doilea al anului 1998;*
- alegerea societatilor comerciale pentru care se vor realiza analize-diagnostic, în vederea stabilirii unui nou portofoliu de societati comerciale aflate în situatie economico-financiara critica;*
- realizarea de analize-diagnostic pentru cazuri speciale;*
- elaborarea de planuri de restructurare pentru eliminarea pierderilor si datoriilor societatilor comerciale la care nu exista sanse de privatizare imediata sau care sunt critice pentru un anumit sector economic (definite ca atare prin strategiile sectoriale ale ministerelor economice);*
- monitorizarea proceselor de lichidare judiciara declansate în cursul trimestrului IV al anului 1998 pentru societatile comerciale aflate în faliment la initiativa creditorilor, în faliment la initiativa debitorului sau în reorganizare judiciara la initiativa debitorului;*

- *monitorizarea proceselor de privatizare-restructurare a societatilor comerciale exceptate de la lichidare judiciara”*

CA al FPS a aprobat un astfel de plan de restructurare care prevedea crearea de noi centre de profit prin trecerea navelor in contracte de bare-boat si de vanzare de active (subunitati) cu preluarea datoriilor de catre cumparator. In acest fel se realiza si o restructurare financiara, CNM PETROMIN SA si filialele sale imbunatatindu-si situatia financiara.

In ceea ce priveste CNM PETROMIN SA, oportunitatea vanzarii unor nave era legata de incapacitatea proprie de a finanta re tehnologizarea navelor si de incapacitatea de a le opera in mod profitabil.

In afara de strategia guvernului privind privatizarea societatilor cu capital de stat, principalele motive care au determinat CNM PETROMIN SA sa decida vanzarea navelor au fost:

- actele de clasa expirate, navele urmând sa efectueze reparații de reclasificare pentru care nu existau resurse financiare;
- vechimea mare a unor nave nu mai justifica cheltuielile de reparații;
- situația financiară critică a PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia;
- scadenta unor rate la imprumutul contractat, o parte din sumele încasate din vânzarea navelor urmand sa fie utilizate pentru plata datoriilor către băncile finanțatoare.

CNM PETROMIN SA a vandut aceste nave in virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat la momentul transferului navelor in sub-filialele sale in care, indirect prin intermediul PETROMIN OVERSEA Inc. era actionar 100%. In virtutea dreptului de dispozitie pe care si l-a pastrat CNM PETROMIN SA a dispus pentru unele nave readucerea in proprietatea sa iar pentru celelalte nave a dispus vanzarea direct din sub-filialele sale. Filialele nu puteau sa vanda navele sau sa le retransfere in proprietatea CNM PETROMIN SA decat la dispozitia actionarului.

Vanzarea majoritatii navelor s-a desfasurat in cadrul procesului de privatizare iar FPS, actionarul majoritar a dispus aceste vanzari parcurgand etapele prevazute de lege si conform statutului sau/si Regulamentelor sale interne.

In cele ce urmeaza sunt prezentate aprobarile obtinute pentru vanzare pe fiecare nava in parte:

1. Vanzarea navei BICAZ:

Nava a fost mai intai readusa in proprietatea CNM PETROMIN SA si apoi vanduta de catre CNM PETROMIN SA firmei TIGER SHIPPING SA Liberia.

Pentru vanzarea navei BICAZ s-au obtinut urmatoarele aprobari:

- Aprobarea FPS nr. 120/2011/08.08.1994 pentru vanzarea navei la pret minim de pornire a licitatiei de 2,5 mil. USD;
- Aprobare FPP III Transilvania nr. 9175/29.08.1994 ;
- Aprobare AGA din 29.10.1994;
- Imputernicire din partea CNM PETROMIN SA, din 15.11.1994, pentru directorii BICAZ Inc. de a indeplini toate formalitatile in vederea vanzarii navei
- Aprobarea BOD al BICAZ Inc. din 19.11.1994

In vederea vanzarii navei BICAZ, firma COOPERS & LYBRAND a intocmit un Raport de evaluare, datat 20.5.1994, prin care a fost exprimata opinia privind posibila vanzare a navei la pretul de 2.500.000 USD.

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de SC NAVEXIM SA.

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 16.11.1994, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ OMT 429/29.11.1994.

2.Vanzarea navei BALOTA:

Nava a fost vanduta de catre BALOTA Inc. firmei CLEARANCE TRADING Bahamas

Pentru vanzarea navei s-au obtinut:

- hotararea AGA din 10.02.1997;
- Hotararea CD din 24.07.1997 pentru stabilirea comisiei de licitatie, a taxei de participare la licitatie si a textului anuntului publicitar;
- Aprobarea vanzarii navei cu suma de 5.124.000 de reprezentantii actionarului unic al BALOTA Inc. la data de 20.01.1998.

Pentru vanzarea acestei nave nu s-a solicitat mandat special din partea FPS (vol. 34, pag. 116).

In vederea vanzarii navei a fost elaborat un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA in care se recomanda un pret de incepere a licitatiei de 5.900.000 USD.

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de SC NAVEXIM SA.

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 24.11.1997, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ

OMT 637/27.10.1998 ca urmare a faptului ca nava nu mai indeplinea conditiile art. 24 din OG 42/1997 pentru a arbora pavilion romanesc.

2. Vanzarea navei BAIA DE ARAMA

Nava a fost vanduta de catre BAIA DE ARAMA Inc., firmei HEBEY OCEAN SHIPPING Ltd.

Nava a fost vanduta prin licitatie de oferte organizata de Bursa Maritima de Marfuri Constanta conform principiului „*As she is, where she is*” (asa cum este, unde este), dupa trei runde a cate doua sedinte de licitatie, in conditiile in care in luna ianuarie 1999, certificatele navei urmau sa expire.

In data de 16.03.1998 a avut loc sedinta BOD POI care a agreat un plan de restructurare (solicitat si de CHRISTIANIA Bank) care presupunea vanzarea a trei nave BARBOSI, BUJORENI si BAIA DE ARAMA.

Ulterior, pentru vanzarea navei BAIA DE ARAMA s-au obtinut:

- mandatul FPS nr. 3146/07.06.1998 si
- Hotararea AGA nr. 4 din 31.03.1998;
- Aprobarea CA pentru reducerea pretului – 07.08.1998;
- aprobarea AGA pentru reducerea pretului in 07.08.1998;
- aprobarea BOD al BAIA DE ARAMA Inc. din 13.01.1999 in care s-a hotarat aprobarea vanzarii navei la pretul de 2.650.000 USD, in conformitate cu termenii Contractului de vanzare-cumparare datat 06.01.1999 si a addendum-urilor acestuia din 14.01.1999;

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 14.01.1999, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ OMT 334/25.06.1999 ca urmare a faptului ca nava nu mai indeplinea conditiile art. 24 din OG 42/1997 pentru a arbora pavilion romanesc.

4. Vanzarea navei BUJORENI

Nava a fost vanduta de catre BUJORENI Inc., sub-filiala a CNM PETROMIN SA, firmei HEBEY OCEAN SHIPPING:

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de Bursa Maritima de Marfuri Constanta conform principiului „*As she is, Where she is*” (asa cum este, unde este)

In data de 16.03.1998 a avut loc sedinta BOD POI care a agreat un plan de restructurare (solicitat si de CHRISTIANIA Bank) care presupunea vanzarea a trei nave BARBOSI, BUJORENI si BAIA DE ARAMA.

Ulterior, pentru vanzarea navei BUJORENI s-au obtinut:

- mandatul FPS nr. 3146/15.06.1998;
- Hotararea AGA nr. 4 din 31.03.1998;
- Aprobarea CA pentru reducerea pretului – 07.08.1998;
- aprobarea AGA pentru reducerea pretului in 07.08.1998;
- aprobarea BOD BUJORENI Inc. din data de 07.12.1998;
- aprobarea actionarului unic al BUJORENI Inc. in data de 08.12.1998, unde s-a hotarat vanzarea navei catre HEBEI OCEAN SHIPPING la pretul de 1.900.000 USD, in conformitate cu MOA din 02.12.1998.

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 10.12.1998, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ OMT 333/25.06.1999 ca urmare a faptului ca nava nu mai indeplinea conditiile art. 24 din OG 42/1997 pentru a arbora pavilion romanesc.

5. Vanzarea navei BARBOSI

Nava a fost vanduta de catre firma BARBOSI Inc., sub-filiala a CNM PETROMIN SA, firmei STAFFORD CORP. Malta.

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de Bursa Maritima de Marfuri Constanta conform principiului „*As she is, Where she is*” (asa cum este, unde este).

In data de 16.03.1998 a avut loc sedinta BOD POI care a agreat un plan de restructurare (solicitat si de CHRISTIANIA Bank) care presupunea vanzarea a trei nave BARBOSI, BUJORENI si BAIA DE ARAMA .

Ulterior, pentru vanzarea navei s-au obtinut:

- Aprobarea AGA in 31.03.1998;
- mandatul special FPS nr. 304/1851/14.05.1999;
- Hotararea AGA nr. 1 din 04.06.1999;
- 07.06.1998 – AGA de aprobare a pretului;
- Aprobarea CA pentru reducerea pretului – 07.08.1998;
- aprobarea AGA pentru reducerea pretului in 07.08.1998;
- AGA pentru aprobare vanzare prin BMC – 16.08.1998;
- aprobarea Comitetului Director al societatii liberiene BARBOSI Inc. din data de 09.06.1999 pentru vanzarea navei la pretul de 5.000 000 USD.

Pretul de incepere a licitatiei a fost stabilit initial la suma de 10 mil. USD si apoi redus la 8,5 mil. USD, iar vanzarea s-a facut la pretul pietei de 5.000.000 USD..

6. Vanzarea navei BIRLAD

Nava a fost mai intai readusa in proprietatea CNM PETROMIN SA, in virtutea dreptului sau de dispozitie, si apoi vanduta de catre CNM PETROMIN SA, in baza MOA din 25.11.1998, firmei DAGLIA MARITIME Pireu.

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de SC NAVEXIM SA la sediul CNM PETROMIN SA.

Pentru vanzarea navei s-au obtinut:

- Hotararea AGA din 08.11.1996 si nr. 3 din 31.03.1998, care a stabilit pretul de pornire a licitatiei la suma de 2.110.000 USD.
- adresa FPS nr. 2297/04.05.1998 prin care se aproba vanzarea a 18 nave printre care si nava BIRLAD;
- aprobarea BOD al BARLAD Inc. la 20.10.1998

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 31.12.1998, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ OMT 153/17.03.1999 ca urmare a faptului ca nava nu mai indeplinea conditiile art. 24 din OG 42/1997 pentru a arbora pavilion romanesc.

7. Vanzarea navei BORZESTI

Nava a fost vanduta de catre BORZESTI Inc. firmei TELMAR SHIPPING Panama la data de 17.03.1997.

Pentru vanzarea navei s-a obtinut:

- aprobarea Comitetului Director al FPS in 15.12.1996.
- aprobarea AGA din 10.02.1997;
- aprobarea Comitetului Director al BORZESTI Inc. din data de 19.03.1997;
- aprobarea asociatului unic al BORZESTI Inc. din data de 19.03.1997;
- aprobarea BOD al POI in 21.03.1997;

8. Vanzarea navei BAIA DE CRIS

Nava a fost vanduta de catre firma BAIA DE CRIS Inc., firmei QUINHUANGDAO SHIPPING.

Nava a fost vanduta prin licitatie de oferte organizata de Bursa Maritima de Marfuri Constanta.

Pentru vanzarea navei s-au obtinut (VOL. 82):

- aprobarea CA consemnata in PV nr. 34/01.06.1999;
- aprobarea AGA din 11.06.1999;
- aviz favorabil FPS-DVD4 pentru vanzarea navei, nr. 303/2359/02.07.1999;
- hotararea CD al FPS nr. 58/CD/08.07.1999;
- mandatul special al reprezentantului FPS in AGA, nr. 304/2406/09.07.1999;
- aprobarea AGA, in baza mandatului special FPS, in 08.07.1999;
- imputernicire data in 27.07.1999 de catre CNM PETROMIN SA in calitate de unic actionar, catre reprezentantul sau in BAIA DE CRIS Inc. in vederea semnarii MOA pentru vanzarea navei;
- aprobarea vanzarii de catre BOD al BAIA DE CRIS Inc. in 02.08.1999;
- aprobarea vanzarii de catre reprezentantul actionarului unic POI, al BAIA DE CRIS Inc. in 02.08.1999.

Evaluarea navei a fost efectuata de LORENTZEN & STEMOCO SHIPBROKERS cu sediul in Oslo Norvegia, la data de 26 mai 1999 si valoarea de piata a fost apreciata in jurul sumei de 2,5 mil. USD si de către GALBRAITH'S Ltd. cu sediul in Londra si valoarea de piata a fost apreciata in jurul sumei de 3,5 mil. USD.

Acționarul majoritar al CNM PETROMIN SA, in ședința AGA din data de 08.07.1999 in baza imputernirii speciale, a stabilit prețul de pornire a licitației la suma de 4,5 mil. USD, suma care a fost recomandata de ABN AMRO BANK N.V.

Dupa incheierea contractului de vanzare-cumparare (MOA) din 24.11.1997, impreuna cu toate documentele prevazute la clauza 8, au fost intocmite si formalitatile privind retragerea pavilionului romanesc si radierea navei din Registrul Matricol al Capitaniei Portului Constanta in baza actului administrativ OMT 03/03.01.2000 ca urmare a faptului ca nava nu mai indeplinea conditiile art. 24 din OG 42/1997 pentru a arbora pavilion romanesc.

9. Vanzarea navei CALLATIS

Nava a fost readusa in proprietatea CNM PETROMIN SA si vanduta firmei TSM Constanta de catre CNM PETROMIN SA .

Pentru vanzarea navei s-a obtinut:

- hotararea Comitetului de directie al FPS nr. CD/11/15.12.1998;
- mandatul FPS nr. 300/7504/17.12.1998;

- Hotararea AGA nr. 3 din 22.12.1998.

Pretul de vanzare a fost stabilit prin negociere directa, nava fiind in contract de bare-boat. La stabilirea pretului s-au luat in considerare si investitiile facute de cumparator in repararea si modernizarea navei.

10. Vanzarea navei BREAZA

Nava a fost readusa in proprietatea CNM PETROMIN SA si vanduta de catre aceasta firmei TSM Constanta. Pretul de vanzare a fost stabilit prin negociere directa, nava fiind in contract de bare-boat. La stabilirea pretului s-au luat in considerare si investitiile facute de cumparator in repararea si modernizarea navei.

Pentru vanzarea navei s-au obtinut:

- hotararea Comitetului de directie al FPS nr. CD/11/15.12.1998;
- mandatul FPS nr. 300/7504/17.12.1998;
- aprobarea AGA nr. 3 din 22.12.1998.

11. Vanzarea navei BANEASA

Nava a fost vanduta de catre BANEASA Inc., firmei GREAT SHEJIANG Panama.

Nava a fost vanduta prin licitatie organizata de Bursa Maritima de Marfuri Constanta.

Pentru vanzarea navei s-au obtinut (VOL. 82):

- aprobarea CA consemnata in PV nr. 34/01.06.1999;
- aprobarea AGA din 11.06.1999
- aviz favorabil FPS-DVD4 pentru vanzarea navei, nr. 303/2359/02.07.1999;
- hotararea CD al FPS nr. 58/CD/08.07.1999;
- mandatul special al reprezentantului FPS in AGA nr. 304/2406/08.07.1999;
- aprobarea AGA, in baza mandatului special FPS, din 08.07.1999;
- acordarea imputernicirii de catre Directorul BANEASA Inc. sa semneze MOA, datata de 13.09.1999, la pretul de 3,2 mil. USD (vol. 190, pag. 117);
- aprobarea asociatului unic al BANEASA Inc. din 24.09.1999;
- aprobarea BOD al BANEASA Inc. din 24.09.1999;
- imputernicirea data reprezentantilor BANEASA Inc. de a indeplini toate formalitatile prevazute de legislatia liberiana pentru finalizarea vanzarii navei.

Evaluarea navei a fost efectuata de LORENTZEN & STEMOCO SHIPBROKERS cu sediul in Oslo Norvegia, la data de 26 mai 1999 si valoarea

de piața a fost apreciata in jurul sumei de 2,5 mil. USD si de către GALBRAITH'S Ltd. cu sediul in Londra si valoarea de piața a fost apreciata in jurul sumei de 3,5 mil. USD.

In ședința AGA din data de 08.07.1999 in baza imputernirii speciale, F.P.S., acționarul majoritar al CNM PETROMIN SA, a stabilit prețul de pornire a licitației la suma de 4,5 mil. USD, suma care a fost recomandata de ABN AMRO BANK N.V.

12. Vanzarea navei BACESTI

Nava a fost vanduta de catre firma BACESTI Inc. firmei RUSHEY BUSSINES, Isle Of. Man

Pentru vanzarea navei s-a obtinut aprobarea AGA din 10.02.1997.

Vanzarea a fost negociata prin intermediul unor societati de brocheraj, NOLARMA DRY CARGO si AS KLAVENESS CHARTERING.

13. Vanzarea navei COMANESTI

Nava a fost vanduta de catre firma COMANESTI Inc., firmei CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

In vederea vanzarii navei a fost intocmit un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA iar directorul tehnic al SC NAVEXIM SA a expus un referat privind vanzarea de active in sedinta CA din 07.08.1998 (PV nr. 13 al CA din 07.08.1998)

Pentru aprobarea vanzarii navei s-a obtinut:

- Hotararea Consiliului de Administratie al FPS nr. P/803/07.03.2000 in care s-au adoptat masurile de restructurare in vederea privatizarii CNM PETROMIN SA;
- Hotararea Comitetului de Directie al FPS nr. 149/CD/13.07.2000;
- Mandatul special FPS nr. 304/987 din 14.07.2000,
- Hotararea AGA din 11.05.2000, 01.06.2000, 21.07.2000.
- Aprobarea BOD al COMANESTI Inc. in 22.08.2000;
- Aprobarea AGA a COMANESTI Inc. in 22.08.2000

14. Vanzarea navei CARBUNESTI

Nava a fost vanduta de catre firma CARBUNESTI Inc., firmei CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL

In vederea vanzarii navei a fost intocmit un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA iar directorul tehnic al SC NAVEXIM SA a expus un referat privind vanzarea de active in sedinta CA din 07.08.1998 (PV nr. 13 al CA din 07.08.1998)

Pentru aprobarea vanzarii navei s-a obtinut:

- hotararea Consiliului de Administratie al FPS nr. P/803/07.03.2000 in care s-au adoptat masurile de restructurare in vederea privatizarii CNM PETROMIN SA;
- Mandatul special FPS nr. 304/987 din 14.07.2000.
- Hotararea AGA din 11.05.2000, 01.06.2000, 21.07.2000
- Mandatul special FPS nr. 304/987 din 14.07.2000;
- Aprobarea BOD al CARBUNESTI Inc. in 22.08.2000;
- Aprobarea AGA a CARBUNESTI Inc. in 22.08.2000

Nava a fost vanduta prin negociere directa in data de 25.07.2000.

15. Vanzarea navei 22 DECEMBRIE

Nava a fost vanduta de catre firma 22 DECEMBRIE Inc., firmei CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

In vederea vanzarii navei a fost intocmit un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA iar directorul tehnic al SC NAVEXIM SA a expus un referat privind vanzarea de active in sedinta CA din 07.08.1998 (PV nr. 13 al CA din 07.08.1998)

Pentru vanzarea navei s-a obtinut:

- Hotararea AGA din 11.05.2000, 01.06.2000, 21.07.2000.
- Mandatul special FPS nr. 304/987 din 14.07.2000;
- Aprobarea BOD al 22 DECEMBRIE Inc. in 22.08.2000;
- Aprobarea AGA a 22 DECEMBRIE Inc. in 22.08.2000

16. Vanzarea navei BOBILNA

Nava a fost vanduta de catre firma BOBALNA Inc., firmei CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

In vederea vanzarii navei a fost intocmit un Raport de evaluare de catre SC NAVEXIM SA iar directorul tehnic al SC NAVEXIM SA a expus un referat privind vanzarea de active in sedinta CA din 07.08.1998 (PV nr. 13 al CA din 07.08.1998)

Pentru aprobarea vanzarii navei s-au obtinut:

- hotararea Consiliului de Administratie al FPS nr. P/803/07.03.2000 in care s-au adoptat masurile de restructurare in vederea privatizarii CNM PETROMIN SA;

- Mandatul special FPS nr. 304/987 din 14.07.2000;
- Hotararea AGA din 11.05.2000, 01.06.2000, 21.07.2000.
- Aprobarea BOD al BOBALNA Inc. in 22.08.2000;
- Aprobarea AGA a BOBALNA Inc. in 22.08.2000

NOTA: Navele COMANESTI, CARBUNESTI, 22 DECEMBRIE SI BOBALNA au fost vandute prin negociere directa intre CNM PETROMIN SA in calitate de reprezentant al filialelor liberiene si cumparatorul CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL care detinea navele in exploatare prin contracte de bare-boat.

Facturile de vanzare a navelor au fost intocmite de catre CNM PETROMIN SA, conform vointei vanzatorilor exprimata in contractele de vanzare cumparare.

Obiectiv 18c) care au fost preturile de pornire a licitatiilor, de incepere a negocierii directe cu utilizatorii, după caz, pentru fiecare navă în parte, de cine au fost stabilite, în baza căror criterii, care a fost prețul de vânzare efectiv și cine a încasat sumele în cauză?

Preturile de oferta au fost stabilite de catre AGA conform HG 55/98, Art. 68 alin.(2).

AGA a aprobat de principiu vanzarea, si valorile de ofertare precum si investitiile, iar FPS a mandatat corespunzator reprezentantul sau in AGA.

SITUATIA PRETURILOR de OFERTA
 pentru cele 9 nave pentru care CD al FPS a aprobat mandate speciale pentru aprobarea vanzarii (USD)

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	VALOAREA CONTABILA RAMASA	EVALUATOR	VALOARE	VALOARE	VALOAREA	DIN CARE
				PROPUSA	PROPUSA	APROBATA	INVESTITII
				DE EVALUATOR	DE AGA	DE CD/FPS	APROBATE DE EVALUATOR/AGA
1	BARBOSI*	944,677	ABN AMRO BANK autor studiu de restructurare si evaluare. Pentru BANEASA si BAIA DE CRIS au existat si evaluari facute de GALBRAITH si LORENZEN & STEMOCO la valoarea 2,5 mil. USD	7,500,000	10,000,000	10,000,000	-
2	HISTRIA STAR**	279,655		1,750,000	1,612,500	1,750,000	1.474.616
3	HISTRIA SUN**	315,405		1,750,000	1,362,500	1,750,000	1.167.115
4	BAIA DE CRIS*	475,774		4,500,000	3,500,000	4,500,000	-
5	BANEASA*	453,166		4,500,000	3,500,000	4,500,000	-
6	BOBALNA**	269,093	FEARNLEYS Oslo SHIPBROKERS	3,000,000- 3,500,000	3,200,000	3,550,000	1,470,535
7	FORTUNE 22**	440,486	BRAEMAR VALUATORS	12,000,000- 15,500,000	13,500,000	15,500,000	4,000,000
8	COMANESTI**	868,254	NAVEXIM	9,000,000- 12,000,000	10,300,000	12,000,000	3,100,000
9	CARBUNESTI**	928,031		9,000,000- 13,000,000	10,800,000	13,000,000	3,000,000
	TOTAL	4,974,541		53,000,000- 64,000,000	57,775,000	66,550,000	14,669,941

- - solicitare vanzare nave prin licitatie; ** - solicitare vanzare nave prin negociere directa cu utilizatorii

Situatia preturilor de ofertare pentru celelalte 7 nave, pentru care nu a fost solicitat mandat special:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	VALOAREA CONTABILA RAMASA	EVALUATOR	VALOAREA PROPUSA DE EVALUATOR	VALOAREA APROBATA DE AGA	VALOAREA APROBATA DE FPS
1	BALOTA	1.055.302	NAVEXIM	5.900.000	5.900.000	5.900.000
2	BICAZ	2.006.955	COOPERS & LYBRAND	2.500.000	2.500.000	2.500.000
3	BIRLAD	226.754	NAVEXIM	2.110.000	2.110.000	2.110.000
4	BORZESTI	1.071.596	NOLARMA DRY CARGO SI AS KLAVENESS CHARTERING.	5.100.000	5.100.000	5.100.000
5	BAIA DE ARAMA	510.252	NAVEXIM	4.490.000	4.490.000	4.490.000
6	BUJORENI	416.150	NAVEXIM	2.500.000	2.500.000	2.500.000
7	BACESTI	1.193.352	NOLARMA DRY CARGO SI AS KLAVENESS CHARTERING.	6.713.000	6.713.000	6.713.000
	TOTAL	6.480.361		29.313.000	29.313.000	29.313.000

Conform **HG 55/98 Art. 99:**

„Prețul de ofertă pentru vânzarea activelor societăților comerciale este stabilit pe baza raportului de evaluare elaborat prin utilizarea metodelor de evaluare patrimoniale, de randament și combinații ale acestora, întocmit de persoane fizice sau juridice specializate în evaluări. Raportul de evaluare a activului va evidenția și valoarea investițiilor efectuate de locatar sau asociat, care se vor deduce din prețul de vânzare, ținându-se seama și de amortizarea acestora.”

Cuquantumul investițiilor realizate a fost stabilit de către evaluatorul SC NAVEXIM SA. Valorile stabilite de evaluator au fost aprobate de AGA iar apoi aprobate de FPS.

Pentru navele vandute prin negociere directa, preturile de oferta aprobate de FPS pentru inceperea negocierii, sunt urmatoarele:

N r. C R T	DENUMIRE NAVA/ UTILIZATOR	VALOAREA						
		CONTABILA (USD/ MII LEI)	VALOAREA TOTALA RECOMANDATA DE EVALUATOR A INVESTITIILOR EFECTUATE DE UTILIZATOR				VALOARE APROBATA DE AGA PENTRU INVESTITIA UTILIZATORULUI	VALOAREA PROPUSA DE FPS, DIN CARE INVESTITIA UTILIZATORULUI
			FIRMA DE EVALUARE					
			NAVEXIM	FEARNLEY S	OSLO SHIPBROKER.	BREMER VALUATOR		
1	2	3	4	5	6	7	8	
1	CORONA LIGHT(ex. BOBALNA	269.093/	3.000.000/	3.500.000	3.100.000	3.000.000/	3.200.000/	3.550.000/
	CORONA SHIPPING INT'L	5.402.319	1.470.535	-	-	-	1.470.535	1.470.535
2	CORONA FORTUNE (ex FORTUNE 22)	440.486/	13.500.000/	13.000.000	12.000.000	15.500.000/	13.500.000/	15.500.000/
	CORONA SHIPPING INT'L	8.843.189	4.000.000	-	-	-	4.000.000	4.000.000
3	CORONA LUCK (ex. COMANESTI)	868.254/ 17.431.062	10.500.000/	10.000.000	9.000.000	12.000.000/	10.300.000/	12.000.000/
	CORONA SHIPPING INT'L		3.100.000	-	-	-	3.100.000	3.100.000
4	CORONA FURY(EX. CARBUNESTI)	928.031/ 18.631.159	10.500.000/	10.500.000	9.000.000	13.000.000/	10.800.000/	13.000.000/
	CORONA SHIPPING INT'L		3.000.000	-	-	-	3.000.000	3.000.000
TOTAL		2.505.864/ 50.307.729	37.500.000/ 11.570.535	37.000.000/ -	33.100.000/ -	43.500.000/ -	37.800.000/ 11.570.535	44.050.000/ 11.570.535

Anexa la Nota aprobata de CD nr. 43 din 13 mai 1999

Preturile de incepere a negocierii directe cu SC TSM SRL, precum si pretul de vanzare efectiv sunt prezentate in tabelul de mai jos:

	PRET PROPUS DE FPS EXCLUSIV INVESTITIA UTILIZATORULUI	VALOARE NEGOCIATA EXCLUSIV INVESTITIA
HISTRIA STAR (ex BREAZA)	149.641	150.000
HISTRIA SUN (ex CALLATIS)	250.953	214.000
TOTAL	400.594	364.000

Pretul de incepere a negocierii directe a fost stabilit de FPS, prin mandatul special nr. 300/7504 din 17.12.1998 acordat reprezentantilor FPS in AGA CNM PETROMIN SA si a fost stabilit pe baza evaluarilor facute de trei firme de evaluare independente (VOL. 191, pag. 200). Sumele rezultate din vanzarea navelor HISTRIA SUN si HISTRIA STAR au fost incasate de CNM PETROMIN SA

Pretul navelor, stabilit de catre evaluatori nu continea TVA si se referea la o nava fara datorii, cu acte de clasa valabile pentru urmatoarele 6 luni. In realitate nava este purtatoare de datorii maritime, de obligatii legate de investitiile necesare aducerii navei in clasa si de obligatii legate de ridicarea sarcinilor ipotecare ce greveaza nava. Pretul de ofertare a navei urma sa fie baza de pornire a negocierilor avand in vedere modul de stingere a obligatiilor de mai sus.

Conform HG 55/98 Art. 5, alin (1)

“Vânzarea de acțiuni sau de active se face la prețul de piață, pe baza raportului dintre cerere și ofertă, indiferent de metoda de privatizare utilizată. Prețul de piață se referă la prețul de cumpărare, care poate fi mai mic, egal sau mai mare decât prețul de ofertă la vânzare. În cazul metodelor de privatizare pentru care Fondul Proprietății de Stat stabilește în dosarul de prezentare o grilă de punctaj, oferta câștigătoare este cea care întrunește cel mai mare punctaj. În acest caz, în contractul de vânzare-cumpărare nu se includ clauze inferioare angajamentelor cuprinse în oferta câștigătoare.”

Din definitia data de Legea 78/2000 rezulta ca termenul de referinta pentru valoarea considerata de lege este „valoarea comercială reală” si nu valoarea contabila initiala sau valoarea ramasa urmare a amortizarilor si/sau a re-evaluarilor.

Valoarea comerciala reala a unui obiect rezulta din raportul intre cerere si oferta conform prevederilor OUG 88/97 si a normelor de aplicare stipulate in HG55/98.

Valoarea comerciala reala este stabilita de piata. In ceea ce priveste vanzarea navelor maritime, un evaluator specializat care cunoaste aceasta piata poate stabili valoarea comerciala a unei nave in anumite conditii care insa pot fi diferite de cele reale (de exemplu o nava fara datorii maritime, cu acte de clasa valabile si fara nici o alta obligatie). In acest sens valoarea estimata de firmele specializate de evaluare poate da o indicatie asupra valorii comerciale teoretice a navei ideale, fara obligatii.

Valoarea comerciala reala este cea care se obtine in procesul de negociere ca expresie a raportului dintre cerere si oferta specifice pietei relevante. In piata navelor de transport maritim vanzarea se face conform unor uzante specifice acestei pieti. Astfel contractul standard de vanzare cumparare („Sale form 1987”) prevede:

- la art. 3, clasa in care este clasificata nava;
- la art. 6, obligatia vanzatorului de a permite unor firme specializate de clasificare sa verifice conditiile de acordare a clasei in doc uscat;
- la art. 9, faptul ca nava este livrata fara nici un fel de ipoteci, gajuri, datorii maritime si de orice alt fel.

In procesul de negociere, CNM PETROMIN SA a negociat pretul astfel incat aceste obligatii, care ii reveneau, sa fie preluate de catre cumparator. Asta a condus la obtinerea unor preturi negociate mai mici tocmai cu cuantumul obligatiilor preluate de cumparator in locul CNM PETROMIN SA.

De altfel si facturile intocmite de CNM PETROMIN SA reflecta acest lucru. De exemplu in cazul vanzarii navei CORONA FORTUNE pretul de vanzare negociat a fost de 8,500,000 USD fata de pretul de incepere a negocierii de 15,000,000 USD iar pe factura sunt trecute modalitatile de plata ale sumei facturate: plata in avans reprezentand investitia cumparatorului, avansul platit la vanzare si patru rate ce au fost achitate ulterior.

Pentru cele patru nave CORONA valoarea comerciala reala, reprezentand pretul negociat conform uzantelor pietei, este prezentata in tabelul de mai jos.

	PRET DE OFERTA	VALOARE NEGOCIATA
CORONA LIGHT	3,550,000	2,870,535
CORONA FORTUNE	15,500,000	8,500,000
CORONA LUCK	2,000,000	7,100,000
CORONA FURY	3,000,000	7,100,000
TOTAL	44,050,000	25,570,535

Dupa cum rezulta din procesul verbal de negociere valoarea comerciala reala a fost mai mica decat cea de ofertare (care era bazata pe evaluarile facute de firme specializate) datorita faptului ca pentru a obtine un certificat de clasa valabil pentru 6 luni erau necesare investitii estimate la 7,6 milioane USD. Pe de alta parte, navele aveau angajari comerciale ramase de pe vremea managementului KLAVENESS, cu mult sub valorile de piata la acel moment. Acest aspect a redus valoarea navelor cu 9 milioane de USD.

In plus, navlositorul angajase un credit de 20 milioane USD pe care se angaja sa-l ramburseze. Din acest credit, 11,56 milioane USD au fost platiti de CORONA catre banca CBK pentru a stinge datoria restanta rezultata din finantarea investitiilor in aceste nave. Astfel navlositorul era detinatorul acelor investitii.

In cazul in care navele ar fi fost relivrate vanzatorilor, acestia ar fi trebuit sa preia aceasta datorie catre bancile finantatoare.

Evaluarile facute de firmele specializate (mentionate in tabelul de mai sus) contineau si valoarea acestor investitii facute anterior in nave si neplatite inca.

Preturile de vanzare a navelor si destinatia sumelor incasate se prezinta astfel:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	PRET VANZARE	INCASAT DE PETROMIN	INCASAT DE POI
1	BALOTA	5.124.000	1.000.000	4.124.000
2	BICAZ	3.400.000	3.400.000	0
3	BIRLAD	663.200	663.200	0
4	BARBOSI	5.000.000	0	5.000.000
5	BANEASA	3.200.000	500.000	2.700.000
6	BORZESTI	5.100.000	2.040.000	3.060.000
7	BAIA DE ARAMA	2.650.000	0	2.650.000
8	BAIA DE CRIS	3.450.000	500.000	2.950.000
9	BUJORENI	1.900.000	0	1.900.000
10	BACESTI	6.713.000	1.000.000	5.713.000
11	CALLATIS	150.000	150.000	0
12	BREAZA	214.000	214.000	0
13	CARBUNESTI	4.100.000	4.100.000	0
14	COMANESTI	4.000.000	4.000.000	0
15	22 DECEMBRIE	4.500.000	4.500.000	0
16	BOBALNA	1.400.000	1.400.000	0
	TOTAL	51.564.200	23.467.200	28.097.000

Obiectiv 18d) cum se justifică rapoartele de evaluare care au stat la baza vânzărilor efective (1993-2000) ale căror valori sunt mai mici comparativ cu evaluările care au stat la baza înregistrării lor în contabilitatea celor 16 subsidiare în 1992?

Diferențele între valoarea de piață stabilită la momente diferite, sunt justificate de doi factori importanți:

- uzura fizică și morală înregistrată în perioada respectivă;
- evoluția pretului la tranzacțiile de vânzare-cumpărare efectuate în perioada respectivă (raportul dintre cerere și ofertă).

Evaluarea la valoarea de piață a unor bunuri materiale este în fapt o estimare a pretului care ar putea fi obținut la vânzarea bunului respectiv. Fiind o estimare, valoarea de piață poate fi diferită în funcție de evaluator și de metoda folosită pentru evaluare. Pretul de vânzare nu poate fi determinat decât la momentul vânzării și este stabilit prin negociere între cumpărător și vânzător. Valori de piață ale unui bun, la un moment dat, pot fi mai multe și foarte diferite, pretul este unul singur, cel stabilit la vânzarea efectivă.

La speta în cauză un alt factor important îl reprezintă modul în care a fost efectuată evaluarea navelor la valoarea de piață în anul 1992. Conform adresei firmei FORUM TOUCHÉ ROSS, auditorul filialelor din Liberia, rezulta că:

„Evaluarea navelor în companiile detinatoare de unică navă (și apoi în POI) a fost făcută la data înființării,... pe baza valorilor în piață, stabilite ca fiind media a trei estimări făcute de trei firme de brokeri independente. Estimările s-au făcut pe presupunerea că navele au fost re tehnologizate și ca există condiții comerciale favorabile.” (vol. 141, pag. 48)

Evaluările pentru obținerea împrumutului au fost făcute în baza unor informații tehnice și comerciale limitate despre navă, fără inspecția tehnică, în timp ce pentru vânzarea efectivă a navelor au fost efectuate inspecții tehnice de către cumpărătorii interesați, fără de care aceștia nu ar fi avut o bază de negociere.

În plus, evaluările inițiale au fost făcute:

- Fără a avea un istoric al vânzărilor recente de nave românești de acest tip;
- Fără a putea estima lucrările care se impuneau pentru aducerea acestora la standardul internațional astfel încât să dobândească clasificare internațională ;
- nu se cunoștea nivelul de discount care trebuia aplicat navelor românești față de cele străine (30-50%), datorită consumului mare de combustibil ;

Piata transporturilor maritime internationale in perioada 1992-2000 a fost fluctuanta cu cresteri si descresteri accentuate ale ratei navlurilor, fapt ce a avut o influenta directa asupra pretului de vanzare al navelor. Aceasta caracteristica reiese din graficul intocmit de catre firma de brokeraj Clarkson din Londra pentru perioada 1990-1998 in publicatia CLARKSON RESEARCH STUDIES, pag.71(vol. 193, Anexa 24).

Din acest grafic se observa un nivel mai crescut al ratei navlului in anul 1992 cand navele au fost predate catre societatile detinatoare de unica nava, fata de anii in care au fost vandute navele: 1994 (BICAZ), 1997 (BORZESTI si BACESTI), 1998 (BUJORENI si BALOTA). Descresterea nivelului ratei navlurilor a continuat si in perioada 1998 – 2000, asa cum rezulta din graficul « Baltic Dry Index » din publicatia TRADE WINDS din 18.02.2000 (vol. 193 Anexa nr.25) cand au fost vandute navele : BIRLAD, BAIA DE ARIES, BARBOSI, BAIA DE CRIS, BANEASA, BREAZA si CALLATIS (in anul 1999), BOBILNA, COMANESTI, CARBUNESTI, 22 DECEMBRIE (in anul 2000).

In raportul due diligence intocmit de ABN-AMRO Bank Rotterdam in iunie 1998, se prezinta situatia flotei maritime romanesti divizate in cele trei companii de navigatie, propunandu-se si cai de actionare pentru redresarea activitatii acestora. In legatura cu activitatea companiei CNM PETROMIN SA la pagina 45 se mentioneaza urmatoarele :

« Piata dry bulk (mineraliere/vrachiere) s-a aflat in criza o lunga perioada de timp, cu rate ale navlurilor si valori ale navelor la nivele reduse. La ratele actuale este virtual imposibil a se opera in conditii de profit, in special tinand cont de provizioanele necesare pentru verificarea la uscat a navelor (nota experti :este vorba de inspectia navelor si lucrari de doc cerute de registru). Dificultatile care apar se datoreaza unor costuri de exploatare ridicata. »(vol. 193 Anexa nr.26)

In concluzie, diferentele intre nivelul evaluarilor navelor la data predarii catre companiile detinatoare de unica nava si cel de la datele vanzarilor efective se explica atat prin scopul pentru care aceste evaluari au fost facute, a parametrilor ce a fost luati in calcul, cat si prin evolutia defavorabila a pietei navlurilor cu influenta directa asupra pretului de vanzare a navelor si bine inteles, uzura inregistrata in acest interval de timp.

Obiectiv 18e) cine sunt vânzătorii și cumpărătorii celor 16 nave, unde au sediile sociale și cine deține acțiunile societăților vânzătoare?

Situatia cumparatorilor si vanzatorilor celor 16 nave, se prezinta astfel:

DENUMIRE NAVA	VANZATOR			CUMPARATOR	
	COMPANIA	SEDIU	ACTIONAR	COMPANIA	SEDIU
BALOTA	BALOTA Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	DEIULEMAR CO. NAVIG.	Napoli, Italia
BICAZ	PETROMIN SA	Constanta, incinta port	FPS cu 70,1 % din act.	TIGER SHIPPING SA	Liberia
BIRLAD	PETROMIN SA	Constanta, incinta port	FPS cu 70,1 % din act.	DAGLIA MARITIME	Pireu, Grecia
BARBOSI	BARBOSI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	STAFFORD CORP.	Malta
BANEASA	BANEASA Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	GREAT SHEJIANG	Panama
BORZESTI	BORZESTI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	TELMAR SHIPPING	Panama
BAIA DE ARAMA	BAIA DE ARAMA Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	HEBEY OCEAN SHIP.	China
BAIA DE CRIS	BAIA DE CRIS Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	YUANSIN SHIP.	Saint Vincent
BUJORENI	BUJORENI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	HEBEY OCEAN SHIP.	China
BACESTI	BACESTI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	RUSHEY BUSINESS	Isle of. Man
CALLATIS	PETROMIN SA	Constanta, incinta port	FPS cu 70,1 % din actiuni	TSM SRL	Constanta
BREAZA	PETROMIN SA	Constanta, incinta port	FPS cu 70,1 % din actiuni	TSM SRL	Constanta
CARBUNESTI	CARBUNSTI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	CORONA SHIPPING INT.	Constanta
COMANESTI	COMANESTI Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	CORONA SHIPPING INT.	Constanta
22 DECEMBRIE	22 DECEMBRIE Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	CORONA SHIPPING INT.	Constanta
BOBALNA	BOBALNA Inc.	80 Broad Street, Monrovia	PETROMIN OVERSEAS Inc.	CORONA SHIPPING INT.	Constanta

Obiectiv 18f) ce pavilion au navele respective și cine sunt proprietarii acestora?

Situatia proprietarilor navelor vandute si a pavilionului navelor la momentul vanzarii se prezinta astfel:

NR. CRT.	DENUMIRE NAVA	PROPRIETARUL NAVEI VANDUTE	PAVILIONUL NAVEI LA VANZARE
1	BALOTA	BALOTA Inc.	Roman
2	BICAZ	CNM PETROMIN SA	Roman
3	BIRLAD	CNM PETROMIN SA	Roman
4	BARBOSI	BARBOSI Inc.	Liberian
5	BANEASA	BANEASA Inc.	Liberian
6	BORZESTI	BORZESTI Inc.	Liberian
7	BAIA DE ARAMA	BAIA DE ARAMA Inc.	Roman
8	BAIA DE CRIS	BAIA DE CRIS Inc.	Roman
9	BUJORENI	BUJORENI Inc.	Roman
10	BACESTI	BACESTI Inc.	Liberian
11	CALLATIS	CNM PETROMIN SA	Roman
12	BREAZA	CNM PETROMIN SA	Roman
13	CARBUNESTI	CARBUNESTI Inc.	Liberian
14	COMANESTI	COMANESTI Inc.	Liberian
15	22 DECEMBRIE	22 DECEMBRIE Inc.	Liberian
16	BOBALNA	BOBALNA Inc.	Liberian

Obiectiv 18g) dacă O.G. 88/1997, H.G. 55/1998, H.G. 361/1998, Legea 99/1999, H.G. 450/1999 și H.G. 563/1999, precum și alte acte normative în vigoare privind privatizarea societăților comerciale pot fi aplicate în cazul vânzării celor 16 nave?

Legislatia de privatizare se aplica tuturor detinerilor directe sau indirecte alte statului.

Astfel, legislatia de privatizare face in mod explicit referire la mecanismele specifice prin care se diminueaza direct sau indirect participatiile statului:

vanzarea actiunilor care sunt detinute direct de catre stat si vanzarea activelor care sunt detinute indirect de catre stat in sensul ca sunt detinute de societati la care statul este actionar majoritar.

Astfel OUG 88/1997 astfel cum a fost modificata de Legea 99/1999 prevede la art. 2:

“Prevederile prezentei ordonanțe de urgență se aplică:

a) vânzării de acțiuni la societățile comerciale la care statul sau o autoritate a administrației publice locale este acționar, indiferent de numărul acțiunilor pe care le deține, inclusiv la societățile naționale, companiile naționale și celelalte societăți comerciale rezultate din reorganizarea regiilor autonome de interes național sau local;

b) vânzării de active ale regiilor autonome și ale societăților comerciale la care statul sau o autoritate a administrației publice locale este acționar majoritar, inclusiv ale companiilor naționale și ale societăților naționale ori ale celorlalte societăți comerciale rezultate din reorganizarea unei regii autonome de interes național sau local.”

In speta, statul detinea 70,1% din actiunile CNM PETROMIN S.A.

CNM PETROMIN SA detinea la randul sau active care erau formate dintr-un ansamblu de bunuri, respectiv nave, dar si actiuni, cu titlu de participatii la companiile filiale de unica nava.

Conform acestei definitii speciale a activului prevazuta in Legea 99/1999, filialele si navele fac obiectul legislatiei de privatizare in calitate de active care au fost organizate să funcționeze independent.

Astfel OUG 88/1997 astfel cum a fost modificata de Legea 99/1999 prevede la art. 3:

„d) active înseamnă bunuri sau ansambluri de bunuri din patrimoniul unei societăți comerciale sau regii autonome, care pot fi separate și organizate să funcționeze independent, distinct de restul activității societății sau regiei, cum ar fi unități și subunități de producție, de comerț sau de prestări de servicii, secții, ateliere, ferme, spații comerciale, spații de cazare sau de alimentație publică, spații pentru birouri sau alte bunuri de același gen, inclusiv terenul aferent acestora”;

In particular, FPS ca mandatar al statului poate aproba vanzarea unor subunitati detinute de societatile la care este actionar majoritar, conform legilor specifice de privatizare. De altfel, in legea de privatizare se prevede ca procesul de privatizare se poate desfasura prin aplicarea unui singur mecanism sau a unor combinatii de metode.

In fapt, mandatul FPS se referea, la vanzarea unui ansamblu de bunuri format din:

- dreptul de dispozitie asupra navelor propriu zise (dreptul de posesie si de folosinta fusese cedat prin transfer)
- actiunile detinute de CNM PETROMIN SA la societatile de unica nava;
- drepturile de creanta ale filialelor liberiene de unica nava, in cazul navelor vandute catre CORONA.
- De exemplu, in cazul particular al navelor vandute catre CORONA, mandatul FPS se referea, la vanzarea unui ansamblu de bunuri format din:
- dreptul de dispozitie asupra navelor propriu zise (dreptul de posesie si de folosinta fusese cedat in cadrul contractului de bare-boat si refinantare) ;
- actiunile detinute de CNM PETROMIN SA la societatile de unica nava si
- drepturile de creanta ale filialelor COMANESTI Inc., CARBUNESTI Inc., 22 DECEMBRIE Inc. si BOBALNA Inc., conform contractelor care au dus la restructurarea operationala si financiara a acestor bunuri.

Acest ansamblu de bunuri era alocat, pentru fiecare activ in parte, pe cate o nava si purta numele ei dar nu se limita la nava nuda. In fapt, atat din punctul de vedere al legislatiei de privatizare cat si din cel al legislatiei maritime aceste active erau purtatoare ale unui ansamblu de drepturi si obligatii rezultat din activitatea maritima pe de o parte si din situatia generata de operatiunea de restructurare, pe de alta parte.

Aceste ansambluri de bunuri erau grevate si:

- de obligatiile de mentinere a clasei de navigatie a navelor;
- de angajamentele comerciale ale navelor;
- de contractele de bare-boat, in cazul grupului de nave CORONA si TSM;
- de setul de contracte legate de refinantarea creditului CBK si de creditul NIB, in cazul grupului de nave CORONA.

EUROFINANCE si NIB precizeaza ca vanzarea navelor se poate face numai in conditiile in care cumparatorul preia toate obligatiile si drepturile de creanta rezultate ca urmare a restructurarii financiare a companiilor.

Avand in vedere dreptul de dispozitie pe care l-a avut in permanenta CNM PETROMIN SA asupra navelor sale, din punctul de vedere al privatizarii, vanzarea acestor active s-a facut in conformitate cu legea romana a privatizarii, indiferent de locul unde se aflau aceste active.

Esenta aplicabilitatii legislatiei de privatizare este detinerea (directa sau indirecta) de catre stat a bunului respectiv.

Faptul ca navele erau active maritime, detinute 100% de CNM PETROMIN SA (o societate cu capital majoritar de stat), le defineste ca detineri indirecte ale statului Roman (adica active) asupra carora mandatarii acestuia trebuie sa ia decizii conform legislatiei romanesti si a obiectivelor statuate in acte ale guvernului.

FPS era mandatarul statului roman, abilitat prin legea privatizarii sa mandateze societatea CNM PETROMIN SA, care, la randul ei, putea sa mandateze companiile filiale din strainatate sa realizeze vanzarea unor ansambluri de bunuri conform legislatiei de privatizare.

In afara de legislatia romaneasca a privatizarii, legislatia relevanta in cazul vanzarii celor 4 nave CORONA mai cuprinde si legislatia romanesca si internationala din domeniul transportului maritim. In fapt la momentul vanzarii navelor acestea faceau obiectul unor contracte de bare-boat, prin care armatorul pierde dreptul de posesie si de folosinta dar pastreaza dreptul de dispozitie asupra lor.

Acest aspect este subliniat in mod explicit de catre OUG 116/1998 cu privire la instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim international. Navele nu erau in regimul special definit de aceasta ordonanta dar definitia contractului de navlosire este relevanta.

In art. 4, alin (2) se precizeaza:

“În baza contractului de navlosire prevăzut la alin. (1), operatorul primește dreptul de posesie și de folosință completă în exploatarea maritimă comercială a navei, inclusiv dreptul de a angaja comandantul și echipajul navei pe durata contractului.”

Pe de alta parte, art. 4, alin. (4) arata ca desi posesia asupra navei revine navlositorului:

“Pe toată durata contractului de navlosire proprietarul își păstrează dreptul de dispoziție asupra navei, are drept de control asupra modului în care se asigură integritatea navei și respectarea de către operator a tuturor clauzelor contractuale.”

Acest lucru arata ca CNM PETROMIN SA, care era, prin intermediul PETROMIN OVERSEAS Inc., unicul actionar si proprietarul societatilor de unica nava, era indreptatit sa dispuna vanzarea navelor.

Dreptul de dispozitie apartinea exclusiv CNM PETROMIN SA, deoarece filialele erau detinute 100% de PETROMIN, prin intermediul PETROMIN OVERSEAS Inc., in care de asemenea era actionar 100% .

Pentru cazul cumparatorului CORONA SHIPING INTERNATIONAL SRL, sunt importante si urmatoarele aspecte:

- Faptul ca partile au convenit, inca din faza incheierii contractelor de bare boat, ca, in cazul vanzarii, legea care va reglementa vanzarea va fi legea romana. Acest fapt este posibil si tine de libertatea contractuala, ca principiu de drept.
- Faptul ca era aplicabila legislatia privitoare la IMM-uri, in particular Legea 133/1999. La momentul aprobarii vanzarii celor 4 nave CORONA, Legea 133 fusese publicata si deci era aplicabila. Normele de aplicare, ce au aparut mai tarziu, urmau sa fie emise doar in aplicarea art. 20 si 21.

Conform art. 39 alin (2) din Legea nr.133/1999:

„În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul va aproba, pe baza propunerilor Ministerului Finanțelor și ale Agenției Naționale pentru Întreprinderile Mici și Mijlocii, norme metodologice privind modalitatea de finanțare a programelor și a măsurilor de stimulare a înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, potrivit prevederilor art. 20 și 21.”

De altfel, conform acestei legi, guvernul sustinea intreprinzatorii prin nediscriminarea microintreprinderilor nou-create, pe criterii de vechime sau dimensiune. Astfel la art. 9, alin (1) din Legea 133/1999 se prevede:

„Sub sancțiunea nulității absolute, se interzic orice măsuri sau acte care au ca scop sau ca efect discriminarea în defavoarea întreprinderilor mici și mijlocii sau în defavoarea întreprinderilor nou-create, pe criterii de vechime sau dimensiune.”

Obiectiv 18h) dacă s-au acordat mandate speciale din partea F.P.S: pentru vânzarea celor 16 active (nave) și dacă acestea, cât și facturile externe operate în contabilitatea “CNM PETROMIN” S.A. sunt legale în raport de starea de fapt privind vânzarea anterioară a navelor direct din Liberia și către companii din străinătate?

Conform contractelor de reprezentare standard, mandatele emise de catre FPS pentru vanzarea de active se adresau reprezentantului FPS in AGA si erau de doua feluri:

- mandatul general si
- mandatul special.

In cazul vanzarii de active, mandatul special era necesar doar daca prin vanzare se reducea valoarea contabila a activelor societatii cu mai mult de 30%, inainte de publicarea HG 450/1999 si, respectiv, 50% dupa publicarea in Monitorul Oficial a acestei hotarari.

In cazurile in care un asemenea mandat special nu era necesar, reprezentantul FPS in AGA sau societatea putea cere emiterea unui mandat special intrucat legea mandatului si legislatia de privatizare nu interziceau acest lucru.

Mandatul, (general sau special) dat reprezentantului FPS in AGA a CNM PETROMIN SA era supus legislatiei romanesti.

Asa cum s-a precizat la obiectivul 18g) procesul de vanzare a activelor, era supus legislatiei romanesti a privatizarii si celei maritime.

De exemplu, emiterea unui mandat special de vanzare catre SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL a unui activ apartinand CNM PETROMIN SA, in sensul dat de legea privatizarii, s-a facut ca urmare a restructurarii financiare si corporative.

Aceasta restructurare este cea prin care:

- managementul KLAVENESS a fost indepartat;
- creditul CBK a fost refinantat;
- navele au trecut in contracte de bare-boat cu CORONA SHIPING INTERNATIONAL care era raspunzator in fata EUROFINANCE si NIB pentru rambursarea creditului;
- navele au fost vândute de cele patru filiale liberiene ale POI catre companiile PEARL SHIPPING (ale caror actiuni au fost pastrate de avocatii CNM PETROMIN SA) la pretul de piata conform cerintelor bancilor finantatoare,
- plata pretului acestui transfer intern intre filiale ale PETROMIN s-a facut in parte printr-un credit vanzator oferit de filialele POI catre companiile PEARL, credit ce urma sa fie rambursat dupa plata completa a creditului NIB,
- navele erau gajate catre NIB si EUROFINANCE dar filialele POI aveau ipoteci de rangul II asupra lor,
- asigurarile navelor erau facute in favoarea navelor vanzatoare, filiale ale POI.

Ca parte a activitatii de restructurare, FPS a cerut inserarea unor clauze specifice in contractele de bare-boat prin care navlositorul se obliga sa cumpere aceste active. De subliniat este faptul ca, in aceste contracte, partile s-au angajat ca legea care va governa contractele de vanzare cumparare sa fie cea romana adica jurisdictia cumparatorului SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Vanzarea navelor a presupus vanzarea unui ansamblu de bunuri, nave nude, actiunile navelor PEARL, creantele si orice drepturi si obligatii ale filialelor POI in legatura cu companiile PEARL.

In acest context, mandatul FPS a fost legal iar diversele forme contractuale care au dus la realizarea lui au fost impuse de legislatia maritima, de vocatia internationala a acestei legislatii si de uzantele internationale in materie contractuala.

➤ **Din punctul de vedere al formularisticii intocmite la momentul vanzarii navelor**, expertii constata ca:

- Pentru toate situatiile in care navele au fost vandute de societatile liberiene, (chiar si catre societati romanesti), ar fi fost suficienta factura externa (invoice), daca navele nu ar fi fost mentinute in contabilitatea CNM PETROMIN SA.
- Dar, intrucat, la momentul vanzarii, navele erau inregistrate in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA in contul de mijloace fixe, a fost necesara si intocmirea de facturi fiscale (facturi interne in sensul ca acestea nu interesau cumparatorul, persoana juridica straina) pentru scaderea navelor din contul de mijloace fixe, conform reglementarilor din Legea nr. 82/1991 (art. 6) care impune ca orice inregistrare contabila sa aiba la baza un document justificativ, si a HG 831/1997 „*pentru aprobarea formularelor comune privind activitatea financiara si contabila si normele metodologice pentru intocmirea si utilizarea acestora*”.
- In cazul vanzarii navelor BREAZA si CALLATIS, atat vanzatorul cat si cumparatorul (TSM) fiind persoane juridice romane, nu a fost necesara intocmirea unei facturi externe, fiind obligatorie dar si suficienta factura fiscala atat pentru vanzator cat si pentru cumparator.

Obiectiv 18i) dacă din documentele analizate rezultă că F.P.S. cunoștea că vânzarea s-a făcut pe teritoriul României între doi nerezidenți?

Vanzarea celor 16 nave poate fi clasificata in cinci categorii, in functie de rezidenta persoanelor juridice implicate. In toate cazurile, dreptul de dispozitie privind vanzarea navelor a apartinut CNM PETROMIN SA si actionarilor sai, conform legislatiei de privatizare.

Cele cinci categorii de relatii, in functie de rezidenta persoanelor juridice, sunt:

1. Intre persoane juridice nerezidente au fost vandute navele BARBOSI, BANEASA, BORZESTI si BACESTI. Pentru navele BARBOSI si BANEASA pe teritoriul Romaniei s-a desfasurat doar licitatia de vanzare, dar navele nu au fost vandute pe teritoriul Romaniei (eventual au fost semnate actele de vanzare-cumparare ale acestor doua nave). Navele BORZESTI si BACESTI au fost vandute, conform practicii internationale, prin intermediul unor brokeri. Toate

aceste patru nave arborau pavilion liberian si vanzarea lor, din punct de vedere al transferului de proprietate, s-a efectuat conform legislatiei liberiene.

2. Tot intre persoane juridice nerezidente au fost vandute si navele BAIA DE CRIS, BALOTA, BAIA DE ARAMA si BUJORENI, dar aceste nave arborau pavilion romanesc. Vanzarea navelor a fost efectuata de companiile liberiene conform legislatiei acestei tari dar radierea navelor s-a facut din registrul matricol al Capitaniei Portului Constanta. Radierea unei nave este o consecinta a vanzarii acesteia.
3. Intre persoane juridice romane rezidente in Romania au fost vandute navele BREAZA si CALLATIS (CNM PETROMIN SA a vandut navele catre SC TSM SRL Constanta).
4. Intre un vanzator persoana juridica romana rezidenta in Romania (CNM PETROMIN SA) si un cumparator persoana juridica straina nerezidenta in Romania au fost vandute navele BICAZ si BIRLAD (TIGER SHIPPING SA Liberia si DAGLIA MARITIME Pireu).
5. Vanzarea navelor cu numele CORONA, respectiv COMANESTI, CARBUNESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA s-a facut intre un vanzator persoana juridica straina nerezidenta in Romania (ca subunitati ale PETROMIN) si o persoana juridica romana rezidenta in Romania (CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL).

Vanzarea anterioara a acestor nave a fost un transfer intern in structura patrimoniului CNM PETROMIN SA intre filiale detinute 100% de CNM PETROMIN SA. Cu prilejul acestui transfer intern, CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra navelor dar a cedat dreptul de posesie si utilizare catre navlositor in cadrul contractului de bare-boat.

Referitor la vanzarea intre doi nerezidenti pe teritoriul Romaniei, in aceasta categorie de vanzari, ar putea intra urmatoarele nave:

NAVA	VANZATOR	CUMPARATOR	LOCUL SEMNARII CONTRACTULUI	LOCUL FINALIZARII VANZARII, cf. clauzei 8 din MOA	LOCUL PREDARII NAVEI	LEGISLATIA APLICABILA CF. CONTRACT
0	1	2	3		4	5
BAIA DE ARAMA	BAIA DE ARAMA Inc.- Liberia	HEBEY OCEAN SHIPPING- China	CONSTANTA		HONG KONG	Legislatia engleza
BUJORENI	BUJORENI Inc.	HEBEY OCEAN SHIPPING - China	CONSTANTA		HONG KONG	Legislatia engleza
BALOTA	BALOTA Inc.	DEIULEMAR CO. NAVIG.	neprecizat	OSLO	NEAPOLE, ITALIA	Legislatia engleza
BARBOSI	BARBOSI Inc.	STAFFORD CORP.-Malta	neprecizat	HAMBURG	COREEA DE SUD	Legislatia engleza

BANEASA	BANEASA Inc.	GREAT ZHEJIANG SHIPPING.- Panama	neprecizat	HAMBURG	HAMBURG	Legislatia engleza
BAIA DE CRIS	BAIA DE CRIS Inc.	QUIHUANGDAO SHIPPING - China	neprecizat	PIREU	CHINA	Legislatia engleza
BACESTI	BACESTI Inc.	RUSHEY BUSINES	neprecizat	OSLO	PIREU	Legislatia engleza
BORZESTI	BORZESTI Inc.	TELMAR SHIPPING SA- Panama	PIREU, cf. imputerniciri	-	DUNKERQUE	Legislatia engleza

Pentru toate navele au fost semnate contracte de vanzare cumparare de tip MOA.

Expertii constata ca numai pentru navele BAIA DE ARAMA si BUJORENI este precizat in MOA locul semnarii acestuia ca fiind orasul Constanta, iar pentru restul navelor nu se precizeaza clar in contract locul semnarii contractului, dar avand in vedere faptul ca licitatiile au avut loc pe teritoriul Romaniei, ca martorul este un reprezentant al B.M.M. Constanta, este posibil ca semnarea contractului sa fi fost facuta tot in Romania.

Expertii precizeaza insa ca, conform legislatiei engleze in privinta vanzarii navelor, in baza careia au fost incheiate aceste contracte de vanzare-cumparare de tip MOA, vanzarea efectiva se realizeaza numai dupa ce toate formalitatile impuse de MOA, la pct. 8, vor fi indeplinite, inclusiv predarea-primirea navei care se face dupa plata pretului la locul unde aceasta se afla in acel moment.

Expertii constata ca pentru nici una dintre navele care au fost vandute intre nerezidenti, nici locul finalizarii tranzactiei, conform clauzei 8 din MOA, si nici locul predarii navei nu s-a facut in Romania, dupa cum rezulta si din tabelul anterior.

In scrisoarea nr. SG/482/24.01.2002 adresata MI-IGP (vol. 34, pag. 113-116), FPS face unele precizari cu privire la vanzarea prin diverse metode in perioada 1991-2000 a navelor 22DECEMBRIE, COMANESTI, CARBUNESTI, BALOTA, BAIA DE ARAMA, BOBALNA, BACESTI, CALLATIS, BREAZA, BARLAD, si BICAZ.

Expertii considera concludent raspunsul FPS cu privire la obiectivul nr. 18i) din expertiza, astfel:

.....
 2. Nu detinem informatii asupra pavilionului arborat. Singura informatie pe care o detinem din documentatia SC PETROMIN SA este ca in anul 1992 s-a infiintat in Liberia compania subsidiara POI (100% CNM PETROMIN SA) si 16 companii detinatoare de unica nava, printre care si navele CALLATIS, BREAZA, COMANESTI, CARBUNESTI si BOBALNA.

5. *In cadrul mandatelor speciale nu se specifica cine sunt viitorii cumparatori.*
6. *Nu detinem informatii precum ca vanzarea navelor s-a efectuat pe teritoriul Romaniei intre nerezidenti.*

Obiectiv 18j) Care erau obligatiile membrilor A.G.A. PETROMIN conform contractului de reprezentare incheiat intre acestia si F.P.S. cu privire la: vanzare nave, gajari si incheieri de contracte de credit sau amendari ale acestora, infiintari de societati comerciale ale PETROMIN in tara si strainatate, participatii ale PETROMIN la societati comerciale infiintate in tara si strainatate?

Reprezentantii FPS in A.G.A. (indiferent ca erau unul sau mai multi) reprezentau actionarul, in cazul acesta FPS, si votau toti sau oricare dintre ei, in numele actiunilor detinute de FPS (in speta 70.1%).

Incepand cu anul 1999 a fost un singur reprezentant al FPS in AGA (conform HG 450/1999).

Intre reprezentatii/reprezentantul in AGA si FPS se incheia un contract de reprezentare (contract de mandat) in forma standard.

Conform art. 2 din contractul de reprezentare, nu era nevoie de un mandat special (contractul incheiat specificand expres acest lucru) atunci cand reprezentantul/reprezentantii in AGA votau cu privire la:

- a) *aprobă sau modifică bilanțul contabil;*
- b) *fixează dividendul în conformitate cu legea;*
- c) *revocă, în condițiile legii, managerul (administratorii) cu avizul reprezentatului;*
- d) *revocă, în condițiile legii, cenzorii;*
- e) *fixează remunerațiile convenite, pentru exercițiul în curs, administratorilor și cenzorilor, precum și suma brută lunară convenită managerului, în limitele stabilite de reprezentat;*
- f) *schimbarea obiectului de activitate (prin renunțarea la unele activități sau prin completarea cu noi activități) în cazul când această schimbare reprezintă cel mult 30 la sută din cifra totală de afaceri prevăzută în bugetul de venituri și cheltuieli al anului când se propune schimbarea;*
- g) *gajarea, ipotecarea, închirierea sau locația gestiunii unui/unor active, indiferent dacă aceste operațiuni se efectuează o singură dată sau de mai multe ori în cursul unui exercițiu financiar, în cazul în care:*

- valoarea contabilă a activului/activelor propuse a se închiria sau da în locație și a activelor închiriate sau date în locație de gestiune nu depășește 30% din valoarea contabilă a tuturor activelor;
- valoarea contabilă a bunurilor propuse a fi gajate sau ipotecate și a celor deja gajate sau ipotecate (pentru societățile comerciale cu capital majoritar de stat ce nu au înregistrat pierderi în momentul gajării) reprezintă maximum 30% din valoarea contabilă a tuturor activelor societății;

h) vânzarea de active, o singură dată sau în etape succesive, în cazul în care valoarea contabilă a activului (activelor) propus (propuse) a fi vândute și activelor vândute anterior, este sub 30 la sută din valoarea contabilă a tuturor activelor societății,,.

NOTA:

- ✓ După publicarea HG 450/1999, s-a impus aprobarea în AGA a vânzării, dacă valoarea activelor ce urmau a fi vândute reprezentau cumulativ mai mult de 50% din valoarea contabilă a activelor societății (art. 4.1);
- ✓ Dacă valoarea era sub 50% se aproba în CA al societății.

i) dă descărcare de gestiune administratorilor și managerilor;

j) aprobă bugetul de venituri și cheltuieli și, după caz, programul de activitate pe exercițiul următor;

k) ia orice alte hotărâri pentru care legea, contractul de societate și statutul cer aprobarea adunării generale a acționarilor;

l) renegociază anual contractul de management;

m) cesiunea acțiunilor corespunzătoare profitului investit de manager;

In art. 3 se precizează ca era nevoie de un mandat special atunci când se vota cu privire la:

- a) dizolvarea societății, prelungirea duratei societății;*
- b) desființarea unei sau mai multor unități ale societății;*
- c) fuziunea, divizarea sau alte reorganizări, inclusiv schimbarea formei juridice;*
- d) majorarea sau reducerea capitalului social în cazul când aceasta nu este prevăzută expres într-un act normativ;*
- e) schimbarea obiectului de activitate al societății peste limita prevăzută la pct. 2, lit. f;*
- f) gajarea, ipotecarea, închirierea sau locația gestiunii unor părți sau a tuturor activelor societății dacă se depășesc limitele de la pct. 2, lit. g;*

- g) schimbarea contractului de societate și statutului, inclusiv schimbarea sediului social;
- h) cesiunea acțiunilor societăților comerciale în alte situații decât cele prevăzute la pct. 2 lit. m și cele la care există aprobarea Consiliului de administrație al F.P.S. în procesul de privatizare;
- i) orice hotărâre privind vânzarea activelor societății dacă se depășesc prevederile de la pct. 2, lit. h;
- j) participarea la constituirea de noi societăți comerciale sau la capitalul social al unor societăți comerciale existente;
- k) orice altă acțiune pentru care inițial s-a primit aprobarea reprezentatului și nu a fost finalizată în termenul prevăzut.

Referitor la art. 3, pct. i, din Contractul de reprezentare, experții fac următoarele precizări:

1. După publicarea HG 450/1999, vânzarea se aproba în AGA dacă valoarea activelor ce urmau a fi vândute reprezentau, cumulativ, mai mult de 50% din valoarea contabilă a activelor societății (art. 4.1). Dacă valoarea era sub 50% se aproba în CA al societății.
2. În scrisoarea nr. SG/482/24.01.2002 adresată MI-IGP (vol. 34, pag. 113-116), FPS face unele precizări cu privire la vânzarea prin diverse metode în perioada 1991-2000 a navelor 22 DECEMBRIE, COMANESTI, CARBUNESTI, BALOTA, BAIA DE ARAMA, BOBALNA, BACESTI, CALLATIS, BREAZA, BARLAD, și BICAZ.

Astfel, la pct. 4 și 9 al acestei adrese se specifică referitor la mandatele speciale:

„4. S-au acordat mandate speciale numai pentru navele CALLATIS, BREAZA, COMANESTI, CARBUNESTI și BOBALNA. Pentru celelalte nave nu era obligatoriu emiterea mandatelor speciale întrucât, potrivit prevederilor Contractului de reprezentare FPS, reprezentanții acestuia în AGA își puteau îndeplini atribuțiile în sensul de a „aproba vânzarea de active, o singură dată sau în etape succesive, totalul activelor vândute pe baza acestor aprobări nu poate depăși 30% din valoarea contabilă a tuturor activelor societății””.

-
5. În cadrul mandatelor speciale nu se specifică cine sunt viitorii cumpărători.....”.

Nu existau in contractul de reprezentare prevederi privind aprobarea incheierii de contracte de credit sau amendarea lor.

In ceea ce priveste transferul navelor CNM PETROMIN SA catre sub-filialele sale din Liberia, se subliniaza faptul ca in anul 1992, la momentul transferului, nu exista institutia FPS.

De regula reprezentantii in AGA solicitau mandat special in orice imprejurare nereglementata de contract sau lege sau ori de cate ori doreau sa obtina confirmarea vointei actionarului.

CONCLUZIE: reprezentantii FPS in AGA PETROMIN erau obligati sa ceara mandate in cazurile expres enumerate la art. 3 din contractul de reprezentare. De regula reprezentantii in AGA solicitau mandat special in orice imprejurare nereglementata de contract sau lege sau ori de cate ori doreau sa obtina confirmarea vointei actionarului.

Obiectiv 18k) dacă în perioada martie 1998 - mai 1999, membrii A.G.A. PETROMIN au respectat prevederile din contractul de reprezentare încheiat între aceștia și F.P.S. București?

Reprezentantii FPS in AGA CNM PETROMIN SA, in toate cazurile au actionat in baza mandatului primit, atat a mandatului general cat si a mandatului special, cand a fost cazul.

Obiectiv 18 l) dacă documentele întocmite de reprezentanții F.P.S. București au fost conforme cu legislația în vigoare?

Avand in vedere documentele de la dosar si aprecierile facute la obiectivele cumulate la obiectivul 18 se poate concluziona ca documentele intocmite de FPS Bucuresti au fost conforme cu legislatia in vigoare.

In toate cazurile, procedura de vanzare a fost initiata de catre CNM PETROMIN SA care a depus la FPS un dosar care continea documente referitoare la natura vanzarii si a activelor care urmau a fi vandute.

In cazul navelor vandute catre SC TSM SRL si CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL, dosarul inaintat catre FPS a fost intocmit conform metodologiei elaborate si aprobate de FPS, in sedinta CA din 19.11.1999 prin Hotararea nr. P/5781/22.11.1999, denumita „PROCEDURA SI DOCUMENTATIA necesara pentru obtinerea acordului FPS in vederea incheierii de contracte de leasing imobiliar cu clauza irevocabila de vanzare, prin negociere directa cu locatarii si asociatii” (vol. 189, pag. 232).

Cererea de vanzare si documentele depuse erau analizate de catre departamentele de specialitate din cadrul FPS si in urma analizei a fost intocmita o Nota de fundamentare semnata atat de catre cei care o intocmeau cat si de catre cei care o avizau. Nota de fundamentare continea si o propunere care trebuia aprobata sau respinsa fie de catre Comitetul de directie, fie de catre Consiliul de Administratie al FPS.

Modalitatea de realizare a mandatului a imbracat forme specifice avand in vedere structura corporativa a CNM PETROMIN SA, calitatea speciala a navei si a filialei de unica nava de a fi constituite pe aceleasi active si pasive, vocatia internationala a legislatiei romanesti maritime.

Obiectiv 18m) dacă s-au întocmit formalitățile vamale și s-a încasat comisionul vamal și taxele vamale, precum și valuta din valorificarea celor 16 nave?

Pentru intocmirea declaratiei vamale de export este necesara intocmirea Declaratiei de incasare valutara (DIV), in cazul in care vanzatorul este persoana rezidenta.

In majoritatea cazurilor din speta, vanzatorul a fost o persoana juridica nerezidenta (companiile din Liberia), si astfel intocmirea DIV si DVE nu a fost necesara. CNM PETROMIN SA nu era parte in contractele de vanzare-cumparare incheiate de societatile de unica nava din Liberia.

- **Vanzarea navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA** s-a efectuat intre o societate liberiana in calitate de vanzator si o societate rezidenta in Romania in calitate de cumparator.

Pentru cumpararea acestor nave de catre SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL nu trebuiau intocmite formalitati vamale datorita faptului ca aceste nave nu au intrat in circuitul economic pe teritoriul Romaniei. In eventualitatea introducerii in tara a acestor nave, obligatia de efectuare a formalitatilor vamale revenea in exclusivitate cumparatorului. Cumparatorul a exploatat aceste nave in circuitul international.

Conform vointei partilor, stipulate in contract, documentele privind vanzarea navelor au fost intocmite de catre CNM PETROMIN SA, in baza legislatiei romanesti.

Desi pretul de vanzare a fost stabilit in USD, CNM PETROMIN SA a intocmit factura in lei, transformand USD in lei la cursul zilei. Plata s-a facut partial in rate pana in 30.08.2004, partial in contul POI din CHRISTIANIA BANK ca si refinantare imprumut, pentru compensarea restului de datorie al POI.

➤ **Vanzarea navei BORZESTI:** s-a efectuat intre doua companii nerezidente in Romania. In aceasta situatie nu trebuiau intocmite formalitati vamale de catre CNM PETROMIN SA. Din vanzarea navei, CNM PETROMIN SA a incasat suma de 2.040.000 USD iar PETROMIN OVERSEAS Inc. a incasat suma de 3.040.060 pentru restituire credit. La dosarul cauzei nu se regaseste declaratia de incasare valutara.

➤ **Vanzarea navelor BUJORENI, BAIA DE ARAMA si BARBOSI** s-a efectuat intre companii nerezidente in Romania, nefiind necesare formalitati vamale pentru acestea. Din vanzarea acestor nave s-a obtinut suma de 9.550.000 USD, intreaga suma fiind incasata de PETROMIN OVERSEAS Inc. pentru restituire credit.

➤ **Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS.**

Navele au fost readuse in proprietatea CNM PETROMIN SA si vandute de catre aceasta prin negociere directa cu navlositorul acestora, SC TSM SRL cu sediul in Constanta. Pretul a fost negociat in USD, CNM PETROMIN SA a incasat contravaloarea in lei, deoarece vanzarea-cumpararea a avut loc intre doua persoane juridice romane si nu erau necesare formalitatile vamale.

➤ **Vanzarea navelor BICAZ si BIRLAD.**

Navele au fost readuse in proprietatea CNM PETROMIN SA si apoi vandute prin licitatie organizata de SC NAVEXIM SA.

Pentru nava BIRLAD care a fost vanduta catre compania DAGLIA MARITIME, la dosarul cauzei se regasesc declaratia vamala si declaratia de incasare valutara.

Pentru nava BICAZ, aceste documente nu se regasesc la dosarul cauzei.

➤ **Vanzarea navelor BACESTI, BALOTA, BANEASA si BAIA DE CRIS.**

Contractele de vanzare cumparare ale acestor nave au fost incheiate intre persoane juridice nerezidente in Romania, si, in consecinta, nu trebuiau intocmite formalitati vamale. Din vanzarea acestor nave, CNM PETROMIN SA a incasat 1 mil. USD, diferenta fiind incasata de PETROMIN OVERSEAS Inc. pentru restituire credit. La dosarul cauzei nu se regaseste declaratia de incasare valutara.

Obiectiv 18n) dacă s-au întocmit contracte de vânzare-cumpărare cu conținut cadru aprobate de Ministerul Privatizării adaptat la specificul navelor maritime?

In legatura cu continutul cadru al contractului de vanzare- cumparare stabilit de Ordinul 62 din 16.03.1998 al Ministrului Privatizarii, trebuie precizat ca acest Ordin nu mai putea fi aplicat dupa aparitia HG 450/1999.

Ordinul Ministrului a fost emis in baza art. 8 din HG 55/1998.

Aceasta hotarare a fost abrogata prin aparitia HG 450/1999 si, odata cu ea, si ordinele emise in baza ei.

De altfel, contractul de vanzare cumparare aprobat prin Ordinul 62/16.03.1998 a fost doar un contract cadru care cuprinde cateva prevederi generale ce puteau fi modificate prin negocieri.

Insa legislatia maritima prevede ea insasi un tip de contract cadru, denumit in termeni maritimi MOA (Memorandum of Agreement), la care se pot sterge, adauga sau modifica clauze.

Contractele semnate de CNM PETROMIN S.A. cu societati romanesti (ex. SC TSM SRL) au clauzele din contractul cadru adaptate la specificul vanzarii de nave maritime:

- Parti contractante;
- Obiectul contractului;
- Pret;
- Modalitati de plata;
- Raspundere Contractuala;
- Dispozitii finale;

Concluzia obiectivului 18n:

Fiind vorba de vanzarea unor nave maritime, au fost intocmite contracte de vanzare-cumparare specifice legislatiei maritime pentru cumparatorii nerezidenti, si contracte de vanzare cumparare cu conținut cadru aprobat de Ministerul Privatizării, adaptat la specificul navelor maritime, pentru cumparatorii rezidenti.

Obiectiv 18 o) dacă s-au respectat instructiunile privind anunțul publicitar pentru vânzarea de active și dacă la prețul de adjudecare s-a adăugat T.V.A. ce se suportă de cumpărător?

- **Vanzarea navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA** s-a facut in baza OUG 88/1997, HG 55/98, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, cu facilitatile oferite prin Legea 133/2000, prin negociere directa intre vanzator si cumparator, cumparatorul, SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL, fiind titularul unor contracte de bare-boat pentru aceste nave.

Referitor la TVA, OG nr. 3 /1992 art. 4, al. 2 prevede: „*Bunurile provenite din import sînt impozabile în România la intrarea acestora în țară și înregistrarea declarației vamale.*”

SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL a utilizat navele in circuitul maritim international, fara introducerea lor in circuitul economic national.

Expertii constata ca CNM PETROMIN SA nu trebuia sa adauge TVA la facturile de vanzare a acestor nave, intrucat au fost vandute de catre societati straine care aveau intamplator si calitatea de societati comerciale detinute indirect de catre CNM PETROMIN SA prin holdingul Liberian PETROMIN OVERSEAS Inc.

Operatiunea nu a constituit import pentru ca importul este un regim vamal definitiv, asa cum prevede Codul vamal al Romaniei drept intrarea in tara a bunurilor si introducerea in circuitul economic national. In acest caz, desi navele au fost cumparate de o societate comerciala romana, au fost utilizate in comertul maritim international, avand regim de investitii in bunuri mobile sau imobiliare straine, asa cum sunt definite prin Regulamentul valutar nr. 3/1997 al BNR-operatiuni de capital.

- **Vanzarea navei BORZESTI:** la dosarul cauzei nu se regasesc documente privind modalitatea de vanzare a acestei nave, este anexat numai contractul de vanzare cumparare intre cele doua companii nerezidente in Romania, conditiile vanzarii au fost confidentiale, asa cum se precizeaza in contractul de vanzare-cumparare (MOA). Fiind vanduta in aceiasi zi cu nava BACESTI, este posibil sa fi fost vanduta prin intermediul unor brokeri.

Nu se pune problema unor obligatii privind plata TVA intrucat a fost vanduta de o societate liberiana.

- **Vanzarea navelor BUJORENI, BAIA DE ARAMA si BARBOSI** s-a efectuat prin licitatie organizata de Bursa Maritima si de Marfuri Constanta.

Prin contractul de prestari servicii incheiat intre CNM PETROMIN SA si BURSA MARITIMA SI DE MARFURI Constanta, la art. 2.1, sunt prevazute

obligatii ale prestatorului privind promovarea ofertei pe piata interna si internationala. La dosarul cauzei nu se regasesc materiale privind publicitatea efectuata.

Nu se pune problema platii TVA, vanzarea avand loc intre persoane juridice nerezidente in Romania.

➤ **Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS** a fost efectuata prin negociere directa intre CNM PETROMIN SA si navlositorul SC TSM SRL Constanta. In factura fiscala intocmita de catre CNM PETROMIN SA a fost inscrisa TVA.

➤ **Vanzarea navelor BICAZ si BIRLAD.**

La dosarul cauzei se regasesc anunturi publicitare, privind licitatia de vanzare a acestor nave, in ziarele Ziua si Observator.

In factura fiscala intocmita de CNM PETROMIN SA, la rubrica TVA este inscrisa cota zero, conform legislatiei in vigoare la momentul respectiv.

➤ **Vanzarea navelor BACESTI, BALOTA, BANEASA si BAIA DE CRIS.**

▪ Nava **BACESTI** a fost vanduta prin intermediul unor brokeri in conformitate cu practica internationala si aprobarea AGA din cadrul CNM PETROMIN SA. Contractul de vanzare cumparare a avut caracter confidential.

▪ Navele **BAIA DE CRIS** si **BANEASA** au fost vandute prin licitatie organizata de Bursa Maritima si de Marfuri Constanta. La dosarul cauzei se regasesc anuntul publicitar pe Internet pentru organizarea licitatiilor.

▪ Nava **BALOTA** a fost vanduta prin licitatie organizata de SC NAVEXIM SA. La dosarul cauzei se regasesc:

▪ anunturi publicitare in ziarele Cuget Liber din Constanta (18-19.10.1997 si 25-26.10.1997) si Adevarul (18.10.1997), al caror continut a fost aprobat de Comitetul Director in data de 24.07.1997.

▪ Anuntul publicitar cu nr. de intrare 4426/20.10.1997 la FPS Constanta

▪ La dosarul cauzei (VOL. 40, pag. 178) exista si un studiu de fezabilitate al navei **BALOTA** intocmit de KLAVENESS in sept. 1996, in vederea vanzarii in trim. IV 1996.

Contractele de vanzare cumparare pentru aceste patru nave au fost incheiate intre persoane juridice nerezidente in Romania; in aceasta situatie nu se pune problema TVA.

Obiectiv 18p) dacă s-au întocmit dosare de prezentare ale activelor și ce sume s-au încasat din valorificarea acestora?

- **Vanzarea navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA** s-a facut in baza OUG 88/1997, HG 55/98, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, prin negociere directa intre vanzator si cumparator, cumparatorul fiind titularul unor contracte de bare-boat pentru aceste nave, cu clauza expresa privind cumpararea navelor.
- **Vanzarea navei BORZESTI:** la dosarul cauzei nu se regasesc documente privind modalitatea de vanzare a acestei nave. AGA si FPS au aprobat vanzarea acestei nave prin intermediul unui broker.
- **Vanzarea navelor BUJORENI, BAIA DE ARAMA si BARBOSI**
La dosarul cauzei se regasesc dosarele de prezentare ale acestor active. La conditiile de participare la licitatie sunt mentionate si preturile de achizitie propuse ale navelor.
Suma incasa de catre CNM PETROMIN SA din vanzarea acestor caiete nu poate fi determinata de experti, la dosarul cauzei neexistand documente privitoare la eventualele sume incasate.
- **Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS** s-a facut in baza OUG 88/1997, HG 55/98, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, prin negociere directa intre vanzator si cumparator, cumparatorul fiind titularul unor contracte de bare-boat pentru aceste nave.
- **Vanzarea navelor BICAZ si BIRLAD.**
La dosarul cauzei nu se regasesc dosarele de prezentare ale acestor active.
- **Vanzarea navelor BACESTI, BALOTA, BANEASA si BAIA DE CRIS.**
La dosarul cauzei se regaseste dosarul de prezentare al navei BALOTA in romana si in engleza, intocmit de NAVEXIM SA Galati, si chitanta de 100 USD incasata de SC NAVEXIM SA – Galati, de la DEIULEMAR COMP ITALIA in 24.10.1997 pentru cumpararea dosarului de prezentare
- Pentru celelalte trei nave, la dosarul cauzei nu au fost identificate dosarele de prezentare.

Obiectiv 18r) dacă în aceste dosare s-a menționat adresa activului și cine era proprietarul acestora?

- **Vanzarea navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA** s-a facut in baza OUG 88/1997, HG 55/98, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, prin negociere directa intre vanzator si cumparator, cumparatorul fiind titularul unor contracte de bare-boat pentru aceste nave.
- **Vanzarea navei BORZESTI:** la dosarul cauzei nu se regasesc documente privind modalitatea de vanzare a acestei nave.
- **Vanzarea navelor BUJORENI, BAIA DE ARAMA si BARBOSI**
In dosarele de prezentare ale acestor nave au fost mentionate toate adresele utile eventualului cumparator, portul unde se afla nava, adresa vanzator, adresa organizator licitatie, caracteristici ale navei, locul si anul constructiei, conditii de participare si pretul de pornire a licitatiei), cu mentiunea ca la vanzator a fost trecut CNM PETROMIN SA, fara a se mentiona proprietarul (filiala liberiana).
- **Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS** s-a facut in baza OUG 88/1997, HG 55/98, asa cum a fost modificat prin HG 361/98, prin negociere directa intre vanzator si cumparator, cumparatorul fiind titularul unor contracte de bare-boat pentru aceste nave.
- **Vanzarea navelor BICAZ si BIRLAD.**
La dosarul cauzei nu se regasesc dosarele de prezentare ale acestor active.
- **Vanzarea navelor BACESTI, BALOTA, BANEASA si BAIA DE CRIS.**
La dosarul cauzei se regasesc dosarul de prezentare al navei BALOTA, care are inscrise toate datele utile ofertantilor, cu mentiunea ca la vanzator este trecut CNM PETROMIN SA (si/sau numitii sai).
- Pentru celelalte trei nave, la dosarul cauzei nu se regasesc dosarele de prezentare.

Obiectiv 18s) dacă S.C. “CORONA SHIPPING INTERNATIONAL” S.R.L. îndeplinea condițiile de întreprindere mică pentru a putea beneficia de cumpărarea de active cu plata în rate a celor 4 nave achizitionate de aceasta?

Expertii constata ca din raspunsul dat de Inspectoratul Teritorial de Munca Constanta (vol.28 fila 227), SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL avea angajati 4 colaboratori cu conventie civila. Nu este confirmata

existenta vreunui salariat cu carte de munca. Numarul de salariați era zero. Art. 4 din Legea 133/1999 prevede:

“(1) Întreprinderile mici și mijlocii care își desfășoară activitatea în sfera producției de bunuri materiale și servicii se definesc, în funcție de numărul mediu scriptic anual de personal, după cum urmează:

- a) până la 9 salariați - microîntreprinderi;
.....”

Numarul mediu scriptic al salariatilor fiind zero, SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL indeplinea conditia de microîntreprindere. Ulterior (2003), Codul Fiscal (art. 103 lit. b) a precizat ca numarul de salariați trebuie sa fie cuprins între 1 și 9.

- ✓ Cifra de afaceri in 1999 era nula, deci mai mica de 8 milioane lei, conform declaratiei inregistrate la Administratia Financiara Constanta.
- ✓ Camera de Comert, Industrie, Navigatie si Agricultura Constanta certifica obiectul de activitate in domeniul IMM (art. 4, alin (2) din Legea 133/1999) si natura privata a capitalului (art. 6 din Legea 133/1999)

De altfel, conform acestei legi guvernul sustinea intreprinzatorii prin nediscriminarea intreprinderilor mici sau nou infiintate.

Astfel, la art. 9, alin (1) se prevede ca:

„Sub sancțiunea nulității absolute, se interzic orice măsuri sau acte care au ca scop sau ca efect discriminarea în defavoarea întreprinderilor mici și mijlocii sau în defavoarea întreprinderilor nou-create, pe criterii de vechime sau dimensiune.”

Concluzia obiectivului 18s:

SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL a îndeplinit condițiile de întreprindere mică, impuse de Legea 133/1999, pentru a putea beneficia de cumpărarea de active, adica a celor 4 nave, cu plata în rate.

Obiectiv 18ș) dacă cumpărătorii activelor firmei, respectiv “T.S.M.” S.R.L. Constanța și “CORONA SHIPPING INTERNAȚIONAL” S.R.L. Constanța au avut dreptul să solicite deducerea din prețul activelor achiziționate a investițiilor efectuate la nave în conformitate cu contractele de bare-boat (închiriere). Dacă aceste investiții au fost corect stabilite?

Conform Legii 99/1999, Art. 27:

(2) *Societățile comerciale și regiile autonome, care au în derulare contracte de locație de gestiune, de închiriere sau de asociere în participațiune, pot vinde sau încheia contracte de leasing imobiliar cu clauză irevocabilă de vânzare, prin negociere directă cu locatarii sau asociații în situațiile în care aceștia au efectuat investiții în activele pe care le utilizează reprezentând mai mult de 15% din valoarea acestor active. În acest caz, din prețul de vânzare se scade valoarea investițiilor pe bază de raport de evaluare acceptat de părți.”*

Conceptul de investitie a fost definit de lege initial prin HG 55/1998 ca un concept foarte larg cuprinzand orice lucrari de investitii cu exceptia lucrarilor curente.

HG 55/98, art. 81, modificat prin HG 361/98, Art.16:

„(1) *Societățile comerciale care au în derulare contracte de locație de gestiune, închiriere sau asociere în participațiune, încheiate fie în temeiul art. 33 și 34 din Legea nr. 15/1990, fie în temeiul art. 251-256 din Codul comercial, fie în ambele temeuri pot vinde, prin negociere directă cu locatarii sau asociații, activele pe care aceștia le utilizează, în situațiile în care au efectuat investiții în valoare de minimum 10% din valoarea activului. Prin lucrări de investiții, în sensul prezentelor norme metodologice, se înțelege orice lucrări, altele decât lucrările de întreținere sau dotările obligatorii de funcționare.*

(2) *Pentru situațiile prevăzute la alin. (1), vânzarea activului către locatar sau asociat se face fără licitație. În acest caz, din prețul de vânzare se scade valoarea investițiilor efectuate, pe bază de raport de evaluare acceptat de părți.*

Legislatia de privatizare foloseste notiunea de „investitii”, intr-un sens mai larg decat cel contabil. Astfel, se considera investitii orice lucrari cu exceptia celor curente.

Existenta si quantumul investitiilor trebuiesc stabilite de catre un evaluator si aprobate de AGA. Valoarea acestor investitii se deduce, conform legii, din pretul de vanzare.

In normele metodologice, stabilite prin HG 450/1999, art. 4.17 se precizeaza:

“În vederea aplicării art. 27 alin. (1) din ordonanța de urgență, procentul de 15% se raportează la valoarea de circulație a activelor, calculată potrivit raportului de evaluare, din care se deduce valoarea actualizată a investițiilor efectuate.”

In cazul celor 4 nave CORONA si a celor 2 nave HISTRIA, ambele conditii, atat cea referitoare la valoarea investitiilor cat si cea referitoare la existenta rapoartelor de evaluare, au fost satisfacute.

In cazul celor 4 nave CORONA, evaluatorul SC NAVEXIM SA a fost cel care a stabilit quantumul investitiilor preluate pentru fiecare nava in parte de catre SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

In aplicarea articolelor de mai sus s-a avut in vedere ca in cazul navelor maritime contractul de bare-boat se incadreaza in categoria contractelor de locatiune de gestiune (lucru confirmat si de literatura de specialitate).

In ceea ce priveste conceptul de investitie, HG 450/1999 nu face precizari, lasand la aprecierea evaluatorului stabilirea quantumului si naturii acestora.

In cazul societatii CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL, aceasta a achizitionat investitiile facute anterior prin plata creditului restant catre CHRISTIANIA BANK.

SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL, a facut aceasta plata prin creditul oferit de NIB si EUROFINANCE care urma sa fie rambursat numai de catre SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL.

Existenta si quantumul investitiilor trebuiesc stabilite de catre un evaluator si aprobate de AGA. Valoarea acestor investitii se deduce conform legii din pretul de vanzare.

In acest fel, nu se diminueaza pretul de vanzare ci, doar la plata acestuia, se compenseaza suma investita de catre utilizator si care este datorata de vanzator.

De altfel, si hotararea CD al FPS cat si mandatul acordat reprezentantului in AGA nu vorbesc de o diminuare a pretului de ofertare ci de faptul ca pretul astfel stabilit de catre evaluator include si investitia utilizatorului.

N r. C R T	DENUMIRE NAVA/ UTILIZATOR	VALOAREA						VALOAREA APROBATA DE AGA PENTRU INVESTITIA UTILIZATORULUI	VALOAREA PROPUSA DE FPS, DIN CARE INVESTITIA UTILIZATORULUI
		VALOAREA RAMASA la 30.04.2000 (USD/ MII LEI)	VALOAREA TOTALA RECOMANDATA DE EVALUATOR A INVESTITIILOR EFECTUATE DE UTILIZATOR				BREMER VALUATOR		
			FIRMA DE EVALUARE						
			NAVEXIM	FEARNLEYS	OSLO SHIPBROKER.				
1	2	3	4	5	6	7	8		
1	CORONA LIGHT(ex. BOBALNA	269.093/	3.000.000/	3.500.000/	3.100.000/	3.000.000/	3.200.000/	3.550.000/	
	CORONA SHIPPING INT'L	5.402.319	1.470.535	-	-	-	1.470.535	1.470.535	
2	CORONA FORTUNE (ex FORTUNE 22)	440.486/	13.500.000/	13.000.000/	12.000.000/	15.500.000/	13.500.000/	15.500.000/	
	CORONA SHIPPING INT'L	8.843.189	4.000.000	-	-	-	4.000.000	4.000.000	
3	CORONA LUCK (ex. COMANESTI)	868.254 17.431.062	10.500.000/	10.000.000/	9.000.000/	12.000.000/	10.300.000/	12.000.000/	
	CORONA SHIPPING INT'L		3.100.000	-	-	-	3.100.000	3.100.000	
4	CORONA FURY(EX. CARBUNESTI)	928.031 18.631.159	10.500.000/	10.500.000/	9.000.000/	13.000.000/	10.800.000/	13.000.000/	
	CORONA SHIPPING INT'L		3.000.000	-	-	-	3.000.000	3.000.000	
TOTAL		2.505.864/ 50.307.729	37.500.000/ 11.570.535	37.000.000/ -	33.100.000/ -	43.500.000/ -	37.800.000/ 11.570.535	44.050.000/ 11.570.000	

(Anexa la Nota aprobata de CD 43 din 13 mai 1999)

N r . C R T	DENUMIRE NAVA/ UTILIZATOR	VALOAREA					
		CONTABILA (USD/ MII LEI)	VALOAREA TOTALA RECOMANDATA DE EVALUATOR			VALOARE APROBATA DE AGA DIN CARE INVESTITIA UTILIZATORULUI	VALOAREA PROPU SA DE FPS, DIN CARE INVESTITIA UTILIZATORULUI
			FIRMA DE EVALUARE				
			NAVEXIM	GALBRAITH'S	WHITE		
1	2	3	4	5	7	8	
1	HISTRIA STAR (EX. CALLATIS)	279,655	2.078.000 – 3.230.000	1.500.000– 1.600.000	1.750.000	1.612.500 / 1.474.616	1.624.257 / 1.474.616
2	HISTRIA SUN (EX. BREAZA)	315.405	2.078.000 – 3.230.000	1.500.000– 1.600.000	1.925.000	1.362.500 / 1.167.115	1.418.068 / 1.167.115
TOTAL		595.060				2.975.000 / 2.641.731	3.042.315 / 2.641.731

In tabelul anterior se prezinta valoarea de piata a navelor si investitiile efectuate la navele BREAZA si CALLATIS.

Concluzia Obiectivului 18ș):

- Investițiile efectuate la navele vandute catre navlositorii SC TSM SRL si SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL au fost evaluate de SC NAVEXIM SA, la suma de 2.641.731 USD pentru navele HISTRIA si 11.570.535 USD pentru navele CORONA.
- Navlositorii SC TSM SRL si SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL au fost indreptatiti sa ceara deducerea din cuantumul platii pentru nave a investitiilor platite si asumate de ei in cadrul contractului de bare-boat.
- HG 563/1999 la art. 3.2.4. alin .b) prevede: *„Privatizarea "PETROMIN" - S.A. Constanța și înființarea Companiei Romane de Transport Maritim se vor efectua în paralel cu vânzarea navelor către partenerii contractelor de bare-boat, cu preluarea de către aceștia a datoriilor înregistrate către Banca Română de Comerț Exterior - BANCOREX - S.A.*

Totodată se va avea în vedere crearea unui cadru legislativ coerent, aliniat la legislația internațională în domeniu.”

- Prin vanzarea celor 4 nave catre SC CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL si achitarea de catre aceasta catre CBK a sumei de 11.570.535 USD, CNM PETROMIN SA a fost degrevata de propria ei obligatie de plata a creditului restant. Consideram ca prevederile HG 563/1999 la art. 3.2.4. alin. b), sunt aplicabile si in aceasta situatie, chiar daca aceasta datorie era contractata la o alta Banca.

In data de 09.06.2000, CHRISTIANIA BANK, cu faxul nr. 1616 transmis catre CNM PETROMIN SA, confirma primirea sumei de 11.570.535 USD platita integral de catre NIB Capital pe data de 25.04.2000. Suma reprezinta soldul final al imprumutului si a facilitatilor acordate POI la data de 02.02.1995 (vol. 25, pag. 64)

Obiectiv 18t) dacă s-a cauzat vreun prejudiciu “CNM PETROMIN” S.A. Constanța ca urmare a vânzării acestor nave cu indicarea persoanelor civilmente responsabile și precizarea cotelor de participare a fiecăreia la cauzarea prejudiciului. În caz afirmativ, răspunderile și persoanele răspunzătoare se vor stabili în mod concret, pe fiecare an de activitate (1992-2000), pe fiecare fenomen economic separat, precum și normele legale încălcate, în vigoare la acea dată?

Din vanzarea navelor a rezultat un venit de 51.564.200 USD fata de valoarea ramasa neamortizata a celor 16 nave inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA de 10.978.665 USD.

Rezultatul financiar pozitiv a fost datorat faptului ca la 14 nave (mai putin navele Breaza si Callatis) costurile cu reparatiile si re tehnologizarile au fost suportate de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia.

Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS a fost efectuata la un pret mai mic decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA datorita volumului mare de investitii efectuate de navlositor, investitii ce au trebuit sa fie suportate de CNM PETROMIN SA prin deducerea lor din pretul de vanzare.

Navele au fost vandute respectandu-se legislatia romaneasca a privatizarii si cea internationala in domeniul maritim.

Intre CNM PETROMIN SA si PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, pe parcursul derularii activitatii, au existat decontari normale intre societatea mama si filiala. Din rulajul acestor decontari rezulta ca CNM PETROMIN SA a incasat suma de 55.784.822 USD si a platit suma de 36.461.634 USD, din care 23.467.200 USD din vanzari nave, soldul final fiind de 17.323.188 USD in favoarea CNM PETROMIN SA.

In urma expertizarii documentelor existente la dosarul cauzei (bilanturi contabile, situatia contului de profit si pierdere, rapoartele de activitate ale administratorilor, rapoartele auditorului si diferite situatii finaciare ale PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si CNM PETROMIN SA precum si a contului de decontari intre societatea mama si filiala) concluzia expertilor este ca rezultatul final al activitatii pe relatia Liberia a fost pozitiv, nu a fost cel scontat prevazut in bugetul initial, datorita in cea mai mare parte scaderii pietei navlurilor (cu influenta directa si asupra pretului de vanzare a navelor) in perioada respectiva, dar CNM PETROMIN SA nu a inregistrat nici un fel de prejudiciu din aceasta activitate.

Obiectiv 19. În cazul în care se stabilește un prejudiciu, să fie indicate toate sursele de prejudiciere a PETROMIN ca urmare a activității “PETROKLAV” Inc. Bahamas și “PETROMIN OVERSEAS“ Inc. ori a retehnologizării navelor.

Asa cum s-a aratat la obiectivul anterior, CNM PETROMIN SA nu a inregistrat nici un fel de prejudiciu din activitatea structurii corporative pe relatia Liberia si in consecinta nici persoane responsabile.

Obiectiv 20. Să se stabilească dacă după încetarea activității “PETROKLAV” Inc. Bahamas, a mai fost transferată vreo sumă de bani în contul acestei societăți.

Din imprumutul suplimentar de 4.000.000 USD contractat de către PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia de la consorțiul bancar condus de CHRISTIANIA BANK Oslo, 500.000 USD au fost virati catre PETROKLAV Inc. Bahamas in vederea efectuării unor plati (restante) catre clubul de asigurari UK P&I Londra pentru acoperirea primelor de asigurare datorate de catre CNM PETROMIN SA Constanta pentru anul 1992 si anii anteriori 1989, 1990 si 1991.

La 02.11.1991 Clubul de asigurare UK P&I a transmis catre PETROMIN nota de debit generala nr. 3231 pentru un numar de 61 de nave si defalcata pe nave in valoare totala de 2.237.698 USD cu termen de plata 05.12.1991 reprezentand prima suplimentara pentru anul 1990 (printre care figureaza si nava BACESTI pentru perioada inainte de intrarea in contract bare-boat cu BOROM SHIPPING perioada in care era in exploatarea PETROMIN cu suma de 3.241 USD).

Cu adresa 9770/03.12.1991, adresata serviciilor de decontare valutara si serviciului contabilitate PETROMIN, Biroul litigii maritime cere plata sumei de 2.237.698 USD catre clubul UK P&I si ce reprezinta aceasta plata.

Cu adresa nr.5023/16.06.1992 a biroului litigii maritime, adresata acelorasi servicii, se cere plata celei de a doua prime suplimentare catre clubul UK P&I pentru anul 1990 in suma totala de 1.711.181 USD (printre care si nava BACESTI cu suma de 2.478 USD pentru perioada in care aceasta nava s-a aflat in administrarea/exploatarea PETROMIN).

Nava BACESTI nu a mai figurat pentru anul de asigurare 1992 (20.02.1992-20.02.1993), ne mai fiind in administrarea / operarea CNM PETROMIN SA.

Suma de 500.000 USD este confirmata ca platita clubului de asigurari UK P&I Londra prin extrasul de cont emis la data de 30.09.1992 de City Bank Londra prin transfer intern din creditul PETROKLAV Inc Bahamas in debitul clubului, precum si prin confirmarea telex din 01.10.1992 a brokerului de asigurari Peter Smart (vol.141/fila 25) prin care s-a contractat asigurarea P&I pentru navele aflate in exploatarea PETROMIN pentru anul de asigurare P&I 1992 (20.02.1992-20.02.1993), cat si prin corespondenta purtata de biroul Litigii Maritime cu Serviciul Decontari Valutare si Serviciul Contabilitate, carora li s-a trimis in scris modul de distribuire a sumei de 500.000 USD pentru acoperirea notelor de debitare emise de clubul UK P&I pentru anul de asigurare 1992.

Cu telexul datat 07.10.1992, UK CLUB confirma primirea instructiunilor privind alocarea sumei de 500.000 USD si modul de repartizare conform instructiunilor CNM PETROMIN SA (vol 150/pag 501)

Adresa Biroului Litigii Maritime a CNM PETROMIN SA data 09.10.1992 catre Serviciul Decontari Valutare si Serviciul Contabilitate referitoare la remiteri catre Clubul UNITED KINGDOM P&I (vol.150 fila 502) prezinta defalcata destinatia sumelor, respectiv prime restante cu scadente 10.07.1992, 10.08.1992, 10.09.1992, prima risc poluare tancurile BIRUINTA si BANAT, etc., atragandu-se atentia conducerii companiei asupra primelor restante devenite scadente in valoare de 1.299.937.93 USD si solicitandu-se luarea de masuri urgente de remitere.

Mentiunea aparuta in extrasul de cont in legatura cu nava BACESTI nu se refera la aceasta plata ca reprezentand prima de asigurare P&I pentru nava BACESTI pe perioada cat aceasta nava s-a aflat in contract de bareboat cu firma BOROM SHIPPING Ltd. si cand obligatia de plata revenea navlositorului.

Suma de 500.000 USD platita clubului UK P&I Londra de catre PETROKLAV Inc. Bahamas a acoperit primele de asigurare curente si o parte din prima suplimentara pe anul 1990 pentru navele aflate in exploatarea CNM PETROMIN SA, iar cele doua sume de 3.241 USD respectiv 2.478 USD reprezentand prime suplimentare pentru nava BACESTI se refereau la perioada cat aceasta nava s-a aflat in exploatarea CNM PETROMIN SA careia ii revenea obligatia de asigurare a navei (vol.150/502).

Obiectiv 21. Care a fost evoluția prețului navelor second-hand și scrap pe piața internațională în intervalul 1990-2000?

- care este modalitatea de vânzare pe plan internațional a acestor nave, cum se stabilește prețul, factorii care îl influențează și cine este abilitat să stabilească aceste prețuri?

- cum au fost evaluate pe plan internațional navele tip Panamax construite în România în perioada 1980-1990 față de nave similare construite în șantiere din străinătate?

Care a fost evoluția prețului navelor second-hand și scrap pe piața internațională în intervalul 1990-2000

Pentru a răspunde la acest obiectiv am folosit raportul din 2001 al grupului R S PLATOU, broker internațional, companie înființată în 1936, care oferă servicii de brokeraj în domeniul vânzării-cumpărării de nave maritime.

Grupul de studii economice al companiei (R.S. PLATOU ECONOMIC REASERCH A.S.) pune la dispoziție clienților săi studii și rapoarte de piață prin rapoarte lunare și anuale (www.platou.com).

Din studiul raportului din anul 2001, care acoperă piața din perioada 1991-2000, din capitolul "The Dry Bulk Market" (piața marfurilor în vrac) se pot trage concluzii pornind de la evoluția diferiților parametri și în mod deosebit interdependența lor pentru perioada 1991-2000.

Parametrii studiați și prezentați în raport sunt:

- capacitatea de transport în milioane tone dwt existentă la 01.01.2001 funcție de perioada de construcție (Age profile of bulk carriers);
- capacitatea de transport în milioane tone dwt și evoluția pe ani prezentând capacitatea navelor în operare și capacitatea navelor în conservare (Bulk carrier fleet);
- capacitatea de transport în milioane tone dwt și evoluția acesteia funcție de mărimea navelor maritime (Bulk carrier fleet by size);
- capacitatea de transport pe ani pentru nave construcții noi livrate (Bulk carriers deliveries by size);
- capacitatea de transport pe ani și tipuri de nave pentru nave construcții noi contractate (New orders of bulk carriers by size);
- capacitatea navelor pe tipuri și pe ani vândute la fier vechi (Bulk carriers sold for scrapping);

- situatia privind raportul intre nave taiate si nave noi in milioane tone pe ani (Deletions and deliveries of bulk carriers);
- evolutia in milioane tone a marfurilor in vrac in ani pentru principalele marfuri in vrac transportate pe mare (World seaborne trade-main dry bulk commodities);
- situatia pe ani in milioane tone dwt a ofertei, cererii si procentului de utilizare a flotei mondiale de nave vrachiere (Supply, demand and utilization rate).

Evolutia parametrilor din situatiile de mai sus este interdependenta si se reflecta continuu si zilnic asupra ratelor de time charter si implicit asupra valorii de piata a navelor la un moment dat. Aceasta este o valoare fluctuanta, de la zi la zi, dependenta de fluctuatiile pietei de marfuri transportabile cu nave vrachiere si de oferta de nave.

Prezentam in continuare graficele enumerate mai sus:

Graficul capacitatii de transport in milioane tone dwt existenta la 01.01.2001 functie de perioada de constructie (Age profile of bulk carriers)

AGE PROFILE OF BULK CARRIERS						
Mill. dwt – 1.1.2001						
	YEAR BUILT					TOTAL
	-80	81-85	86-90	91-95	96-2000	
10-52,999	38.1	27.6	12.1	12.2	28.2	118.2
53-79,999	10.3	16.8	8.9	11.1	24.2	71.3
80,000+	2.9	15.8	17.8	20.4	29.9	86.8
Total	51.3	60.2	38.8	43.7	82.3	276.3

Se poate constata ca la 01.01.2001, dintr-un tonaj existent de 276.3 milioane tone dwt , navele construite pana in 1990 (din care fac parte si navele noastre) reprezinta 150.3 milioane tdw, adica 54.4% cu efect direct in ceea ce priveste rata de time charter si cu influenta negativa asupra pretului de piata al navelor vechi.

Graficul capacitatii de transport in milioane tone dwt si evolutia pe ani prezentand capacitatea navelor in operare si capacitate navelor in conservare (Bulk carrier fleet)

BULK CARRIER FLEET

Mill. dwt

Start	Existing fleet	Lay-up	Bulk carriers operating	Combined in dry	Operating dry bulk fleet
1991	210.8	0.7	210.1	18.2	228.3
1992	214.8	1.4	213.4	16.9	230.3
1993	215.0	1.6	213.4	16.1	229.5
1994	219.0	1.5	217.5	13.9	231.4
1995	225.5	1.3	224.2	15.2	239.4
1996	242.2	1.1	241.2	11.2	252.4
1997	252.1	0.9	253.0	9.5	262.5
1998	263.3	1.0	262.3	7.0	269.3
1999	263.3	1.5	261.8	5.3	267.1
2000	267.4	1.9	265.5	6.2	271.7
2001	276.3	1.3	275.0	4.3	279.3

Este de remarcat tonajul navelor retrase in conservare (lay-up) ca urmare a ratelor de time charter scazute. Existenta acestui tonaj in conservare se rasfrange negativ asupra valorii de piata a navelor.

Graficul capacitatii de transport in milioane tone dwt si evolutia acesteia functie de marimea navelor maritime (Bulk carrier fleet by size)

BULK CARRIER FLEET BY SIZE

Mill. dwt

Start	10-52,999	53-79,999	80,000 +	Total
1991	103.0	50.7	57.1	210.8
1992	104.1	52.4	58.4	214.9
1993	103.8	51.9	59.4	215.1
1994	103.4	53.4	62.2	219.0
1995	104.2	56.3	65.0	225.5
1996	108.9	59.8	73.6	242.3
1997	112.5	60.6	79.0	252.1
1998	115.3	64.7	83.3	263.3
1999	116.6	65.7	81.0	263.3
2000	117.4	68.1	81.9	267.4
2001	118.2	71.3	86.8	276.3

(NOTE: DRY BULK FIGURES PRIOR TO 2000 HAVE SIZE GROUPS 10-49, 50-79, 80+)

Graficul prezinta evolutia capacitatii de transport in perioada 1991-2001 functie de capacitatea navelor. Se poate observa faptul ca in perioada 1991-2000, pentru navele capsized capacitatea a crescut de la 57.1 la 81.9 milioane tdw (28.8 mil tdw) iar pentru navele panamax a crescut de la 50.7 la 68.1 milioane tdw (17.4 mil. tdw), rezultand o crestere mai mare a tonajului navelor capsized comparativ cu cele panamax.

Graficul capacitatii de transport pe ani pentru nave constructii noi livrate
(Bulk carriers deliveries by size)

BULK CARRIER DELIVERIES BY SIZE				
Mill. dwt	10-52,999	53-79,999	80,000 +	Total
1991	1.8	2.0	2.0	5.8
1992	0.8	0.4	2.8	4.0
1993	0.8	2.5	4.4	7.7
1994	2.4	3.8	4.7	10.9
1995	4.2	4.0	5.8	14.0
1996	6.1	3.3	7.8	17.2
1997	5.9	5.8	6.9	18.6
1998	5.7	4.0	1.8	11.5
1999	3.8	5.0	4.7	13.5
2000	3.5	4.0	6.1	13.6

Cresterea capacitatii de transport cu nave constructii noi livrate de santierele navale are ca efect scaderea pretului pe piata a navelor vechi.

Graficul capacitatii de transport pe ani si tipuri de nave pentru nave constructii noi contractate (New orders of bulk carriers by size)

NEW ORDERS OF BULK CARRIERS BY SIZE				
Mill. dwt	10-52,999	53-79,999	80,000 +	Total
1991	1.1	2.8	8.3	12.2
1992	0.8	2.4	2.7	5.9
1993	2.7	4.8	6.5	14.0
1994	5.4	3.0	8.4	16.8
1995	5.1	4.7	7.9	17.7
1996	4.8	5.5	2.4	12.7
1997	4.4	6.5	7.0	17.9
1998	2.3	4.6	3.5	10.4
1999	4.4	9.4	4.7	18.5
2000	6.5	3.7	4.3	14.5

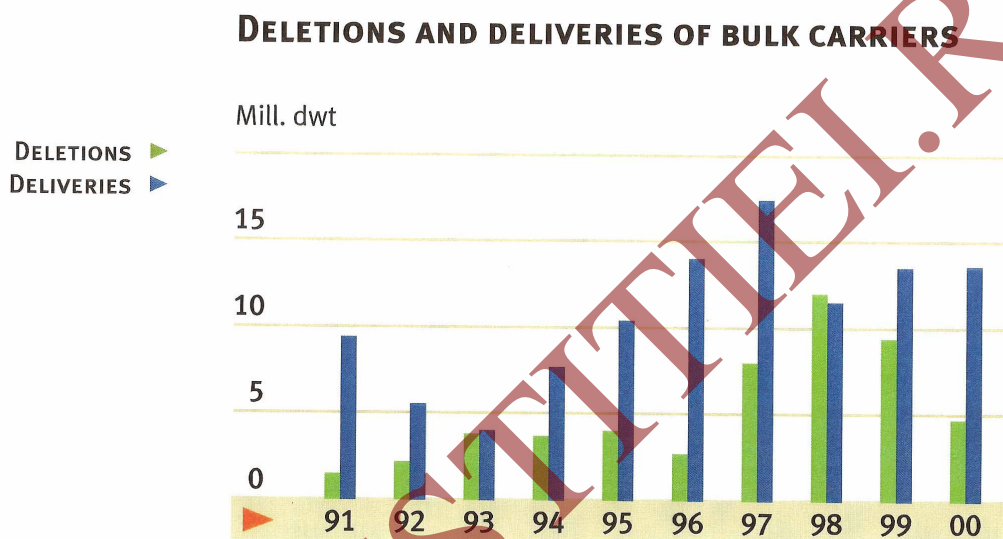
Capacitatea de transport reprezentata de nave noi (contractate cu santierele navale) este in concordanta cu cererea de nave pe piata. Se poate observa scaderea cererii de nave noi in anii 1992, 1996 si 1998 functie de piata scazuta a navlurilor in acei ani.

Graficul capacitatii navelor pe tipuri si pe ani vandute la fier vechi (Bulk carriers sold for scrapping)

BULK CARRIERS SOLD FOR SCRAPPING				
Mill. dwt	10-52,999	53-79,999	80,000 +	Total
1991	0.4	0.5	1.4	2.2
1992	1.1	0.7	1.9	3.7
1993	1.2	1.0	1.5	3.7
1994	1.2	0.9	1.9	4.0
1995	0.6	0.4	1.3	2.3
1996	2.3	2.5	3.3	8.1
1997	2.8	1.5	3.2	7.5
1998	3.9	3.3	4.4	11.6
1999	2.6	2.5	3.8	8.9
2000	2.3	0.7	1.0	4.0

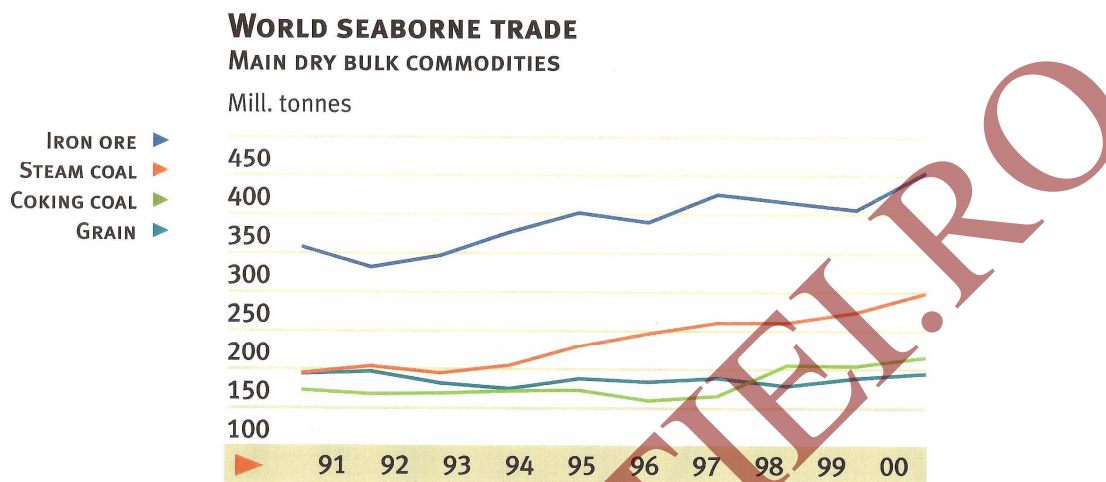
Se poate constata cresterea deosebita in perioada 1996 – 1998 si 1999 a vanzarilor de nave la fier vechi ca urmare a scaderii cererii de capacitate de transport si a pietei navelor second-hand. Scest fapt a avut ca efect scaderea pretului de vanzare la fier vechi.

Graficul privind raportul intre nave taiate si nave noi in milioane tone pe ani (Deletions and deliveries of bulk carriers).

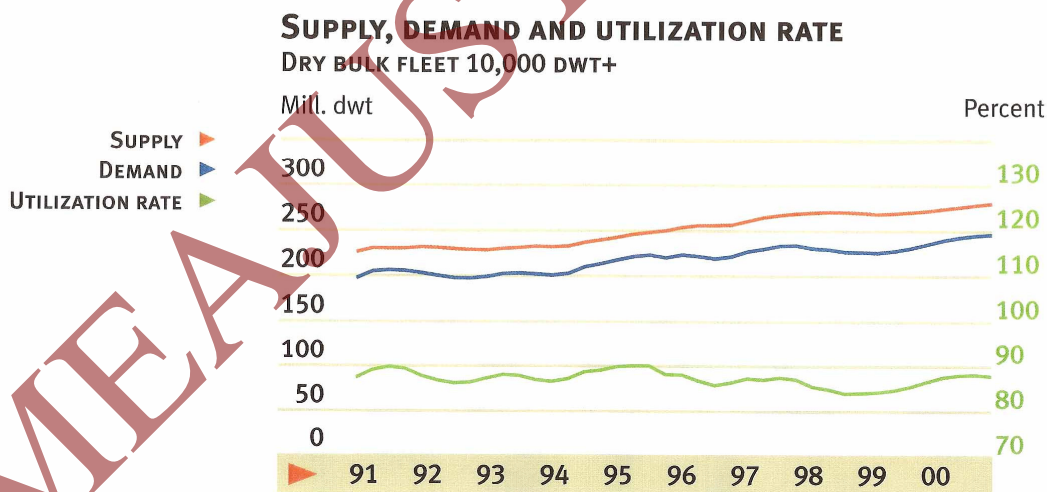


De remarcat numarul mare de nave vandute la fier vechi si taiate in 1997 (8 mil tdw), 1998 (11.8 milioane tone dwt fata de doar 11.6 mil tdw constructii noi), 1999 (9.1 milioane tone dwt). De remarcat anul 1998 in care datorita pietei deosebit de precare capacitatea navelor vandute la fier vechi a depasit capacitatea navelor noi livrate de santierele navale (chiar si aceasta scazuta comparativ cu alti ani).

Graficul evolutiei in milioane tone a marfurilor in vrac in ani pentru principalele marfuri in vrac transportate pe mare (World seaborne trade-main dry bulk commodities).



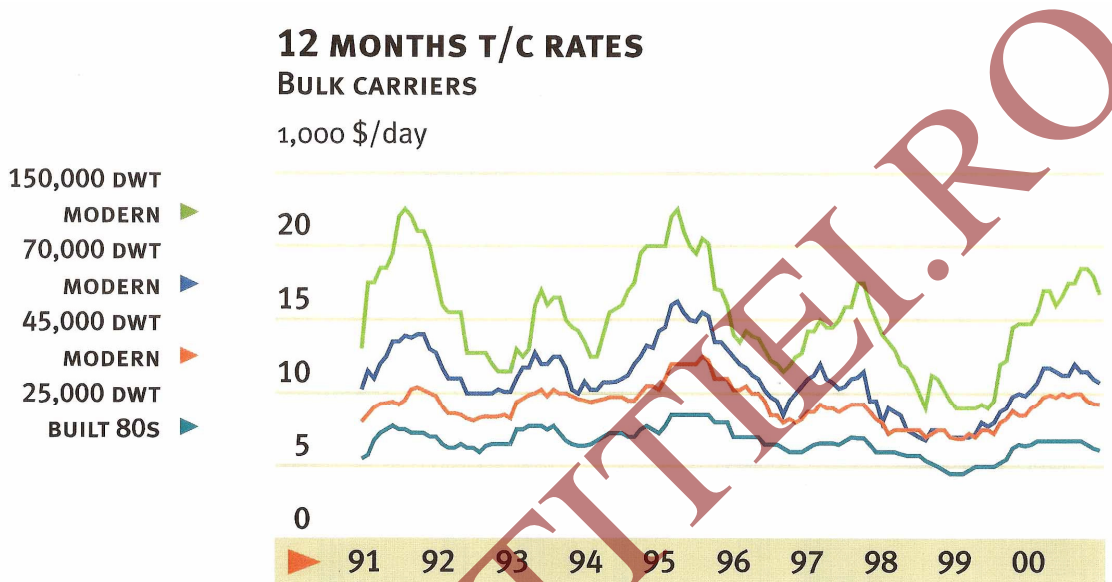
Graficul prezinta situatia pe ani in milioane tone dwt a ofertei, cererii si procentului de utilizare a flotei mondiale de nave vrachiere (Supply, demand and utilization rate)



Graficul prezinta o oferta de capacitate de transport (supply) permanent mai mare raportata la cerere (demand) precum si gradul de utilizare a capacitatii de transport in procente care nu a depasit 90% ajungand la o minima de 84% in anul 1998. Efectul a constat in scaderea ratei de time charter si a pretului navelor.

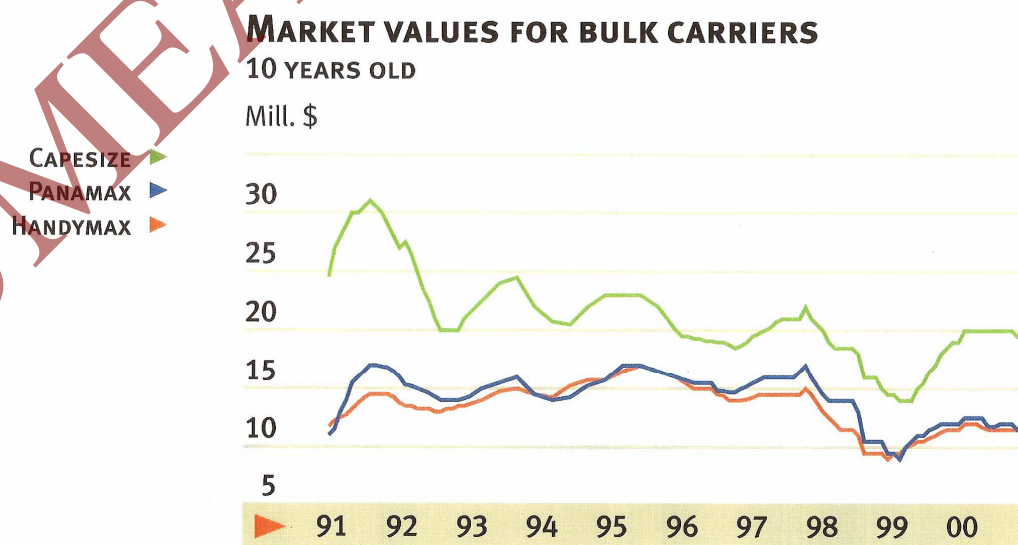
Evolutia ratelor de time charter pentru vrachiere

Graficul de mai jos prezinta evolutia ratelor de time charter (pentru time-charter de 12 luni).



Fluctuatiile nivelului ratelor de time charter influenteaza in mod direct evolutia valorii de piata a navelor second-hand si a navelor vandute la fier vechi.

Evolutia valorii de piata pentru vrachiere de 10 ani vechime.



Raportul prezinta evolutia pretului de piata al vrachierelor second-hand de 10 ani vechime, preturi inregistrate in perioada 1991-2000.

Urmarind evolutia navelor de tip Capesize si Panamax, se constata un maxim istoric la jumatatea anului 1991 care nu va mai fi atins niciodata pana in anul 2000, pentru nave Capesize 31 mil.\$ iar pentru Panamax 17 mil \$ (valori medii aproximative).

Minimul istoric al preturilor se va manifesta la inceputul anului 1999 (14 mil \$ pentru nave Capesize si 6 mil.\$ pentru navele Panamax.)

Piata este extrem de fluctuanta in perioada 1992 – 2000 inregistrandu-se minime notabile la mijlocul anului 1992 (19 mil \$ pentru nave Capesize si 14 mil \$ pentru nave Panamax), in anul 1994 (18 mil \$ pentru nave Capesize si 14 mil \$ pentru nave Panamax. Graficul prezinta anii cu caderi constante, continue si mari care sunt 1992 si 1998.

Modalitatea de vânzare pe plan international a acestor nave, cum se stabilește prețul, factorii care îl influențează și cine este abilitat să stabilească aceste prețuri

Modalitatea de vanzare pe plan international a navelor este in mod normal prin negociere directa prin broker si mai rar prin licitatie cu strigare.

Vanzarile de nave pe plan international se efectueaza pe piata libera functie de cerere si oferta si se realizeaza prin intermediul brokerilor specializati in domeniu care detin datele si informatiile necesare pentru formarea ideii de pret. Pornind de la ideea de pret, incep negocierile intre vanzator si cumparator prin intermediul brokerilor, pretul final fiind stabilit prin intelegerea partilor.

Pretul se stabileste functie de:

- virsta navei ;
- santierul de constructie ;
- tipul navei ;
- concluziile inspectiei facuta de cumparator ;
- data viitoarei andocari ;
- data expirarii certificatelor de clasa ;
- existenta si/sau prelungirea unor contracte de angajare

Factorii care influenteaza pretul final sunt legati de nivelul pietei navlurilor la data vanzarii, a previziunilor acesteia pentru perioada urmatoare, de nivelul pretului pentru nave similare vandute in perioada anterioara, de starea tehnica a navei constatata prin inspectie efectuata de catre cumparator, de

durata pana la urmatoarele reparatii pentru reclasificare, cat si de situatia de angajare a navei la data vanzarii.

Pretul final este stabilit numai de reprezentii vanzatorului si ai cumparatorului.

Persoanele care sunt abilitate sa stabileasca/aprobe aceste preturi in economia de tip capitalist, sunt actionarii majoritari ai companiilor vanzatoare/cumparatoare, sau a persoanelor imputernicite de catre acestia.

Cum au fost evaluate pe plan international navele tip Panamax construite în România în perioada 1980-1990 față de nave similare construite în șantiere din străinătate

Nu exista un studiu comparativ între valorile navelor construite în România și cele construite în șantiere din străinătate.

Din start însă, dotările navelor românești (motoare principale, pompe, electromotoare, etc.) fabricate sau "asimilate" în România nu au făcut decât să scadă valoarea de piață a acestora.

În general evaluările navelor românești au fost făcute de la caz la caz, iar în situația unor contracte de finanțare, valoarea acceptată a navelor a fost cea de după reparațiile necesare repunerii lor în funcțiune.

În ceea ce privește evaluarea navelor tip Panamax construite în România în perioada 1980-1990 față de nave similare construite în șantiere din străinătate, redăm spre exemplu diferențele de preturi la vânzare pentru câteva nave astfel:

Nava "Alice", 65.000 tdw, construită în 1981 în România, vândută către un comparator chinez pentru suma de 3,4 milioane USD la data de 27.01.2000 și nava "Elise" de 64.000 tdw construită în 1982 în România, vândută la data de 10.02.2000 unui cumpărător grec pentru suma de 4 milioane USD, în comparație cu navele "Atlantic Splendour" de 65.000tdw, construită în anul 1981 în Japonia, vândută la data de 27.01.2000 unui comparator din Grecia pentru suma de 6,3 milioane USD și "Goynuk", 65.420tdw, construită în anul 1981 în Coreea, vândută la 27.04.2000 unui cuparator din Grecia pentru suma de 5,3 milioane USD și nava "Samsun Spirit" de 67.000 tdw, construită în anul 1983 în Anglia, vândută la 22.06.2000 pentru suma de 6,8 milioane USD.

Exemplele de mai sus au fost obținute de pe site-ul publicației săptămânale TRADE WINDS care se referă la perioada ianuarie – decembrie 2000, 13 pagini, (vol. 193 Anexa nr. 27). Din aceste exemple rezultă clar faptul că

pentru nave avand acelasi an de constructie si acelasi tonaj, vandute in perioade apropiate, dar cu loc de constructie diferit, in Romania si respectiv alte tari, existau diferente insemnate in ceea ce priveste pretul de vanzare.

Un caz elocvent de influenta a pietei navlurilor asupra pietei vanzarilor de nave este dat de vanzarea prin licitatie publica cu strigare de catre Tribunalul din Constanta a corpurilor de nava BLEJOI si BIRCA de 65.000 tdw, prima pentru suma de 400.000 USD in luna decembrie 1999, cand piata navlurilor era scazuta, iar cea de-a doua vanduta pentru suma de 5,2 milioane USD in luna aprilie 2004, cand piata navlurilor atinsese niveluri foarte ridicate.

Obiectiv 22. Dacă navele au rămas sau nu în proprietatea PETROMIN în perioada 1992-2000?

Prin emiterea documentului „*Bill of sale*”, CNM PETROMIN SA a transferat dreptul de proprietate asupra celor 16 nave catre filialele din Liberia, pastrandu-si dreptul de dispozitie asupra acestora. Tinand seama de faptul ca actiunile filialelor erau detinute in proportie de 100% de catre CNM PETROMIN SA (prin intermediul POI in care era actionar 100%), acest transfer de proprietate are un caracter particular.

Dictionarul de Economie defineste proprietatea ca fiind un „*raport social concretizat intr-un inscris privind dreptul efectiv al unei persoane asupra unor bunuri economice create sau existente in societate. Proprietatea se bucura si dispune de un bun in mod exclusiv si absolut, insa in limitele determinate de lege. Titularul proprietatii exercita atributele proprietatii: dreptul de posesie (prerogativa proprietarului de a stapani in fapt, direct si nemijlocit bunul in interes propriu), dreptul de folosinta (capacitatea proprietarului de a utiliza bunul in interes propriu), dreptul de dispozitie (puterea proprietarului de a instraina bunul sau de a constitui asupra lui drepturi reale in favoarea altuia, precum si de a consuma sau a distruge chiar fara folos, lucrul cei apartine)*”.

In conformitate cu aceste attribute ale proprietatii, putem afirma ca la transferul navelor catre filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a cedat dreptul de posesie si dreptul de folosinta, pastrandu-si dreptul de dispozitie, in virtutea calitatii sale de actionar 100%.

In virtutea dreptului de dispozitie si a calitatii de actionar, toate deciziile privind activitatea filialelor (inclusiv vanzarea navelor) au fost luate de Consiliul de Administratie al CNM PETROMIN SA si aprobate de actionarii acestuia.

Obiectiv 23. Dacă transferul celor 16 nave din patrimoniul PETROMIN în cele 16 societăți liberiene deținătoare de unică navă aflate în proprietatea PETROMIN 100% a constituit aport în natură al acționarului unic (“CNM PETROMIN” S.A.) la capitalul filialelor sale sau vânzare efectivă a navelor?

Transferul navelor în proprietatea filialelor a constituit aport în natură la capitalul propriu al acestora, fiind înregistrate de către filiale în contabilitate, în Pasiv, în contul „Prime de capital” și nu în contul de Capital social, iar în conturile de Activ, navele au fost înregistrate ca imobilizări corporale (mijloace fixe).

Legislația română nu prevedea modalitatea în care societatea „mama” poate contribui cu active la capitalul de lucru al filialelor și nici reglementările contabile nu prevedeau modul de înregistrare al unei asemenea operațiuni.

CNM PETROMIN SA a făcut demersuri la Ministerul Transporturilor și la Ministerul Finanțelor pentru lamurirea acestor aspecte specifice flotei române, astfel:

- în adresa din data de 11.02.1993 semnată de directorul general al CNM PETROMIN SA către Ministerul Transporturilor (vol. 8 pag. 287) se explică avantajele înființării companiilor proprietare de unică navă și se arată ca:

”Ținând cont de posibilitățile de plată destul de reduse în momentul actual (companiile de navigație având, în majoritate, plăți în valută) și de contextul general al pieței maritime, considerăm că trebuie luată urgent în discuție existența unei legi în cadrul legislației maritime românești care să stabilească posibilitatea dublei înregistrări a navei, atât în România cât și în străinătate.”

- fax/01.06.1993 (vol. 190 pag. 346) **către Ministerul Finanțelor** prin care solicită sprijinul: *„în vederea elaborării unor norme de înregistrare în contabilitate recunoscute de MF care să corespundă modului actual de organizare al PETROMIN”;*

Răspunsul Ministerului Finanțelor a fost: *„La faxul ... va solicităm să întocmiți o monografie privind operațiunile respective, pe care să o prezentați direcției noastre pentru avizare”.*

Datorită lipsei de experiență în practica economiei de piață a personalului din structura CNM PETROMIN SA, monografia respectivă nu a fost elaborată.

- fax/17.06.1993 (vol. 190 pag. 347) către Ministerul Finanțelor prin care solicita: „sa analizați posibilitatea cuprinderii începând cu sept. 1993 a CNM PETROMIN SA cu sediul in Constanta ... in rândul societăților pentru preluarea noului sistem de contabilitate”. Acestei solicitari nu i-a fost dat curs.

CNM PETROMIN SA a transferat catre sub-filialele sale din Liberia un numar de 16 nave, pastrandu-si dreptul de dispozitie asupra acestora, nu ca si aport la capitalul social, ci ca si aport la capitalul propriu.

In fapt, capitalul social reprezinta sursa unei societati generata initial din aporturile in natura si in bani ale actionarilor sau asociatilor societatii. Capitalul social este format din aportul actionarilor sau asociatilor si corespunde valorii nominale a tuturor actiunilor emise.

Capitalul propriu reprezinta dreptul actionarilor asupra activelor unei persoane juridice, dupa deducerea tuturor datoriilor.

Faptul ca CNM PETROMIN SA si-a pastrat dreptul de dispozitie asupra navelor din societatile de unica nava, este astfel demonstrat si de definitia capitalului propriu, avand in vedere ca CNM PETROMIN SA era, indirect, actionar 100% in societatile de unica nava.

II. OBIECTIVE SUPLIMENTARE

Obiectivul suplimentar 1. Prezentarea grupului de firme Torvald KLAVENESS, activitate, evolutia firmei, număr de nave aflate în management, pozitia firmei pe plan international, situatia financiară a firmei.

Pentru a raspunde la acest obiectiv am folosit “Raportul anual pentru 1991 privind grupul Torvald KLAVENESS” (vol.181/ pag.181-195) care cuprinde urmatoarele capitole:

- Organizarea grupului;
- Rapoartele directorilor pentru:
 - Divizia navlosire
 - Divizia operare nave vrachiere cu instalatii de incarcare
 - Divizia operare nave combinate si tancuri
 - Divizia operare nave panamax si capsiz
 - Divizia managementul navelor
 - Divizia investitii

- Rezultate consolidate pe segmente;
- Contul consolidat de pierdere si profit;
- Balanta consolidata;
- Declaratia financiara consolidata;
- Raportul auditorului;
- Filiale;
- Contul consolidat de profit si pierderi pe baza valorilor de piata;
- Balanta consolidata pe baza valorilor de piata;
- Investitii in nave;

Din analiza acestui raport sintetizam urmatoarele:

- Grupul Torvald KLAVENESS a fost infiintat in anul 1946 incepandu-si activitatea in management tehnic si comercial precum si navlosirea navelor;
- Printre clienti si parteneri in societati mixte se numara companii de stat, companii petroliere, societati industriale, case de comert precum si personae fizice;
- In medie grupul opereaza intre 110 si 120 nave in fiecare zi, nave de la 3000 la 170000 tdw angajate in voiaje internationale;
- Grupul este format din Rederiaksjeselskapet Torvald KLAVENESS (compania holding) si filialele norvegiene:
 - **Torvald KLAVENESS & Co. A/S** –cu activitate de ship management, personal navigant, asigurari, proiecte tehnice si constructii noi, servicii de investitii;
 - **A/S KLAVENESS Chartering** – cu activitate in banking, navlosire pentru nave frigorifice, navlosire si operare nave panamax si capsizate pentru vrachiere mari si vrachiere cu instalatii de incarcare;
 - **GORRISEN & KLAVENESS A/S;**
 - **A/S BULKHANDLING**
 - cu participarile acestora in parteneriate proprietati de nave, filiale norvegiene si straine si companii mixte (joint ventures) (organigrama pag.19) precum:
 - **A/S BULKHANDLING** (48% din actiuni) – flota detinuta consta in 16 nave vrachiere si 6 nave probos (nave combinate vrachiere si tancuri) cu capacitate de transport de la 26000 la 48000 tdw , barje, o nava in management si mai multe nave in time-charter (in total 30 de nave) – in 1991 s-au transportat 13 milioane tone.

- **GUYBALK SHIPPING Ltd.** (50% din actiuni) – un parteneriat cu Bauxite Development Co. – Republica Guyana. Compania detine nava Bissaruni (14000 tdw), nava “Manaka” (22000 tdw) si nava “Arrowcrane” de 27000 tdw special echipata ca facilitate de transbord marfa. In 1991 s-au transportat 1.8 milioane tone.
- **NOVOKLAV Inc.** (50% din actiuni), joint venture din 1989 cu Novorossiysk Shipping Company – Rusia – opereaza 12 nave de tip OBO INTRE 54000 si 76000 tdw, in 1991 fiind transportate 8 milioane de tone.
- **CAPEKLAV Ltd.**– capsized pool in care KLAVENESS a operat 5-10 nave dintre care doua proprietate KLAVENESS si nava “Baron” de 144000 tdw (actionar majoritar KLAVENESS)
- **PORTKLAV Ltd.** – (50% din actiuni), joint venture cu o companie portugheza, cu care a operat nava “Bartolomeu Diaz” de 151130 tdw.
- **GUINOMAR Ltd.** (50% din actiuni) impreuna cu guvernul Republicii Guinea (Africa de vest) principala activitate fiind transportul bauxitei din Guinea in Europa si America de nord cu nave panamax. In 1991 s-au transportat 8.5 milioane tone. Compania opereaza in medie 20 de nave panamax din care doua nave de 60000 tdw sunt proprietatea actionarilor si doua sunt inchiriate pe 10 ani cu optiunea de cumparare.
- **COSKLAV SHIPPING AND CHARTERING Inc.** – companie detinuta 50 / 50 impreuna cu compania COSCO din Republica Populara Chineza. Compania a fost infiintata in 1985, iar in 1991 s-au transportat 1.8 milioane de tone. Compania opereaza 5 nave din care 4 sunt proprietatea actionarilor;
- **PETROKLAV Inc.**– joint venture cu CNM PETROMIN SA. In 1991 s-a operat tehnic si comercial o nava panamax si una capsized proprietate PETROMIN. Compania este operata de la Oslo de catre personal roman si norvegian.

Pozitia financiara a grupului s-a intarit in 1991. Investitiile in nave au fost marite prin cumpararea navei OBO BALLERINA, doua nave panamax “BARRISTER” si “GUINOMAR TRADER” si a doua nave handysize “HALSA” si “BANAK”.

Politica grupului a fost de a opera o flota de nave angajate in conditii de navlu cat mai stabil in contracte de lunga durata.

In afara navelor proprii, grupul opereaza un numar mare de nave inchiriate astfel ca in 1991 s-a ajuns la o medie de 110 la 120 nave transportandu-se 44.4 milioane tone

Avandu-se in vedere ingrijorarea crescanda a industriei transporturilor maritime urmare a cresterii numarului de accidente cauzate de nave datorita conditiilor tehnice precare si a slabei pregatiri a echipajelor, accidente care au produs daune deosebite indeosebi poluari marine si care a dus la cresterea cerintelor aplicate navelor privind siguranta, calitatea, controlul si masurile de prevenire, Grupul KLAVENESS a decis sa respecte si sa suporte costurile acestor cerinte care au fost reglementate prin conventii de catre comunitatea maritima internationala.

Balanta consolidata – fluxul de numerar (cash flow) la sfarsitul anului 1991 a fost redus temporar de la 527.6 milioane coroane norvegiene la 488 milioane datorita finantarii in vederea achizitionarii a 3 nave in toamna anului 1991, in valoare de 28 milioane USD. Partea de capital de lucru (working capital) din parteneriatele in nave detinute si din companii mixte a fost marita de la 70.4 milioane la 148.2 milioane coroane norvegiene. Capitalul net in actiuni (equity) in baza valorii de piata a crescut de la 1267.6 mil. coroane in 1990 la 1706.5 mil. coroane in 1991, astfel incat procentul de actiuni a fost intarit de la 59% in 1990 la 66% in 1991.

Contul consolidat de profit si pierderi – veniturile brute din operare au crescut de la 3743.2 mil. coroane la 3975 mil. de coroane norvegiene in 1991. Profitul consolidat inainte de ajustarile dinaintea sfarsitului de an a crescut de la 205.7 mil. coroane in 1990 la 214.9 mil. coroane in 1991.

Profitul consolidat (dupa ajustarile de la sfarsitul anului, inclusiv depreciere extraordinara) a crescut de la 14.23 mil. coroane norvegiene in anul 1990 la 17.9 mil. coroane norvegiene in anul 1991, din care s-au alocat 2.834 mil. in rezerve statutare, 14.064 mil. rezerve libere si numai 1 mil. dividende.

Este interesant de constatat din situatia consolidata a rezultatelor pe segmente de activitate la 31.12.1991 (pag 14 din raport) faptul ca din activitatea de management nave (Ship Management), grupul nu a avut profit, din contra, a inregistrat o pierdere de 3.248 mil. de coroane norvegiene.

La capitolul venituri si cheltuieli din operare (pag 15) se constata ca venitul net din operarea navelor a fost de 137.107 milioane (rezultat din venituri brute din operarea navelor de 1963.172 milioane pentru care cheltuielile de operare s-au ridicat la 1703.159 milioane).

Raportul anual si raportul de conturi ale grupului Torvald KLAVENESS a fost auditat pentru anul 1991 conform legilor, regulilor si standardelor norvegiene de catre compania de audit FORUM TOUCHES ROSS a carui raport de audit este inclus la pag.26.

Analiza rezultatelor companiei pentru anul 1991 comparativ cu anul precedent releva o companie in ascensiune cu rezultate notabile.

Obiectivul suplimentar 2. Care a fost destinatia sumei de 500.000 dolari SUA transferată de la CHRISTIANA BANK la Citi Bank Londra în contul PETROKLAV Bahamas ? (formulate de învinuitul MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR).

Din imprumul suplimentar de 4.000.000 USD contractat de catre PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia de la consoriul bancar condus de CHRISTIANA BANK Oslo, 500.000 USD au fost virati catre PETROKLAV Inc. Bahamas in vederea efectuării unor plati (restante) catre clubul de asigurari UK P&I Londra pentru acoperirea primelor de asigurare datorate de catre CNM PETROMIN SA Constanta pentru anul 1992 si anii anteriori 1989, 1990 si 1991.

La 02.11.1991 Clubul de asigurare UK P&I a transmis catre PETROMIN nota de debit generala nr. 3231 pentru un numar de 61 de nave si defalcata pe nave in valoare totala de 2.237.698 USD cu termen de plata 05.12.1991 reprezentand prima suplimentara pentru anul 1990 (printre care figureaza si nava BACESTI pentru perioada inainte de intrarea in contract bareboat cu BOROM SHIPPING perioada in care era in exploatarea CNM PETROMIN SA cu suma de 3.241 USD).

Cu scrisoarea nr. 9770/03.12.1991 adresata serviciilor de decontare valutara si serviciului contabilitate al CNM PETROMIN SA, Biroul litigii maritime cere plata sumei de 2.237.698 USD catre clubul UK P&I si ce reprezinta aceasta plata.

Cu adresa nr. 5023/16.06.1992 a biroului litigii maritime adresata acelorasi servicii, se cere plata celei de a doua prime suplimentare catre clubul UK P&I pentru anul 1990 in suma totala de 1.711.181 USD (printre care si nava BACESTI cu suma de 2.478 USD pentru perioada in care aceasta nava s-a aflat in administrarea/exploatarea PETROMIN).

Pentru anul de asigurare 1992 (20.02.1992-20.02.1993) nu a mai figurat nava BACESTI, ne mai fiind in administrarea/ operarea PETROMIN.

Suma de 500.000 USD este confirmata ca platita clubului de asigurari UK P&I Londra prin:

- extrasul de cont emis la data de 30.09.1992 de City Bank Londra prin transfer intern din creditul PETROKLAV Inc Bahamas in debitul clubului (vol. 190, pag. 255);
- prin confirmarea telex din 01.10.1992 a brokerului de asigurari Peter Smart (vol. 141, pag. 25 sau vol. 190, pag. 260, 262) prin intermediul caruia s-a contractat asigurarea P&I pentru navele aflate in exploatarea PETROMIN pentru anul de asigurare 1992 (20.02.1992-20.02.1993)
- cat si prin corespondenta purtata de biroul Litigii Maritime cu Serviciul Decontari Valutare si Serviciul Contabilitate, carora li s-a trimis in scris modul de distribuire a sumei de 500.000 USD pentru acoperirea notelor de debitare emise de clubul UK P&I pentru anul de asigurare 1992.

Cu telexul datat 07.10.1992, UK CLUB confirma primirea instructiunilor privind alocarea sumei de 500.000 USD si modul de repartizare conform instructiunilor PETROMIN (vol. 150, pag 501).

Adresa Biroului Litigii Maritime a CNM PETROMIN SA nr. 5023 datata 09.10.1992 catre Serviciul Decontari Valutare si Serviciul Contabilitate referitoare la remiteri catre Clubul United Kingdom P&I (vol.150, pag. 502 sau vol. 190, pag. 253) prezinta defalcat destinatia sumelor, respectiv prime restante cu scadente 10.07.1992, 10.08.1992, 10.09.1992, prima risc poluare tancurile BIRUINTA si BANAT, etc., atragandu-se atentia conducerii companiei asupra primelor restante devenite scadente in valoare de 1.299.937.93 USD solicitandu-se luarea de masuri urgente de remitere.

Mentiunea aparuta in extrasul de cont in legatura cu nava BACESTI nu se refera la aceasta plata ca reprezentand prima de asigurare P&I pentru nava BACESTI pe perioada cat aceasta nava s-a aflat in contract de bareboat cu BOROM SHIPPING Ltd. si cand obligatia de plata revenea navlositorului.

Suma de 500.000 USD platita clubului UK P&I Londra de catre PETROKLAV Inc. Bahamas a acoperit primele de asigurare curente si o parte din prima suplimentara pe anul 1990 pentru navele aflate in exploatarea CNM PETROMIN SA, iar cele doua sume de 3.241 USD, respectiv 2.478 USD, reprezentand prime suplimentare pentru anul 1990 pentru nava BACESTI se refereau la perioada cat aceasta nava s-a aflat in exploatarea PETROMIN careia ii revenea obligatia de asigurare a navei (vol.150, pag. 502).

Concluzia obiectivului suplimentar 2.

Suma de 500.000 USD este confirmata ca fiind platita clubului de asigurari P & I U.K. Londra prin extrasul decont emis la data de 30.09.1992 de catre Citi Bank Londra, precum si prin confirmarea de telex din 01.10.1992 a brokerului Peter Smart, prin intermediul caruia a fost efectuata contractarea asigurarii P & I pentru navele din exploatarea CNM PETROMIN SA, pentru anul de asigurare 1992, cat si prin corespondenta purtata de Biroul Litigii Maritime cu Serviciul decontari valutare si serviciul de Contabilitate, carora li s-a transmis in scris modul de distribuire a sumei de 500.000 USD in vederea acoperirii notelor de debitare emise de clubul PK & I pentru anul de asigurare 1992.

Mentiunea din extrasul de cont in legatura cu nava BACESTI nu reprezinta prima de asigurare a navei BACESTI pentru perioada cat s-a aflat in contract de b/b cu firma BOROM SHIPPING Ltd., cand obligatia de plata a asigurarii ii revenea navlositorului, ci reprezinta primele curente si o parte din prima suplimentara pe 1990 pentru navele care se aflau in exploatarea PETROMIN, inclusiv pentru nava BACESTI care in acea perioada era in exploatarea PETROMIN si caruia ii revenea obligatia asigurarii.

Obiectivul suplimentar 3. Data la care PETROKLAV Inc. Bahamas si-a încetat activitatea.

PETROKLAV Inc. Bahamas a functionat „de facto” pana la data de 20.07.1992 cand toata activitatea de management a fost preluata de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si PETROKLAV Management Inc. Liberia. (vol.1, pag. 175) si de drept in 1999 prin neplata taxelor cerute de legislatia din Bahamas.

Obiectivul suplimentar 4. Dacă există legătură contractuală și/sau de continuitate între PETROKLAV Inc. Bahamas și PETROKLAV Management Inc. Liberia?

Nu exista legatura contractuala intre PETROKLAV Inc. Bahamas si PETROKLAV Management Inc. Liberia. Diferenta consta in faptul ca PETROKLAV Inc. Bahamas a fost o societate mixta cu participare 50% norvegiana si 50% CNM PETROMIN SA, iar ulterior PETROKLAV Management Inc. Liberia a fost o societate ale carei actiuni au fost integral detinute de catre CNM PETROMIN SA.

Obiectivul suplimentar 5. Data la care au fost semnate contractele de management pentru cele 5 nave și rezultatele financiare ale acestora (formulate de înv. CONSTANTINESCU MIHAIL).

Exploatarea navelor prin intermediul companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas a fost efectuata in baza unor contracte de management incheiate intre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas si intre PETROKLAV Inc. Bahamas si Grupul KLAVENESS. Semnarea contractelor si predarea navelor in management s-a facut dupa cum urmeaza :

NAVA	Data contractului SHIPMAN	DATA PREDARII NAVEI
CARBUNESTI	16.07.1991	22.08.1991
BARBOSI	24.09.1991	25.10.1991
COMANESTI	23.10.1991	NEPREDATA/REPARATII
BANEASA	23.10.1991	07.02.1992
BALOTA	11.03.1992	12.03.1992

Compania mixta PETROKLAV Inc. Bahamas a functionat de la preluarea primei nave in contract de management (22.08.1991, nava Carbunesti) pana la data de 20.07.1992.

Rezultatele financiare ale celor 4 nave predate in contracte de management au fost urmatoarele:

	USD		
	1991	1992	Total
Venituri din operare comerciala	3.054.943	7.841.330	10.896.273
Cheltuieli de operare comerciala	461.962	2.357.434	2.819.396
Venit net din operare comerciala	2.592.981	5.483.896	8.076.877
Cheltuieli de exploatare tehnica din care:	811.869	4.684.959	5.496.828
-reparatii si andocări	811.869	3.356.229	4.168.098
-retehnologizare		1.328.730	1.328.730
Cheltuieli de administrare	182.598	401.300	583.898
Venit net financiar	9.380	2.430	11.810
Venit net in contul PETROMIN	1.607.894	400.067	2.007.961
Rezultat financiar	0	0	0

In baza contractelor de management dintre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas, CNM PETROMIN SA s-a înregistrat cu intreg venitul net din exploatarea celor 4 nave.

Cu notele contabile nr. 11 pe lunile mai, iulie si septembrie 1992 (vol. 118 pag. 3-19), in contabilitatea CNM PETROMIN SA s-au înregistrat venituri in suma de 1.214.088 USD, echivalentul sumei de 357.630.488 lei. Pentru inregistrarea acestor venituri in contabilitatea CNM PETROMIN SA au fost intocmite facturi interne, numai ca documente justificative. (vol. 118 pag. 20-31).

Cu nota contabila nr. 28 din luna mai 1993 (vol. 118, pag. 32) s-a înregistrat in evidenta contabila diferența pana la venitul net de 2.007.961 USD, respectiv suma de 793.873 USD echivalentul sumei de 488.232.510 lei, reprezentând profit.

In baza contractelor de management dintre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas, **CNM PETROMIN SA s-a înregistrat cu intreg venitul net din exploatarea celor 4 nave, respectiv 2.007.961 USD.**

Cheltuielile efectuate de CNM PETROMIN SA, aferente navelor din managementul PETROKLAV Inc. Bahamas si inregistrate in evidenta contabila proprie au fost acoperite din venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas.

Venitul net realizat de CNM PETROMIN SA din contractul de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas, in suma de 2.007.961 USD nu a fost virat in contul CNM PETROMIN SA ci au au fost făcute plăți către terți in numele CNM PETROMIN SA, in conformitate cu documentele justificative existente la dosar (vol. 118 pag. 50-150), astfel:

- ✓ 1.642.118 USD diverse plati;
- ✓ 355.843 USD catre filiala PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia

Pe relatia Bahamas, profitul obtinut de CNM PETROMIN SA in perioada 22.08.1991-20.07.1992 a fost de **793.873 USD** (venit net 2.007.961 USD–cheltuieli 1.214.088 USD).

In afara profitului in suma de 793.873 USD realizat, CNM PETROMIN a beneficiat de reparatii si re tehnologizări la cele patru nave predate in contract de management in suma de 5.496.828 USD, care au permis reclassificarea acestor nave si acceptarea lor de către LLOYD` s Register.

Expertii evidențiază faptul ca PETROKLAV Inc. Bahamas nu a repartizat rezultatele financiare intre cei doi parteneri sub forma de dividende, ci, din exploatarea navelor proprietatea CNM PETROMIN SA, in conformitate cu contractul de management, venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas a fost in totalitate convenit armatorului CNM PETROMIN SA.

Din aceasta activitate, CNM PETROMIN SA a realizat profit, fapt ce a determinat societatea sa continue si sa extinda, intr-o forma noua, relatia cu grupul KLA VENESS

Concluzii la obiectivul suplimentar 5)

PETROKLAV Inc. Bahamas a functionat efectiv din data de 22.08.1991 pana la data de 20.07.1992, cand managementul a fost preluat de POI si PMI.

Activitatea companiei PETROKLAV Inc. Bahamas s-a rezumat numai la managementul efectuat la navele apartinand CNM PETROMIN Inc. conform contractelor de management incheiate.

Pe toata perioada nu au existat activitati comerciale care sa fie considerate cu participare mixta 50/50%.

In baza contractului de management existent, intreaga activitate desfasurata de PETROKLAV Inc. Bahamas si rezultatul sau financiar au fost atribuite 100% companiei CNM PETROMIN SA, iar A/S KLA VENES Chartering a primit numai taxele de management comercial si tehnic.

Astfel, rezultatul financiar obtinut de PETROKLAV Inc. in perioada 22.08.1991-20.07.1992 a fost de 793.873 USD.

Obiectivul suplimentar 6. Să se stabilească dacă, în condițiile actualei contabilități aplicabile în România, activele și pasivele unei subsidiare deținute 100% de S.C. PETROMIN S.A. se consolidează în contabilitatea S.C. PETROMIN S.A.

Pana la data vanzarii navelor, ca si in prezent, legea care reglementa contabilitatea romaneasca era Legea 82/1991.

Spre deosebire de situatia din anul 1992 si pana la vanzarea navelor, contabilitatea romaneasca actuala se face in baza reglementarilor Directivei IV europene care a fost implementata in Romania prin Ordinul 1752/2005 modificat de Ordinul 2001/2006. Acest Ordin inlocuieste Ordinul 94/2001 care a introdus pentru prima data in contabilitatea romaneasca conceptele internationale legate de contabilitatea unei structuri de grup.

Pierderea inregistrata de POI nu a influentat situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA intrucat Reglementarile contabile privind consolidarea conturilor au aparut in Romania odata cu OMF 772/17.06.2000 si s-au aplicat initial, in mod experimental, in anul 2001, numai la cateva societati din cele care aplicau experimental OMF 94/2001 (OMF 189/20.02.2001); In prezent, daca indeplinesc anumite conditii, societatile „mama” pot

aplica regulile de consolidare a conturilor, intocmind pe langa bilantul propriu si un bilant consolidat. Numai in aceasta situatie societatea „mama” preia veniturile si cheltuielile filialelor.

Desi in conditiile actualei contabilitati, armonizata cu cea europeana, procesul de consolidare a situatiilor financiare ale filialelor in firma mama este posibil in conditiile legii, la data vanzarii navelor si pe parcursul existentei filialelor de unica nava si a holdingului POI acest lucru nu era posibil.

In concluzie, pana la data vanzarii navelor CNM PETROMIN SA nu putea sa includa in rezultatele financiare proprii rezultatele financiare ale filialelor. Acest lucru a facut ca situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA sa nu fie influentate de activitatea filialelor dar a creat si probleme de inregistrare contabila a situatiei de fapt prin care dreptul de posesie si dreptul de utilizare a navelor fusesera trecute in filialele din strainatate, detinute 100% de CNM PETROMIN SA, in timp ce dreptul de dispozitie asupra navelor ramasese tot al CNM PETROMIN SA.

Prin transferarea navelor in filiale, societatile de unica nava detinute 100% de CNM PETROMIN SA, acesta nu a realizat o vanzare ci a creat o noua structura corporativa proprie cu scopul de a putea atrage creditele necesare salvarii flotei pe care o detinea si salvarii propriei afaceri. Acest transfer nu s-a dorit a fi o capitalizare a societatilor de unica nava. In fapt atat vanzarea pe 1 USD cat si aportul unei nave cu valori de milioane de dolari pentru un capital de 1000 USD, cat aveau filialele, sunt derizorii si contractele care ar fi stat la baza unor astfel de tranzactii ar fi fost lovite de nulitate din cauza de pret derizoriu (conform Cod Civil).

Scopul CNM PETROMIN SA nu a fost acela de a instraina navele ci de a atrage finantari care nu puteau fi facute catre CNM PETROMIN SA in mod direct.

Din cauza incapacitatii legislatiei contabile de la acea data de a reflecta situatii contabile consolidate, aceasta actiune nu a putut fi reflectata in contabilitate asa cum a fost impusa prin conditiile din contractele de creditare. In plus caracterul special al tranzactiilor cu nave maritime, descris de o legislatie aparte cu vocatie internationala (prin conventiile la care Romania a devenit parte dupa 1989) a creat in continuare dificultati in tratarea acestor tranzactii strict pe legislatia romaneasca. Astfel, documentul de transfer al dreptului de posesie asupra navelor (Bill of Sale) nu are un echivalent comercial romanesc.

Avand in vedere faptul ca CNM PETROMIN SA si-a mentinut pana la vanzare controlul absolut asupra dreptului de dispozitie a navelor, ca a mentinut in contabilitatea proprie navele si le-a reevaluat si amortizat,

rezulta cu claritate ca documentele de transfer intocmite au fost realizate pentru a acoperi relatia cu bancile finantatoare dar ca, in fapt, exista intentia CNM PETROMIN SA de a considera filialele de unica nava ca niste mandanti fara reprezentare care faceau diverse operatiuni in numele si pentru CNM PETROMIN SA, conform unui mandat valabil numai in relatia CNM PETROMIN SA – filiala de unica nava.

Concluzia obiectivului suplimentar 6.

Absenta unei contabilitati moderne, cu vocatie internationala, in Romania in perioada 1992 – 2000 nu a permis CNM PETROMIN SA sa reflecte din punct de vedere contabil, complet si corect, actiunile prin care s-a incercat ca flota sa fie exploatata cat mai eficient.

Acest lucru s-a datorat in primul rand imposibilitatii de a crea situatii financiare consolidate care sa reflecte in contabilitatea CNM PETROMIN SA patrimoniul filialelor detinute in fapt, in totalitate, de catre CNM PETROMIN SA.

Obiectivul suplimentar 7. Să se stabilească dacă o navă poate fi asimilată unui activ sau este purtătoarea concomitentă și indivizibilă a tuturor pierderilor, datoriilor, veniturilor, sau profiturilor pe care le generează și să se stabilească dacă, în conformitate cu legislația de shipping, nava este asimilată cu societatea de unică navă, care este purtătoarea aceluiași active sau pasive.

O navă poate fi asimilată unui activ si este purtătoarea concomitentă și indivizibilă a tuturor pierderilor, datoriilor, veniturilor, sau profiturilor pe care le generează.

In conformitate cu legislația de shipping, o nava poate fi asimilată cu societatea de unică navă, (care este purtătoarea aceluiași active sau pasive) numai daca societatea deține o singura nava.

Nava de transport maritim nu poate fi asimilata unui activ in sens pur contabil deoarece ea este purtătoarea unor obligații specifice rezultate din activitatea de baza a navei, adica din transportul maritim internațional.

Legislația specifica maritima adauga aspecte particulare in activitatea comerciala a navei, in relația cu creditorii si in tranzacțiile de vanzare-cumparare. Astfel nava maritima este un bun mobil (art. 490 Cod Comercial), inmatriculabil, susceptibil de a fi ipotecat, cu vocatie internationala. In materie internationala, relevante in speta vanzarii navelor sunt prevederile Conventiei de la Bruxelles din 10 mai 1952 care au fost ratificate de Romania abia in 1995 prin legea 91/1995.

Vanzarea unei nave presupune vanzarea atat a activului navei cat si a ansamblului de creante maritime care fac parte integranta din conceptul de nava cu referire asupra dreptului de proprietate asupra navei pe linia sechestrului asigurator. Conform art. 1 alin. 1 al Conventiei, creanta maritima care este inseparabila de nava cuprinde o serie de obligatii (pasive in sens contabil) atat rezultate din navigatia maritima cat si din contractele referitoare la folosinta unei nave sau locatiunea acesteia, contracte comerciale referitoare la transportul de marfuri care este activitatea de baza a unei nave maritime, pierderi sau pagube aduse marfurilor si imprumuturile maritime.

Art. 3, alin. (1) din Conventie defineste raspunderea cauzata de nava „debitoare” potrivit careia nava raspunde de datoriile sale (cele contractate cu ocazia exploatarii sale) dar alaturi de ea raspund solidar (putandu-le fi sechestrate alte nave) proprietarul navei cat si (art.3 alin (4)) navlositorul ei (in particular si cel definit de contracte de bare-boat).

Aceste prevederi speciale ale Conventiei constituie baza pentru jurisprudenta care consacra teoria „*aparentei juridice*”, nascuta din practica infiintarii filialelor (o nava – o societate) cu scopul de a limita raspunderea armatorilor. Prin nesocotirea dreptului societar, care consacra principiul raspunderii limitate, teoria si jurisprudenta maritima a autorizat sechestrarea unor nave care nu apartineau societatii debitoare pentru datoriile altei societati.

In concluzie nava maritima comerciala ca activ special, definit de legislatia maritima, este, din punct de vedere contabil, purtatoare de activ si pasiv. In cazul in care nava este detinuta de o companie armatoare ea se comporta din punct de vedere contabil ca un centru de profit iar daca are personalitate juridica devine o filiala a armatorului. Acesta este cazul societatilor de unica nava la care nava, ca centru de profit, este singurul activ si pasiv al companiei. Astfel nava se confunda din punct de vedere contabil cu societatea de unica nava avand active si pasive identice. Detinatorul actiunilor companiei de unica nava este astfel si detinatorul navei caci intre ele nu exista nici o diferenta materiala fiind constituite pe aceleasi active si pasive.

Mai mult decat atat, detinatorul actiunilor companiei de unica nava (in speta CNM PETROMIN SA) cat si navlositorul ei raspund conform Conventiei de la Bruxelles (1952) de debitele navei.

Acest aspect este subliniat in mod explicit de catre OUG 116/1998 cu privire la instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim international.

In art. 4 alin (2) se precizeaza:

“În baza contractului de navlosire prevăzut la alin. (1), operatorul primește dreptul de posesie și de folosință completă în exploatarea maritimă comercială a navei, inclusiv dreptul de a angaja comandantul și echipajul navei pe durata contractului.”

Pe de alta parte art. 4, alin. (4) arata ca desi posesia asupra navei revine navlositorului:

“Pe toată durata contractului de navlosire proprietarul își păstrează dreptul de dispoziție asupra navei, are drept de control asupra modului în care se asigură integritatea navei și respectarea de către operator a tuturor clauzelor contractuale.”

Acest lucru arata ca CNM PETROMIN SA, care era proprietarul societatilor de unica nava, era indreptatit sa dispuna vanzarea navei.

Conform art. 4 alin (5):

“Creditorii operatorului se vor îndrepta în egală măsură împotriva proprietarului navei pentru datoriile contractate de operator și neonorate de către acesta. Termenul de prescripție pentru creanțele decurgând din activitatea de transport maritim internațional este de 5 ani de la data stabilirii obligației de plată”

Acest lucru arata ca CNM PETROMIN SA, reprezentat de filialele de unica nava pe care le controla, era obligat in raport cu datoriile navei si ca, in consecinta, era indreptatit pe de o parte sa emita facturi la vanzarea navei si totodata sa considere preluarea de datorii de catre cumparator ca o compensare a unei parti din pretul vanzarii.

Concluzia obiectivului suplimentar 7.

Legislatia speciala maritima defineste nava ca o subunitate purtatoare de active si pasive si nu face o distinctie neta intre nava debitoare si societatea de unica nava.

Din punct de vedere contabil cele doua entitati se raporteaza la aceleasi pasive si active.

Obiectivul suplimentar 8. Să se stabilească dacă un activ definit de legislația specială a privatizării coincide, în cazul societăților proprietare de nave, cu o societate de unică navă, ca fiind o subunitate independentă.

Legislația de privatizare se aplica tuturor detinerilor directe sau indirecte ale statului. Astfel, legislația de privatizare face în mod explicit referire la două tipuri distincte de privatizare:

- privatizarea acțiunilor care sunt deținute direct de către stat și
- privatizarea activelor care sunt deținute indirect de către stat în sensul că sunt deținute de companii private la care statul este acționar majoritar.

Astfel OUG 88/1997, așa cum a fost modificată de Legea 99/1999 prevede la art. 2:

“Prevederile prezentei ordonanțe de urgență se aplică:

a) vânzării de acțiuni la societățile comerciale la care statul sau o autoritate a administrației publice locale este acționar, indiferent de numărul acțiunilor pe care le deține, inclusiv la societățile naționale, companiile naționale și celelalte societăți comerciale rezultate din reorganizarea regiilor autonome de interes național sau local;

b) vânzării de active ale regiilor autonome și ale societăților comerciale la care statul sau o autoritate a administrației publice locale este acționar majoritar, inclusiv ale companiilor naționale și ale societăților naționale ori ale celorlalte societăți comerciale rezultate din reorganizarea unei regii autonome de interes național sau local.”

În speța, statul deținea 70.1% din acțiunile CNM PETROMIN SA.

La rândul său, CNM PETROMIN SA deținea active care erau formate dintr-un ansamblu de bunuri adică din nave și acțiuni la companiile filiale deținătoare ale acestor nave. Conform acestei definiții speciale a activului prevăzută în Legea 99/1999, filialele și navele fac obiectul legislației de privatizare în calitate de active care au fost separate și organizate să funcționeze independent, distinct de restul activității societății CNM PETROMIN SA.

Astfel OUG 88/1997 așa cum a fost modificată de Legea 99/1999 prevede la art. 3: *d) active înseamnă bunuri sau ansambluri de bunuri din patrimoniul unei societăți comerciale sau regii autonome, care pot fi separate și organizate să funcționeze independent, distinct de restul activității societății sau regiei, cum ar fi unități și subunități de producție, de comerț sau de prestări de servicii, secții, ateliere, ferme,*

spații comerciale, spații de cazare sau de alimentație publică, spații pentru birouri sau alte bunuri de același gen, inclusiv terenul aferent acestora;

In particular, avand in vedere definitia mai generala a activului in cadrul legislatiei de privatizare, statul, prin mandatarul sau FPS, poate sa privatizeze subunitati detinute de societatile cu actionariat majoritar de stat. Aceste privatizari la randul lor pot consta fie in vanzarea de actiuni, fie de active sau o combinatie a acestora.

In fapt mandatul FPS se referea, in cazul celor 4 nave CORONA, la vanzarea unui ansamblu de bunuri format din:

- dreptul de dispozitie asupra navelor propriu-zise (dreptul de posesie si de folosinta fusese cedat in cadrul contractului de bare-boat si refinantare) ;
- actiunile detinute de PETROMIN la societatile de unica nava PEARL (si depozitate la SRT CORPORATE SERVICES Ltd. Londra) ;
- drepturile de creanta ale filialelor COMANESTI Inc., CARBUNESTI Inc., 22 DECEMBRIE Inc. si BOBALNA Inc., conform contractelor care au dus la restructurarea operationala si financiara a acestor bunuri.

Acest ansamblu de bunuri era grevat, pentru fiecare activ in parte, pe cate o nava si purta numele ei dar nu se limita strict la nava. In fapt, atat din punctul de vedere al legislatiei de privatizare cat si din cel al legislatiei maritime, aceste active erau purtatoare ale unui ansamblu de drepturi si obligatii rezultat din activitatea maritima pe de o parte si din situatia generata de operatiunea de restructurare pe de alta parte.

Aceste ansambluri de bunuri erau grevate si de obligatii ce decurgeau din obligatiile de mentinere a clasei de navigatie a navelor, de angajamentele comerciale ale navelor, de contractele de bare-boat si de setul de contracte legate de refinantarea creditului CBK si de creditul NIB. Navele ca atare nu au facut si nu puteau face obiectul unei vanzari din cauza acestor obligatii.

Concluzia obiectivului suplimentar 8.

Atat navele cat si filialele de unica nava corespund definitiei prevazute de legislatia de privatizare pentru active, ca fiind subunitati care pot sa-si desfasoare activitatea in mod independent.

Obiectivul suplimentar 9. Să se precizeze pentru fiecare dintre cele 16 nave vândute, care au fost, la data aprobării de către F.P.S. a mandatelor pentru reprezentanții săi în A.G.A., valorile de inventar, valorile rămase neamortizate, valorile propuse de evaluator, valorile aprobate de Comitetul de Direcție al F.P.S. pentru începerea negocierilor, urmând ca pe baza acestor elemente să se stabilească profitul sau pierderea pentru CNM PETROMIN, în condițiile în care vânzarea s-ar fi realizat la nivelul prețului propus prin mandate. (formulate de BĂNICĂ OCTAVIAN, DIMONIE MIHAIL NICOLAE, PAȘCA GHEORGHE, ȘERBOTEI SERGIU CONSTANTIN, ȘTEFAN PELINEL MIHAI, GOZIA DAN CORNELIU, MÂNDRESCU CORNELIU, GIURGIU EMIL ALIN).

Raspunsul la acest obiectiv este sintetizat in tabelele urmatoare:

SITUATIA PRETURILOR de OFERTA

pentru cele 9 nave pentru care CD al FPS a aprobat mandate speciale pentru aprobarea vanzarii

							USD
NR. CRT	DENUMIRE NAVA	VALOARE A CONTABILA RAMASA	EVALUATOR	VALOARE PROPUSA DE EVALUATOR	VALOARE PROPUSA DE AGA	VALOAREA APROBATA DE CD/FPS	DIN CARE INVESTITII APROBATE DE EVALUATOR/AGA
1	BARBOSI*	944,677	ABN AMRO BANK autor studiu de restructurare si evaluare. Pentru BANEASA si BAIA DE CRIS au existat si evaluari facute de GALBRAITH si LORENZEN & STEMOCO la valoarea 2,5 mil. USD	7,500,000	10,000,000	10,000,000	-
2	HISTRIA STAR**	279,655		1,750,000	1,612,500	1,750,000	1.474.616
3	HISTRIA SUN**	315,405		1,750,000	1,362,500	1,750,000	1.167.115
4	BAIA DE CRIS*	475,774		4,500,000	3,500,000	4,500,000	-
5	BANEASA *	453,166		4,500,000	3,500,000	4,500,000	-
6	BOBALNA**	269,093	FEARNLEYS OSLO SHIPBROKERS BRAEMAR VALUATORS NAVEXIM	3,000,000- 3,500,000	3,200,000	3,550,000	1,470,535
7	FORTUNE 22**	440,486		12,000,000- 15,500,000	13,500,000	15,500,000	4,000,000
8	COMANESTI**	868,254		9,000,000- 12,000,000	10,300,000	12,000,000	3,100,000
9	CARBUNESTI**	928,031		9,000,000- 13,000,000	10,800,000	13,000,000	3,000,000
	TOTAL	4,974,541		53,000,000- 64,000,000	57,775,000	66,550,000	14,669,941

* - solicitare vanzare nave prin licitatie

** - solicitare vanzare nave prin negociere directa cu utilizatorii

Situatia preturilor de ofertare pentru celelalte 7 nave, pentru care nu a fost solicitat mandat special:

Nr. crt.	Denumire nava	Valoarea contabila ramasa	Evaluator	Valoarea propusa de evaluator	Valoarea aprobata de AGA	Valoarea aprobata de FPS
1	BALOTA	1.055.302	Navexim	5.900.000	5.900.000	5.900.000
2	BICAZ	2.006.955	Coopers & Lybrand	2.500.000	2.500.000	2.500.000
3	BIRLAD	226.754	Navexim	2.110.000	2.110.000	2.110.000
4	BORZESTI	1.071.596	NOLARMA DRY CARGO si AS KLAVENESS CHARTERING.	5.100.000	5.100.000	5.100.000
5	BAIA DE ARAMA	510.252	Navexim	4.490.000	4.490.000	4.490.000
6	BUJORENI	416.150	Navexim	2.500.000	2.500.000	2.500.000
7	BACESTI	1.193.352	NOLARMA DRY CARGO si AS KLAVENESS CHARTERING.	6.713.000	6.713.000	6.713.000
	TOTAL	6.480.361		29.313.000	29.313.000	29.313.000

Stabilirea pretului de oferta de catre FPS s-a facut cu respectarea prevederilor HG 55/1998, care la art. 5 (3) precizeaza” „*Pretul de oferta se formeaza in baza raportului de evaluare intocmit de Fondul Proprietatii de Stat sau de o societate comerciala – firma specializata, dupa caz.*”

Se observa ca valorile propuse de evaluator pentru navele aflate in situatia ideala, adica avand certificate de clasa valabile pentru 6 luni, libere de orice obligatii sau datorii maritime si cu o angajare comerciala la nivelul pietii sunt cuprinse intre 53 si 64 milioane USD si includ investitiile trecute si cele viitoare necesare clasificarii navei pe urmatoarele 6 luni.

Valoarea contabila ramasa conform inregistrarilor CNM PETROMIN SA, la data aprobarii FPS, a fost de 11.454.802 USD.

Pretul de oferta propus de FPS pentru aceste nave a totalizat 71.193.059 USD (nu include investitia cumparatorului).

Astfel, daca vanzarea s-ar fi realizat la pretul de oferta s-ar fi realizat un profit de 69.738.257 USD.

Valoarea comerciala reala a navelor a fost mult mai joasa deoarece navele necesitau investitii pentru aducerea in clasa si unele nave aveau angajari comerciale care erau sub valoarea de piata la momentul vanzarii.

Concluzia obiectivului suplimentar 9:

Daca vanzarea s-ar fi facut la pretul de oferta, aprobat de FPS si nu la pretul de piata s-ar fi realizat un profit de peste 69 milioane USD. Situatia ca pretul de oferta sa fie egal cu cel de piata este insa putin probabil a se realiza in practica, intrucat pretul de vanzare este dictat de conditiile reale ale momentului in piata, conditii care pot fluctua de la o zi la alta, de la o saptamana la alta, cu atat mai mult de la o luna la alta, asa cum s-a intamplat in legatura cu luarea hotararilor in structurile interne ale FPS.

Obiectivul suplimentar 10. Dacă era necesară conform legii, obținerea unui aviz din partea Ministerului de Finanțe, în vederea participării PETROMIN S.A. la societatea mixtă la înregistrarea holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. sau pentru constituirea societății mixte PETROKLAV Inc. Bahamas? (formulat de MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR, CLISERU SPERANȚA, BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)

Nici un act normativ nu prevede acordarea de avize de catre Ministerul de Finanțe in vederea participării la societati mixte sau infiintarea de filiale. Singura prevedere in acest sens este prevazuta in regulamentele BNR. Pentru transferarea unor sume de bani in valuta, BNR nu acorda autorizarea decat cu avizul prealabil al Ministerului de Finanțe. Acest aviz este cerut de BNR pentru autorizarea transferului valutar reprezentand aportul monetar la capitalul social si nu pentru participarea la societati mixte sau infiintarea de filiale.

Din Rapoartele de audit s-a constatat faptul ca CNM PETROMIN SA nu a varsat niciodata capitalul social subscris in POI unde era actionar 100%, dupa cum nici POI nu a varsat capitalul social in societatile de unica nava unde era actionar 100%.

Si in cazul PETROKLAV Inc. Bahamas se constata ca CNM PETROMIN SA nu a varsat niciodata capitalul social asa cum rezulta din adresa trimisa catre CNM PETROMIN SA din partea Torvald KLAVENESS GROUP.

Autorizarea BNR era necesara numai pentru transferul valutar al capitalului social si nu pentru infiintarea de societati mixte sau filiale.

Obiectivul suplimentar 11. Dacă PETROMIN S.A. a făcut demersuri pentru obținerea de fonduri necesare de la bănci românești?

Cooperările realizate de CNM PETROMIN SA cu parteneri straini au plecat de la necesitatea de re tehnologizare si punere in functiune a navelor sau de terminare a constructiilor noi, motivatia cea mai importanta a cooperării sau alegerea partenerilor fiind cea a necesității obținerii de credite de la banci straine, credite acordate preferential, agentii economici romani fiind socotiti dintre cei cu factor de risc ridicat.

Aceasta se datoreaza faptului ca bancile romanesti au refuzat acordarea de credite CNM PETROMIN SA. Principalele criterii, in functie de care bancile romanesti sunt dispuse sa analizeze o cerere de credit, sunt situatia financiara generala a solicitantului si obtinerea de profit.

Asa cum a fost prezentata mai inainte, situatia financiara a CNM PETROMIN SA inregistra datorii mari si pierderi in fiecare an. In aceste conditii nici o banca

romaneasca nu era dispusa sa acorde credite CNM PETROMIN SA. Toate demersurile in acest sens au fost respinse.

Astfel, in sedinta Consiliului de Administratie din data de 25.10.1991 dir. econ., d-na MUSAT M. a primit sarcina de a se adresa Bancii de Dezvoltare in vederea obtinerii unui credit pentru finantarea finalizarii constructiei unor nave. In sedinta urmatoare din data de 09.11.1991, dir. econ. informeaza CA ca obtinerea creditului este posibila numai daca este garantat de catre guvern si in functie de solvabilitatea, lichiditatea si profitul unitatii.

Fata de aceste conditii de creditare, CNM PETROMIN SA nu putea sa obtina nici un credit de la bancile romanesti.

Obiectivul suplimentar 12. Dacă înainte de contractarea împrumutului s-a făcut un studiu de fezabilitate până în 2008 și care au fost rezultatele aceluia studiu?

La dosarul cauzei (VOL. 191, pag. 232) se afla un Studiu intocmit de PETROKLAV Inc. si numit „FINANCE FACILITY FOR PETROMIN OVERSEAS Inc., pana in 2002, care cuprinde, intre altele:

- a) Cash-flow-ul bugetat al POI;
- b) Evidentierea principalelor activitati de desfasurat in vederea modernizarii navelor din POI;
- c) Experienta comerciala si strategia PETROKLAV;
- d) Structura preconizata a POI;
- e) Balanta preconizata a POI si evaluarea la valoarea de piata a navelor din POI;
- f) Organizarea CNM PETROMIN SA;
- g) Situatiile financiare si lista navelor CNM PETROMIN SA;
- h) Exemple de situatii financiare ale PETROKLAV Management.

a) In legatura cu Cash-flow-ul bugetat al POI se precizeaza:

- ✓ Suma totala a imprumutului necesar, 45 mil. USD;
- ✓ Castigurile anuale preconizate din time charter, pe ani, se prezinta astfel:

mii USD

	22 Decembrie	Alte nave Cape size	Panamax-uri 65 Tdw	Panamax-uri 55 Tdw	TOTAL
1992		8.000	6.000	5.000	19.000
1993	10.500	10.000	7.500	6.000	34.000
1994	13.500	13.000	9.500	8.500	44.500
1995 si in continuare	15.500	15.000	11.000	9.500	51.000

- ✓ costurile operationale preconizate a se efectua pentru 1992, cu precizarea ca acestea se vor indexa in urmtorii ani cu 4% pe an, astfel:

-USD/zi-

TIPURI NAVE	COSTURI OPERATIONALE
nave Cape size (PETROKLAV I si IV)	4.597
nava BARBOSI	3.738
alte nave Panamax de 65.000 TDW (PETROKLAV I si III)	3.939
Nave panamax de 55.000 Tdw (PETROKLAV III)	3.638

- ✓ Intretinere curenta si eventuale reparatii.
- ✓ Se precizeaza numarul de zile alocate pe fiecare grup de nave pentru Intretinere curenta si eventuale reparatii.
- ✓ Costurile prevazute pentru modernizare, defalcate pe nave si pe ani.
- ✓ Costul total al modernizarilor preconizate se cifreaza la 65,71 mil. USD, finantate partial din credit si partial di veniturile din operare.
- ✓ Taxa armator, preconizata a fi platita catre CNM PETROMIN SA, pe grupe de nave, astfel:

USD/zi

Nave din grupa PETROKLAV I	CARBUNESTI/ COMANESTI	600
	BARBOSI	540
	BANEASA	500
Nave din grupa PETROKLAV II		470
Nave din grupa PETROKLAV III		500
Nava din grupa PETROKLAV IV	22DECEMBRIE	600

- ✓ Taxa de management pentru KLAVENESS va fi pentru fiecare nava de 450\$/zi si o taxa initiala de 50.000 USD;
- ✓ In continuare studiul de fezabilitate prezinta:
 - Tabele cuprinzand costurile, pe tipuri de cheltuieli, (management, taxa armator, up-grading, etc.), defalcate pe ani, pe trimestre, pe grupe de nave PETROKLAV si pe fiecare nava in parte;
 - Lista operatiunilor de efectuat la modernizarea navelor, cu costurile minime si maxime;
 - Descrierea, problemele si perspectivele fiecareia dintre nave;
 - Evaluarea la valoarea de piata a navelor din POI, elaborata de firma de evaluari Hajalmar Bjorge LS, cu mentiunea ca evaluarile sunt bazate pe datele cunoscute de dansii din piata dar fara a le garanta;
 - Lista reprezentantilor actionarului, administratorii si directorii desemnati;
 - Situatiile financiare ale CNM PETROMIN SA la 31.12.1991;
 - Lista navelor aflate in patrimoniul CNM PETROMIN SA la data de 12.05.1992.

Fara a face o balanta finala a castigurilor fata de costurile afacerii, din studiu rezulta ca preluarea a 14 nave in management KLAVENESS este pentru armatorul CNM PETROMIN SA o afacere profitabila, din care societatea va incasa taxa armator iar navele vor fi reparate, modernizate si re tehnologizate.

Obiectivul suplimentar 13. Care au fost rezultatele controalelor efectuate de Comisia parlamentară de control a flotei din 1993, în legătură cu cooperarea cu firma KLAVENESS?

Raportul comisiei de ancheta privind situatia flotei maritime comerciale romane in perioada 1990-1993 nr. 268/21.12.1993 (sinteza in Vol. 159/ pag 180-191) inaintat Biroului permanent al camerei deputatilor, structurat pe 8 capitole, abordeaza urmatoarele subiecte:

- cap.1 – situatia flotei maritime romanesti pana la 31.12.1989;
- cap.2 – evolutia situatiei flotei maritime in perioada 1990-1993 sem.I;
- cap.3 – situatia repararii, retehnologizarii si constructiei de nave;
- cap.4 – activitatea de exploatare comerciala in perioada 1990-1993;
- cap.5 – rezultatele financiare pe societatile comerciale navale maritime in intervalul 1990-1992 si trim.I 1993;
- cap.6 – situatia vanzarilor de nave din flota maritima, in perioada 1990-1993;
- cap.7 – forme de cooperare;
- cap.8 – concluzii generale si propuneri legislative.

Concluzia comisiei parlamentare (vol. 159, pag 182 si vol.193, pag.110) a fost:

„cooperarea cu grupul Torvald KLAVENESS este in opinia comisiei parlamentare cel mai profitabil contract, pentru care PETROMIN beneficiaza nu numai de angajari sigure pentru navele sale, de o transparenta totala in privinta devizelor de reparatii si retehnologizari si in general a tuturor rezultatelor financiare, dar in plus sunt asigurate programe de calificare manageriala pentru angajati ai PETROMIN si programe de pregatire profesionala pentru echipaje, in totalitate romanesti.”

Obiectivul suplimentar 14. Să se facă o apreciere asupra pavilionului Liberia, în raport cu alte pavilioane de complezență (societăți de clasificare acceptate, flag state control, aprecierea navlositorilor – vetting).

In literatura romaneasca de specialitate, aceste aspecte sunt abordate in lucrarea „Navele sub pavilioane de complezența” Drd. Gheorghe Caraiani, Ed. Lumina Lex 1996.

In Capitolul 6. Conexiunea zone libere si pavilioane de complezența, prezinta date referitoare la Antilele Olandeze, Bahamas, Bermuda, Cipru, Filipine,

Gibraltar, Honduras, Hong Kong, Insulele Marshall, Liban, Liberia, Malta, Mauritius, Panama, Sri Lanka, Singapore.

Detalii despre Liberia sunt prezentate de autor in cap. 6.11.

In cap. 6.11.2. privind legislatia specifica pavilioanelor de complezenta, autorul face urmatoarele comentarii:

„Localizata pe coasta vestica a Africii, Liberia a fost intemeiata de catre sclavii eliberati din America in 1847. Singura tara africana ce a scapat de colonizarea europeana, este membru al Organizatiei Uniunii Africane si a Natiunilor Unite.

Liberia poseda o economie bogata, in ciuda framantarilor interne, indreptata spre o politica deschisa, ceea ce a facut ca resursele interne sa-i fie attractive pentru celelalte natiuni.....Tara profita de asemenea de marea flota care-i poarta pavilionul. Marii parteneri de comert cuprind Germania, Italia si Olanda. Datorita legaturilor sale istorice cu SUA sistemul guvernamental deriva din traditia americana. Moneda legala este dolarul american, suplimentat de monezi liberiene.”

„Liberia beneficiaza de scutire de taxe vamale la importul din Statele Unite in baza Trade Act din 1974. De asemenea Liberia este membru asociat al Uniunii Europene si membru al Comunitatii Economice a Statelor Africii de Vest.”

➤ **Referitor la eligibilitate**, conform legii liberiene *„proprietarul navei trebuie sa fie cetatean liberian sau corporatie liberiana. O corporatie liberiana e considerata a fi nationala. Parteneriatele sunt permise daca fiecare dintre parteneri are capacitatea individuala si legala sa posede sau sa foloseasca o nava sub pavilion liberian”.*

➤ **Referitor la infiintarea companiei**: serviciile de Corporatie Liberiene se ocupa de infiintarea companiilor.

➤ **Referitor la taxe**: Costurile de incorporare sunt de 713.50 dolari, ceea ce permite un maxim de 500 de actiuni fara *”par value”*, sau in total *”par value”* de 20.000 dolari. Sumele suplimentare fata de aceasta suma vor comporta o taxare aditionala de capitalizare. Taxa anuala este de 35.000 dolari. Functionarea corporatiei poate fi obtinuta intr-o zi si documentele se returneaza in aproximativ cinci zile lucratoare dupa completarea cererii. Corporatiile liberiene preiau modelul SUA (presedinte, secretar, trezorer). Un minim de trei directori se cere, exceptand cazurile unde sunt mai putin de trei actionari. Pentru a inregistra o corporatie liberiana, trebuie furnizate ..: numele corporatiei, sau oferit prin Serviciul de Corporatie Liberiana. Nu exista o delimitare a biroului proprietarilor sau a directorilor si adunarile directorilor pot fi tinute oriunde pe glob. Singura cerinta de a mentine compania este

mentinerea agentului care face inregistrarea in Liberia, ceea ce se face prin plata taxei anuale.

Referitor la taxe, *„nu exista taxe de corporatie sau taxe curente in Liberia care sa se refere la companiile maritime nerezidentiale deoarece nu mai mult de 25% din actionari sunt rezidenti in Liberia, iar compania nu comporta operatiuni in Liberia”*.

➤ **Referitor la inregistrare**

Pentru obtinerea inregistrarii provizorii este necesara depunerea la biroul regional din New York al LISCR (Liberian International Ships & Corporate Registry) a unei cereri pentru obtinerea numarului oficial, declaratie notariala, bill of sale, certificatul constructorului sau o alta dovada a proprietatii, confirmarea clasei navei, dovada sau consimtamintul cancelarii de la pavilionul anterior, dovada faptului ca nava este libera de datatorii, dovada platii taxei de inregistrare si a taxelor de tonaj.

In vederea obtinerii inregistrarii permanente toate certificatele navei care trebuie sa fie conforme conventiilor IMO trebuie sa fie emise de o societate de clasificare autorizata.

Inregistrarea permanenta se face in urma depunerii la biroul de documentare din RESTON – Virginia USA a unei cereri pentru licenta statie radio, dovada anularii din registrele matricole straine, certificatul de clasa incluzand un certificat de tonaj liberian si altele, fiind recunoscute toate societatile de clasificare membre IACS (Asociatia internationala a societatilor de clasificare): ABS (American Bureau of Shipping), BV (Bureau Veritas), GL (Germanischer Lloyd's), CCS (China Classification Society), KRS (Korean Register of Shipping), LR (Lloyd's Register of Shipping), RINA (Registro Italiano Navale), NKK (Registrul Naval Japonez), (RRS) Russian Register of Shipping, DNV (Den Norske Veritas).

Toate navele trebuie sa fie in clasa si clasa trebuie mentinuta in registrele liberiene. Nu sunt acceptate alte societati de clasificare.

Pentru inregistrarea provizorie si pentru 180 de zile dupa eliberare, substituirea certificatelor echivalente de la societatile de clasificare aprobate poate fi facuta prin Certificate Specifice Liberiene.

➤ **Referitor la echipaje** *„nu sunt restrictii de nationalitate pentru membrii echipajului. Principalele standarde de operare in securitate sunt determinate de catre Biroul Comisionarului Adjunct bazate pe tipul si marimea navei (Conform Conventiei STCW). Toti ofiterii trebuie sa posede Licenta de Competenta Liberiana... toti navigatorii trebuie sa aiba acte de identitate de*

navigatori liberieni care servesc ca o inregistrare a serviciului maritim si calificare”.

Pavilionul liberian a fost stabilit in anul 1948 fiind unul din cele mai vechi pavilioane „*deschise*” (open flag) si desi nu este cel mai mare privind numarul de nave (numarul doi dupa Panama) este cel mai mare privind tonajul navelor.

Taxele liberiene sunt foarte accesibile si atractive.

Liberia este membra IMO (Organizatia Mondiala Maritima), este semnatarul conventiilor maritime internationale (SOLAS 74/78, COLREG 72, MARPOL 73/78, LOAD LINE 1966, TONNAGE 69, CSC 72, STCW 78, FAL 65, INTERVENTION 69/73, CLC 69/76, NUCLEAR 71, FUND 71, PAL 74/76, LLMC 76, LDC 72, INMARSAT, ISPS, (vol.133/pag.22)

➤ **Referitor la inspectiile PSC** (Port State Control) navele sub pavilion liberian se numara printre ultimele in ceea ce priveste lista deficientelor constatate si a numarului zilelor de retinere pentru rezolvarea deficientelor.

➤ **Referitor la ipoteci liberiene.**

Preocuparea bancii este aceea ca securitatea ipotecii sa fie realizabila daca in orice moment proprietarul navei nu-si indeplineste obligatiile sale. In aceasta problema, atat la nivel international, cat si la nivel national, legea nu a tinut pasul cu practica comerciala, exemplu fiind conventia despre legea maritima din 1967 care afirma ca „*ipoteka este efectuata si inregistrata conform legii statului unde nava este inregistrata*”.

Codul Liberian al garantiilor maritime mentioneaza ca „*orice ipoteka creata ca securitate fata de orice nava straina,, constituie o ipoteka preferata*”.

Conform legislatiei liberiene, inregistrarea unei ipoteci maritime se va face la sediul comisarului adjunct liberian din New York, in baza urmatoarelor documente:

- sase exemplare semnate si confirmate ale ipotecii;
- dovada originala legalizata a autoritatii persoanei care executa ipoteka sub forma de imputernicire in favoarea semnatarului, sau hotararea comitetului director legalizata, semnata de catre un ofiter, altul decat persoana care va semna ipoteka;
- trei memorandumuri semnate care sa cuprinda toate datele ce urmeaza sa fie inregistrate in registrul oficiului comisarului adjunct;
- taxa de inregistrare.

Comparativ cu alte pavilioane, procedurile liberiene sunt mult mai simple iar taxele sunt mult mai accesibile (o taxa de inregistrare de 2.500 USD fixa,

indiferent de marimea navei si o taxa anuala de tonaj de 0.40 USD pe tonajul registru net).

Liberia are o pozitie fruntasa intre statele cu pavilion de complezenta.

Citand publicatia „*Review of Maritime Transport*” 1994, in Liberia erau inregistrate in anul 1993 un numar de 1461 nave reprezentand 88.345 milioane tdw iar in Panama un numar de 3151 nave cu un tonaj de 82.992 milioane tdw din totalul mondial de 242.175 milioane tdw.

Fata de tonajul total detinut de tarile cu pavilioane de complezenta, Panama detinea 45.6% din nave si 34.6% din tonaj iar Liberia 21.1% din nave si 36.7% din tonaj.

In ceea ce priveste structura pe tipuri de nave la sfarsitul anului 1994, Liberia detinea 27% din navele petroliere reprezentand 56.7 milioane tdw si 27.8% din navele vrachiere reprezentand 28.5% din tonaj.

O trasatura esentiala a pavilioanelor de complezenta este ponderea mare a unor tari dezvoltate in totalul numarului de nave si tonaj, (din „*Review of Maritime Transport*” 1994) astfel:

Japonia	- sub pavilion Panama	1261 nave / 35.884 mil tdw;
	- sub pavilion Liberia	217 nave / 9.176 mil.tdw;
Hong Kong	- sub pavilion Panama	263 nave / 12.888 mil tdw;
	- sub pavilion Liberia	109 nave / 6.647 mil tdw;
Grecia	- sub pavilion Panama	340 nave / 7.909 mil tdw;
	- sub pavilion Liberia	128 nave / 10.662 mil tdw;
Coreea de Sud	- sub pavilion Panama	182 nave/7.325 mil tdw;
China	- sub pavilion Panama	122 nave / 4.202 mil tdw;
	- sub pavilion Liberia	72 nave / 4.735 mil tdw;
SUA	- sub pavilion Liberia	225 nave / 18.952 mil tdw;
Germania	- sub pavilion Liberia	123 nave / 3.216 mil tdw;
Suedia	- sub pavilion Liberia	31 nave / 5.050 mil tdw;
Norvegia	- sub pavilion Liberia	148 nave / 7.150 mil tdw;
Rusia	- sub pavilion Cipru	43 nave / 1.144 mil tdw;

O situatie comparativa si sintetizata intre cerintele privind inregistrarea sub diferite pavilione este prezentata in lucrarea „*International Ship Registration Requirements at a Glance*” (Sinteza a cerintelor privind inregistrarea internationala a navelor) Hill Taylor Dickinson (1995) (vol.179 pag 22-35).

Lucrarea prezinta comparativ pavilioanele Bahamas, Bermuda, Cipru, DIS (Registrul International Danez), Grecia, Hong Kong, Isle of Man (Marea Britanie), Liberia, Luxemburg, Malta, NIS (Registrul International Norvegian), Panama, Singapore, St. Vincent si Grenadines, Marea Britanie, si Vanuatu.

Informatiile prezentate se refera la urmatoarele: numar de nave, tonaj, limita de varsta a navelor, documente necesare inregistrarii, taxe de inregistrare, societati de clasificare acceptate, nationalitatea echipajului, inregistrare paralela, daca este considerat pavilion de complezenta, principalele conventii IMO adoptate, ipoteci, taxe inregistrare ipoteci, adrese utile ale institutiilor pavilionului.

Desi MOA in forme similare sau identice cu MOA Standard al NORWEGIAN SHIPBROKERS ASSOCIATION pentru vanzarea si achizitionarea de nave adoptat de Baltic and International Maritime Council (BIMCO), sub numele de cod SALEFORM 1987, contin o clauza de documente (Clauza 8 SALEFORM 1987) care prevede ca documentul „*Bill of Sale*” va fi „*autentificat si legalizat prin notariat de catre consulul (statului pavilionului)*”, atestarea consulara nu este necesara pentru documentul „*Bill of Sale*” sau Builders Certificate sub legislatia liberiana (vol.133, pag 106).

- **Referitor la varsta navelor:** navele nu trebuie sa aiba mai mult de 20 de ani la data inmatricularii; totusi navele mai vechi de 20 de ani pot primi o derogare pentru inregistrare daca solicitarea facuta de armator este insotita de o recomandare de la societatea de clasificare a navei care sa confirme ca nava este in clasa si ca societatea este de acord sa elibereze toate certificatele legale pentru nava (vol. 133, pag. 93).
- **Referitor la Certificatul de nationalitate.** Un certificat Permanent de Nationalitate, asa cum prevede Sectiunea 56 din Dreptul Maritim, este documentul maritim eliberat de Comisarul Adjunct al Afacerilor Maritime din Republica Liberia pentru o nava care a primit anterior un Certificat de Nationalitate Provizoriu si care a indeplinit toate cerintele suplimentare enumerate in Sectiunea aceasta. Ca si un certificat provizoriu, certificatul permanent de nationalitate valabil, reprezinta documentul prima facie ca nava este inregistrata conform legislatiei liberiene.

Un certificat de nationalitate provizoriu este valabil 12 luni. (vol. 133, pag. 97).

Obiectivul suplimentar 15. Dacă Ministerul Transporturilor a fost împuternicit prin hotărâre de guvern să acorde navelor dreptul de a arbora pavilionul românesc sau de a-l retrage?

HG nr. 426/21.06.1991 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicata în Monitorul Oficial nr. 132 din 16 iunie 1992, la art. 4 prevede:

”.....- acorda navelor comerciale dreptul de arborare a pavilionului roman, precum si dreptul de a arbora alt pavilion - ...”.

Obiectivul suplimentar 16. Dacă scrisoarea de intenție semnată la Oslo privind operarea în comun în portul Constanța a mărfurilor în vrac și re tehnologizarea instalațiilor existente în acest scop în portul Constanța, au dus la încheierea vreunei înțelegeri cu firma KLAVENESS și societățile românești PETROMIN S.A. și COMVEX S.A., aflate în subordinea Departamentului Transporturilor Navale sau a avut alte efecte.

Scrisoarea de intentie semnată la Oslo privind operarea în comun în portul Constanța a mărfurilor în vrac și re tehnologizarea instalațiilor existente în acest scop în portul Constanța, nu a dus la încheierea vreunei înțelegeri între firma KLAVENESS și societățile românești CNM PETROMIN SA și CONVEX SA, aflate în subordinea Departamentului Transporturilor Navale si nici nu a avut alte efecte.

Descrierea pe larg a împrejurarilor semnarii scrisorii de intentie privind rezolvarea situatiei SC COMVEX SA s-a facut la Obiectivul nr. 1.

Obiectivul suplimentar 17. Care era situația financiară a S.C. PETROMIN S.A. la sfârșitul anilor 1989 și 1991 ?

Prin HG nr. 494/09.05.1990 IEFM NAVROM Constanta a fost divizata in 3 (trei) întreprinderi specializate, companiei PETROMIN revenindu-i un numar de 83 de nave cu un tonaj total de 4.095.122 tdw din care:

- 9 nave tancuri petroliere cu un tonaj total de 889.733 tdw;
- 72 nave mineraliere/vrachiere cu un tonaj total de 3.200.063 tdw;
- 1 pasager de 267 tdw;
- un tanc de ulei vegetal de 5.059 tdw.

Ulterior, prin HG nr. 19 din 10.01.1991 a luat fiinta CNM PETROMIN SA ca societate comerciala pe actiuni in domeniul transporturilor navale, fiind

inregistrata la Registrul Comertului, care a emis Certificatul de Inmatriculare nr. J 13/575/ 13.02.1991.

La data divizarii, IEFM NAVROM avea datorii de 17 milioane USD care au fost repartizate pe cele 3 societati comerciale proportional cu activul alocat.

La 31.12.1991, flota maritima romaneasca avea datorii pe piata internationala, pentru neplata combustibilului, uleiului, taxelor portuare, taxelor de trecere stramtori care depaseau 30 mil. USD, pentru ca la 31.12.1992 datoriile sa creasca la 45 mil. USD, astfel:

CNM PETROMIN = 14.770 mil. USD

ROMLINE = 13.876 mil. USD

NAVROM = 17.106 mil. USD

TOTAL DATORII = 45.752 mil. USD

In perioada 1990-1991, CNM PETROMIN a acumulat datorii in valuta foarte mari in principal catre furnizorii de combustibil, (necesar executarii voiajelor) si pentru plata primelor de asigurare CASCO si P&I datorate societatilor de asigurari care permiteau continuitatea operarii navelor in situatia unor arestari, cazuri frecvente in activitatea de transport maritim al navelor, acestea fiind obligate sa depuna garantiile necesare.

Situatia financiara a CNM PETROMIN SA, in anii 1990 si 1991 se prezinta astfel:

Mii lei

INDICATORI	<u>1990</u> la infiintare	<u>1990</u>	<u>1991</u>
Venituri totale	-	3.261.127	9.054.728
Pierdere	152.000	864.647	1.196.085
Datorii	112.332	1.343.917	3.391.681
Credite	429.452	855.856	579.810
Mijl.Fixe la val.inv	23.738.088	23.738.087	24.403.140

Analizand indicatorii din tabelul precedent, se constata urmatoarele:

- Veniturile CNM PETROMIN SA au crescut de aproape trei ori la sfarsitul anului 1991, fata de 1990, in principal datorita solutiilor de asociere cu companii straine;

- Pierderea cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA a crescut pana la sfarsitul anului 1990, ajungand sa fie aproape de opt ori mai mare la sfarsitul anului 1991;
- Datoriile comerciale cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA au crescut de aproape 12 ori pana la sfarsitul anului 1990, ajungand sa fie de 30 ori mai mari la sfarsitul anului 1991;
- Datoriile financiare cu care a pornit la infiintare CNM PETROMIN SA au crescut de aproape 2 ori pana la sfarsitul anului 1990, si de numai 1,35 ori mai mari la sfarsitul anului 1991.

Concluzia obiectivului suplimentar 17:

In afara de faptul ca a pornit de la infiintarea sa, prin divizarea NAVROM, cu pierdere, datorii comerciale si datorii financiare, situatia CNM PETROMIN SA s-a inrautatit in mod evident pana la sfarsitul anului 1991.

Obiectivul suplimentar 18. Ce sume a încasat PETROMIN S.A. cu titlu de „amortization” și mai târziu “owner’s fees” și dacă aceste sume au acoperit amortizarea valorii navelor calculată conform legii române; dacă aceste sume au fost înregistrate de auditori la cheltuieli și astfel au influențat rezultatele financiare ale navelor?

Sumele stabilite drept „amortizare” prin acordul de imprumut, au fost calculate in functie de valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea CNM PETROMIN SA, respectiv de amortizarea lunara calculata pentru aceste nave. (La data respectiva, navele erau înregistrate in contabilitatea CNM PETROMIN SA conform reevaluării efectuate in baza HG nr. 26/1992).

Pentru CNM PETROMIN SA aceste sume au reprezentat venit, si au fost înregistrate corespunzator in contabilitate, iar „pe cheltuieli” s-a înregistrat amortizarea calculata conform normelor romane.

In baza acordului de imprumut, cele 14 nave intrate in contracte de management cu grupul KLAVENESS au adus CNM PETROMIN SA un venit din „amortizare” (in realitate este taxa convenita armatorului) in suma de 13.710.686 USD; cheltuielile cu amortizarea inregistrate in evidenta contabila au fost in suma de 13.722.417 USD.

In contabilitatea filialelor, sumele incasate de CNM PETROMIN SA drept taxa armator si care reprezentau „amortizare” nave, au fost inregistrate pe cheltuieli, influentand astfel rezultatele financiare ale navelor.

Din punctul de vedere al CNM PETROMIN SA, inregistrarea cheltuielilor reprezentand amortizarea in contabilitatea filialelor, ca dealtfel si „*deprecierea*”, are un caracter pur formal.

CNM PETROMIN SA nu avea obligatia de a inregistra pierderile filialelor in contabilitatea proprie, ci numai dividendele.

Asa cum s-a mai aratat, prin clauza din Contractul de imprumut, incasarea „*dividendelor*” era conditionata de fluxul de numerar si nu de realizarea de profit.

Chiar in conditiile actualelor reglementari contabile privitoare la consolidarea filialelor, in bilantul contabil al societatii mama, pierderile inregistrate de filiale nu se preiau automat in bilantul contabil consolidat. Consolidarea conturilor este o operatiune de rationament prin care se exclud de la consolidare capitalul propriu al filialelor si toate tranzactiile intre societatile grupului.

Atat taxa armator cat si deprecierea inregistrata de filiale se exclud de la consolidare.

Obiectivul suplimentar 19. Dacă valorile menționate de auditori ca „*depreciation*” au fost înregistrate în mod corect în contabilitatea celor 16 nave subsidiare, dacă acestea au influențat rezultatele financiare ale navelor și dacă da, în ce mod?

Navele au fost inregistrate in evidenta contabila a societatilor de unica nava la o valoare rezultata ca medie a valorilor date de trei firme internationale de evaluare care au mentionat in Rapoartele lor ca au efectuat aceste evaluari in baza unor date rezultate din consultarea unor cataloage cuprinzand nave second-hand de aceeasi varsta, fara inspectia fizica a navelor.

Corespunzator valorii fiecărei nave inregistrate in Activul bilantului, a fost inregistrata aceeași valoare in Pasivul bilantului, in contul „*Prime de capital*”. Opinia expertilor este ca inregistrarea din Pasivul bilantului ar fi trebuit facuta intr-un cont care sa reflecte rezerve din reevaluare, dar aceasta situatie nu afecteaza in mod esential bilantul intrucat ambele conturi sunt din categoria conturilor de Capital propriu.

Conform Standardelor internationale de contabilitate dar si conform GAAP care au stat la baza auditarii situatiilor financiare ale filialelor si sub-filialelor din Liberia, mijloacele fixe inregistrate in evidenta contabila trebuie amortizate, actiune care in termenii acestor standarde de contabilitate se mai numeste „*depreciation*”.

Asupra navelor inregistrate in evidenta contabila a filialelor, nave care, in fapt, sunt mijloace fixe, au fost aplicate doua tipuri de „deprecieri” si anume:

- a) deprecierea curenta inregistrata in sub-filiale;
- b) deprecierea extraordinara inregistrata in sub-filiale.

a) Deprecierea curenta

Asa cum s-a aratat si la obiectivul nr. 11, deprecierea curenta a fost aplicata in baza Principiilor Contabile General Acceptate impuse de Banca prin Acordul de imprumut, care, la Clauza 1.2. „Definiții” din acordul de imprumut stabilește metodologia care va fi utilizata in contabilitatea companiilor liberiene: <“*Ultimele rapoarte financiare*” înseamnă oricând, in conformitate cu acest Acord, ultimul set separat de rapoarte financiare consolidate ale Grupului Împrumutatului (fie ca este auditat anual sau neauditat trimestrial) care sa fie pregătit in conformitate cu Principiile Contabile Aprobate si in măsura in care este in concordanta cu aplicarea Principiilor Contabile Aprobate in același format ca si Rapoartele Financiare Initiale”>.

In conformitate cu „Principiile Contabile General Acceptate” (GAAP), amortizarea (deprecierea) este un element al costurilor si trebuia sa fie calculata si înregistrata in evidenta contabila a companiilor liberiene.

Amortizarea (deprecierea) a fost calculata de către companiile liberiene proprietare de unica nava (cu excepția companiilor BREAZA Inc. si CALLATIS Inc. ale căror nave nu au mai intrat in contracte de management), la valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea acestor companii.

Deprecierea navelor a fost calculata si inregistrata in evidenta contabila a filialelor, dupa metoda liniara, in funcție de durata rămasa de viata si de valoarea reziduala a fiecărei nave.

PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia nu a calculat amortizare, amortizarea apare numai in bilanțul contabil consolidat al acestei companii si reprezintă amortizarea calculata si înregistrata de companiile proprietare de unica nava.

b) Deprecierea extraordinara

Standardul International de Contabilitate IAS 16 -Terenuri si mijloace fixe, care, la Paragraful 38 prevede:

„In cazul in care valoarea contabila a unui activ este diminuata ca rezultat al unei reevaluari, aceasta diminuare trebuie recunoscuta ca o cheltuiala. Cu toate acestea, o diminuare rezultata din reevaluare trebuie scazuta direct din surplusul din reevaluare corespunzator aceluiasi activ, in masura in care

diminuarea nu depaseste valoarea inregistrata anterior ca surplus din reevaluare”.

Deprecierea extraordinara a fost determinata printr-o noua evaluare a navelor, la valoarea de piata, in conformitate cu prevederile cauzei 8.05, lit. b din Acordul de imprumut si a fost impusa de băncile finanțatoare datorita scăderii prețului navelor tranzacționate pe piața internaționala.

Deprecierea extraordinara a fost evidentiata in evidenta contabila a sub-filiialelor in cheltuieli, respectand unul dintre tratamentele prevazute in Standardul International de Contabilitate IAS 16 -Terenuri si mijloace fixe, care, la Paragraful 38.

Chiar daca s-ar fi aplicat tratamentul alternativ de diminuare a rezervelor din Pasiv (in cazul de fata a sumelor din contul „*Prime de capital*”) si nu ar fi fost afectat rezultatul financiar, oportunitatea CNM PETROMIN SA de a primi dividende nu ar fi fost influentata, criteriul de performanta stabilit de bancile finanțatoare fiind excedentul de numerar in cont si nu profitul.

Oricum, inregistrarea deprecierei, atat cea curenta cat si cea extraordinara in sub-filiale nu a influentat rezultatele economice ale CNM PETROMIN SA, intrucat nu s-au preluat rezultatele financiare ale POI in bilantul CNM PETROMIN SA.

Pentru orice societate comerciala o analiza pertinenta a profitului/pierderii din operare si financiar se poate face calculand profitul sau pierderea din operare sau financiara inainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea. Se considera ca acest indicator reflecta mai bine activitatea managementului unei societati comerciale intrucat amortizarea este un fapt dat, care nu poate fi influentat de managementul societatii.

In cazul POI, pornind de la cifrele din bilantul auditat al POI, rezulta ca **pierderea POI inainte de deducerea cheltuielii cu amortizarea, este de numai 33.770.686 USD, indicator care este important in aprecierea activitatii societatii.** In afara de argumentul ca amortizarea este o cheltuiala care nu poate fi influentata de management si nu reflecta profitul/pierderea din operare si financiara a societatii, in cazul particular al POI, valoarea navelor, si implicit amortizarea acestora, au fost stabilite in mod relativ de catre evaluatori, in scopul obtinerii creditului, fara inspectia fizica a navelor.

Conluziile obiectivului suplimentar 19.

a) Deprecierea curenta aplicata navelor in sub-filialele detinatoare de unica nava.

In conformitate cu „Principiile Contabile General Acceptate” (GAAP), amortizarea (deprecierea) este un element al costurilor si trebuia sa fie calculata si înregistrata in evidenta contabila a companiilor liberiene.

Deprecierea navelor a fost in mod corect calculata in evidenta contabila a societatilor de unica nava, in baza Principiilor Contabile General Acceptate impuse prin Acordul de imprumut, pornind de la o medie a valorilor indicate de evaluatorii internationali ca si valoare de intrare a navelor, utilizandu-se metoda liniara, si, tinandu-se cont de durata rămasa de viata si de valoarea reziduala a fiecărei nave.

PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia nu a calculat amortizare, amortizarea apare numai in bilanțul contabil consolidat al acestei companii si reprezintă amortizarea calculata si înregistrata de companiile proprietare de unica nava.

b) Deprecierea extraordinara aplicata navelor in sub-filialele detinatoare de unica nava.

Potrivit prevederilor Standardul International de Contabilitate IAS 16 -Terenuri si mijloace fixe, Paragraful 38, deprecierea extraordinara constatata de evaluatori in anul 1997, in suma de 33 mil. USD, a fost corect înregistrata în contabilitatea celor 14 sub-filiale (pentru navele BREAZA si CALLATIS nu a fost calculata amortizare în filialele liberiene) luand in considerare tratamentul alternativ prevazut de acest Standard. Desi a influențat in sens negativ rezultatele financiare ale sub-filialelor, luand in considerare prevederile clauzei 24.2 din Acordul de imprumut nu a influentat oportunitatea CNM PETROMIN SA de a primi dividende.

Obiectivul suplimentar 20. Dacă prin aplicarea prevederilor Legilor 15/1990 și 31/1990, prin care societățile comerciale au devenit proprietare asupra propriului patrimoniu, mai era necesară aprobarea Guvernului prevăzută de Decretul 443/1972, în vederea transferării navelor de către PETROMIN S.A. către propriile subsidiare și schimbarea pavilionului, prevedere ce data din vremea proprietății statului asupra patrimoniului respectiv?

Expertii au prezentat opinia lor la obiectivul nr. 7, stabilit de organul de cercetare; la acest obiectiv, expertii adauga in completare, alte argumente care sustin opinia lor.

Redam mai jos „Opinie, privind modul de interpretare a prevederilor Decretului nr. 443/1972” (exprimata in Raportul Comisiei de ancheta privind situatia flotei maritime comerciale romane in perioada 1990-1993)”, (VOL.193/pag 37-40):

1. Decretul nr.443/1972 reglementeaza regimul juridic al navigatiei civile in conditiile unui regim totalitar, cu o economie centralizata excesiv, in care circulatia (vanzarea-cumpararea navelor) nu este libera, ci sub controlul strict al statului, necesitand aprobarea sau avizul guvernului.
2. Principiile economiei de piata libera, care au inceput sa functioneze in Romania imediat dupa revolutia din decembrie 1989, au avut ca efect, printre altele, abrogarea, expresa sau implicita (dar neindoielnica) a dispozitiilor specifice economiei de comanda (centralizata), pentru a permite organizarea si functionarea, cat mai rapid si cat mai complet, a economiei de piata libera. Din aceste motive, acele dispozitii ale Decretului nr. 443/1972, care intra in contradictie cu principiile si specificul unei economii de piata libera-cum sunt si cele privind libertatea de circulatie (vanzare-cumparare) a navelor trebuie considerate abrogate si inlocuite de drept cu textele corespunzatoare din Codul comercial.
3. Mai mult, prin Legea nr.15/1990, regiile autonome si societatile comerciale, constituite prin transformarea fostelor intreprinderi de stat, au devenit proprietare ale bunurilor pe care le au in patrimoniu (art. 5 si 20), cu consecinta ca pot dispune in mod liber de ele in vedrea realizarii obiectului lor de activitate.

Ca urmare, bunurile acestor regii si societati comerciale au intrat in circuitul civil (comercial) normal, circuland in mod neingradit - ca in orice economie de piata libera - orice dispozitie legala in alt sens, din legile neabrogate sau nemodificate expres inca, fiind abrogate in mod tacit, dar neindoielnic. Acest lucru se refera, evident, si la circulatia (vanzarea-cumpararea) navelor. De aceea, art. 1 si 35 din Legea nr.15/1990 prevad, de exemplu, spre deosebire de situatia din regimul trecut, ca regiile autonome si societatile comerciale, din indiferent ce domeniu de activitate, pot sa se asocieze in mod liber cu persoane fizice si persoane juridice romane sau straine pentru realizarea in comun de activitati economice, prin constituirea sau nu a unei noi persoane juridice. Este de la sine inteles - in lipsa unor norme legale contrare - ca dispozitiile mentionate se aplica si in domeniul circulatiei (vanzarii-cumpararii) si exploatarii navelor.

De altfel, Legea nr. 15/1990 a schimbat nu numai relatia dintre societatea comerciala si bunurile din patrimoniul sau (pentru ca fosta unitate de stat avea doar un drept de administrare directa, (proprietar fiind statul), dar si relatia dintre societatea comerciala si organele administratiei de stat, pentru ca dispare

subordonarea administrativa ce exista pana in momentul in care fosta unitate de stat a devenit societate comerciala si, totodata, putinta organelor administratiei de stat de a se amesteca, pe calea administrativa, in activitatea societatii comerciale, indiferent de pozitia acelui organ in ierarhia administrativa (inclusiv, deci, guvernul). A considera ca si dupa constituirea societatilor comerciale, guvernul mai poate interveni in activitatea acestora (pentru a le aproba diverse actiuni) inseamna nu numai a ignora semnificatia noului statut juridic al societatii comerciale (entitate de drept comercial, nesubordonata administrativ si proprietara a bunurilor din patrimoniu, cu privire la care are drept de dispozitie neangradit), dar a ignora si cadrul economic nou in care acestea actioneaza, cel al economiei de piata libera. De aceea, in concordanta cu specificul economiei de piata libera, art. 45 din Legea nr. 15/1990 dispune ca activitatea societatilor comerciale (ca si a regiilor autonome) din indiferent ce domeniu, poate fi influentata de stat numai prin parghii economice, cum sunt creditele, comenzile de stat etc., nu prin mijloace administrative.

Din aceste motive, la care se mai pot adauga si altele, circulatia (vanzarea-cumpararea, inchirierea, etc) navelor proprietate a unor regii autonome sau societati comerciale romane, nu se mai face, dupa decembrie 1989 si, mai ales dupa intrarea in vigoare a Legii 15 pe 1990, in conformitate cu dispozitiile Decretului nr.443/1972 (care pretindea aprobarea Guvernului), ci in conformitate cu dispozitiile Codului comercial (art. 493 si urmatoarele), cod care contine reglementari specifice economiei de piata libera, corespunzatoare economiei romanesti actuale (fara aprobarea Guvernului, ci doar prin contract scris, distingand dupa cum s-a incheiat, in tara sau in strainatate).

4. Cat priveste problema pavilionului, aceasta nu are legatura cu proprietatea asupra vasului, ci cu locul (portul) unde vasul este inregistrat. Pe de alta parte, obligativitatea ca navele persoanelor fizice si persoanelor juridice romane sa aiba nationalitate romana, trebuie considerata abrogata implicit sau cazuta in desuetitudine, aceasta depinzind, de asemenea, de locul de inregistrare a navelor-nu de nationalitatea proprietarului-iar inregistrarea se face, intr-o economie de piata libera, dupa criterii comerciale, nu de alta natura pentru ca, este bine stiut *„finis mercatorum est lucrum”*.

Un punct de vedere privind acest obiectiv mai este exprimat si in adresa Capitaniei Constanta nr. M/15.560 datata 25.09.1992 (vol. 17, pag 42) catre Inspectoratul de Stat al Navigatiei Civile in care se solicita aprobarea si emiterea ordinului de transfer de proprietate pentru un numar de 11 nave din care citam:

„Prin adnotatia de inmatriculare inscriptionata in Registrul matricol al navelor de categoria I-a, prin Ordin al Autoritatii Maritime – in speta Inspectoratul de Stat al Navigatiei Civile – se statueaza conform actelor de expertiza si de

procedura civila dreptul arborarii pavilionului roman de catre nava precum si proprietarul in exclusivitate al acesteia.

Odata Ordinul de arborare al pavilionului roman emis, nava in intregul ei cu echipajul acesteia intra sub incidenta legilor statului de pavilion.

Conform normelor de drept, un proprietar se manifesta asupra unui obiect prin dreptul de posesie, de folosinta si dispozitie.

Dreptul de a dispune al proprietarului asupra substantei juridice rezida din dreptul de posesie cu titlu de exclusivitate a obiectului in discutie.

Asa fiind, temeiul legal al Decretului 443/1972, privind navigatia civila, cap.II, sectiunea II, art.12, ultim aliniat, stipuleaza:

.....”conditiile in care are loc dobandirea si transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum si constituirea sau transmiterea oricaror drepturi reale asupra acestora, sint cele prevazute de dispozitiile legale”.

Ori cadrul dispozitiilor legale este asigurat de Legea nr. 15 din 07.08.1990, care la art. 20 alin 2 precizeaza ca: *.....”bunurile din patrimoniul societatii comerciale sint proprietatea acesteia, cu exceptia celor dobandite cu alt titlu”.*

Acelasi text de lege stipuleaza in continuare la art. 35 ca: *.....”regiile autonome si societatile comerciale cu capital partial sau total de stat se pot asocia intre ele sau cu terte persoane juridice sau fizice, romane sau straine, in scopul crearii de noi societati comerciale.”*

In acest context intervine dreptul de DISPOZITIE al proprietarului care participa cu un capital social evaluat in nave puse la dispozitia noii societati.

In acest context opereaza transferul de proprietate asupra navelor de la CNM PETROMIN SA la subunitatile companiei PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia (filiala cu personalitate juridica) a CNM PETROMIN SA.

Mai mult decat atat, intr-un act al Ministerului de Justitie, adresat Ministerului Transporturilor, (vol.17, pag 45 n.n), exprima acelasi punct de vedere intr-o cauza similara.

Obiectivul suplimentar 21. Dacă transferul navelor prin bill of sale de la PETROMIN S.A. către subsidiarele sale contra „1 dolar and other considerable value” constituie o vânzare reală a acestora sau un transfer temporar, având în vedere că ulterior navele au fost real vândute prin Decizia PETROMIN S.A. cu aprobarea F.P.S. (formulate de MARINESCU CĂLIN DRAGOMIR, BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)

In fapt navele au fost transferate in societatile liberiene ca aport nemonetar al actionarului unic la capitalul de lucru al filialelor sale.

Referitor la modul in care evidenta contabila a reflectat intrarea navelor in companiile filiale din Liberia pe baza documentului numit „*Bill of sale*”, se constata ca acestea au fost inregistrate in POI ca aport nemonetar la capitalul propriu (si nu la capitalul social).

„*Bill of sale*” este un document care atesta transferul de proprietate, care poate surveni in mai multe modalitati (transfer, donatie, vanzare, etc.) si nu este un contract de vanzare-cumparare, conform traducerii ad-literam, si nici factura de vanzare.

In practica maritima internationala (Ship Sale and Purchase – LLOYD’S of London 1993), vanzarea unei nave se face pe baza unui contract de vanzare-cumparare numit Memorandum of Agreement (MOA) forma standard, intocmit de NORVEGIAN SHIPBROKERS’ ASSOCIATIONS si aprobat de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), nume de cod SALEFORM 1987 sau, ulterior, SALEFORM 1993, unde la punctul 8, denumit documente, este mentionat si „*Bill of Sale*”.

Clauza 8 din MOA intitulata „Documente”, prevede urmatoarele inscrieri care se anexeaza la MOA, conform dreptului englez:

- ✓ Documentul numit „*Bill of Sale*”;
- ✓ Protocolul de livrare;
- ✓ Certificatul de sarcini;
- ✓ Radierea navei;
- ✓ Invoice – factura comerciala in original;
- ✓ Certificat original emis de societatile de clasificare care sa ateste ca nava in timpul livrarii are clasa;
- ✓ Consimtamantul original, licentele sau aprobarile autoritatilor guvernamentale si agentiilor necesare de a da drept vanzatorului in mod legal, in executarea obligatiilor prevazute in MOA;
- ✓ Alte documente suplimentare ca :
 - ✗ rezolutia directorilor si actionarilor cu privire la acceptul vanzarii navei in schimbul pretului convenit prin contract;
 - ✗ numirea ofiterului sau imputernicitului legal al vanzatorului care este insarcinat de vanzator in legatura cu contractul.

In timp ce vanzarea-cumpararea impune, conform dreptului Liberian aliniat la dreptul englez si american, existenta unui contract de vanzare-cumparare (MOA) si existenta documentului „*Bill of sale*”, transferul de proprietate cu mentinerea dreptului de dispozitie, prin alta modalitate decat vanzarea-cumpararea, nu presupune decat documentul „*Bill of sale*”, nu si existenta unui contract de vanzare-cumparare.

Astfel, „*Bill of sale*” este unul din documentele anexa la MOA, alaturi de altele, dintre care foarte important este PV de predare-primire-acceptare a navei.

Documentul „*Bill of sale*” este absolut necesar in cazul schimbarii proprietarului, prin orice modalitate s-a facut aceasta schimbare, intrucat, in absenta acestui document nava nu poate fi inmatriculata pe numele noului proprietar, in cazul de fata, pe numele fiecareia dintre societatile liberiene detinatoare de unica nava. MOA nu este necesar decat in cazul schimbarii de schimbarea proprietarului prin vanzare-cumparare.

Se observa ca, fata de contractul de vanzare-cumparare, care trebuie semnat de ambele parti, atat de catre vanzator cat si de catre cumparator, documentul numit „*Bill of sale*” nu prevede rubrica de semnaturi decat pentru partea care transfera. Se realizeaza astfel, in mod legal, transferul dreptului de proprietate asupra navei.

MOA din 1983 si 1993 nu prevede la clauza 8, supralegalizarea documentului „*Bill of sale*” de catre statele care nu au aderat la conventia de la Haga din 1961, cum este Romania, ci ambele prevad numai emiterea unui „*Bill of sale*” intr-o forma ce poate fi folosita in tara in care cumparatorul intentioneaza sa o inregistreze. Astfel, acest document trebuie legalizat si notariat nu in tara vanzatorului sau a celui care transfera, ci in tara cumparatorului adica in tara celui caruia i se transfera.

Faptul ca pe „*Bill of sale*” este mentionat pretul de 1 \$ nu arata un contract de vanzare-cumparare cu pret neresios, ci o modalitate de transfer legala, intrucat, dreptul englez neprevazand transferul cu titlu gratuit, este obligatorie inscrierea unui pret (real sau conventional).

Expertii subliniaza faptul ca transferul navelor in proprietatea filialelor din Liberia a fost impus de bancile finantatoare si a fost efectuat de catre CNM PETROMIN SA cu caracter temporar, pe durata rambursarii creditului.

Atat contractul de credit cat si transferul navelor catre filialele din Liberia sunt supuse dreptului englez. In baza Legii nr. 105 din 22 septembrie 1992 cu privire la reglementarea raporturilor de drept internațional privat, faptele comerciale cu caracter de extraneitate sunt recunoscute de autoritatile romane.

Prin detinerea in totalitate a actiunilor filialelor liberiene, CNM PETROMIN SA si actionarii lui au avut deplin control asupra filialelor si a patrimoniului acestora.

Astfel:

- Toate deciziile privind activitatea filialelor (inclusiv vanzarea navelor) au fost luate de Consiliul de Administratie al CNM PETROMIN SA si

aprobate de actionari, in virtutea dreptului de dispozitie pe care l-a pastrat prin detinerea 100% a actiunilor in filiale;

- Comitetele de Directie ale filialelor au fost nominate de catre CNM PETROMIN SA si au fost formate cu precadere din salariati ai acesteia.

Se poate afirma ca CNM PETROMIN SA si actionarii lui au avut dublu control asupra filialelor, odata prin detinerea actiunilor si, implicit, prin faptul ca salariatii sai efectuau verificari periodice a activitatii filialelor.

Prin transferul navelor in sub-subfilialele sale pe care le controla 100%, CNM PETROMIN SA nu a cedat decat dreptul de posesie si de utilizare, pastrandu-si dreptul de dispozitie asupra lor si implicit asupra navelor.

Expertii subliniaza faptul ca transferul proprietatii asupra navelor catre filialele liberiene a avut caracter temporar, „pe durata rambursarii creditului”.

Obiectivul suplimentar 22. Care este semnificatia documentului standard BIMCO numit Memorandum of Agreement (MOA), dacă întrunește elementele constitutive ale unui contract de vânzare-cumpărare, care este diferența între un contract de vânzare-cumpărare și MOA?

Memorandum of Agreement (MOA) forma standard, intocmit de NORVEGIAN SHIPBROKERS' ASSOCIATIONS si aprobat de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), avand nume de cod SALEFORM 1987 sau, ulterior, SALEFORM 1993 este documentul cel mai uzitat in tranzactiile de vânzare-cumparare a navelor maritime. Acest document intruneste elementele constitutive ale unui contract de vânzare-cumparare dar difera substantial de forma si continutul unui contract de vânzare-cumparare standard asa cum se percepe el in tranzactiile din Romania.

Diferenta principala consta in faptul ca MOA nu parafeaza tranzactia propriu-zisa de vânzare – cumparare ci declara intentia partilor de a se angaja intr-un contract de vânzare-cumparare si stabileste toate conditiile necesare pentru finalizarea ulterioara a acestei tranzactii. In acest sens, MOA este un document mult mai complex decit un contract de vânzare-cumparare, continind o serie de documente si conditii care trebuiesc indeplinite pentru a finaliza cu succes tranzactia de vânzare-cumparare.

Astfel, la punctual 8 al formei standard MOA, denumit « Documente » sunt mentionate urmatoarele inscrisuri necesare finalizarii unei tranzactii de vânzare-cumparare conform dreptului englez:

- Bill of Sale;
- Protocolul de livrare;
- Certificatul de sarcini al navei;

- Radierea navei;
- Alte documente suplimentare ca :
 - rezolutia directorilor si actionarilor cu privire la acceptul vanzarii navei in schimbul pretului convenit prin contract;
 - numirea ofiterului sau imputernicitului legal al vanzatorului care este insarcinat de vanzator in legatura cu contractul;
- Invoice – factura comerciala in original si dovada platii acesteia
- Certificat original emis de societatile de clasificare care sa ateste ca nava in timpul livrarii are clasa
- Consimtamantul original, licentele sau aprobarile autoritatilor guvernamentale si agentiilor necesare de a da drept vanzatorului in mod legal, in executarea obligatiilor prevazute in MOA.

In timp ce o vanzare-cumparare impune, conform dreptului Liberian aliniat la dreptul englez si american, existenta unui contract de tip MOA care la randul sau impune existenta documentului „*Bill of Sale*”, transferul de proprietate prin alta modalitate decat vanzarea-cumpararea (donatie, transfer), nu presupune decat existenta documentului „*Bill of Sale*”, nu si existenta unui MOA. Astfel, „*Bill of Sale*” este unul din documentele anexa la MOA, alaturi de altele, dintre care foarte important este PV de predare-primire-acceptare a navei si binenteles factura.

De regula, un MOA are un termen limita pina la care trebuiesc indeplinite toate conditiile stipulate in contextul sau. Daca acestea nu sunt indeplinite de catre una din parti pina la data limita stipulata, atunci MOA devine nul si tranzactia nu mai are loc.

In concluzie, MOA pre-stabileste conditiile si documentele necesare pentru finalizarea unei tranzactii de vinzare-cumparare si se transforma in contract de vinzare-cumparare in momentul/la data in care aceste conditii/documente sunt pe deplin indeplinite. Momentul acesta este de regula finalizat prin transferul pretului de vinzare de la cumparator la vinzator, acesta fiind de regula ultimul act/document care inchide tranzactia de vinzare-cumparare.

Obiectivul suplimentar 23. Dacă era necesară aprobarea C.I.S. PETROMIN pentru înființarea de subsidiare ale P.O.I. Liberia (formulate de CLISERU SPERANȚA)

Aprobarea infiintarii de filiale in Liberia, proces verbal nr. 14 al ședinței CIS din data de 24.05.1992 (Hotărârea CIS nr. 17), a fost luata in baza art. 6 pct. „i” prevăzut in Regulamentul de organizare si funcționare si in Statutul CNM PETROMIN SA.

Așa cum s-a arătat la obiectivul 6d, pct. „i” din Statut si pct. „i” din Regulamentul de organizare si funcționare sunt identice in privința atribuției; Regulamentul de organizare si funcționare conține, in plus, precizarea „in tara si in străinătate”, precizare care in Statutul societatii este făcuta la art. 3, al. 3.

Prin Legea 31/1990, se statueaza dreptul societatilor comerciale de a infiinta filiale, sucursale fara a face mentiunea expresa “in tara” si fara a interzice in mod expres infiintarea acestora “in strainatate”.

Rezulta ca prin Legea 31/1990 a fost acordat societatilor comerciale dreptul de a decide infiintarea de societati in strainatate, fara a face distinctie intre societatile comerciale infiintate prin initiativa privata si cele cu capital de stat. Singura diferenta consta in faptul ca atributiile adunarii generale a actionarilor din societatile cu capital de stat, erau indeplinite de CIS.

Pentru infiintarea POI si a filialelor acestuia era necesara aprobarea CIS in conformitate cu statutul CNM PETROMIN SA si cu regulamentul de organizare si functionare a CIS.

Aceasta aprobare s-a dat de catre CIS in sedinta sa din data de de 24.05.1992 a emis Hotararea nr. 17 prin care a aprobat infiintarea de filiale in Liberia, aprobare data avand la baza prevederile art. 3 al. 3, art. 6, lit. i din Statutul societatii si art. 6, lit. i din Regulamentul de organizare si functionare a CIS.

Obiectivul suplimentar 24. Să se prezinte principalele caracteristici ale modalităților de exploatarea a navelor maritime, respectiv bare-boat, time-charter, voyage-charter, management, obligațiile și drepturile armatorului, obligațiile și drepturile navlositorului sau managerului, modul de finanțare a activității, participarea la pierdere și profit.

Tipul de contract	Contractul de navlosire pe voiaj	Contractul de navlosire pe timp	Contractul de bare-boat	Contractul de management
Tipul de cheltuiala				
Cheltuieli financiare	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli de intretinere si reparatii	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	In sarcina navlositorului cu exceptia situatiei in care e vorba de un viciu ascuns	In sarcina armatorului cu exceptia situatiei in care se constata ca sunt generate de neglijenta sau greseala managerului
Cheltuieli de asigurare H&M and P&I	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli cu combustibili	Exclusiv in sarcina armatorului	In sarcina navlositorului cu exceptia situatiei in care nava este scoasa din chirie	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli portuare si de treceri prin strimtori	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli cu lubrifianti si apa	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli cu echipajul	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina armatorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina armatorului
Cheltuieli de incarcare/descarcare	Depinde de prevederile contractului de navlosire si ele pot fi impartite intre armator si navlositor	Exclusiv in sarcina navlositorului	Exclusiv in sarcina navlositorului	Depinde de prevederile contractului de navlosire si ele pot fi impartite intre armator si navlositor

Responsabilitati cu privire la avarii	Armatorul	Se impart conform prevederilor contractului sau INTERCLUB agreement	Navlositorul	Armatorul cu exceptia situatiei in care se poate demonstra vina
Angajarea navei	Armatorul apeleaza la brokeri si navlul este de obicei exprimat in unitati monetare pe tona sau metru cub	Armatorul primeste o suma fixa pe zi, iar apoi responsabilitatea angajarii navei in alte contracte de navlosire pe voiaj sau timp ii revine navlositorului	Armatorul primeste o suma fixa pe zi, iar apoi responsabilitatea angajarii navei in alte contracte de navlosire pe voiaj sau timp ii revine navlositorului	Daca managerul se ocupa si de managementul comercial el este care negociaza contractele de navlosire in numele armatorului. In functie de prevederile contractului de navlosire managerul poate cere sau nu acordul armatorului inainte dea lua deciziile de angajare a navelor
Participare la profit	Armatorul isi asuma integral pierderea sau profitul	Armatorul primeste o suma fixa pe zi, iar navlositorul isi asuma integral profitul sau pierderea	Armatorul primeste o suma fixa pe zi, iar navlositorul isi asuma integral profitul sau pierderea	Managerul poate fi platit cu o taxa zilnica de management in functie de complexitatea serviciilor prestate sau in cazul in care managerul se ocupa si de activitatea comerciala se poate utiliza o metoda de impartire a profiturilor negociata.

Contracte de management tehnic si comercial (vol.159/pag 182) din raportul comisiei parlamentare de control 21.12.1993.

Acest tip de cooperare se bazeaza pe contractul standard tip SHIPMAN 89 care prezinta urmatoarele prevederi in privinta atributiilor managerului:

- ✘ angajarea echipajului;
- ✘ pregatirea, supervizarea lucrarilor de reparatii si intretinere,

- ✗ aprovizionarea cu piese de schimb, materiale, carburanti, alimente;
- ✗ asigurare CASCO si CARGO;
- ✗ estimarea rezultatelor financiare (cheltuieli de exploatare, navluri, contrastalii, etc.) si angajarea navei;
- ✗ stabilirea unui sistem contabil care sa corespunda intereselor armatorilor, asigurand totodata servicii de contabilitate curenta, rapoarte, auditari.

Pentru toate aceste servicii managerul primeste o taxa de management din partea armatorului, de regula lunar.

Aceste contracte reprezinta o cedare de management propriu din partea companiei armatoare catre o companie specializata in astfel de servicii.

(vol. 54, pag. 56) comentariu:

„Contractul de bare-boat este in esenta sa juridica o specie a contractului de locatiune de lucruri (locatio rei) si nu de servicii in temeiul caruia detentorul lucrului, in speta a navei, dobandeste un drept absolut de folosinta a acesteia, in integralitatea sa, pe durata locatiunii, deosebindu-se totalmente de contractele reglementate prin Titlul IV al Cartii a II-a a Codului comercial si de spiritul acestor dispozitii.

Clauza 9 (a) are in ansamblul contractului de bare-boat o pozitie aparte, statuind asupra naturii contractului in sensul clasic al doctrinei „locatio rei” prin formularea din preambulul clauzei si anume: *„in timpul contractului nava va fi in posesia si folosinta completa a navlositorului si la completa sa dispozitie din toate punctele de vedere”*.

Inmatricularea navelor aflate in contract de bare-boat in lumina tratatelor internationale (vol. 133, pag. 108-116).

Bareboat Charter Registration in the light of International Instruments (Carlos Moreno (UNCTAD Geneva) Neptunus Law Review (Winter 1996 Vol. 1.4 / ISSN 1266-6912)

Inmatricularea navelor aflate in contract de bare boat poate fi considerata ca o masura legala prin care nationalitatea navlositorului bareboat (nava nuda), in calitate de armator al navei pro hac vice (armator activ/disponent) este alocata navei si evidentiata prin abordarea pavilionului acelei natiuni pe perioada derularii contractului de navlosire.

Desi nu exista unele definitii comune agreate ca elemente de baza pentru inmatricularea navelor aflate in contract de bareboat, Camera Internationala de Comert, in efortul de a ajunge la unele definitii de baza, a pregatit in anul 1988 un set de Recomandari pentru un cadru legal si de reglementare pentru inmatricularea navelor aflate in contract de bareboat (publicatia ICC nr. 466-A).

Se prezinta in continuare definitii din publicatia ICC:

- a) **Bareboat Charter Registration – Inmatriculare nava aflata in contract bareboat** - inseamna inmatricularea unei nave intr-un registru cu contracte bareboat (Bareboat Charter Registry) pe numele navlositorului.
- b) **Bareboat Charter Registry – Registrul de contracte bareboat** - inseamna Registrul Statului al carui pavilion il va arbora nava si in care navlositorul este inmatriculat ca navlositor de bare-boat.
- c) **Underlying Registry – Registrul de baza** - inseamna registrul Statului in care este inregistrat armatorul navei ca armator si la a carui jurisdicție si control al navei va reveni la terminarea inmatricularii ca nava in contract bareboat (Bareboat Chartering Registration).

Ca practica in dreptul international o nava poate aborda pavilionul unui singur stat.

Atat Conventia de la Geneva privind Marea Libera din 1958 cat si Conventia Natiunilor Unite privind Dreptul Marii (UNCLOS 82) prevedeau ca: „*navele vor naviga sub pavilionul unui singur stat*”.

Art. 5 al Conventiei privind Marea Libera si art. 91 al Conventiei Natiunilor Unite privind Dreptul Marii prevad ca: „*navele au nationalitatea Statului al carui pavilion au dreptul sa-l arboreze*” („*Ship's have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly*”). Este important ca la acest punct sa se faca o diferenta intre „*nationalitate*” si „*inmatriculare*” (nationality & registration).

Art. 2 al Conventiei Natiunilor Unite privind Conditiiile de Inmatriculare a Navelor din februarie 1986 prevede urmatoarele definitii:

- „**Flag State**” – „**Statul pavilionului**” inseamna Statul al carui pavilion il arboreaza o nava si pe care are dreptul sa-l arboreze;
- „**State of Registration**” – „**Statul de inmatriculare**” inseamna statul in al carui registru de inmatriculare a fost inscrisa o nava.
- „**Register of Ships**” – „**Registrul matricol al navelor**” inseamna registrul sau registrele oficiale in care sunt inscrise particularitatile la care se face referire in art.11 al Conventiei.

Art. 94 si art. 217 ale Conventiei din 1982 privind Dreptul Marii cere Statului al carui pavilion il arboreaza nava, sa exercite jurisdicție si control efectiv asupra navei in ceea ce priveste problemele sociale, de siguranta si alte cerinte de drept public.

Coexistenta a ceea ce unii autori numesc inmatriculare „dubla” sau „paralela” (dual or parallel registration) a unor nave luate sau date in contract de bare-boat poate genera probleme de drept international oriunde legea corespunzatoare/adecvata este legea nationala a navei.

In conventiile internationale figureaza patru expresii diferite ca:

1. statul la care nava este resortisant, (statul caruia apartine nava);
2. statul al carui pavilion il abordeaza nava;
3. locul inmatricularii;
4. nationalitatea navei.

Conventii internationale care reglementeaza inmatricularea navelor aflate in contract de bare-boat.

Art. 2 din Conventia Natiunilor Unite din 1986 privind Conditiiile de Inmatriculare a Navelor face distinctie clara intre „Statul pavilionului” si „Statul de inmatriculare”.

Art. 4 din Conventie stabileste:

- (2) Navele au nationalitatea Statului al carui pavilion au dreptul sa il arboreze;
- (3) Navele vor naviga sub pavilionul unui singur stat;
- (4) Nici o nava nu va putea fi inmatriculata in registrele de inmatriculare a doua sau mai multe state in acelasi timp sub rezerva prevederilor paragrafului 4 si 5 din art.11 si 12.

Articolele 11 si 12 ale Conventiei reglementeaza practica inmatricularii navelor aflate in contract de bareboat astfel art. 11 (5) prevede:

„In cazul unei nave aflata in contract de bareboat intr-un Stat se va urmari de catre acesta suspendarea dreptului navei de a arbora pavilionul fostului stat al pavilionului. O astfel de inmatriculare se va face la prezentarea dovezilor care sa indice suspendarea inmatricularii anterioare in ceea ce priveste nationalitatea navei sub fostul stat al pavilionului si care sa indice particularitatile privind orice sarcini inregistrate (any registered encumbrances”).

In art. 12.1, Conventia din 1986 acorda dreptul,

„sub rezerva prevederilor art. 11 si in conformitate cu legile si regulamentele sale, un Stat poate acorda inmatricularea si dreptul de abordare a pavilionului unei nave care se afla in contract de bareboat la un navlositor din acel Stat pe perioada derularii acelui contract”.

Art. 16 privind „*schimbarea temporara a pavilionului*” din Conventia Internationala privind Dreptul de Retentie Maritima si Ipotecile din 1993, include prevederi care permit suspendarea temporara a pavilionului pentru nave inmatriculate in registrele lor atunci cand se afla in contract de bareboat la un navlositor strain si li se permite sa arboreze pavilionul statului navlositor si, in sens contrar, sa permita unei nave straine aflata in contract bareboat la o companie navlositoare nationala, sa arboreze temporar pavilionul acelor State. Acest articol se bazeaza pe teoria cum ca in timp ce o nava este inmatriculata ca fiind in contract bareboat si ca arboreaza pavilionul Statului in care contractul de navlosire este el insusi inregistrat, dreptul de arborare a pavilionului registrului de baza este retras si inmatricularea initiala este suspendata pe perioada inmatricularii bareboat, cu exceptia sarcinilor inregistrate.

Obiectivul suplimentar 25. Cine a efectuat managementul celor 16 nave subsidiare si a holdingului P.O.I.?

Managementul grupului de nave din POI a fost efectuat de PETROKLAV Management Inc. , companie 100% CNM PETROMIN SA.

Deoarece navele BREAZA si CALLATIS au fost refuzate de partenerul norvegian datorita vechimii care ar fi generat cheltuieli de exploatare mai ridicate pe fondul unor venituri mai scazute nu s-au predat in contract de management catre PETROKLAV Management Inc.

In anul 1994 navele BICAZ si BARLAD au fost returnate de catre grupul KLAVENESS armatorului CNM PETROMIN SA. Returnarea a fost facuta datorita vechimii navelor (intrate in exploatare in anul 1976) si a starii tehnice precare.

Contractele de management au fost incheiate intre PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si filialele sale pe de o parte si PETROKLAV Management Inc. pe de alta parte si ulterior intre PETROKLAV Management Inc. si grupul KLAVENESS pentru introducerea navelor pe piata .

Toate aceste contracte de management erau prevazute de fapt in contractul de finantare, devenind obligatorii in vederea obtinerii creditului.

Obiectivul suplimentar 26. Dacă înainte de vânzarea efectivă, navele au fost răscumpărate de PETROMIN S.A., având în vedere că ulterior acestea au fost vândute prin Decizia S.C. PETROMIN S.A, cu aprobarea F.P.S.?
(formulat de BUNEA ALEXANDRU și CĂRBUNARU ION)

Dintre cele 16 nave transferate în filialele liberiene, CNM PETROMIN SA a readus în proprietate 4 nave, respectiv BICAZ, BARLAD, BREAZA și CALLATIS. Aceste 4 nave au fost vandute direct de către CNM PETROMIN SA.

Celelalte 12 nave au fost vandute indirect de către CNM PETROMIN SA, în virtutea dreptului de dispoziție pe care și l-a păstrat asupra navelor la transferul acestora în filialele sale, în care era acționar 100%, și cărora le-a cedat numai dreptul de folosință și dreptul de posesie asupra navelor. Vânzarea tuturor navelor s-a efectuat în cadrul procesului de privatizare, cu acordul FPS, acționarul majoritar al CNM PETROMIN SA.

Obiectivul suplimentar 27. Să se stabilească dacă navele HISTRIA SUN (ex. BREAZA) și HISTRIA STAR (ex. CALLATIS) au fost predate în contract de management firmei PETROKLAV Management Inc. și în situația în care nu s-au predat către această firmă, să se stabilească motivele pentru care au fost refuzate de partenerul norvegian.

Navele BREAZA (ulterior HISTRIA SUN) și CALLATIS (ulterior HISTRIA STAR) nu au fost preluate în contracte de management de către firma KLAVENESS. Motivele pentru care navele nu au mai fost preluate în management au fost vechimea navelor (13 ani BREAZA și 14 ani CALLATIS) și starea tehnică necorespunzătoare.

NOTA: În PV al ședinței CIS din 22.01.1993, la pct. 7, se afirmă: *”Referitor BREAZA și CALLATIS, dl. MARINESCU C. arată că acestea se află în prezent într-un contract comercial de transport cereale cu Argentina, respectiv SUA. BREAZA a executat reparații în Coreea de 2,72 mil. \$ iar CALLATIS tot în Coreea la o valoare de 3 mil. \$, toate aceste finanțări fiind făcute de CHRISTIANIA BANK în baza înțelegerii de preluare în contract de management cu firma PETROKLAV-Oslo. În urma inspecțiilor efectuate de reprezentanții KLAVENESS la aceste nave a rezultat necesitatea unor lucrări de reparații care în principal au fost executate până acum, mai puțin înlocuire de tablă. În prezent, tabelele cu măsurători și soluția propusă de PETROMIN SA și transmisă la OSLO se află la RNR în vederea avizării.*

Se arata in continuare intentia partenerilor nostri de a nu mai prelua cele doua nave si, implicit excluderea lor din pool-ul initial, cu reducerea corespunzatoare a bugetului din imprumutul contractat, urmand ca valoarea reparatiilor achitate la santierul din Korea sa fie recuperate din operarea celorlalte nave de la PETROKLAV“

Expertii precizeaza faptul ca aceste sume aferente reparatiilor nu figureaza nici in situatiile financiare auditate ale societatilor BREAZA Inc. si CALLATIS Inc. si nici in situatiile centralizatoare intocmite la CNM PETROMIN SA aferente utilizarii creditului precum si decontarilor cu POI.

In concluzie, KLAVENESS, in urma inspectiilor fizice efectuate de personalul tehnic propriu, a constatat ca cele doua nave, BREAZA si CALLATIS, se afla in conditii tehnice si structurale care necesita pentru aducerea in standardele impuse, sume mult mai mari decit cele prognozate, iar veniturile realizate nu ar conduce la recuperarea investitiei.

Obiectivul suplimentar 28. Datele la care s-au semnat contractele de bare-boat cu firma TANKER SHIP MANAGEMENT S.R.L. pentru cele două nave mai sus-mentionate și datele la care navele au fost predate efectiv în bare-boat acestei firme.

- Contractele de bare-boat pentru navele HISTRIA STAR SI HISTRIA SUN au fost semnate astfel:
 - ✓ BREAZA - contract bare-boat datat 29.12.1993, incheiat intre “BREAZA Inc”, Monrovia, Liberia si SC TANKER SHIP MANAGEMENT SRL, Constanta, Romania
 - ✓ CALLATIS - contract bare-boat datat 29.12.1993, incheiat intre “CALLATIS Inc.”, Monrovia, Liberia si SC TANKER SHIP MANAGEMENT SRL, Constanta, Romania
- Navele au fost efectiv livrate catre TSM astfel:
 - ✓ BREAZA - protocol de predare-primire datat 26.03.1994,
 - ✓ CALLATIS-protocol de predare-primire datat 24.02.1994.
- In urma solicitarii TSM si in conformitate cu prevederile contractului de bare-boat, numele navelor a fost schimbat astfel:

- ✓ La data de 23.05.1994, Căpitania Portului Constanta înregistrează în foaia matricola a navei schimbarea numelui navei BREAZA în HISTRIA SUN, începând cu data de 19.05.1994
- ✓ La data de 23.09.1994, Căpitania Portului Constanta înregistrează în foaia matricola a navei schimbarea numelui navei CALLATIS în HISTRIA STAR.

Obiectivul suplimentar 29. Cine a facturat chiria de bare-boat către T.S.M. pentru navele HISTRIA SUN și HISTRIA STAR și în conturile cărei societăți a fost solicitată plata chiriei de bare-boat (formulat de CHIFOREANU FLORENTIN).

Chiria de bare-boat datorata de T.S.M. a fost facturata si incasata de catre CNM PETROMIN SA.

CNM PETROMIN SA a incasat pentru nava BREAZA, suma de 2.037.303 USD, iar pentru nava CALLATIS suma de 1.930.545 USD.

Obiectivul suplimentar 30. Registrele matricole ținute de căpitanii de port erau Registre de înscriere a proprietății asupra navelor sau erau registre de evidență în care se transcriu operațiunile de dobândire și transmitere a dreptului de proprietate, precum și operațiunile de constituire a drepturilor reale asupra navelor pentru a putea fi opozabile terților? (formulat de CUCU ALEXANDRU ȘERBAN)

Registrul matricol ținut de capitanii de port sunt registre de evidenta matricola in care se transcriu operatiunile de dobandire si transmitere a dreptului de proprietate, precum și operațiunile de constituire a drepturilor reale asupra navelor pentru a putea fi opozabile terților.

In anul 1992, navigatia civila era reglementata prin Decretul 443/1972. In aceeasi perioada nu au existat acte normative specifice privind procedura de radiere a navelor din registrele matricole si actele care trebuiau depuse la capitanii de port pentru efectuarea operatiunilor de radiere. In toate actiunile intreprinse, era obligatorie respectarea prevederilor legislatiei nationale.

Legislatia internationala nu era relevanta decat in cazul Conventiilor si Acordurilor Internationale ratificate de Romania. In anul 1992 nu exista o conventie internationala care sa reglementeze aspecte legate de modul de inmatriculare a navelor, acordarea dreptului de arborare a pavilionului si de

radiere a navelor din registrele matricole. Singura legislatie aplicabila era Decretul 443/1972.

Navele care fac obiectul acestui dosar faceau parte in conformitate cu art. 16 pct. 2 din Decretul nr. 443/1972 din navele din categoria I-a. In conformitate cu prevederile aceluiasi art.16, impartirea navelor in doua categorii s-a facut „pentru cunoasterea transmiterii sau constituirii de drepturi reale asupra navelor”.

In conformitate cu prevederile art.18 lit. A) „navele de nationalitate romana care fac parte din categoria I_a se inscriu in registrele matricole”.

La art.14 din Decretul nr.443/1972 se stabileste destinatia registrelor matricole respectiv „dobandirea si transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum si constituirea, transmiterea ori stingerea altor drepturi reale asupra acestora se transcriu in registrele matricole sau de evidenta prevazute la art.18”.

La art. 21 se precizeaza faptul ca „toate constituirile sau transmiterile de drepturi reale asupra navelor care nu sunt inscrise in registrele matricole nu sunt opozabile tertilor”.

La art. 12 alin. 4 se precizeaza „conditiile in care are loc dobandirea si transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum si constituirea sau transmiterea oricaror drepturi reale asupra acestora sunt cele prevazute de dispozitiile legale”, iar la art. 18 lit. a se mentioneaza ca „la cererea de inscriere in registrul matricol se vor anexa actele de dobandire a navei”.

In ceea ce priveste nationalitatea navelor, acest aspect este reglementat la art. 23, 24 si 25 din Decretul 443/1972.

La art. 23 se mentioneaza: „ navele constituind mijloace de transport de stat, cele proprietatea organizatiilor cooperatiste si a altor organizatii obstesti romane, precum si cele proprietatea personala a cetatenilor romani, au nationalitatea romana. Nationalitatea trebuie sa rezulte din actele de bord”.

La art. 24 se mentioneaza: – „Nationalitatea romana a navelor se pierde prin transmiterea proprietatii acesteia unei persoane fizice sau juridice straine”.

La art. 25 se mentioneaza – „Navele care au nationalitatea romana arboreaza pavilionul roman; ele nu pot naviga si sub pavilionul altui stat”.

In conformitate cu prevederile art. 18 lit. a „navele de nationalitate romana care fac parte din categoria I-a se inscriu in registrele nationale”.

In ceea ce priveste radierea navelor, acest aspect este reglementat de art. 19 – „scoaterea din evidenta a navelor se face prin mentionarea in registru a cauzelor care au determinat-o cum ar fi pierderea nationalitatii romane”

Concluzii la obiectivul suplimentar 30.

- registrele matricole nu sunt registre prin care se aproba dobandirea sau transmiterea proprietatii. Aceste registre sunt destinate tinerii evidentei navelor, in care se fac mentiuni cu caracter notarial privind dobandirea sau transmiterea dreptului de proprietate pentru ca aceste drepturi sa fie opozabile tertilor.
- Deoarece la data respectiva nu existau alte reglementari specifice in legislatia nationala privind radierea navelor, exceptand art. 19 din Decretul 443/1972, radierea navelor in cauza trebuia facuta tinand cont de celelalte prevederi ale Decretului 443/1972.
- Radierea navelor mentionate in dosar, efectuata in perioada noiembrie 1992 – ianuarie 1993, (deci pana la abrogarea Decretului 443/1972) s-a facut numai dupa ce CNM PETROMIN SA Constanta a prezentat la solicitarea Capitaniei Constanta urmatoarele documente care au fost transmise la I.S.N.C impreuna cu cererea de radiere, respectiv:
 - ✗ documentul prin care se atesta faptul ca societatile de unica nava sunt persoane juridice liberiene;
 - ✗ bill of sale
 - ✗ procesele verbale de predare-primire a navelor

Luand in considerare aceste documente se poate afirma ca radierea navelor s-a facut cu respectarea prevederilor Decretului 443/1972 si anume:

- ✗ navele care au pavilion roman nu mai pot arbora si alt pavilion;
- ✗ nationalitatea romana a navelor se pierde prin transmiterea proprietatii acestora unei persoane fizice sau juridice straine.

Expertiza mentioneaza ca in textul Decretului 443/1972 nu se prevede situatia in care un proprietar strain inmatriculeaza nava in Romania, situatie greu de imaginat in 1972.

De altfel si Raportul Comisiei parlamentare de control privind situatia flotei maritime in perioada 1990- 1993 (vol. 193, pag 37) contine urmatoarele comentarii:

Comisia parlamentara de control face propuneri legislative printre care si Legea privind siguranta navigatiei in apele teritoriale constatand ca „*reglementarile privind navigatia civila sunt stipulate in Decretul 443/1972 dintre care multe sunt depasite in contextul actual*”

si

„nu s-a incercat sa i se aduca corectiile necesare fiind necesar de stabilit : inmatricularea si radierea navelor, evidentierea drepturilor reale asupra navelor, problema interdependentei proprietate-nationalitate-pavilion, regimul navelor cu pavilion romanesc, etc.” (vol 195, pag 225).

Obiectivul suplimentar 31. Care sunt competențele compartimentelor de specialitate ale CNM PETROMIN în ceea ce privește raporturile cu companiile subsidiare înființate, operațiunile comerciale, legale și financiare privind navele trecute în aceste subsidiare, pe baza cărora să se stabilească responsabilitățile ce revin fiecăruia ?

La dosarul cauzei, se regasesc elemente privind structura organizatorica a CNM PETROMIN SA in diferite perioade : paginile 1-27 (anexele 1 la 16) .

1. **Organigramele întreprinderii** dateate 01.05.1999 (Consiliul de Administratie) si 15.11.1999 (Administrator);
2. **Regulamentele de organizare si functionare** ale: serviciului tehnic, serviciului comercial, compartimentelor din serviciul comercial, serviciului tehnic (poz. I-12) (vol. 190, pag. 20), serviciului decontari valutare, biroului marketing prognoza (poz. II-20), (vol. 190, pag. 32);
3. **Fisele urmatoarelor posturi**, cu precizarea cerintelor, relatiilor, atributiilor in cadrul acestor posturi (vol. 190): director tehnic, sef serviciu tehnic, director comercial, sef departament comercial, sef serv. comercial, economist in cadrul serv. comercial, sef birou marketing, economist/inginer in cadru biroului Marketing, Privatizare-Departament Comercial, sef serviciu marketing-privatizare;

Din aceste documente rezulta ca, in timp, au existat urmatoarele atributii fata de problemele analizate in cauza:

a. **DIRECTORUL COMERCIAL**– in anul 1999 era subordonat Directorului General si avea ca atributie: *“urmareste modul de derulare a contractelor cu partenerii asociati in vederea obtinerii unui profit maxim pentru CNM PERTOMIN SA, asigura incheierea unor contracte comerciale cu firme/persoane juridice din tara si din strainatate, raspunde de intocmirea tuturor materialelor ce se supun aprobarii organelor de conducere colective de catre compartimentele din subordine, instruieste personalul din cadrul serviciului comercial in vederea tratativelor cu partenerii asociati sau brokeri straini privind urmarirea navelor in cooperare si a navelor respective, etc.”* (anexa nr.6)

b. **SERVICIUL COMERCIAL** – in anul 1999 era subordonat Directorului Comercial - *“urmareste modul de incadrare in prevederile contractuale a*

partenerilor de contract care au nave proprietatea CNM PETROMIN SA in management tehnic, comercial, bare-boat, joint-venture, etc.; intocmeste periodic rapoarte in acest sens inaintandu-le conducerii companiei; intocmeste programul de verificare a activitatii partenerilor de contract pe care le supune aprobarii conducerii companiei, comunica partenerilor de contract aceste propuneri si colaboreaza cu ei in vederea derularii verificarii si in acest scop colaboreaza cu SERVICIUL TEHNIC; pe perioada verificarilor, personalul acestor compartimente care participa la verificari este subordonat sefului compartimentului comercial, etc.” (anexa nr. 7)

c. SEF SERVICIU COMERCIAL- in anul 1999, era subordonat Directorului Comercial- *“isi insuseste temeinic contractele de bare-boat sau de management, urmareste incadrarea partenerului de contract in prevederile contractuale si intervine cand constata abateri, comunica conducerii companiei cazurile de nerespectare a clauzelor contractuale si intocmeste rapoartele necesare, etc.” (anexa nr. 8)*

d. ECONOMIST IN CADRUL SERVICIULUI COMERCIAL, in anul 1999-*“isi insuseste temeinic prevederile contractelor de bare-boat sau management, urmareste derularea contractului si respectarea de catre partener a obligatiilor contractuale intocmind rapoarte in acest sens pe care le inainteaza catre seful direct, participa la intocmirea programelor de verificare financiara la sediul partenerilor de contract in functie de prevederile contractuale, comunica partenerilor de contract programele de verificare, etc”.* (anexa nr. 9)

e. BIROU MARKETING PROGNOZA, subordonat DIRECTORULUI COMERCIAL

“3.5 - se ocupa cu organizarea si desfasurarea licitatiilor pentru vanzarea/inchirierea mijloacelor fixe conform aprobarii conducerii companiei; in acest scop asigura publicitatea in conformitate cu prevederile legale”. (anexa nr. 10)

f. SEF BIROU MARKETING- *“6.5 se ocupa de organizarea si desfasurarea licitatiilor pentru vanzarea/inchiriera mijloacelor fixe conform aprobarii conducerii companiei; 6.6 coordoneaza activitatea de intocmire a documentatiei necesare vanzarii/inchirierii unor parti din patrimoniul companiei, in conformitate cu prevederile legale in domeniu.” (anexa nr. 11)*

g. ECONOMIST BIROU MARKETING-PRIVATIZARE / DEPARTAMENT COMERCIAL

“se ocupa de organizarea si desfasurarea licitatiilor pentru vanzarea/inchirierea mijloacelor fixe conform aprobarii conducerii companiei, tine legatura cu autoritatile abilitate in domeniul de activitate (Ministerul

Transporturilor, Inspectoratului Navigatiei Civile, Capitania Zonala Constanta) urmare a vanzarilor efectuate de mijloace fixe/ active etc.” (anexa nr.12)

h. REGULAMENTUL DE ORGANIZARE SI FUNCTIONARE valabile in 1999

- ✓ **REGULAMENTUL DE ORGANIZARE SI FUNCTIONARE A DEPARTAMENTULUI COMERCIAL**, departament subordonat Administratorului Societatii (anexa nr. 13) precizeaza printre atributiuni:

„3.1 – Urmareste modul de incadrare a in prevederile contractuale a partenerilor care au nave proprietate PETROMIN in management (tehnice, comerciale, etc.), bare-boat, JV, Intocmeste periodic rapoarte in acest sens, inaintandu-le conducerii companiei.

3.2. – Comunica partenerului de contract deciziile conducerii companiei luate pe baza rapoartelor intocmite si urmareste modul de respectare a acestor decizii.

3.3 – Intocmeste programul de verificare a activitatii partenerilor de contract pe care il supune aprobarii conducerii companiei. Comunica partenerilor de contract aceste propuneri si colaboreaza cu ei in vederea derularii verificarilor. Verificarea va cuprinde atat domeniul comercial cat si domeniul tehnic, reparatii planificate, accidentale sau intretinere si ex[ploatare nava si echipamente/ instalatii aferente). In acest scop colaboreaza cu serv. Tehnic. Pe perioada verificarilor, personalul acestor compartimente care participa la verificari este subordonat sefului compartimentului COMERCIAL;

3.4. – Intocmeste rapoarte privind verificarile realizate pe care le inainteaza spre avizare conducerii companiei.....”

- ✓ **REGULAMENTUL DE ORGANIZARE SI FUNCTIONARE A SERVICIULUI DECONTARI VALUTARE din CNM PETROMIN SA, (vol. 79)**, are atributii in domeniile:

- a. plati externe,
- b. decontari cu strainatatea,
- c. incasari de navlu din cont strain.

In ceea ce priveste raporturile cu companiile filiale ale CNM PETROMIN SA infiintate in strainatate, serviciul decontari are numai atributii de executie privitoare la platile si incasarile valutare derulate cu aceste companii.

- ✓ **REGULAMENTUL DE ORGANIZARE SI FUNCTIONARE A SERVICIULUI TEHNIC** din CNM PETROMIN SA este subordonat DIRECTORULUI TEHNIC. In Regulamentul de organizare si functionare al

Serviciului tehnic din CNM PETROMIN SA, intre alte atributii, se numara si urmatoarele:

„3.a.3 - Punerea la dispozitia serviciului Privatizare a tuturor informatiilor si documentelor pe care le gestioneaza in vederea valorificarii navelor”;

„3.B. – NAVE MARITIME

- 3.b.1 -Tine evidenta tehnica a navelor operate de PETROMIN;
Pentru celelalte nave proprietate PETROMIN, colaboreaza in acest sens cu partenerii PETROMIN precum si cu Departamentul exploatare;
- 3.b.2. – Asigura intocmirea urmatoarelor documente:
 - lista de reparatii conform CPMPANY PROCEDURES MANUAL CP 10 – MAINTENANCE, REPAIR AND DRY DOCKING....;
 - lista lucrarilor ce se vor efectua cu mijloacele bordului in colaborare cu superintendentul Serviciului Exploatare....;
 - cereri de oferta (pentru lucrari, piese rezerva, servicii) si analiza acestora in vederea intocmirii bugetului...;
 - bugetul de reparatie, in baza analizei tehnico-economice comparative.....”

j. SEF DEPARTAMENT COMERCIAL valabil 1999, subordonat Administratorului Societatii (anexa nr.14)

k. ECONOMIST IN CADRUL DEPARTAMENTULUI COMERCIAL, in anul 1999, (anexa nr. 15)

l. SEF SERVICIU MARKETING PRIVATIZARE, in anul 1999, era subordonat sefului DEPARTAMENTULUI COMERCIAL (anexa nr.16)

Concluzia obiectivului suplimentar 31:

Din cele prezentate mai sus (organigrame, regulamente de organizare si functionare a diverselor servicii/departamente si fisele posturilor pentru functii de conducere si executie) rezulta o impartire a atributiunilor in functie de competentele compartimentelor de specialitate ale CNM PETROMIN SA in ceea ce priveste urmarirea din punct de vedere comercial, financiar si tehnic a navelor aflate in diferite contracte de cooperare, raporturile cu companiile filiale infiintate precum si compartimentele care aveau atributii in ceea ce priveste organizarea procedurilor de vanzare ale navelor.

Obiectivul suplimentar 32. Care sunt atribuțiile directorilor din companiile subsidiare așa cum au fost aprobate de C.A. al PETROMIN în data de 08.07.1999? (formulate de RUSEN MITICĂ și MIREA CONSTANTIN)

La dosarul cauzei (vol. 190, pag. 44) exista un document intocmit la solicitarea CA din 12.06.1999 de catre Directorul Comercial, aprobat de catre Directorul General si de catre Consiliul de Administratie al CNM PETROMIN SA in data de 08.07.1999.

Documentul cuprinde precizari referitoare la activitatea Directorilor din companiile subsidiare in general, deci si a celor din colaborarea cu KLAVENESS:

➤ definitia directorilor de companii subsidiare:

„Un director este acea persoana care ocupa aceasta pozitie si este inregistrat la Registrul Comercial al tarii in care este inregistrata compania”

In acest document se mai precizeaza:

- In general activitatea acestor companii a fost desfasurata in conformitate cu aprobarile forurilor de conducere ale PETROMIN: Consiliul Director, Consiliul de Administratie, Adunarea Generala a Actionarilor si FPS (dupa caz);
- Atribuțiile directorilor din companiile subsidiare, asa cum sunt declarate in Statut si Contract, sunt formale, deoarece, in general, acestia actioneaza numai in baza instructiunilor primite de la conducerea PETROMIN;
- Directorii PETROMIN sunt cei care actioneaza ca directori „de facto”, si ca acestia instruceaza „din umbra” Directorii subsidiarelor (asa numiti „shadow Directors”);
- In cazul PETROMIN, in general pozitia de Director a fost ocupata de directorii executivi, Sefi Serviciu sau reprezentanti ai PETROMIN detasati la companii straine de management sau reprezentante si, in cazuri mai rare, de catre avocatii de casa ai PETROMIN;
- Directorii subsidiarelor PETROMIN nu au fost remunerati pana in prezent si deci nu se pune problema platii unor compensatii in cazul demiterii inainte de termen;

➤ In material se propune, si Consiliul de Administratie a acceptat ca, in lipsa unui mandat special emis in baza unor hotarari ale Consiliului de Administratie sau Adunarii Generale a Actionarilor, (dupa caz FPS), Directorii sa aiba limitate atribuțiile la actiuni normale care nu implica patrimonial compania subsidiara pe toata durata de existenta a acesteia.

Pentru toate actiunile care implica patrimonial compania trebuie ca Directorii din companiile subsidiare sa solicite in mod expres mandat de la CA, AGA sau FPS (dupa caz).

Documentul mai contine propunerile privind ocuparea posturilor de directori in companiile subsidiare de catre personalul CNM PETROMIN SA sau de catre avocatii societatii, pentru toate subsidiarele din Panama, Malta, Cypru, inclusiv pentru navele din Liberia, din colaborarea cu KLAVENESS.

Documentul a fost aprobat in sedinta CA din 08.07.1999 asa cum rezulta din Procesul verbal nr. 36 din 08.07.1999 (vol. 85, pag 69-70), aliniatul 4:

„Consiliul de Administratie aproba lista directorilor la companiile subsidiare ale PETROMIN urmand ca ei sa aiba limitate atributiile la actiuni normale, care nu implica patrimonial compania subsidiara pe toata durata de existenta a acesteia. Pentru actiuni care implica patrimonial compania, ei vor solicita in mod expres mandat de la CA, AGA sau FPS dupa caz.”

Atributiile directorilor din companiile filiale, aprobate de C.A. al PETROMIN SA in data de 08.07.1999 erau numai de natura formala executiva, astfel :

- numirea si/sau schimbarea directorilor de filiale se face prin decizia CA al SC PETROMIN SA, pe perioade limitate si fara a fi remunerati pentru exercitarea acestei functii formale;
- directorii de filiale actioneaza in vederea punerii in practica a deciziilor si instructiunilor emise de Directorii PETROMIN SA;
- directorii de filiale constituie prezenta FORMALA (de facto) a SC PETROMIN SA in cadrul filialelor, deciziile fiind luate insa de catre PETROMIN SA;
- directorii de filiale nu pot lua nici o decizie care implica patrimonial SC PETROMIN SA fara a obtine in prealabil aprobarea/mandatul express al CA / AGA / FPS;
- sa execute alte atributii delegate de catre conducerea SC PETROMIN SA;
- sa respecte legislatia tarii in care este inmatriculata compania in ceea ce priveste cadrul legal economic, financiar si de munca;
- sa protejeze interesele companiei si sa previna prejudicierea acesteia;

Atributiile directorilor CNM PETROMIN SA au fost formalizate prin:

- Regulamentul de Organizare si Functionare al companiei;
- Fisa postului;

In unele Fise ale postului semnate de catre persoane care au ocupat si functii de Directori de filiala (ex: fisa postului de DIRECTOR TEHNIC, fisa postului de

ECONOMIST/INGINER in Biroul de marketing, privatizare – Departament comercial) desi nu apar explicit atributiunile referitoare la aceasta functie de Director de Filiala, in baza Mandatelor speciale pe care le-au primit de la Conducerea administrativa si executiva a CNM PETROMIN SA, pentru rezolvarea unor probleme pentru care a existat avizul FPS, persoanele respective aveau obligatia sa execute sarcinile primite intrucat aceste sarcini se incadreaza la atributiunile prevazute la pct. 5.21., respectiv 6.13 din Fisa postului, in conformitate cu care „*indeplineste si alte atributii prin delegarea de competente de catre conducerea companiei*”.

In fapt, aprobarile pentru vanzarea navelor au fost date in mod cronologic de catre FPS, AGA si in final de Comitetele Directoare ale Societatilor Filiale ale navelor respective asa cum se poate constata din datele mentionate in raspunsul la obiectivul 18. Membrii Comitetelor Directoare ale companiilor subsidiare au semnat contracte si documente in baza unor imputerniciri date de conducerea CNM PETROMIN SA asa cum se mentioneaza in mod expres in hotarirea luata de CA in data de 08.07.1999.

Concluzia obiectivului suplimentar 32

Directorii nominati de CNM PETROMIN SA la conducerea filialelor nu aveau nici un fel de putere decizionala si ei nu puteau decit sa execute/semneze formal documentele filialei asa cum erau in mod expres mandatati/instructionati de catre conducerea CNM PETROMIN SA.

In acest context, Directorii de filiale care au fost salariati ai CNM PETROMIN SA au actionat in baza fisei postului care pe langa atributiile functiei detinute are si o atributie cu caracter general “*indeplineste si alte atributii, prin delegare de competenta de catre conducerea Companiei*” (vol. 190, pag. 19, pct. 5.21).

Aprobarea acordata de Consiliului de Administratie in sedinta din 08.07.1999 a avut la baza documentul intocmit de Directorul Comercial al Societatii si avizat de Directorul General in care au fost stabilite limitele de mandat si atributiile directorilor din companiile filiale (vol. 79, anexa 17, pag. 28-40 sau vol. 190, pag. 44-56). In acest document se precizeaza printre altele (la pag. 3 a documentului respectiv “*In definitia legala Directorii PETROMIN sunt cei care actioneaza ‘de facto’ si ca acestia instructioneaza ‘din umbra’ Directorii filialelor (asa numitii ‘shadow Directors’)*”.

Obiectivul suplimentar 33. Care au fost veniturile brute înregistrate de fiecare navă, reflectate în rapoartele financiare ale PETROKLAV Management? Care a fost nivelul navlurilor în perioada 1992-2000? (formulat de IOSIF LUMINIȚA)

La dosarul cauzei se regasesc rapoartele financiare ale PETROKLAV MANAGEMENT Inc. Liberia pe total, fara defalcare pe nave, neputandu-se determina veniturile pe fiecare nava. Referitor la nivelul navlurilor s-a raspuns la obiectivul 18d si 21 (vezi graficul referitor la piata de time charter).

In ce priveste continutul acestui obiectiv, expertii arata ca este unul de analiza a activitatii managerului KLAVENESS si nu este in concordanta cu mandatul lor. O asemenea analiza trebuia facuta si prezentata de CNM PETROMIN SA.

Obiectivul suplimentar 34. Să se verifice dacă exista confirmarea din partea băncii CHRISTIANIA BANK din Oslo privind încasarea sumei de 11.570.535 USD reprezentând soldul final al împrumutului acordat P.O.I.; dacă suma a fost achitată de către N.I.B. Capital din Olanda, la solicitarea firmei CORONA Shipping S.R.L. Constanta.

In data de 09.06.2000, CHRISTIANIA BANK, cu faxul nr. 1616 transmis catre CNM PETROMIN SA, confirma primirea sumei de 11.570.535 USD platita integral de catre NIB Capital pe data de 25.04.2000. Suma reprezinta soldul final al imprumutului si a facilitatilor acordate POI la data de 02.02.1995. (vol. 25, pag. 64)

Obiectivul suplimentar 35. Se va verifica dacă scoaterea din gestiunea (contabilitatea) CNM PETROMIN a navelor vândute s-a făcut numai după vânzarea efectivă a acestora și cu întocmirea în acest sens a unei facturi fiscale, conform legislației fiscale în vigoare la data respectivă. Dacă după vânzarea navelor, acestea puteau să fie menținute în evidența contabilă a CNM PETROMIN la capitolul mijloace fixe ? (formulate de KAUNZ WERNER).

Pana la vanzarea efectiva a acestora, adica inclusiv pe perioada cat au fost transferate in sub-filialele sale dar CNM PETROMIN SA isi pastrase dreptul de dispozitie asupra lor in virtutea detinerii de actiuni 100%, navele au fost mentinute in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA.

Ulterior, la vanzarea acestora catre terti, navele au fost scoase din gestiune si, conform reglementarilor legale in vigoare s-au intocmit facturi fiscale (HG 831/1994) si au fost inregistrate venituri din vanzarea navelor.

a)) Vanzarea navelor BICAZ, BIRLAD, BREAZA si CALLATIS s-a efectuat direct de catre CNM PETROMIN SA dupa ce navele au fost readuse in proprietate, in virtutea dreptului de dispozitie pe care CNM PETROMIN SA si l-a pastrat la transferul lor in sub-filialele sale.

Facturarea a fost facuta de catre CNM PETROMIN SA ca deplin proprietar al navelor.

- Pentru navele BICAZ si BIRLAD, vandute unor persoane juridice nerezidente in Romania, CNM PETROMIN SA a emis factura externa (Invoice) si factura fiscala cu cota zero de TVA pentru scaderea navei din contul de mijloace fixe.
- Pentru navele BREAZA si CALLATIS, CNM PETROMIN SA a emis factura fiscala cu TVA, navele fiind vandute unei persoane juridice rezidente in Romania.

b)) Vanzarea navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE si BOBALNA a fost facuta de filialele liberiene ale CNM PETROMIN SA, din dispozitia CNM PETROMIN SA. Dar, conform vointei vanzatorilor, exprimata in contractul de vanzare cumparare, facturarea a fost facuta de CNM PETROMIN SA, fiind emise de catre CNM PETROMIN SA facturi fiscale. Adaugarea de TVA la aceste facturi s-a facut din cauza unor neintelegeri privind introducerea acestor nave in circuitul economic din tara fata de situatia reala a exploatarii lor in afara granitelor, fara intocmirea formalitatilor vamale. Adaugarea de TVA ar fi trebuit efectuata numai in eventualitatea ca s-ar fi intocmit declaratia vamala de import ceea ce nu era cazul intrucat navele nu treceau frontiera Romaniei, nu si in factura fiscala emisa de CNM PETROMIN SA. CNM PETROMIN SA a emis facturi numai in calitate de imputernicit al vanzatorilor, care au fost filialele liberiene.

c)) Celelalte 8 nave au fost vandute, din dispozitia CNM PETROMIN SA, actionar 100%, de filialele liberiene ale CNM PETROMIN SA. Pentru aceste nave, sub-filialele au emis documente facturi externe (invoice) iar CNM PETROMIN SA a emis facturi fiscale (interne) numai in scopul inregistrarii veniturilor, scaderii navelor din contul de mijloace fixe si inregistrarii creantelor.

Conform HG 704/1993, Regulamentului de aplicarea Legii contabilitatii nr. 82/1991, veniturile provenite din vanzarea imobilizarilor corporale (mijloace fixe) se inregistrau in contabilitate, la venituri exceptionale. Aceasta inregistrare se efectua in baza unei facturi fiscale.

La vanzare, navele trebuiau scoase din activul societatii, din contul de mijloace fixe. CNM PETROMIN SA a procedat corect emitand facturi fiscale pentru inregistrarea veniturilor din vanzarea navelor, pentru scaderea navelor din contul de mijloace fixe si pentru inregistrarea creantelor.

Obiectivul suplimentar 36. Să se stabilească persoanele care au participat efectiv la negocierile de vânzare și documentele care au stat la baza stabilirii prețurilor de vânzare a navelor (formulat de TIMOTIN MARIANA)

Vanzarea navelor s-a efectuat prin licitatie de oferte sau prin negociere directa in cazurile in care navele erau deja in exploatarea cumparatorilor prin contracte de bare-boat.

Licitatiile de oferte au fost organizate de SC NAVEXIM SA, Bursa Maritima si de Marfuri Constanta sau de catre brokeri internationali.

Negocierile directe s-au desfasurat intre reprezentantii vanzatorului (comisie formata prin decizie a directorului) si reprezentantii cumparatorului.

Intre pretul propus de evaluatori, pretul aprobat si propus de FPS si pretul efectiv de vanzare exista de cele mai multe ori o diferenta, care este data de piata libera, concurentiala, cea care stabileste pretul efectiv de vanzare. Comisia de negociere a pretului de vanzare sau comisia de stabilire a ofertei celei mai avantajoase de pret accepta sau nu pretul oferit de cumparator.

Anterior licitatiilor de oferte si negocierilor au fost elaborate evaluari de catre una sau mai multe firme de evaluare si, in baza lor, AGA a CNM PETROMIN SA a aprobat un pret de vanzare sau o plaja de preturi pe care l-a comunicat FPS spre aprobare. FPS a aprobat pretul propus si reprezentantul FPS in AGA a votat demararea licitatiei de oferte sau a negocierilor la pretul propus de AGA.

Rezultatele licitatiilor de oferte sau ale negocierilor directe au fost consemnate in procese verbale de adjudecare, dupa care au fost intocmite documentele de vanzare-cumparare.

Obiectivul suplimentar 37. Dacă F.P.S. putea lua hotărâri prin mandatarea reprezentanților săi în A.G.A. PETROMIN privind societățile de unică navă din Liberia?

Conform statutului CNM PETROMIN SA, FPS, in calitate de actionar majoritar la aceasta societate, era indreptatit si obligat prin regulamentul propriu de functionare, sa ia decizii privind activitatea filialelor din Liberia si mai ales in privinta vanzarii acestor nave (active), asa cum sunt definite in

ORDONANTA de URGENTA Nr. 88 din 23 decembrie 1997 privind privatizarea societăților comerciale.

Nava maritima comerciala ca activ special, definit de legislatia maritima, este din punct de vedere contabil purtatoare de activ si pasiv. In cazul in care nava este detinuta de o companie armatoare ea se comporta din punct de vedere contabil ca un centru de profit iar daca are personalitate juridica devine o filiala a armatorului. Acesta este cazul societăților de unica nava la care nava, ca centru de profit, este singurul activ si pasiv al companiei. Astfel nava se confunda cu societatea de unica nava avand active si pasive identice. Detinatorul actiunilor companiei de unica nava este astfel si detinatorul navei caci intre ele nu exista nici o diferenta materiala fiind constituite pe aceleasi active si pasive. Pe de alta parte, detinatorul companiei de unica nava detine dreptul de dispozitie asupra navei ca si activ al acestei companii.

HG 55/98, Art. 68: „(1) Administratorul unic sau consiliul de administrație al societății comerciale vânzătoare întocmește lista activelor propuse pentru vânzare, pe care o înaintează spre aprobare adunării generale a acționarilor, însoțită de o notă de fundamentare tehnico-economică. (2) Adunarea generală a acționarilor este convocată de către administratorul unic, consiliul de administrație sau Fondul Proprietății de Stat, în termen de 30 de zile lucrătoare de la data întocmirii listei cu activele propuse spre vânzare, conform alin. (1), sau în același termen de la data publicării de către Fondul Proprietății de Stat a listei cu activele propuse spre vânzare, pentru a aproba: a) vânzarea activului sau a activelor, după caz; b) stabilirea prețului de pornire, în baza raportului de evaluare elaborat în prealabil. Prețul de pornire al licitației se publică în anunțul de vânzare și nu include taxa pe valoarea adăugată; c) garanția de participare, care poate fi de până la 3% din prețul de pornire.”

HG 55/98, Art. 65 „Consiliul de administrație al Fondului Proprietății de Stat își mandatează corespunzător reprezentanții în adunarea generală a acționarilor din societatea comercială vânzătoare, pentru luarea deciziilor privitoare la vânzarea de active, cu respectarea procedurii din prezentele norme metodologice.”

Aceste prevederi au fost respectate de catre FPS si CNM PETROMIN SA, in cazul vanzarii navelor ca active de privatizare. Aprobarea vanzarii se referea la filialele de unica nava si a fost conforma cu legislatia de privatizare aplicabila.

Obiectivul suplimentar 38. Cum a adus la îndeplinire executivul F.P.S. și A.G.A. PETROMIN hotărârea C.A. a F.P.S. nr. P/803/07.03.2000 privind aprobarea aplicării în regim de urgență a strategiei de restructurare – privatizare a PETROMIN S.A. ? (formulate de MARINESCU GHEORGHE ADRIAN)

În ședința Consiliului de Administrație al Fondului Proprietății de Stat din data de 06.03.2000 a fost analizată Nota privind măsurile de restructurare necesare în vederea privatizării CNM PETROMIN SA și a fost adoptată Hotărârea P/803/07.03.2000, prin care a fost aprobată strategia de restructurare în vederea privatizării CNM PETROMIN SA.

În nota prezentată Consiliului de Administrație se arată că a fost efectuat un studiu complex de către un consorțiu de firme format din ABN AMRO Bank (leader), NORTON ROSE (aspecte juridice), ARTHUR ANDERSEN (analiza contabilă și financiară) și MARINCO SURVEY BV (evaluare tehnică a flotei). Studiul, finalizat în iunie 1998, semnală poziția precară din punct de vedere financiar și comercial a CNM PETROMIN SA, amenințările la care este supusă din partea concurenței și partenerilor creditori. Cauzele acestei situații, conform opiniei consultantilor, sunt următoarele:

- Flota operată de CNM PETROMIN SA este veche;
- Activele valoroase nu sunt sub controlul CNM PETROMIN SA deoarece managementul este asigurat de grupul ERMIS sau KLAVENESS. Colaborările respective se caracterizează prin taxe de management excesive plătite firmei KLAVENESS, prin convenții de împărțire a profitului și contracte de bare-boat cu grupul de firme ERMIS și sunt încheiate în defavoarea CNM PETROMIN SA.

În concluziile notei se aprobă ca navele din contractele de management cu KLAVENESS să fie preluate împreună cu restanța de plată din împrumutul de la CHRISTIANIA Bank în contracte de bare-boat de firmă castigatorie a licitației, CORONA SHIPPING INTERNATIONAL SRL, cu condiția ca navlositorul să cumpere navele în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a contractului; prețul de vânzare va fi cel normal pe piață pentru nave similare din care se vor scădea investițiile efectuate de navlositor în cursul perioadei de exploatare; în cazul vânzării în rate, în contract se va stipula suplimentar clauza: „cumpărătorul se obligă să ipotecheze în favoarea vânzătorului navele achiziționate până la achitarea prețului total”.

Pentru punerea în practică a acestei hotărâri, FPS a mandatat corespunzător reprezentantul în AGA CNM PETROMIN SA. În urma aprobării AGA, CNM PETROMIN SA a executat întocmai această hotărâre.

Obiectivul suplimentar 39. Să se precizeze cine avea obligația să supravegheze și să urmărească în mod direct activitatea societății mixte.
(formulat de SUFRAGIU MARIANA)

Prin contractul de asociere (Joint Venture Agreement) auditorul companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas a fost firma FORUM TOUCHE ROSS. Firma FORUM TOUCHE ROSS a prezentat Rapoarte de audit la Bilanturile contabile ale societatii mixte pe anii 1991 si 1992. Activitatea societatii mixte a incetat practic in anul 1992.

Expertii subliniaza faptul ca supravegherea companiei trebuia efectuata si de catre cei doi parteneri, CNM PETROMIN SA si KLAVENESS. Prin Acordul companiei mixte, fiecare dintre cei doi parteneri trebuia sa numeasca cate doi directori in Consiliul de administratie (art. 5.2), urmand ca CNM PETROMIN SA sa numeasca Presedintele Consiliului de administratie (art. 5.8). Cvorumul pentru tranzactiile de afaceri, la orice intalnire a Consiliului de administratie, trebuie sa fie de cel putin doi directori, constand in cel putin un director desemnat de CNM PETROMIN SA si un director desemnat de KLAVENESS.

Obiectivul suplimentar 40. Dacă în contractul de bare-boat referitor la nava Băcești, încheiat la 23.05.1990, între CNM NAVROM S.A. și Borom Shipping & Bolton Management exista vreo clauză contractuală referitoare la KLAVENESS Chatering A/S Oslo și dacă în acest contract exista vreo prevedere referitoare la instituirea de garanții și ipoteci?
(formulat de IONESCU AUREL)

Contractul bare-boat charter, tip BIMCO Barecon A (vol.63, pag 12-51) pentru nava BACESTI, a fost incheiat intre CNM NAVROM Constanta si BOROM SHIPPING Ltd. London la Constanta la 23.05.1990, pe o forma de contract tipizata si consacrata, respectiv „BARECON A – *Standard Bareboat Charter*”.

Scopul principal al contractului a fost de a gasi un navlositor care sa investeasca in reparatia navei BACESTI, pentru a nu fi scoasa din circuitul economic, navlositorul urmand sa-si recupereze investitia din exploatarea navei.

Nava urma sa efectueze reparatii de reclasificare (RC2) fara de care nu putea naviga. Cosurile unei asemenea reparatii nu puteau fi suportate de CNM NAVROM Constanta la inceputul anului 1990 in situatia in care compania a fost lasata sa se descurce cum poate avand datorii importante in acel moment pana atunci si ne mai fiind sustinuta si exploatata de stat in conditiile unei economii centralizate ca pana in decembrie 1989.

Viitorii navlositori au inspectat nava cu expertii lor tehnici fara deschiderea motorului principal, fiind asistati de inginerii de reparatii de la sectia a III-a exploatare flota, sectie care raspundea de exploatarea operativa si reparatiile navei. In baza acestor inspectii si in baza evaluarii reparatiilor care trebuiau efectuate, navlositorii si-au estimat un buget de reparatii bazat pe cotationi ale santierelor din Mediterana. Santierele romanesti erau in acea perioada supraaglomerate de nave romanesti cu clasa expirata care asteptau randul pentru a intra in reparatii, luni de zile, uneori peste un an, toate acestea datorita directivelor politico-economice ale anilor 80 de a nu se efectua reparatii sau sa se procure piese de schimb din strainatate in vederea economisirii valutei.

Contractul de bare-boat, incheiat cu BOROM SHIPPING Ltd. London, a fost negociat si a fost semnat pentru IEFM NAVROM Constanta de catre serviciul navlosiri, sectia a III-a exploatare flota si de catre conducerea societatii.

Conducerea sectiei a III-a exploatare flota a fost angrenata in negocierea si semnarea acestui contract deoarece pe structura acestei sectii urma sa se infiinteze noua companie PETROMIN iar nava BACESTI urma sa fie repartizata acesteia.

IEFM NAVROM Constanta a participat numai partial la negocierea si semnarea contractului, nava aflandu-se in acea perioada in ultimul voiaj inainte de reparatii RC2, urmand ca toate procedurile si executarea propriu-zisa a contractului sa treaca in sarcina noii companii PETROMIN. Acesta a fost motivul pentru care seful sectiei a III-a, viitorul director general al PETROMIN, a fost invitat sa ia parte la negocierea si semnarea contractului.

Contractul s-a incheiat pentru o perioada de 3 ani, cu optiunea prelungirii pentru o perioada de un an si apoi a fost prelungit pentru inca un an (cl. 52 b), la optiunea navlositorului, daca costul real al reparatiei s-ar fi dovedit mai mare decat cel din bugetul estimat.

Chiria, dupa livrarea finala dupa reparatii era stabilita la USD 2200 pe zi, fiind una din cele mai mari, poate cea mai mare chirie obtinuta in perioada aceea si urmatoarele.

Reparatia urma sa se efectueze intr-un santier din Mediterana, la optiunea navlositorilor si sub supravegherea acestora, costul reparatiei urma sa fie suportat integral de navlositori iar recuperarea cheltuielilor de reparatii urma sa se faca din exploatarea navei si nu prin deducere din chirie.

Conform clauzei 6 si 42: pavilion si registru, „*armatorii la solicitarea navlositorilor (navlositorii urmand sa avizeze pavilionul ales) vor lua masuri pentru inmatricularea navei sub acel pavilion dupa cum navlositorii vor cere in mod rezonabil....Armatorii confirma ca au obtinut consimtamintele si*

aprobarile necesare in legatura cu prevederile de mai sus ale clauzei 42. Costul reinmatricularii se va achita de catre Navlositori”

In contractul de bare-boat incheiat cu BOROM SHIPPING Ltd. London exista prevederi referitoare la instituirea de garanții și ipoteci, astfel:

Clauza 27. Ipoteca, daca exista (Cl.10). Partile declara ca „nu exista”.

Conform clauzei 10 IPOTECA, „armatorii garanteaza ca nu au efectuat nici o ipoteca pe nava daca nu se indica altfel in Clauza 27. Armatorul prin prezenta garanteaza ca nu va efectua o alta ipoteca pe nava fara aprobarea prealabila a Navlositorului. Orice ipoteca aprobata de Navlositor in virtutea celor de aici va fi numita in continuare ipoteca aprobata si orice creditor ipotecar in baza unei ipoteci aprobate este numit aici „creditor ipotecar aprobat”.

Nava a fost reparata in santierul naval Malta dar bugetul nu a putut fi respectat deoarece la desfacerea motorului principal s-a constatat necesitatea schimbarii tuturor liniilor. Marirea costurilor de reparatie cu mult fata de bugetul estimat si suportarea acestora in intregime de catre navlositor conform clauzelor contractuale, pe fondul unei pietei a navlurilor nu atat de buna cat a fost estimata, a determinat navlositorul, BOROM SHIPPING Ltd. sa solicite armatorului renegocierea sau terminarea contractului.

Solutia gasita de PETROMIN a fost de a include nava BACESTI in contractul cu KLAVENESS si obtinerea unui imprumut bancar suplimentar pentru a achita datoriile deja contractate pentru repararea navei. La data iesirii navei din contractul incheiat de NAVROM cu BOROM SHIPPING Ltd. nava avea chiria platita la zi.

Concluzia obiectivului suplimentar 40:

In contractul de bare-boat pentru nava BACESTI, incheiat de CNM NAVROM la 23.05.1990 cu BOROM SHIPPING Ltd, nu a existat vreo clauză contractuală referitoare la KLAVENESS Chatering A/S Oslo iar din prevederile clauzei 27 referitoare la instituirea de garanții și ipoteci rezulta ca nu exista instituita asupra navei nici o ipoteca, gaj sau alta forma de garantie materiala.

Obiectivul suplimentar 41. Când și de către cine s-a primit la CNM PETROMIN auditarea rezultatelor financiare pentru anul 1992 și dacă raportul de auditare a fost analizat și aprobat de C.A. al PETROMIN?
(formulat de MUȘAT MARIANA)

Rapoartele de audit sunt prezentate conducerii unei societati comerciale si sunt prezentate actionarilor acesteia.

Expertii au constatat ca in cadrul CNM PETROMIN SA a existat o preocupare in ceea ce priveste activitatea navelor si situatia filialelor din care navele faceau parte.

Astfel:

In sedinta consiliului de administratie din data de 08.04.1993, la pct. nr. 14 „S-a aprobat referatul Grupului 2 cooperare privind raportarea auditorilor pentru exercitiul financiar 1992 la companiile Minerva si PETROKLAV.” Nu se face referire daca este vorba de PETROKLAV Inc. Bahamas sau de PETROKLAV Management Inc. Liberia, ambele functionand la acea data (vol. 83a pag. 131).

In registrul de procese verbale ale sedintelor consiliului de administratie CNM PETROMIN SA, citatul prezentat este singura referire, regasita de experti, la analiza in consiliul de administratie a bilantului contabil al PETROKLAV, pentru exercitiul financiar 1992.

La dosarul cauzei (vol. 190, pag. 456) se afirma faptul ca ”rapoartele financiare ale societatilor liberiene nu erau adresate Consiliului Director al POI ci conducerii CNM PETROMIN SA in calitate de actionar al POI; sedintele trimestriale numite „bordul POI” erau in realitate sedinte tinute intre actionari si manageri, participantii fiind incadrati in trei categorii, respectiv reprezentantii CNM PETROMIN SA, dintre care la fiecare sedinta participa cel putin un director al PETROMIN, reprezentantii KLAIVENESS si reprezentantii PETROKLAV. Hotararile luate in aceste sedinte erau aprobate de Comitetul Director al PETROMIN care, la randul sau, supunea spre aprobarea AGA hotararile sale”.

Obiectivul suplimentar 42. Să se prezinte rezultatele economico-financiare realizate de navele înregistrate în subsidiara P.O.I. Liberia la 21.07.1993 și respectiv 30.09.1997, precum și modul în care acestea au fost înregistrate și au influențat rezultatele economico-financiare ale PETROMIN. (formulat de CARAIANI ANDREI)

La dosarul cauzei nu se regasesc documente contabile si rezultatele financiare pe zile sau cumulate zilnic. Conform acordului de imprumut, P.O.I. si filialele din Liberia aveau obligatia intocmirii bilantului contabil trimestrial (neauditat) si anual (auditat). La dosarul cauzei se regasesc bugete de venituri si cheltuieli defalcate pe saptamani si bilanturi contabile anuale auditate.

Obiectivul suplimentar 43. Ce prevederi legale, atribuții sau competențe au fost încălcate prin cele stabilite de către C.I.S. prin Hotărârea nr.17 ? În ce acte normative erau prevăzute atribuțiile C.I.S. ?

De la infiintare, in baza Legii nr. 15/1990, si pana la publicarea Legii nr. 78 in data de 28.07.1992, la societățile comerciale cu capital integral de stat rolul Adunării Generale a Acționarilor a fost îndeplinit de Consiliul Imputernicitor Statului (C.I.S.).

Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, la art. 212 prevede: „*La societățile pe acțiuni și cele cu răspundere limitată, cu capital integral de stat, atribuțiile adunării generale a acționarilor vor fi exercitate de către un consiliu al împuterniciților statului, alcătuit și numit în condițiile prevăzute de lege pentru consiliul de administrație al regiilor autonome.*

Consiliul împuterniciților statului își desfășoară activitatea în conformitate cu dispozițiile specifice prevăzute în statutul aprobat la înființare.

Consiliul de administrație al societăților în care statul este unic acționar se numește în condițiile prezentei legi, cu acordul ministerului de resort.”

La CNM PETROMIN SA, Consiliul Împuterniciților Statului a fost numit de Subsecretarul de Stat pentru Transporturi Navale cu Ordinul nr. 1349/31.01.1991 (vol. 8, pag. 17-18) si a fost format din 11 membri. Acest CIS a funcționat efectiv la CNM PETROMIN SA, începând cu data de 01.02.1991, când s-a desfășurat prima ședința, pana la data de 08.10.1992 când a predat activitatea către CIMS.

Legea nr. 78/1992 pentru modificarea art. 212 din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, prevede la art. 1:

“În cadrul societăților comerciale cu capital integral sau parțial de stat, până la aplicarea prevederilor art. 39 din Legea nr. 58/1991 a privatizării societăților comerciale, interesele capitalului de stat vor fi reprezentate de doi împuterniciți mandatați de Ministerul Economiei și Finanțelor și un împuternicit mandatat de ministerul de resort sau, după caz, de consiliul local ori județean”.

CIS format din 11 membri a fost desființat si a fost înlocuit cu Consiliul Împuterniciților Mandatați ai Statului (C.I.M.S.) format din 3 membri.

Atribuțiile CIS sunt prevazute in Statutul societatii aprobat prin HG nr. 19/1991 (de infiintare a societatii) si in Regulamentul de organizare si functionare elaborat de Ministerul Transporturilor.

Hotararea nr. 17 a fost emisa de CIS in deplina concordanta cu atributiile prevazute in Statut si in Regulamentul de organizare si functionare.

Obiectivul suplimentar 44. Cine trebuia să pună în aplicare Hotărârea C.I.S. nr. 17 și să facă toate demersurile pentru a obține avizele și aprobările necesare? Dacă C.I.S. se putea implica în conducerea administrativă a CNM PETROMIN, în ce mod și dacă a făcut efectiv acest lucru ? (formulate de DRĂGAN GHEORGHE)

In conformitate cu art. 13 din statutul CNM PETROMIN SA „Adunarea generală a acționarilor este organul de conducere a societății care decide asupra activității acesteia și asigură politica ei economică și comercială.”

Hotararile CIS sunt echivalente cu hotararile Adunării Generale a Actionarilor si sunt obligatorii pentru Consiliul de Administratie si conducerea executiva. Consiliul de administratie si conducerea executiva aveau obligatia de a pune in practica hotararile CIS.

Conform Circularei Guvernului nr. 69/1991 cap.II „In orice caz, consiliul imputernicitilor statului nu se implica in administrarea curenta a activitatii societatii.”

Referitor la Hotararea nr. 17 a CIS CNM PETROMIN SA, conducerea executiva a pus in aplicare masurile adoptate. Nu erau necesare avize sau aprobari de la alte autoritati.

Aprobarea CIS a fost legala si, in conformitate cu mandatul primit, a fost singura aprobare necesara.

Obiectivul suplimentar 45. I.N.C. și Căpitănia Port Constanța aveau dreptul de decizie în ceea ce privește transferul de proprietate a activelor unei societăți comerciale? I.N.C. și Căpitănia Portului Constanța aveau dreptul sau obligația de a se opune sau de a anula decizia luată de conducerea unei societăți comerciale referitoare la efectuarea transferului de proprietate asupra unei nave sau de a influența în sensul măririi sau diminuării prețului aferent acestui transfer?

Inspectoratul de Navigatie Civila și Căpitănia Portului Constanța nu aveau dreptul sau obligația de a se opune sau de a anula decizia luată de conducerea unei societăți comerciale referitoare la efectuarea transferului de proprietate

asupra unei nave sau de a influența în sensul măririi sau diminuării prețului aferent acestui transfer.

Obiectivul suplimentar 46. Procedura aplicată de I.N.C. și Căpitania Portului Constanța în ceea ce privește radierea navelor a mai fost utilizată și în alte cazuri? (formulate de TAUS IOAN)

La dosarul cauzei nu se regasesc foi matricole pentru alte nave in afara celor care fac obiectul acestui dosar.

Obiectivul suplimentar 47. În conformitate cu legislația în vigoare, o navă înregistrată în registrele matricole române și care arbora pavilionul român putea să mai arboreze în paralel și un alt pavilion?

O navă înregistrată în registrele matricole române și care arbora pavilionul român nu putea să mai arboreze în paralel și un alt pavilion decit o perioada limitata de timp pina la perfectarea documentelor de radiere din registrele matricole romane.

Pe aceasta perioada nava poate avea un pavilion roman si un pavilion provizoriu al viitorului stat de pavilion.

Neindeplinirea formalitatilor de radiere din registrul matricol roman in perioada acceptata de legislatia viitorului pavilion duce la anulara pavilionului provizoriu.

Obiectivul suplimentar 48. O navă aflată în proprietatea unei persoane juridice române și care arbora pavilionul român, în momentul transferului proprietății acestei nave unei persoane juridice străine, mai avea dreptul să arboreze pavilionul român? (formulate de TAUS IOAN și CUCU ALEXANDRU ȘERBAN)

In conformitate cu HG nr. 426/21.06.1991 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, printre atributiile acestuia este si:

„- acordă navelor comerciale dreptul de arborare a pavilionului român, precum și dreptul de a arbora alt pavilion;”

In concluzie, deoarece in HG nr. 426/21.06.1991 nu se specifica in mod expres faptul ca reglementarea se refera numai la navele romanesti rezulta ca si o nava care apartine unei persoane juridice straine are dreptul de a arbora pavilion roman.

Obiectivul suplimentar 49. Care era starea tehnică și economică a navelor la momentul premergător inițierii cooperării dintre CNM PETROMIN S.A. și grupul de firme Torvald KLAVENESS? (formulat de BARDAȘ MARCEL DUMITRU și VERIOTI GHEORGHE).

Raspunsul la acest obiectiv a fost tratat pe larg in raspunsurile formulate la obiectivele initiale 3 si 4-b, astfel incat prezentam, la acest obiectiv suplimentar, succint situatia tehnica si economica a flotei PETROMIN

La 30.01.1990 cand a luat fiinta CNM PETROMIN avea in patrimoniu 83 de nave din care:

- 52 nave in exploatare;
- 20 nave in reparatii;
- 11 nave asteptau reparatii sau erau scoase din exploatare datorita unor probleme tehnice deosebite, a volumului mare de lucrari sau a lipsei mijloacelor de finantare necesare.

Numarul mare de zile de stationare pentru reparatii planificate sau scoateri din exploatare s-a datorat in principal:

- starii tehnice proaste, sub standardul de piata;
- restrictiilor la angajare a tonajului romanesc, conditionat de caracteristicile tehnice, neincrederea in performarea voiajelor, dotarii navelor la cerintele Conventiilor internationale;
- lipsei mijloacelor financiare macar la nivelul mentinerii navelor in exploatare;
- lipsei de experienta manageriala la conditiile economiei de piata;
- lipsei unei legislatii proprii care sa reglementeze relatiile cu societatile romanesti si privind performarea pe pietele internationale;
- neexistentei interesului din partea bancilor romanesti pentru acordarea creditelor necesarii acoperirii necesitatilor financiare.

Cifra estimata ca necesara la sfirsitul anului 1990 pentru repararea si repunerea in exploatare a navelor CNM PETROMIN a fost estimata la 25 milioane USD.

La 30.06.1990 CNM PETROMIN avea contracte de constructie cu santierele navale romanesti pentru un numar de 34 de nave. Datorita neasigurarii surselor de finantare pentru continuarea constructiilor a fost nevoie sa se accepte rezilierea contractelor de constructie. (vol. 15, pag 77)

Obiectivul suplimentar 50. Cui erau transmise rapoartele financiare întocmite de managerul T.KLAVENESS & Co, conducerii PETROMIN S.A, sau consiliului director al companiilor off-shore liberiene? Cine aproba bugetele anuale întocmite de managerul KLAVENESS? Au fost aceste bugete respectate? Dacă nu, cine a aprobat depășirea bugetelor? În acest sens exista o relație contractuală directă între PETROMIN S.A. și T.KLAVENESS & Co? Dacă nu, în ce calitate s-a implicat PETROMIN S.A. în activitatea managerului T.KLAVENESS și în ce mod? (formulat de ROMANESCU Cristina)

Intre CNM PETROMIN SA si grupul KLAVENESS nu au existat relatii contractuale directe pe relatia Liberia, cu exceptia unui Acord de imprumut incheiat in anul 1993 cu firma KLAVENESS SHIPPING & Co. Suma de 2.000.000 USD acordata in baza acestui Acord de imprumut a fost utilizata de CNM PETROMIN SA pentru acoperirea unor datorii proprii, independente de managementul celor 16 nave, iar rambursarea acesui imprumut s-a facut esalonat, pana in anul 1998, din „*taxa armator*” convenita in baza Acordului de imprumut.

Expertii constata faptul ca periodic, uneori chiar lunar, aveau loc discutii intre conducerea executiva a CNM PETROMIN SA si reprezentantii managerului KLAVENESS, discutii in care se analizau problemele legate de:

- componenta BOD al POI, PMI si sub-filalelor;
- starea fizica a navelor preluate in management, cu referiri concrete la fiecare nava in parte;
- finantarea reparatiilor si modernizarilor, cu referiri concrete la bugetul si stadiul modernizarii fiecărei nave in parte;
- se prezentau rapoartele managerilor;
- se analizau bugetele de venituri si cheltuieli si propuneri pentru ajustarea acestora;
- realitatea, necesitatea si oportunitatea cheltuielilor;
- se prezentau propuneri pentru o mai clara raportare financiara;
- se prezentau si se analizau rapoartele financiare semestriale si anuale;
- strategia de chartering ;
- taxele de operare si chartering ;
- recrutarea personalului tehnic, administrativ si navigant ;
- taxa de management si taxa armator;
- etc.

In vol. 130 – pag. 289 exista procese verbale ale acestor intalniri, astfel:

- 15.10.1992, Constanta – BOD PMI;
- 15.10.1992, Constanta – BOD POI ;
- 14-15.12.1992 Oslo – sedinta PMI – POI ;
- 01-02.03.1993 Bucuresti–sedinta comuna POI – CNM PETROMIN SA - KLAVENESS ;
- 02.03.1993 – Constanta, sedinta management tehnic POI-PETROMIN-KLAVENESS ;
- 01-02.03.1993, Constanta – sedinta comuna BOD POI - PMI
- 06.12.1993 - Oslo sedinta comuna BOD PMI-POI-KLAVENESS, ;
- 13-15.09.1994 - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 20-21.10.1994 Constanta, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN
- 02.12.1994 – Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 03.02.1995 – Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 30.05.1995 – Bucuresti – sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 30-31.10.1995 – Oslo - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 13-14.12.1995 – Bucuresti - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 22.04.1996 – Oslo - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 22.08.1996 – Bucuresti – sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 16-18.09.1996, Oslo – sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 29.10.1996, Oslo - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 09.12.1996, Oslo- sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 23.04.1997, Constanta- sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 21.08.1997, Oslo- sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 21.08.1997, Oslo- sedinta comuna BOD POI-PMI;
- 09-10.12.1997-Bucuresti, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 09-10.12.1997 - Bucuresti, sedinta comuna BOD POI-PMI;
- 16.04.1998 – Oslo, sedinta comuna BOD POI-PMI;
- 06.05.1998 – Oslo, sedinta comuna BOD POI-PMI;
- 06.05.1998 - Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 08.12.1998 – Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 04.02.1999 - sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 04.05.1999 – Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;
- 13.06.2000 – Oslo, sedinta comuna KLAVENESS-PETROMIN;

Din analiza Rapoartelor managerilor (vol. 89b), expertii constata ca la doua luni, asa cum prevedea si Acordul de imprumut la capitolul 8, „Angajamente”, managerii prezentau un raport pentru fiecare nava. Acest Raport cuprindea elementele importante din activitatea si evolutia navei, raportate la bugetul acordat si eventuale depasiri, motivatia acestora detaliata pe tipuri de cheltuieli. Bugetele de cheltuieli si depasirile acestora precum si cheltuielile, pe tipuri de

cheltuieli, erau adresate conducerii executive a CNM PETROMIN SA si supuse analizei Serviciului tehnic. Problemele aparute erau discutate in sedintele comune ale CNM PETROMIN SA, POI, PMI si reprezentantii KLAVENESS.

In ceea ce priveste controalele efectuate de catre CNM PETROMIN SA la filialele si subfilialele sale din Liberia aflate in management KLAVENESS, expertii constata ca, periodic, au fost efectuate verificari atat in domeniul financiar-contabil cat si in ceea ce priveste starea tehnica a navelor si oportunitatea anumitor cheltuieli efectuate. Rapoartele intocmite sunt insotite de numeroase copii ale documentelor care sustin problemele in discutie.

Astfel, au fost efectuate:

a) Verificari in domeniul financiar-contabil:

Majoritatea actiunilor de control au avut in vedere in primul rand conformitatea veniturilor si cheltuielilor cu contractele precum necesitatea, oportunitatea si realitatea cheltuielilor inregistrate in filialele si sub-filialele CNM PETROMIN SA din Liberia.

Pentru fiecare nava au existat numeroase situatii in care cheltuieli deja contabilizate de catre departamentul de contabilitate al KLAVENESS nu au fost acceptate de catre reprezentantii CNM PETROMIN SA, acestea fie neavand documente justificative, fie nefiind oportune.

Astfel:

- Pentru perioada 07.1992-31.12.1994, reprezentantii CNM PETROMIN SA au efectuat o verificare a contractelor aferente fiecărei nave, a veniturilor si cheltuielilor, a comisionului de brokeraj, a oportunitatii estimarilor de cheltuieli viitoare de tip „provizion”, si au intocmit Raportul de verificare aflat la dosarul cauzei (vol. 199a, pag. 333);
- Pentru sub-filialele BAIA DE ARAMA Inc., BARLAD Inc., CARBUNESTI Inc., au fost efectuate verificari asupra evidentelor contabile aferente anilor 1992-1994, iar pentru sub-filialele BANEASA Inc., BAIA DE ARAMA Inc., si CARBUNESTI Inc. si pe primele 8 luni ale anului 1995, asa cum rezulta din Raportul de verificare intocmit (vol. 199b, pag. 166). Cu prilejul verificarilor au fost contestate o serie de cheltuieli pentru fiecare nava;
- Pentru sub-filialele BUJORENI Inc., COMANESTI Inc. si BORZESTI Inc. au fost efectuate verificari asupra evidentelor contabile aferente anilor 1992-1995, (vol. 199b, pag. 133), prilej cu care au fost contestate o serie

de cheltuieli fie datorita lipsei documentelor justificative, fie datorita neconformitatii acestora;

- Cu nr. 7700/01.09.1994 a fost inregistrat la CNM PETROMIN SA Raportul de activitate intocmit de reprezentantii CNM PETROMIN SA (vol. 199, pag. 84) si care se refera la urmatoarele aspecte aferente anilor 1993-1994:
 - observatii generale privind circuitul informational si organizarea evidentei contabile in cadrul firmei KLAVENESS;
 - extrasul de cont PETROKLAV privind situatia amortizarii datorate PETROMIN SA;
 - consolidarea conturilor PETROMIN SA cu cele ale companiei subsidiare PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia;
 - Verificarea taxelor de management;
 - Comisionul de brokeraj;
 - Consultancy fees; Relet cargo voyages;
 - Verificarea cheltuielilor operative si de upgrading din evidenta POI;
 - Propuneri;
 - Anexe.

Cu nr. 9049/24.08.1995 a fost inregistrat la CNM PETROMIN SA Raportul de activitate privind verificarea efectuata de reprezentantii CNM PETROMIN in perioada 04.07-03.08.1995 la sediul firmei KLAVENESS Oslo (vol. 199). Raportul precizeaza faptul ca *“nu s-a tinut o evidenta separata a utilizarii imprumutului. Atat sumele imprumutate cat si venitul net al PETROKLAV s-au incasat in contul blocat al POI, de unde platile s-au repartizat, cu aprobarea Bancii, pe baza de buget”*

- In luna septembrie 1995 a fost efectuata o verificare (vol. 199a, pag. 328) a evidentei contabile a subsidiarelor BORZESTI Inc. si BICAZ Inc. pentru anii 1992-1995 si a veniturilor si cheltuielilor realizate pe perioada 01.01-31.08.1995 de navele BACESTI, BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIS, BUJORENI, BANEASA, si BOBALNA, urmarite prin PETROKLAV MANAGEMENT Inc. Cu ocazia acestei verificari au fost contestate pentru fiecare nava cheltuieli estimative de tipul „provizioanelor”, sumele pentru care nu s-a primit confirmarea de la nave, sume repartizate pe nave prin sistem de tipul cheltuielilor generale, sume fara documente justificative; cheltuielile contestate au fost comunicate managerului KLAVENESS.
- Pentru perioada 01.09.1995-30.06.1997, 01.07-31.12.1997 au fost intocmite doua Rapoarte de verificare a evidentei contabile a filialelor si sub-filialelor de catre reprezentantii CNM PETROMIN SA (vol. 199b,

pag. 1 si pag. 94), verificare care se refera la modul de repartizare a cheltuielilor pe nave, pe tipuri de cheltuieli, la concordanta intre veniturile inregistrate si prevederile contractuale ale navelor. au fost analizate din punct de vedere comercial navlurile la etc.;

- Pentru perioada 01.07.-31.12.1997 si 01.01.1998-31.03.1998 au fost intocmit un Raport de verificare (nr. 9084/29.07.1998, vol. 199a, pag. 266 sau vol. 199b, pag. 32). Verificarea a vizat conturile de cheltuieli ale POI si ale companiilor detinatoare de unica nava BOBALNA Inc., BALOTA Inc., 22 DECEMBRIE Inc., COMANESTI Inc., BORZESTI Inc., BUJORENI Inc., BAIA DE CRIS Inc., BAIA DE ARAMA Inc., CARBUNESTI Inc., BANEASA Inc., BARBOSI Inc. Cu prilejul acestei verificari nu au fost agreate cheltuieli pentru navele mentionate, aferente perioadei verificate, in suma totala de 262.979,81 USD.
- Pentru perioada 01.04-31.12.1998 a fost intocmit un Raport de verificare a veniturilor si cheltuielilor companiei PETROKLAV Inc. MANAGEMENT (nr. 6039/19.09.99, vol. 199a, pag. 84), referitoare la navele BAIA DE ARAMA, COMANESTI, BANEASA si BARBOSI. Cu acest prilej au fost verificate conturile de venituri si cheltuieli de operare, urmarindu-se daca acestea sunt in concordanta cu clauzele contractelor de navlosire, nivelul chiriei, numarul de zile de voiaj, perioadele on-hire si off-hire, cheltuielile cu asigurarile navelor, precum si corespondenta aflata la dosarul fiecarui voiaj.
- Tot pentru perioada 01.04-31.12.1998 a fost intocmit un Raport de verificare (nr. 5871/17.05.1999, vol. 199a, pag. 157) de catre sef serviciu Decontari Valutare la PETROKLAV MANAGEMENT Inc. Raportul cuprinde rezultatul verificarii veniturilor si cheltuielilor pornind de la Contractul de management semnat intre PMI si T. KLAVENESS Co. Au fost comparate extrasele de cont ale navlositorilor cu rapoartele voiajelor adica cu veniturile si cheltuielile din contabilitate aferente fiecarui voiaj, precum si cu corespondenta de la dosarul fiecarui voiaj, aferente navelor FORTUNE 22, CARBUNESTI, BAIA DE CRIS, BOBALNA, si BUJORENI. Au fost de asemenea verificate ajustarile care refera cheltuielile anilor precedenti contabilizate in 1998, precum si corespondenta intre cifrele din balanta contabila si situatiile financiare ale PMI la 1998. Problemele sesizate au fost comunicate managerului KLAVENESS.
- Pentru perioada 01.01.1999-si pana la relivrarea sau vanzarea acestora, a fost intocmita de catre reprezentantii CNM PETROMIN SA o verificare a evidentei contabile a navelor BAIA DE ARAMA, BAIA DE CRIS, BOBALNA, CARBUNESTI, FORTUNE 22, BANEASA, BARBOSI si

BUJORENI, precum si a POI, (Raport 6337/09.11.2000-vol. 199a, pag. 4), verificare care se refera la concordanta veniturilor si cheltuielilor cu clauzele din contractele de navlosire, numarul de zile de voiaj, zilele de on-hire si off-hire, precum si corespondenta aflata la dosarul de voiaj. Astfel, s-au verificat comisioanele de brokeraj si taxa de management, consumul de combustibil, cheltuielile portuare, taxa comerciala, cheltuielile cu asigurarea navelor, sume in litigiu, etc.

- Tot pentru perioada 01.01.1999 - 30.06.2000 a mai fost intocmit un Raport de verificare (vol. 199a, pag. 28) in care se analizeaza contul de profit si pierdere al POI, rezultatul din vanzari nave, situatia contului „*Prime de capital*”, taxa de management, bonusuri, cheltuielile administrative generale, asa-zise provizioane, asigurari, cheltuielile cu reparatii, etc.

In acest Raport (vol. 199a, pag. 43) se consemneaza constatarea sefei serviciului Decontari valutare ca cele 1000 actiuni subscrise de CNM PETROMIN SA, nu erau nici la acea data (30.06.2000) platite, adica suma de 1000 USD, reprezentand contravaloarea actiunilor pe care CNM PETROMIN SA le detinea in POI, nu fusese varsata, legea liberiana neimpunand plata actiunilor subscrise.

b) Verificari in domeniul tehnic

- La dosarul cauzei (vol. 130) au fost identificate rapoarte ale Serviciului tehnic in urma deplasarii la sediul firmei din Oslo, astfel :
 - Raport privitor la navele BANEASA, CARBUNESTI, BARBOSI (pag. 157) in care se precizeaza ca au fost analizate devizele de reparatii ale acestor nave si nu exista observatii in legatura cu tarifele acestor reparatii;
 - Raport privitor la defectiunile pe parte mecanica si electrica, consemnate zilnic in perioada 30.08.1993-04.10.1993 nava 22 DECEMBRIE (consum, lista obiectelor de inventar, lista materialelor furnizate

Verificarea a avut ca obiective: (vol. 130, pag. 156):

1. Ofertele in baza carora firma PETROKLAV a optat pentru santierul in care a reparat nava;
2. Ofertele in baza carora firma PETROKLAV a optat pentru procurarea pieselor de schimb;
3. Calculatiile de pret si procesele verbale de receptie pentru lucrarile executate, vizate de conducerea navei si superintendentii CNM PETROMIN SA care au supravegheat reparatiile;

4. Procesele verbale de receptie pentru piese de schimb, materiale, etc. vizate de conducerea navei;
5. Facturile reparatiilor, pieselor de schimb, materialelor, alimente, combustibil, uleiuri, agent, etc.;
6. Alte facturi reprezentand cheltuielii facute cu scopul repararii navelor;

Tot pe probleme tehnice au mai avut loc verificari efectuate de reprezentantii CNM PETROMIN SA, astfel:

- La dosarul cauzei (vol. 199a, pag. 71) se afla un Raport de verificare a cheltuielilor efectuate „pe parte tehnica” pentru inlocuiri table (BARBOSI), piese e schimb si consumabile, instalarea aparaturii, uleiuri, precum si pentru diferite reparatii accidentale (CARBUNESTI si COMANESTI) si upgrading aferente navelor CARBUNESTI, COMANESTI, 22 DECEMBRIE, BOBALNA, BANEASA, BAIA DE CRIS, BARBOSI, BAIA DE ARAMA.
- Pentru perioada 1992-1994 exista un Raport de verificare a cheltuielilor tehnice efectuate de navele BAIA DE CRIS, BOBALNA, BALOTA, FORTUNE 22. Raportul contine pentru fiecare nava mentionata totalul cheltuielilor acceptate si a cheltuielilor neacceptate, care la randul lor sunt clasificate ca fiind „repartizate de KLAIVENESS” si „fara documente suport”.

Concluziile obiectivului suplimentar 50:

Intre CNM PETROMIN SA si grupul KLAIVENESS nu au existat relatii contractuale directe pe relatia Liberia, cu exceptia unui Acord de imprumut semnat in anul 1993 cu firma KLAIVENESS SHIPPING & Co.

Conform clauzelor din Acordul de imprumut, la fiecare 2 luni, managerii aveau obligatia de a prezenta un raport privind problemele fiecărei nave. Acest Raport era adresat conducerii executive a CNM PETROMIN SA si era analizat de catre Serviciul tehnic din CNM PETROMIN SA. Problemele aparute, inclusiv cele legate de buget si depasirea caestuia erau discutate in sedintele comune CNM PETROMIN SA, POI, PMI, cu reprezentantii KLAIVENESS.

Salariati ai CNM PETROMIN SA efectuau periodic la sediul managerului KLAIVENESS din Oslo, verificari ale evidentei contabile si extracontabile ale filialelor si sub-filialelor din Liberia, atat sub aspect contabil cat si sub aspect tehnic, precum si a corespondentei pe nave si pe voiaje. Problemele aparute erau comunicate in scris societatii de management din grupul KLAIVENESS iar reprezentantii acesteia raspundeau cu detalii asupra problemelor sesizate si solutionau partial sau total problemele.

La intoarcerea in tara, salariatii CNM PETROMIN SA intocmeau un raport de activitate adresat conducerii executive a CNM PETROMIN SA, raport insotit de copii xerox ale documentelor care sa sustina problemele in discutie. In urma analizei, problemele ramase nerezolvate in timpul verificarilor erau discutate la intalnirile intre conducerile executive ale CNM PETROMIN SA, POI si PMI cu reprezentantii grupului KLAVENESS. Tot cu acest prilej se discuta si aspecte legate de starea tehnica a navelor, realitatea, necesitatea si oportunitatea cheltuielilor, bugetele navelor, rambursarea creditului contractat la consortiul bancar reprezentat de CHRISTIANA BANK in calitate de agent, se analizau rapoartele financiare semestriale si anuale, strategia de chartering, probleme legate de taxa armator si taxa de management, etc.

Expertii constata faptul ca CNM PETROMIN SA a exercitat un control activ asupra activitatii managerului KLAVENESS.

CAP. III CONCLUZIILE EXPERTIZEI

Avand in vedere complexitatea raportului si a fiecarui obiectiv in parte, expertii nu pot sintetiza concluzii scurte, punctuale la acest raport. Consideram ca raspunsurile la fiecare obiectiv in parte se constituie si in concluzii.

In acest capitol de concluzii, expertii incearca sa prezinte pe scurt sinteze ale activitatilor care s-au derulat cu managerul KLAVENESS pe cele doua relatii, respectiv Bahamas si Liberia.

1. Scurt istoric CNM PETROMIN SA in contextul general al evolutiei flotei maritime.

Transporturile maritime au fost influentate in Romania de transformarile structurale incepute in decembrie 1989 si continuate cu numeroase disfunctionalitati in perioada de tranzitie la economia de piata.

Principalele cauze care au contribuit in mod esential la degradarea flotei maritime romanesti, sunt urmatoarele, asa cum sunt enumerate si in Adresa MLPTL catre Administratia Prezidentiala nr. 701731/IS/15.07.2002– privind situatia flotei maritime romanesti:

- Neadaptarea la socul descentralizarii activitatii socio-economice;
- Retragerea totala a statului de la sustinerea intereselor maritime nationale, inclusiv efectele Hotararii 740/1990 prin care constructiile de nave incepute deja au fost excluse de la cheltuielile de capital din buget;
- Lipsa unui program legislativ adecvat care sa permita miscarea flotei maritime pe pietele maritime din perspectiva legislatiei internationale si care sa faciliteze practicile uzuale din din acest domeniu ;
- Faptul ca in toamna anului 1993 flota maritima romaneasca a fost trecuta din subordonarea Ministerului Transporturilor in administrarea FPS, ca actionari majoritari. Lipsa de pricepere a actionarului principal –FPS- in domeniul shipping-ului, fapt care a dus la intarzierea unor hotarari cu luni de zile, timp in care piata a evoluat negativ, datoriile au crescut, etc; de asemenea, faptul ca in AGA si CA al companiilor de navigatie maritima nu a facut parte nici un reprezentant al Ministerului Transporturilor;
- Navele romanesti erau intr-un stadiu de uzura fizica si morala avansata, reflectata in fiabilitatea redusa a sistemelor de bord, consumuri specifice de combustibil peste valorile uzuale pe plan mondial, lipsa pieselor de schimb;
- Lipsa unei strategii nationale privind flota maritima;

- Lipsa in tara a unor banci cunoscatoare a activitatii de shipping care sa acorde credite pentru finantarea modernizarii si re tehnologizarii navelor precum si a unei legislatii care sa reglementeze garantarea creditelor acordate de Banci straine;
- Mecanismul economico-financiar neadaptat la cerintele de piata si la transportul maritim international a facut sa se acumuleze importante datorii ale societatilor de transport maritim si sa fie blocate activitatile curente datorita lipsei resurselor financiare;

La aceste neajunsuri s-a adaugat faptul ca, in urma Memorandumului de la Paris din 1993 in cadrul caruia tarile europene au stabilit o serie de masuri pentru cresterea sigurantei navigatiei, protejarea mediului inconjurator, numai 10% dintre navele romanesti mai puteau accesa porturile tarilor din C.E. fara a fi arestate/ retinute de organele de control pana la remedierea defectiunilor.

Prin HGR nr. 494/09.05.1990, IEFM NAVROM Constanta a fost divizata in 3 (trei) intreprinderi specializate, companiei PETROMIN revenindu-i un numar de 83 de nave cu un tonaj total de 4.095.122 tdw din care:

- 9 nave tancuri petroliere cu un tonaj total de 889.733 tdw
- 72 nave mineraliere/vrachiere cu un tonaj total de 3.200.063 tdw
- 1 pasager de 267 tdw
- un tanc de ulei vegetal de 5.059 tdw

Prin HG nr.19 din 10.01.1991 a luat fiinta CNM PETROMIN SA ca societate comerciala pe actiuni in domeniul transporturilor navale, fiind inregistrata la Registrul Comertului, care a emis Certificatul de Inmatriculare nr. J 13/575/13.02.1991.

La data divizarii, IEFM NAVROM avea datorii de 17 milioane USD care au fost repartizate pe cele 3 societati proportional cu patrimoniul alocat.

La 31.12.1991 flota maritima romaneasca avea datorii pe piata internationala, pentru neplata combustibilului, uleiului, taxelor portuare, taxelor de trecere stramtora care depaseau 30 mil. USD, pentru ca la 31.12.1992 datoriile sa creasca la 45 mil. USD, astfel:

CNM PETROMIN SA	= 14.770 mii USD
ROMLINE	= 13.876 mii USD
NAVROM	= 17.106 mii USD
TOTAL DATORII	= 45.752 mii USD

Situatia starii tehnice a flotei maritime a fost cuprinsa in Raportul din 10.10.1989 prezentat in Biroul Executiv al Consiliului de Ministri al RSR care a subliniat o serie de deficiente in repararea navelor, aprovizionarea cu piese de

schimb, asimilarea pieselor de schimb in proportie de numai 32% precum si livrarea unor nave noi care au inregistrat avarii majore inca din primul voiaj.

Starea tehnica precara si varsta inaintata a unor nave a dus la aprobarea in 1989 a vanzarii a 23 nave de diverse tipuri concretizata in licitatie din martie 1990.

Riscurile de arestare a navelor in porturile internationale pentru datoriile inregistrate au crescut ingrijorator, fapt ce a determinat noile companii romanesti de navigatie maritima sa caute solutii care sa permita:

- Finantarea prin credite externe pentru stingerea datoriilor mostenite si a celor create, executarea reparatiilor curente si a celor de mentinere in clasa, precum si modernizarea unora dintre nave care nu mai corespundeau standardelor internationale. (Prin HG 740/1990 nu au mai fost prevazute finantari bugetare pentru investitii, constructii nave noi, fapt care prin imbateranirea parcului nave, nu se mai intrevedeau posibilitati de intretinere a acestuia);
- Gasirea si realizarea de parteneriate comerciale si manageriale cu firme straine capabile sa contracteze creditele necesare care sa permita navelor romanesti sa intre in mod treptat pe piata de transport maritim internationala, intrucat sistemul bancar romanesc nu era adaptat noilor cerinte de piata libera privind finantarea si creditarea transporturilor maritime.

Cu ocazia desfasurarii la Bucuresti a lucrarilor comisiei mixte interguvernamentale romano-norvegiene de cooperare economica, industriala, tehnologica si stiintifica din perioada 19-22 martie 1991 si apoi cu ocazia desfasurarii la Oslo a Conferintei Organizatiei Maritime Internationale (IMO) din perioada 8-11 aprilie 1991, reprezentantii CNM PETROMIN SA au intrat in contact cu reprezentantii grupului KLAVENESS.

La cea de a doua intalnire, la Oslo, au fost semnate doua scrisori de intentie, dintre care una, privea o viitoare colaborare in privinta modernizarii si re tehnologizarii navelor apartinand CNM PETROMIN SA, iar cealalta se referea la modernizarea instalatiilor de descarcare ale COMVEX SA, din danele portului Constanta, problema care constituia o preocupare a Ministerului Transporturilor. Aceasta a doua scrisoare de intentie nu a mai fost concretizata in practica intrucat SC COMVEX SA a beneficiat de o alta finantare.

Scrisoarea de intentie care privea colaborarea intre CNM PETROMIN SA si grupul KLAVENESS in ceea ce priveste exploatarea in comun a unor nave si modernizarea acestora, a fost concretizata in data de 14.05.1991 prin semnarea contractului de constituire a unei companii mixte cu urmatorul obiect de activitate:

- sa opereze in comun un numar de nave apartinand CNM PETROMIN, precum si alte operatiuni comerciale in beneficiul ambelor parti;
- sa modernizeze si sa re tehnologizeze aceste nave;
- sa imbunatateasca sistemul logistic legat de operarea navelor;
- sa instruiasca si sa transfere tehnica de know-how atat pentru personalul de la uscat, cat si pentru echipajele romanesti.

Compania mixta a fost denumita PETROKLAV Inc. Bahamas cu un capital social de 2000 USD detinut in proportii egale de catre cei parteneri.

Capitalul social al acestei companii mixte nu a fost varsat niciodata. Durata companiei mixte a fost stabilita prin contractul de societate pana in anul 1995, dar, desi a functionat numai pana in 20.07.1992, cu acordul tacit al partilor a fost mentinuta, fara activitate, pana in anul 1999. Infiintarea acestei societati a fost legala din punct de vedere al legislatiei romane dar si din punct de vedere al legislatiei din Bahamas.

2. Activitatea desfasurata prin compania mixta PETROKLAV Inc. Bahamas.

Societatea mixta PETROKLAV Inc. Bahamas a devenit operationala de la data de 22.08.1991, cand a fost predata in contract de management mineralierul CARBUNESTI, de 171.875 tdw., pe parcurs fiind predate alte 3 mineraliere, respectiv BARBOSI – la data de 25.10.1991, BANEASA – 07.02.1992 si BALOTA – 12.03.1992.

Pentru aceste nave au fost incheiate contracte de management intre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas si apoi intre PETROKLAV Inc. Bahamas si grupul KLAVENESS.

Conform contractului de management semnat intre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas, managerul PETROKLAV Inc. Bahamas avea obligatia de a efectua managementul comercial si tehnic precum si de a contabiliza rezultatele obtinute pentru si in numele armatorului CNM PETROMIN SA. Tot in contract se stabilea ca auditorul companiei mixte a fost nominalizat prin contractul de societate, FORUM TOUCHE ROSS, Oslo.

Prin contractul de management incheiat intre PETROKLAV Inc. Bahamas si grupul KLAVENESS, managementul comercial si tehnic a fost practic subcontractat de catre grupul KLAVENESS care a incasat de la PETROKLAV Inc. Bahamas venituri din taxele de management.

PETROKLAV Inc. Bahamas, companie mixta cu participare 50% CNM PETROMIN SA si 50% A/S KLAVENESS Chartering a functionat efectiv de

la data preluării in contract de management a navei CARBUNESTI, respectiv 22.08.1991 si pana la data de 20.07.1992.

In baza contractelor de management dintre CNM PETROMIN SA si PETROKLAV Inc. Bahamas, **CNM PETROMIN SA s-a înregistrat cu intreg venitul net din exploatarea celor 4 nave, respectiv 2.007.961 USD.**

Cheltuielile efectuate de CNM PETROMIN SA, aferente navelor din managementul PETROKLAV Inc. Bahamas si inregistrate in evidenta contabila proprie au fost acoperite din venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas.

Aceste cheltuieli au fost in suma de 1.214.088 USD si pentru inregistrarea veniturilor in suma egala astfel incat aceste cheltuieli sa fie acoperite, CNM PETROMIN SA a intocmit facturi interne, ca documente justificative.

Venitul net realizat de CNM PETROMIN SA din contractul de management cu PETROKLAV Inc. Bahamas, in suma de 2.007.961 USD nu a fost virat in contul CNM PETROMIN SA ci au au fost făcute plăți către terți in numele CNM PETROMIN SA, in conformitate cu documentele justificative existente la dosar (vol. 118 pag. 50-150), astfel:

- ✓ 1.642.118 USD diverse plati;
- ✓ 355.843 USD catre filiala PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia

Pe relatia Bahamas, profitul obtinut de CNM PETROMIN SA in perioada 22.08.1991-20.07.1992 a fost de **793.873 USD** (venit net 2.007.961 USD – cheltuieli 1.214.088 USD).

In afara profitului in suma de 793.873 USD realizat, CNM PETROMIN a beneficiat de reparatii si re tehnologizări la cele patru nave predate in contract de management in suma de 5.496.828 USD, care au permis re clasificarea acestor nave si acceptarea lor de către LLOYD`s Register.

Expertii evidentiază faptul ca PETROKLAV Inc. Bahamas nu a repartizat rezultatele financiare intre cei doi parteneri sub forma de dividende, ci, din exploatarea navelor proprietatea CNM PETROMIN SA, in conformitate cu contractul de management, venitul net realizat de PETROKLAV Inc. Bahamas a fost in totalitate convenit armatorului CNM PETROMIN SA.

Din aceasta activitate, CNM PETROMIN SA a realizat profit, fapt ce a determinat societatea sa continue si sa extinda, intr-o forma noua, relatia cu grupul KLAVENESS.

3. Activitatea desfasurata prin filiale liberiene.

In anul 1992, PETROMIN SA se confrunta cu mari dificultati financiare, respectiv o pierdere de peste 1 mld. lei in anul 1991, datoriile externe de peste 23 mil. \$ si credite de compensare de peste 700 mil. lei.

De asemenea, era necesara o finantare urgenta pentru mentinerea in clasa a navelor, care trebuiau andocate, reparate si re tehnologizate si pentru finalizarea navei 22 DECEMBRIE aflata in constructie la Sfantierul Naval Constanta.

Pe de alta parte, prestatiile de transport maritim pe plan intern erau in descrestere iar plata prestatiilor de transport in lei, conducea la inregistrarea de pierderi din schimbul valutar (datorita inflatiei), PETROMIN SA avand cheltuieli mari in valuta.

Pentru rezolvarea acestor probleme, PETROMIN SA avea nevoie de resurse financiare pentru plata datoriilor restante si pentru repararea si re tehnologizarea navelor in vederea patrunderii si mentinerii pe piata internationala de transport maritim. Neplata datoriilor externe putea conduce si chiar a condus la arestarea navelor in porturi straine si chiar vanzarea acestora de catre creditorii pentru recuperarea creantelor (sedinta CIS din data de 24.05.1992). Bancile romanești au refuzat sa acorde CNM PETROMIN SA credite pentru repararea si re tehnologizarea navelor in vederea eficientizării si rentabilizării activitatii.

Datorita celor arătate mai sus, CNM PETROMIN SA, in urma unor tratative, a acceptat oferta facuta de CHRISTIANIA BANK og Kreditkasse, in calitate de Agent si Depozitar de Garantie in numele unui sindicat bancar, pentru obtinerea unui credit in suma de 45 mil. \$.

Datorita faptului ca in legislatia romana nu exista in acea perioada o lege a creditului ipotecar, precum si datorita riscului ridicat de tara, Bancile finantatoare, reprezentate de CHRISTIANIA BANK og Kreditkasse, au impus o serie de masuri care sa ii asigure recuperarea creditului, dintre care mentionam:

- ✓ creditul va fi acordat unor companii controlate de PETROMIN SA si inregistrate in Liberia;
- ✓ garantarea creditului prin ipotecarea unor nave;
- ✓ transferarea proprietatii navelor ipotecate către companiile liberiene;
- ✓ conducerea tehnica si comerciala a navelor va fi asigurata de T. KLAVENESS & Co. A/S;

- ✓ un reprezentant al T. KLA VENESS & Co. A/S sa faca parte din conducerea împrumutatului.

Aceste aspecte, prezentate de către reprezentantul companiei mixte PETROKLAV Inc. Bahamas, au fost analizate si aprobate in şedinţa CIS din data de 24.05.1992 (proces verbal nr. 14/24.05.1992, (vol. 11, pag. 39), Hotărârea CIS nr. 17/24.05.1992, (vol. 119, pag. 17).

Astfel, CIS a aprobat contractarea creditului si condiţiile impuse de Banca, respectiv:

- infiintarea holdingului PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, cu capital 100% PETROMIN SA;
- infiintarea in Liberia a 15 companii proprietare de unica nava, cu capital 100% PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, pentru fiecare dintre navele: CARBUNESTI, COMANESTI, Băneasa, BARBOSI, BOBALNA, BORZESTI, BALOTA, BICAZ, Bârlad, CALLATIS, BREAZA, Baia de Arama, Baia de Criş, BUJORENI, BACESTI si 22 DECEMBRIE;
- vânzarea celor 15 nave către companiile liberiene proprietare de unica nava;
- ipotecarea navelor Băneasa, BARBOSI, COMANESTI, CARBUNESTI si BOBALNA care vor purta pavilion liberian.

In data de 11 iunie 1992, cele 16 companii au fost înregistrate in Liberia. La aceiaşi data a fost infiintata si compania PETROKLAV Management Inc. Liberia ca filiala (100%) a CNM PETROMIN SA. Infiintarea acestei companii nu a fost aprobata expres de CIS, dar infiintarea ei a fost recunoscuta ulterior, si implicit a fost ratificata, in şedinţa din data de 05.12.1992 când CIS a numit membrii Consiliului Director al acestei companii.

In şedinţa CIS din data de 19.06.1992 (proces verbal nr. 15, vol. 11, pag. 42) a fost aprobata ipotecarea a 6 nave, fiind inclusa in ipoteca si nava BORZESTI.

In şedinţa CIMS din data de 08.10.1992 a fost aprobata majorarea creditului cu 4 mil. \$, infiintarea unei alte companii in Liberia pentru nava BACESTI, schimbarea pavilionului maltez al acestei nave cu pavilion liberian si ipotecarea acesteia. La aceasta data compania BACESTI Inc. era deja înregistrata in Liberia, din data de 14.09.1992, hotararea CIMS din data de 08.10.1992 validand practic masura luata anterior de catre conducerea executiva a CNM PETROMIN SA.

Toate masurile adoptate de CIS pentru infiintarea celor 16 companii de unica nava, si a companiei POI care detinea 100% actiunile acestora, sunt in

competenta de aprobare a CIS, in conformitate cu Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unitatilor economice de stat ca regii autonome si societati comerciale, Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale si statutul Societatii aprobat de HG nr. 19/10.01.1991 prin care a fost infiintata CNM PETROMIN SA.

La infiintare, fiecare dintre aceste companii a avut 100 de actiuni fara valoare. Dupa semnarea acordului de imprumut, la solicitarea bancilor finantatoare, holdingul PETROMIN OVERSEAS Inc. si filialele lui au avut fiecare 100 de actiuni cu valoarea de 10 USD/actiune.

Intrucat capitalul social al POI nu a fost vărsat niciodată (vol. 199a, pag.43), nu a fost necesara autorizarea BNR si avizul Ministerului de Finante.

In data de 29.10.1995 a fost aprobata in AGA refinantarea creditului initial de 45 mil. USD si a creditului suplimentar de 4 mil. USD. Acordul de refinantare prevedea achitarea sumei creditelor de baza si a dobanzilor la zi, un credit „*revolving*” in suma de 5 mil. USD ca plafon de lucru pentru POI, si facilitati de garantare de 15 mil. USD. Se face mentiunea ca facilitatile de garantare nu au fost folosite dar a fost necesara punerea la dispozitie a acestei sume avand in vedere posibilitatea de a avea aresturi de nave.

Refinantarea creditului a fost necesara, datorita:

- livrării cu intarziere a mai multor nave la demararea proiectului si intarzierii finalizarii constructiei si livrării navei „22 DECEMBRIE”, fapt care a dus la realizarea de venituri sub nivelul bugetat;
- cheltuielilor neplanificate si pierderilor ocazionate de avaria suferita de nava 22 DECEMBRIE in cursul anului 1993;
- numeroaselor aresturi ale navelor flotei POI survenite pe parcursul anului 1994 ca urmare a litigiilor CNM PETROMIN SA cu firmele BLUE EYE NAVIGATION si SECNAV.

Transferul proprietatii asupra navelor catre companiile liberiene a fost efectuat in baza documentului numit: „*Bill of sale*”.

Predarea fizica a navelor catre companiile liberiene s-a facut, pe baza de protocol de predare-primire.

„*Bill of sale*” este un document care atesta transferul de proprietate, care poate surveni in mai multe modalitati (transfer, donatie, vanzare, etc.) si nu este un contract de vanzare-cumparare, conform traducerii ad-literam, dupa cum nu este nici factura de vanzare.

In timp ce o vanzare-cumparare impune, conform dreptului Liberian aliniat la dreptul englez si american, existenta unui contract de vanzare-cumparare

(Memorandum of agreement – MOA), care la randul sau trebuie sa fie insotit de documentul „*Bill of sale*”, transferul de proprietate prin alta modalitate decat vanzarea-cumpararea, nu presupune decat existenta documentului „*Bill of sale*”, nu si a unui contract de vanzare-cumparare (MOA). Astfel, „*Bill of sale*” este unul din documentele anexa la MOA in cazul vanzarii cumpararii, alaturi de altele, (dintre care foarte important este PV de predare-primire-acceptare a navei), si atesta, de sine statator transferul de proprietate in cazul altor modalitati de schimbare a proprietarului (transfer, donatie, vanzare, etc.).

Documentul „*Bill of sale*” este absolut necesar in cazul schimbarii proprietarului, prin orice modalitate s-a facut aceasta schimbare, intrucat in absenta acestui document nava nu poate fi inmatriculata pe numele noului proprietar, in cazul de fata, pe numele fiecareia dintre societatile liberiene detinatoare de unica nava.

Se observa ca, fata de contractul de vanzare-cumparare, care trebuie semnat de ambele parti, atat de catre vanzator cat si de catre cumparator, documentul numit „*Bill of sale*” nu prevede rubrica de semnaturi decat pentru partea care transfera. Se realizeaza astfel, in mod legal, transferul dreptului de proprietate asupra navei.

Faptul ca pe „*Bill of sale*” este mentionat pretul de 1 \$ nu arata un contract de vanzare-cumparare cu pret neresos, ci o modalitate de transfer legala, dreptul englez neprevazand transferul cu titlu gratuit, astfel fiind obligatorie inscrierea unui pret (real sau conventional).

Referitor la transferul de proprietate, legislatia romana nu face nici un fel de precizari. Transferul proprietatii asupra navelor catre filialele liberiene a fost efectuat de catre CNM PETROMIN SA in baza dreptului englez care a stat la baza Acordului de credit, document care a guvernat intreaga derulare a activitatii din Liberia. Documentul „*Bill of sale*” nu are corespondent in legislatia romana, dar el este opozabil autoritatilor romane in baza Legii nr. 105/1992.

Dintre cele 16 nave care au fost transferate in proprietatea filialelor, 8 au fost radiate din registrul matricol al Capitaniei Portului Constanta (navele ipotecate), iar pentru 8 nave a fost inregistrata numai schimbarea proprietarului. Operarea schimbarii proprietarului si radierea navelor din registrul matricol al Capitaniei Portului Constanta au fost efectuate la cererea armatorului CNM PETROMIN SA in baza documentelor „*Bill of sale*”, a protocolului de predare fizica si a Ordinului Ministrului Transportului.

Inregistrarea in registrul matricol a transferului proprietatii asupra navelor catre filialele liberiene ale CNM PETROMIN SA a fost facuta in baza art. 13 din Decretul 443/1972. Referitor la autorizarea Consiliului de Ministri, prevazuta in

acest decret, expertii constata ca aceasta nu mai era in concordanta cu constitutia si legislatia referitoare la economia de piata emise dupa Revolutia din Decembrie 1989. Se precizeaza ca Guvernul Romaniei, dupa Revolutia din Decembrie 1989, a fost format si a functionat in baza Decretelor-lege nr. 10/1989, 104/1990 si Legea nr. 37/1990, si nu a preluat niciodata atributiunile fostului Consiliu de Ministri. Astfel, potrivit art. 3 din Circulara Guvernului nr. 69/1991:

„Împuterniciții statului îndeplinesc un mandat care le conferă misiunea de a aplica politica statului în calitate de acționar, pe toată durata de funcționare a consiliului. În acest sens ei sunt ținuți de îndeplinirea însărcinărilor stabilite prin instrucțiunile ce fac obiectul mandatului primit.”

Radierea celor 8 nave, ipotecate prin contractul de credit, a fost efectuată în baza art. 19 din Decretul 443/1972 la cererea armatorului CNM PETROMIN SA, în baza documentelor „Bill of sale”, a protocolului de predare-primire fizică și a Ordinului Ministrului Transporturilor. Celelalte 8 nave a căror proprietate a fost transferată filialelor liberiene au primit dreptul de arborare a pavilionului românesc prin Ordin al Ministrului Transporturilor emis în baza HG nr. 426/1991. Ca o particularitate a Ordinului emise de Ministrul Transporturilor, expertii subliniază caracterul provizoriu al acestora „pe durata rambursării creditului”.

Prin emiterea documentului „bill of sale”, CNM PETROMIN SA a transferat dreptul de proprietate asupra celor 16 nave către filialele din Liberia. Ținând seama de faptul că acțiunile filialelor erau deținute în proporție de 100% de către CNM PETROMIN SA, acest transfer de proprietate are un caracter particular.

Dictionarul de Economie definește proprietatea ca fiind un „raport social concretizat într-un înscris privind dreptul efectiv al unei persoane asupra unor bunuri economice create sau existente în societate. Proprietatea se bucură și dispune de un bun în mod exclusiv și absolut, însă în limitele determinate de lege. Titularul proprietății exercită atribuțiile proprietății: dreptul de posesie (prerogativa proprietarului de a stăpâni în fapt, direct și nemijlocit bunul în interes propriu), dreptul de folosință (capacitatea proprietarului de a utiliza bunul în interes propriu), dreptul de dispoziție (puterea proprietarului de a înstrăina bunul sau de a constitui asupra lui drepturi reale în favoarea altuia, precum și de a consuma sau a distruge chiar fără folos, lucrul ce-i aparține)”.

În conformitate cu aceste atribuții ale proprietății, putem afirma că la transferul navelor către filialele sale din Liberia, CNM PETROMIN SA a cedat dreptul de posesie și de folosință, păstrându-și dreptul de dispoziție, în virtutea calității sale de acționar 100%.

In virtutea dreptului de dispozitie si a calitatii sale de actionar, toate deciziile privind activitatea filialelor si sub-filialelor sale (inclusiv vanzarea navelor) au fost luate de Consiliul de Administratie al CNM PETROMIN SA si aprobate de actionarii acestuia.

Se poate observa ca hotararile privind vanzarea navelor au fost luate de catre comitetele directoare ale filialelor dupa aprobarea din AGA CNM PETROMIN SA, indeplinindu-se astfel una din cerintele clauzei 8 din contractul de vanzare-cumparare (MOA), incheiat in conformitate cu legislatia liberiana, precum si formalitatile legale cerute de Statut.

Transferul navelor in proprietatea filialelor a constituit aport in natura la capitalul propriu al acestora, fiind inregistrate de catre filiale in contabilitate in contul „*Prime de capital*” si nu in contul de „*Capital social*”. Legislatia romana nu prevede modalitatea in care societatea mama poate contribui la capitalul de lucru al filialelor cu mijloace fixe si nici reglementarile contabile nu prevad modul de inregistrare al unei asemenea operatiuni.

Fata de lipsa prevederilor in legislatia romana si in reglementarile contabile, consideram ca CNM PETROMIN SA a procedat corect aplicand reglementarile internationale in domeniu, reglementari care au fost impuse de Bancile finantatoare prin Acordul de credit, respectiv „*principiul prevalentei economicului asupra juridicului*”, cu mentinerea navelor in contul de mijloace fixe, in virtutea faptului ca navele au adus un venit constant armatorului CNM PETROMIN SA.

In prezent aceste reglementari contabile au fost adoptate si sunt aplicate si in Romania (OMF nr. 94/2001, OMF nr. 1752/2005 si OMF nr. 2001/2006).

In contabilitatea filialelor navele au fost inregistrate la valoarea de piata stabilita de 3 firme de evaluare internationala. Valoarea de piata a celor 16 nave a fost stabilita la suma totala de 227.970.000 USD, in timp ce in contabilitatea CNM PETROMIN SA valoarea navelor la momentul transferului era de 87.063.419 USD calculata pornind de la reevaluarile dispuse prin HG 945/1990 si 26/1992.

Odata creata structura corporativa impusa de Bancile finantatoare, a fost semnat Acordul de credit intre PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia si sindicatul bancar reprezentat de CHRISTIANIA BANK KREDITKASE, pentru suma de 45 mil. USD, majorat ulterior cu 4 mil. USD pentru refinantarea repararii navei BACESTI.

Prin Acordul de credit s-a acceptat ca CNM PETROMIN SA sa-si acopere unele datorii anterioare si, astfel, **a beneficiat in mod direct de suma 23.382.848 USD** si sa beneficieze de un venit care urma sa acopere cheltuielile cu amortizarea navelor, venit care a fost denumit ulterior „*taxa armator*”.

Datorita dificultatilor financiare cu care se confrunta PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, in anul 1995 a fost semnat un nou acord de imprumut prin care s-a refinantat soldul creditului initial (44 mil. USD), s-au acordat facilitati de creditare in limita sumei de 15 mil. USD si s-a acordat un credit pe termen scurt in suma de 5 mil. USD. Dificultatile financiare ale PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia s-au datorat pe de o parte scaderii nivelului navlului pe piata internationala si pe de alta parte arestarii unor nave pentru datoriile restante ale CNM PETROMIN SA. Arestarea unor nave (incarcate cu cereale) a produs o pierdere, estimata de KLAVENESS la suma de 5 mil. USD.

Prin Clauza 1.2. „Definiții” din Acordul de imprumut se stabilește metodologia care va fi utilizata in contabilitatea companiilor liberiene si anume „Principiile Contabile General Acceptate” denumite prescurtat GAAP. In conformitate cu principiile GAAP, amortizarea (deprecierea) este un element al costurilor si trebuia sa fie calculata si înregistrata in evidenta contabila a companiilor liberiene.

Amortizarea (deprecierea) a fost calculata de către companiile liberiene proprietare de unica nava (cu excepția companiilor BREAZA Inc. si CALLATIS Inc. ale căror nave nu au mai intrat in contracte de management), la valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea acestor companii. Compania holding, PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, nu a calculat amortizare, amortizarea apare numai in bilanțul contabil consolidat al acestei companii si reprezintă amortizarea calculata si înregistrata de companiile proprietare de unica nava.

Tot la clauza 1.2 „Definiții” se precizează <Suma „Amortizare PETROMIN” înseamnă:

- a. *in legătura cu fiecare din navele grupului 1, CARBUNESTI, COMANESTI si după ce va deveni nava a grupului 1 după finalizarea construcției de către Șantierul Naval Constanta din România, nava 22 DECEMBRIE 1989: 600 USD pe zi;*
- b. *in legătura cu fiecare din navele grupului 2: 470 USD pe zi;*
- c. *in legătura cu nava grupului 3, m/v BARBOSI: 540 USD pe zi;*
- d. *in legătura cu fiecare din navele grupului 3 (in afara de m/v BARBOSI): 500 USD pe zi. >*

Sumele stabilite drept „amortizare” prin acordul de imprumut,(in fapt „taxa armator”), au fost calculate in funcție de valoarea de înregistrare a navelor in contabilitatea CNM PETROMIN SA. La data respectiva, navele erau înregistrate in contabilitatea CNM PETROMIN SA conform reevaluării efectuate in baza HG nr. 26/1992.

Pentru CNM PETROMIN SA aceste sume au reprezentat venit, si acest venit a fost înregistrat in contabilitate, iar „pe cheltuieli” s-a înregistrat amortizarea propriu-zisa, calculata conform Legii nr. 62/1968 si a Legii nr. 15/1994, pornind de la valoarea reevaluată in baza HG nr. 26/1992.

In baza Acordului de imprumut, cele 14 nave intrate in contracte de management cu grupul KLAVENESS au adus CNM PETROMIN SA un venit din „amortizare” (in realitate este taxa convenita armatorului) in suma de **13.710.686 USD;**

Acest venit inregistrat de CNM PETROMIN SA ar fi fost mult mai mare daca nu ar fi fost sistat in anul 1998 datorita indeplinirii clauzei din Acordul de imprumut care declara „Event of default” (caz de neindeplinire a obligatiilor contractuale) pentru scaderea nivelului de disponibilitati din contul POI sub plafonul minim acceptat prin Acordul de imprumut, in urma caruia nu se mai putea plati taxa armator.

Cheltuielile cu amortizarea inregistrate in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA au fost in suma de **13.722.417 USD.**

Astfel, in timp ce inregistrarea veniturilor a fost sistata in anul 1998, cheltuielile cu amortizarea au fost inregistrate in evidenta contabila a CNM PETROMIN SA pentru fiecare nava, pana la vanzarea acesteia, ultimele nave fiind vandute in anul 2000.

Navele BREAZA si CALLATIS, care nu au intrat in contracte de management cu grupul KLAVENESS, au fost operate direct de CNM PETROMIN SA pana in anul 1994 cand au fost predate in contracte de bare-boat catre SC TSM SRL Constanta. Pentru perioada in care au fost operate de CNM PETROMIN SA, la dosarul cauzei nu sunt date privind veniturile realizate. Din contractele de bare-boat incheiate cu SC TSM SRL Constanta, aceste nave au adus CNM PETROMIN SA un venit in suma de 3.967.848 USD, pana la data vanzarii acestora in anul 1998.

Nava BIRLAD a fost returnata de grupul KLAVENESS in anul 1994 si a fost predata in contract de bare-boat catre SC TSM SRL Constanta. Pana la data vanzarii, 1998, a adus CNM PETROMIN SA un venit de 1.529.948 USD.

Din graficul privind evolutia ratelor de time charter, (care este intr-o relatie directa cu piata navlurilor) rezulta ca activitatea de exploatare a celor 14 nave, predate in contracte de management grupului KLAVENESS, a demarat in conditii nefavorabile, in anul 1992 navlul pe piata internationala fiind in scadere. In anul 1993 navlul a inregistrat o usoara crestere, care nu a fost inasa in masura sa acopere cheltuielile mari cu reparatiile si re tehnologizarile navelor efectuate in anii 1992 si 1993. In anul 1994 navlul inregistreaza o noua scadere, dupa care in anul 1995 creste la un nivel care nu va mai atins pana la rezilierea

contractului de management in anul 2000. Dupa anul 1995, nivelul navlului a fost din nou in scadere, cu nivele oscilante.

Aceste conditii de piata nefavorabile in care au fost exploatate navele, au condus la incheierea unui nou contract de credit prin care a fost refinantat creditul initial si au fost obtinute a serie de facilitati (credit pe termen scurt, facilitati de garantare).

Datorita nivelului scazut al navlului si a starii tehnice precare a navelor BICAZ si BIRLAD, in anul 1994 aceste nave au fost returnate de catre managerul KLAVENESS catre CNM PETROMIN SA. Investitiile pentru mentinerea acestor nave in clasa nu mai puteau fi recuperate. Asa cum am mai aratat, nava BIRLAD a fost predata in contract de bare-boat iar nava BICAZ a fost vanduta in anul 1994, pentru suma de 3,4 mil. USD, suma care a fost incasata de CNM PETROMIN SA.

Pentru plata unor rate scadente la creditul contractat, in anul 1997 au fost vandute navele BACESTI si BORZESTI. Navele au fost vandute pentru suma de 11.813.000 USD, din care CNM PETROMIN SA a incasat suma de 3.040.000 USD, diferenta fiind utilizata pentru plata ratelor scadente. In anul 1998 a fost vanduta nava BALOTA pentru suma de 5.124.000 USD din care CNM PETROMIN SA a incasat suma de 1 mil. USD, diferenta fiind utilizata pentru plata creditului.

Procesul de vanzare a navelor s-a desfasurat, ca urmare a procesului de privatizare legal initiat si promovat de FPS, care inca din 1993 a preluat in portofoliu SC CNM PETROMIN SA.

Nu Ministerul Transporturilor, a luat decizia vanzarii navelor in cadrul procesului de privatizare, acest tip de decizii fiind de competenta FPS si AGA, a CNM PETROMIN SA intrucat FPS si nu Ministerul Transporturilor erau actionarul majoritar al CNM PETROMIN SA. Nefiind regie autonoma ci societate comerciala, vanzarea activelor din CNM PETROMIN SA nu implica decizia ministerului de resort.

Astfel, avand in vedere situatia grea a companiei CNM PETROMIN SA si pierderile inregistrate de filialele acesteia, strategia guvernului prevede in HG 563/1999 la art. 3.2.4. alin. b): „**Privatizarea "PETROMIN" - S.A. Constanța și înființarea Companiei Romane de Transport Maritim se vor efectua în paralel cu vânzarea navelor către partenerii contractelor de bare-boat, cu preluarea de către aceștia a datoriilor înregistrate către Banca Română de Comerț Exterior - BANCOREX - S.A.**

Totodată se va avea în vedere crearea unui cadru legislativ coerent, aliniat la legislația internațională în domeniu.”

Respectand strategia Guvernului de privatizare a companiei CNM PETROMIN SA, la FPS a fost elaborata NOTA privind masuri de restructurare si privatizare a CNM PETROMIN SA.

Principalele motive care au determinat CNM PETROMIN SA sa procedeze la vanzarea navelor au fost:

- strategia guvernului privind privatizarea societatilor cu capital de stat, cu referire concreta la CNM PETROMIN SA;
- actele de clasa expirate, navele urmând sa efectueze reparații de reclasificare pentru care nu existau resurse financiare;
- vechimea mare a unor nave nu mai justifica cheltuielile de reparații;
- situația financiara critica a PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia;
- scadenta unor rate la imprumutul contractat, o parte din sumele încasate din vânzarea navelor urmand sa fie utilizate pentru plata datoriilor către băncile finanțatoare.

Astfel in anii 1999 si 2000 au fost vandute si celelalte 12 nave care sau aflat in contracte de management cu grupul KLAVENESS.

Procedurile de vanzare au fost conforme cu legislatia privatizarii, legislatia comerciala si legislatia internationala in domeniul maritim.

Procedurile de vanzare nu au fost initiate pentru nici o nava de catre Comitetul Director al companiei de unica nava ei au fost efectuate, cu toate formele legale, cu aprobari de la CA si AGA din cadrul CNM PETROMIN SA precum si de la FPS.

Vanzarea navelor nu a fost impusa de Banca finantatoare, in sensul ca aceasta nu a facut uz de clauzele din contractul de imprumut care i-ar fi permis vanzarea navelor in cazul intarzierii platilor, ci vanzarea a fost decizia CNM PETROMIN SA, cu aprobarea FPS, in calitate de actionar majoritar in AGA, in contextul general al accelerarii privatizarii in Romania.

Navele intai au fost vandute si ulterior li s-a retras pavilionul romanesc.

Ministerul Transporturilor, in conformitate cu obligatiile sale legale care decurg din HG 426/21.06.1991, a dispus retragerea pavilionului romanesc, optiunea fiind a firmelor cumparatoare care nu doreau sa mai arboreze pavilion romanesc.

Ordinele de radiere nu s-au emis inainte de formalitatile de vanzare, ci dupa ce armatorul a vandut nava in baza aprobarilor legale. Ministerul Transporturilor, prin Inspectoratul Navigatiei Civile si Capitania de Portului Constanta, au urmarit ca procesele de inmatriculare si radiere a navelor sa se desfasoare in conformitate cu reglementarile legale, adica cu OMT 327/08.09.1994 pentru

scoaterea din evidenta a navelor sub pavilion romanesc, si cu OG nr. 42/1997 privind navigatia civila.

Responsabilitatea Ministerului Transporturilor este sa asigure inregistrarea corecta in Registrele matricole ale Capitanilor de Port a tuturor mentiunilor privitoare la proprietatea asupra navelor, a mentiunilor cu privire la inregistrarea navelor sub pavilioanele unor state care acorda pavilioane de complezenta, a mentiunilor cu privire la schimbarea numelui navelor, etc.

Ordinele ministrului de radiere din Registrul Matricol si de retragere a dreptului de arborare a pavilionului romanesc a fost emis ca o obligatie legala, atunci cand conditiile de arborare a pavilionului romanesc nu mai erau indeplinite.

Majoritatea navelor au fost vandute la un pret mai mare decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA, aceasta datorita in primul rand reparatiilor, modernizarilor si re tehnologizarilor care s-au efectuat asupra navelor permitandu-le sa fie clasificate Lloyd, operatiuni efectuate atat din creditul obtinut cat si din veniturile acestor nave.

Din vanzarea navelor a rezultat un venit de 51.564.200 USD fata de valoarea ramasa neamortizata a celor 16 nave inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA de 10.978.665 USD, obtinandu-se un rezultat economic pozitiv din vanzarea navelor in valoare de 40.585.535 USD.

Daca nu ar fi fost modernizate si re tehnologizate, navele nu s-ar fi vandut la aceste preturi. Rezultatul financiar pozitiv obtinut de CNM PETROMIN SA la vanzarea navelor a fost datorat faptului ca la 14 nave (mai putin navele Breaza si Callatis) costurile cu reparatiile, modernizarile si re tehnologizarile au fost suportate de PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia.

Vanzarea navelor BREAZA si CALLATIS a fost efectuata la un pret mai mic decat valoarea ramasa neamortizata inregistrata in contabilitatea CNM PETROMIN SA datorita volumului mare de investitii efectuate de navlositor, investitii ce au trebuit sa fie suportate de CNM PETROMIN SA prin deducerea lor din pretul de vanzare.

Intre CNM PETROMIN SA si PETROMIN OVERSEAS Inc. Liberia, pe parcursul derularii activitatii, au existat decontari normale intre societatea mama si filiala. Din rulajul acestor decontari, rezulta ca **CNM PETROMIN SA a incasat suma de 55.784.822 USD si a platit suma de 38.461.634 USD, din care 30.097.000 USD din vanzari nave, soldul final fiind de 17.323.188 USD in favoarea CNM PETROMIN SA.** Din suma totala de 30.097.000 USD, incasata de POI pentru vanzari nave, suma de **9.424.426 USD reprezinta**

dobanda aferenta creditului de care a beneficiat CNM PETROMIN SA in mod direct.

In urma studierii documentelor de la dosarul cauzei, concluzia expertilor este ca:

A. Rezultatul derularii contractului de management cu grupul de firme KLAVENESS a fost :

1. Pe relatia Bahamas profitabil, intrucat CNM PETROMIN SA a inregistrat un profit real din care si-a achitat o parte din datorii;
2. Pe relatia Liberia nu a fost cel scontat (prevazut in bugetul initial), datorita in cea mai mare parte scaderii pietei navlurilor in perioada respectiva concomitent cu cresterea imprevizibila a pretului la combustibil, a taxelor portuare, a cheltuielilor cu reparatiile si dotarile necesare conform noilor reglementari internationale la care Romania a aderat (vezi ISM) si concomitent cu majorarea drepturilor convenite personalului navigant.

Desi rezultatul pe relatia Liberia nu a fost cel scontat, CNM PETROMIN SA nu a inregistrat nici un fel de prejudiciu din aceasta activitate iar balanta incasarilor fata de plati a fost pozitiva, in favoarea CNM PETROMIN SA.

B. Navele s-au vandut in baza aprobarilor legale date de FPS, actionarul majoritar al CNM PETROMIN SA, in cadrul procesului de privatizare initiat de Guvernul si Parlamentul Romaniei.

Expert contabil TANASE Constantin

Expert contabil CARACAS Carmen

Specialist tehnic maritim NEAGU Mircea

Specialist tehnic maritim PAUN Stefan

BRATOSIN Iancu Constantin, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de CONSTANTINESCU Mihail și MARINESCU Călin Dragomir) ;

MIHĂILĂ Corneliu, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de BEZIRIȘ Anton, IONESCU Dragoș, NEAMȚU Luminița Maria, BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);

CHINTOAN – UTA MARIN, expert tehnic maritim (propus de CLISERU Speranta și CHIFOREANU Florentin);

ENACHE MIHAI, expert contabil (propus de BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);

ALEXE Ionelia, expert contabil (propusă de CLISERU Speranța);

PODOLAN Florea, expert contabil ,(propus de LUCACIU Constantin);

RĂDULESCU Gheorghe, expert contabil (propus de CHIFOREANU Florentin și RUSEN Radu Cătălin);

DUMITRU Vasile, expert contabil (propus de BĂNICĂ Octavian, PELINEL Ștefan Mihai, ȘERBOTEI Sergiu Constantin și PAȘCA Gheorghe);

ARDELEANU Ioan, expert contabil (propus de MÂNDRESCU Corneliu, GIURGIU Emil Alin, GOZIA Dan Corneliu și DIMONIE Mihail Nicolae).

DOSAR nr. 20/P/2002 – Expertiza financiar-contabila si tehnico-maritima – 20

BRATOSIN Iancu Constantin, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de CONSTANTINESCU Mihail și MARINESCU Călin Dragomir) ;

MIHĂILĂ Corneliu, expert tehnic maritim din cadrul Biroul local de expertize de pe lângă Tribunalul Constanța (propus de BEZIRIȘ Anton, IONESCU Dragoș, NEAMȚU Luminița Maria, BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);

CHINTOAN – UTA MARIN, expert tehnic maritim (propus de CLISERU Speranta și CHIFOREANU Florentin);

ENACHE MIHAI, expert contabil (propus de BĂRDAȘ Marcel Dumitru și VERIOTI Gheorghe);

ALEXE Ionelia, expert contabil (propusă de CLISERU Speranța);

PODOLAN Florea, expert contabil (propus de LUCACIU Constantin);

RĂDULESCU Gheorghe, expert contabil (propus de CHIFOREANU Florentin și RUSEN Radu Cătălin);

DUMITRU Vasile, expert contabil (propus de BĂNICĂ Octavian, PELINEL Ștefan Mihai, ȘERBOTEI Sergiu Constantin și PAȘCA Gheorghe);

ARDELEANU Ioan, expert contabil (propus de MÂNDRESCU Corneliu, GIURGIU Emil Alin, GOZIA Dan Corneliu și DIMONIE Mihail Nicolae).

[Handwritten signatures and stamps]

Stamp 1: Biroul de Expertiza Judiciară * BRATOSIN CONSTANTIN * Expert Tehnic Maritim * Constanța

Stamp 2: Biroul de Expertiza Judiciară * ENACHE MIHAI * Expert Contabil * Constanța

Stamp 3: Fil. București * EXPERT CONTABIL * ALEXE IONELIA * Nr. 19070 * L. 186/99 * Autorizati din Romania

Stamp 4: Fil. București * EXPERT CONTABIL * PODOLAN FLOREA * Nr. 10830 * L. 186/99 * Autorizati din Romania

Stamp 5: Fil. Constanta * EXPERT CONTABIL * RADULESCU GHEORGHE * Nr. 1845 * L. 186/99 * Autorizati din Romania

Stamp 6: Fil. București * EXPERT CONTABIL * DUMITRU VASILE * Nr. 5334 * L. 186/99 * Autorizati din Romania

Stamp 7: Fil. București * EXPERT CONTABIL * ARDELEANU IOAN * Nr. 4955 * L. 186/99 * Autorizati din Romania

[Handwritten note:] doar ptr. obiectivele cont. cu legatura cu partile reprezentate = v. documentul