

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

**COMISIA PARLAMENTARĂ DE ANCHETĂ
PRIVIND ACTELE DE CORUPȚIE**

R A P O R T

**cu privire la rezultatele anchetei
efectuate în cazurile de corupție
sesizate la această comisie**

LUMEA JUSTITIEI.RO

RAPORTUL

**Comisiei Parlamentare de Anchetă
privind Actele de Corupție**

- mai 1994 -

CAPITOLUL I

Introducere	5
-------------------	---

CAPITOLUL II

Anchetarea sesizărilor formulate în mass-media ca urmare a informațiilor date de general maior GHEORGHE FLORICĂ, fostul comisar general al Gărzii Financiare.....	8
---	---

CAPITOLUL III

Anchetarea altor cazuri de corupție cu care Comisia de anchetă a fost sesizată ori s-a autosesizat, precum și continuarea anchetei dispuse de Senatul României prin Hotărârea nr. 3/16 ianuarie 1992	19
1. – Compania TAROM S.A.	21
2. – Societatea comercială OLTCIT S.A. Craiova	48
3. – Compania Română de Pescuit Oceanic Tulcea (C.R.P.O. Tulcea)	60
4. – Flota maritimă comercială românească	78
5. – Atribuirea unor terenuri din domeniul public în folosința unor societăți comerciale cu capital privat prin hotărâre guvernamentală.....	158
6. – Afacerea „PANIRO“	168
7. – S.C. Întreprinderea pentru întreținerea și repararea utilajelor de calcul și de electronică profesională S.A. COMPANIA MEGAPOWER CORPORATION S.U.A.	181
8. – Importul de zahăr	197

9. – Schimbarea destinației unor bunuri mobile și imobile din fondul locativ de stat și atribuirea lor, în mod preferențial unor persoane fizice și juridice prin hotărâri guvernamentale, ordinul primului-ministru sau decizii ale primarilor	218
10. – S.C. AGRICOLA INTERNATIONAL S.A. Bacău	247
11. – Atribuirea de terenuri și construcții de vile în zona lacului balnear Amara, județul Ialomița	266

CAPITOLUL IV

Modul în care organele statului cu atribuții specifice se implică în respectarea legii și în sesizarea organelor competente pentru tragerea la răspundere penală a celor vinovați, indiferent de funcția sau demnitatea publică pe care au ocupat-o sau o ocupă în prezent	273
--	-----

CAPITOLUL V

Analiza generală a fenomenului de corupție și a măsurilor ce se impun pentru prevenirea și combaterea fenomenului de corupție	287
1. – Administrația publică	302
2. – Agricultură și industrie alimentară	314
3. – Industria	346
4. – Comerțul	363
5. – Transporturi	372
6. – Garda Financiară și alte instituții de control financiar	383
7. – Băncile	386
8. – Vama	394
9. – Poliția	400
10. – Justiția	405

CAPITOLUL VI

Concluzii generale	416
--------------------------	-----

ANEXA 1	1-17
---------------	------

ANEXA 2	1-17
---------------	------

1. Analiza în Fondul Proprietății de Stat și Fondul Proprietății Private a situației economico-financiare a C.R.P.O. Tulcea și a contractelor încheiate de această societate cu alte societăți comerciale românești și străine, în vederea activizării, dezvoltării și eficientizării flotei de pescuit oceanic Tulcea.

2. Examinarea răspunderii secretarului de stat, Ignat Constantin, care nu a luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea pierderilor din patrimoniul C.R.P.O. Tulcea și pentru demiterea celor care au adus prejudicii acestei societăți.

3. Demiterea directorului general Angelescu Ion, a Consiliului de administrație al C.R.P.O. Tulcea și numirea unei noi conduceri a societății.

4. Sesizarea Ministerului Public cu privire la persoanele implicate în acte de sustragere, concurență neloială, gestiune frauduloasă și administrarea cu rea-credință a bunurilor societății în interesul lor și a altor persoane, și anume: Moraru Petre, Budu Gheorghe, Dănăilă Paul, Dăianu Dan, Giurgiuveanu Ion, Sotir Calagiu.

5. Încheierea de acorduri guvernamentale pentru pescuit cu țări riverane oceanului planetar, bogate în resurse piscicole, cum sunt: Argentina, Angola, Namibia, Canada, Maroc, S.U.A., țările din Piața Comună, Mauritania și Sri-Lanka.

4. Flota maritimă comercială românească

În perioada postbelică flota maritimă comercială românească a avut o evoluție ascendentă. Activitatea celor 6 șantiere de construcții și reparații nave maritime din Mangalia, Constanța, Tulcea, Galați, Brăila și Midia, a determinat o creștere a flotei de la o navă cu un tonaj de 7.480 tdw în 1948, la 301 nave cu un tonaj de 6.185.000 tdw la sfârșitul anului 1989. Din acestea 290 nave cu un tonaj de 6.966.261 tdw

apartineau Ministerului Transporturilor și un număr de 11 nave cu 218.840 tdw erau proprietatea UZINEXPORTIMPORT, fiind date în administrarea S.C. NAVLOMAR S.A. București. În iunie 1992 cele 11 nave au trecut în administrarea S.C. ALBA SHIPPING S.R.L.

Flota maritimă comercială depinzând de Ministerul Transporturilor avea în componere: 187 cargouri, 71 mineraliere și vrachiere, 14 petroliere, 11 RoRo, 7 diverse alte nave specializate, ferry-boat; port containere. Din acestea 105 nave (30 %) erau scoase din exploatare pentru reparații sau casare.

Organizatoric, flota maritimă era cuprinsă într-o singură întreprindere de stat – I.F.E.M. NAVROM Constanța, cu excepția celor 11 nave proprietatea UZINEXPORTIMPORT aflate în administrarea I.C.E. NAVLOMAR București.

Până în 1989, circa 80% din volumul transporturilor maritime de materii prime și mărfuri export-import se făcea cu navele românești, proprietate de stat.

2. După 1 ianuarie 1990, flota maritimă comercială, sub influența unor multipli factori de ordin economic, social (greve), politic și tehnic a înregistrat rezultate financiare negative, care cumulate cu o datorie externă de 26.000.000 dolari S.U.A. din anul precedent, a determinat măsuri de reorganizare a flotei. Prin H.G. nr. 494/1990, I.F.E.M. NAVROM Constanța a fost divizată, la 31 mai 1990, în trei companii maritime:

- C.N.M. NAVROM S.A. 91 de nave cu 730.000 tdw
- C.N.M. ROMLINE S.A. 81 de nave cu 656.650 tdw
- C.N.M. PETROMIN S.A. 89 de nave cu 4.620.000 tdw
- Uzina de reparații și dezmembrare nave Midia.

Această împărțire era mai apropiată de volumul de nave existent.

În afară de navele din companiile de mai sus, un număr de 4 nave erau cuprinse în societatea mixtă româno-libiană ROLSHIP.

Starea tehnică a navelor din dotarea companiilor de navigație maritimă – 46,6 % din nave având o uzură avansată și deficitul bugetar al acestora, a determinat Ministerul Transporturilor să adopte un program cadru pentru repararea navelor în șantierele proprii și în alte șantiere din subordinea Ministerului Industriei Constructoare de Mașini, precum și 2 programe strategice de redresare a situației tehnice și financiare. Principalele prevederi din aceste programe vizau: sistarea construcțiilor de nave și reorientarea șantierelor spre reparații; liberalizarea transportului internațional; repararea navelor în șantiere străine; acordarea de credite de către B.R.C.E.; reorganizarea flotei maritime comerciale prin înființarea unor companii proprietate de o navă; vânzarea unor nave care nu mai puteau fi puse în exploatare.

3. Vânzarea unor nave din flota maritimă comercială românească

Strategia de dezvoltare a flotei maritime comerciale cere respectarea unor principii de politică economică care să permită îmbunătățirea activității și rentabilizarea serviciilor. Între aceste principii figurează principiul înnoirii flotei și principiul reorganizării companiei. Primul principiu înseamnă înlocuirea navelor vechi cu termenul de exploatare expirat sau care prin numeroase reparații și cheltuieli ce le ocazionașă au devenit necompatibile. Al doilea principiu cere restructurarea serviciilor și a activităților companiei pentru a crea o legătură cât mai strânsă între diferitele compartimente și realizarea unui management optim. În această idee, hotărârea conducerii I.F.E.M. NAVROM S.A. Constanța de a înstrăina navele cu durată de exploatare expirată trebuia

să aibe drept corolar continuarea politicii de investiții pentru construirea de noi nave în vederea redresării flotei maritime comerciale.

În aplicarea Decretului-lege nr. 40 din 4 februarie 1990, I.F.E.M. NAVROM S.A. Constanța a cerut avizul Departamentului transporturi navale pentru vânzarea a 24 de nave.

Dintre acestea: 18 nave aveau durata de viață (25 ani) expirată; navele Bucegi, Hunedoara și Lupeni nu aveau documentația de casare întocmită; nava Sascut cu o vechime de 11 ani neamortizată în proporție de 57,6% prezenta defecțiuni la motorul principal și putea fi reparată, nava Vrancea cu o vechime de 18 ani neamortizată în proporție de 23,4%, iar 6 nave aveau încă clasa de marș, putând fi exploatare: Bacău, Brașov, Deva, Baia Mare, Victoria și Hunedoara.

Armatorul I.F.E.M. NAVROM Constanța, director Irinescu Aurel, a procedat la vânzarea navelor în două licitații publice internaționale organizate prin I.C.E. CONTRASIMEX București pe baza unei convenții încheiate la 30 martie 1990, cu recomandarea ca primele 13 nave să fie vândute în bloc ca scrap (fier vechi) iar celelalte 11 nave să fie vândute navă cu navă ca scrap și second-hand.

Vânzarea în condiția de navă scrap — navă goală, impunea demontarea și scoaterea instrumentelor de propulsare, motoare auxiliare, aparatură de navigație, instalațiile de încărcare-descărcare, precum și piese de rezervă — elice, ancore, instalații de metale scumpe care puteau fi valorificate. S-a acceptat ca preț de plecare a licitațiilor prețul cel mai mic de 115/125 dolari S.U.A./tonă față de prețul de 240/265 dolari S.U.A./tonă în Pakistan și India.

Prima licitație din 12 aprilie 1990 pentru care s-a întocmit un caiet de sarcini de către armatorul NAVROM Constanța și organizatorul licitației I.C.E. CONTRASIMEX București, fără experiență în domeniu, a avut ca obiect vânzarea în bloc, ca scrap, a 13 nave cu valoarea

de inventar de 448,2 milioane lei și anume navele: Pitești, Buzău, Oradea, Galați, Suceava, Cluj, Timișoara, Sighișoara, Petrila, Piatra-Neamț, Vatra Dornei, București și Dobrogea.

În cadrul anchetei s-au constatat următoarele:

Nu s-a respectat procedura de licitație; nu s-a făcut publicitatea licitației prin mass-media, conform reglementărilor în vigoare, ci prin intermediul unor invitații; scrisorile de garanție bancare prezentate de licitatori au fost emise cu o întârziere de 11 zile față de data când a fost ținută licitația; ofertele licitatorilor între 90 dolari S.U.A./tonă – 108 dolari S.U.A./tonă au fost inferioare, chiar prețului practicat în zonă, de 115 dolari S.U.A./tonă, situație în care I.F.E.M. NAVROM Constanța trebuia să anuleze licitația sau să supraliciteze, mai ales că unul din ofertanți a cerut continuarea licitației, dar I.C.E. CONTRASIMEX București nu a dat curs cererii; garanția de bună executare a contractului (performance bond) a fost redusă de I.C.E. CONTRASIMEX București de la 262.073 dolari S.U.A. la 100.571 dolari S.U.A., ceea ce a cauzat un prejudiciu armatorului. În fine, livrarea s-a prelungit cu 3 luni peste termenul stabilit, de la 15 decembrie 1990 la 16 martie 1991, fără ca cheltuielile suplimentare suportate de armator să fie recuperate de la cumpărător prin agentul licitator și să se plătească penalități la nivelul prejudiciilor aduse, plus 10% dobânda anuală pe perioada nerespectării clauzei. Aceste încălcări a regulilor licitației și prețurile mici practicate la vânzare, demonstrează un tratament preferențial acordat firmei OGE-GEMI-SOKUM A.S. Turcia a cărui reprezentant, de altfel, nici nu a fost prezent la licitație.

Suma totală obținută de I.C.E. CONTRASIMEX București din vânzarea celor 13 nave scoase la licitație este de 2.693.000 dolari S.U.A., iar de către armator și ROMLINE – 86,1 milioane lei, la cursul oficial de schimb, din care s-a plătit I.C.E. CONTRASIMEX București un comision de 1%.

Licitația din 3 iulie 1990

La această licitație s-au vândut 11 nave în valoare de 675,6 milioane lei: Sinaia, Bucegi, Vrancea, Sascut, Hunedoara, Lupeni, Deva, Bacău, Brașov, Victoria și Baia Mare, în condiția de navă cu navă, cu oferta în plic închis și recomandarea să se vândă ca nave scrap și second-hand, fără să se precizeze care din ele se vând scrap și care second-hand. Și această licitație s-a efectuat numai pe bază de invitație-ofertă trimisă cu 15 zile înainte de licitație la 54 de firme, din care au participat 6 firme, 5 din acestea având reprezentanții prezenți la licitație. Și de această dată a lipsit reprezentantul firmei OG GEMI SOKUM A.S. Turcia, câștigătorul primei licitații. Din cele 11 nave, 7 erau apte de exploatare, una fiind chiar în călătorie, situație în care în mod obligatoriu trebuiau vândute ca second-hand, prețul fiind mai mare – între 120,5 – 224, 25 dolari S.U.A. Navele Bucegi, Hunedoara și Lupeni, aparținând PETROMIN Constanța nu aveau întocmită documentația de casare, dar au fost vândute ca scrap, deși intrau în categoria second-hand; pentru 4 nave – Brașov, Bacău, Victoria și Sinaia – s-au prezentat numai două oferte în loc de trei, din care una către firma OG GEMI SOKUM A.S. Turcia. În această situație trebuia să se organizeze o nouă licitație pentru aceste nave. Au fost admise firme care nu au prezentat scrisoare de garanție bancară de participare la licitație, contrar prevederilor caietului de sarcini. Navele Baia Mare, Deva, Lupeni erau în stare de funcționare și puteau fi reținute în flotă sau vândute ca nave în exploatare. După vânzare aceste nave au revenit de mai multe ori în portul Constanța sub numele de FEISAL, SUNRISE și LUPEX, efectuând transporturi pentru societăți românești și navigând pe clasa acordată de Registrul Naval Român. Firma MARWAN-EAU nu trebuia admisă la licitație pentru că nu a prezentat scrisoare de garanție bancară, ci ordin de plată sub formă de C.E.C.-uri la purtător în valoare de 80.000 dolari S.U.A. pentru licitarea în bloc a celor 11 nave.

Confirmarea ordinului de plată pentru nava SASARI a sosit cu o zi întârziere față de termenul de garanție stabilit. Navele Vrancea și Săsari au fost vândute deși nu erau amortizate, prima nu avea amortizată suma de 30,1 milioane lei și a doua suma de 12,3 milioane lei, la prețuri care nu acopereau nici măcar valorile rămase neamortizate ceea ce constituie o pierdere certă.

Navele s-au vândut cu o greutate în minus de 5.656 tone față de greutatea înregistrată la Registrul Naval Român, luată în calcul la vânzare ceea ce a cauzat o diminuare a drepturilor cuvenite părții române de 703.956 dolari S.U.A.

Astfel, la navele București și Dobrogea, nu a fost facturată la extern cantitatea de 676 tone oțel scrap în valoare de 73.000 dolari S.U.A. față de greutatea confirmată de constructor - Șantierul 3 Mai - RIJEKA IUGOSLAVIA. La nava Suceava nu s-a facturat la extern cantitatea de 189,7 tone oțel scrap în valoare de 20.487 dolari S.U.A.

Răspunderea pentru nefacturarea acestor diferențe revine I.C.E. CONTRASIMEX București și fostului director Romanuel Posedaru care a semnat contractul de livrare.

Din licitarea celor 11 nave s-au obținut 6.880.239 dolari S.U.A. încasați de către CONTRASIMEX iar de către armatorii C.N.M. NAVROM, C.N.M. ROMLINE, C.N.M. PETROMIN suma de 219,4 milioane lei la cursul oficial de schimb, mai puțin comisionul de 1% reținut de CONTRASIMEX.

Licitația din 16 decembrie 1991. La această dată s-a organizat o a treia licitație pentru vânzarea navei Tîrgoviște, tot prin CONTRASIMEX București, nava fiind vândută I.C.I.M.M.S. S.R.L. București cu suma de 160.000 dolari S.U.A., rezultând un preț de 81,6 dolari S.U.A./tonă navă scrap care este cel mai mic preț obținut în zonă.

Nici la această licitație nu s-a respectat procedura.

La prima strigare, au fost numai doi ofertanți în loc de trei. La a doua strigare firma TURKARBON – Turcia s-a retras rămânând numai firma I.M.M.S. București. În atare situație, licitația trebuia oprită și reluată la o dată ulterioară cu respectarea legii. Plata prețului pentru navele licitate s-a realizat cu o întârziere de 1–5 luni față de termenul prevăzut în contract. Vânzătorul nu a recuperat însă cheltuielile suplimentare efectuate cu navele respective. Neplata în termen a prețului ducea la anularea licitației sau la confiscarea garanției de execuție și dobândă ceea ce CONTRASIMEX nu a făcut și nici nu a cerut penalități suplimentare pentru acoperirea cheltuielilor și dobânzii cu 1%.

În perioada 27 aprilie–27 august 1990 s-au plătit cheltuieli aferente reparațiilor efectuate la navele vândute în condiții de fier vechi: București, Dobrogea, Sinaia și Vrancea aparținând C.N.M. ROMLINE după efectuarea licitațiilor în sumă de 332.031 lei. Executarea acestor reparații a fost neoportună, neeconomicoasă și inefficientă, mai ales că trei din patru nave au plecat din țară fără remorcare. S-au efectuat asemenea reparații și bunkerări la nave care erau în exploatare și funcționau sub înregistrare de clasă la Registrul Naval Român. Suma nu a fost recuperată până în prezent de la cumpărători.

C.N.M. NAVROM a efectuat la 7 nave din cele vândute: Bacău, Baia Mare, Brașov, Deva, Sascut, Suceava și Victoria, reparații și bunkerări în sumă de 850.971 dolari S.U.A.

C.N.M. PETROMIN a efectuat la 3 din navele vândute: Hunedoara, Lupeni, Bucegi, reparații și bunkerări în valoare de 464.456 dolari.

C.N.M. ROMLINE a efectuat la 4 din navele sale: București, Dobrogea, Sinaia și Vrancea reparații și bunkerări în valoare de 34.975 dolari S.U.A.

C.N.M. NAVROM, cu aprobarea C.I.M.S. mai organizează încă două licitații prin agentul licitator NAVEXIM Galați. Prima licitație a fost organizată pe data de 18 mai 1993 la sediul NAVEXIM Galați fiind scoase la licitație navele Titu, Tecuci, Teliuc și Predeal. La nava Titu s-au înregistrat 3 ofertanți, la nava Tecuci 2 ofertanți – persoane juridice române, iar pentru celelalte două nave nu s-au înregistrat ofertanți. Navele Titu și Tecuci s-au adjudecat, navă cu navă, cu câte 295 mii dolari S.U.A. fiecare, vândute ca second-hand.

A doua licitație s-a organizat tot la sediul NAVEXIM Galați la 3 iunie 1993, fiind scoase la vânzare în bloc navele Posada și Grozăvești. Au participat la licitație 3 firme, câștigând licitația firma MANLEY OCEAN WIDE PROJECT Ltd. Isle Of Mann-British Isles, de 3.150.000 dolari S.U.A. Semnarea contractului de vânzare-cumpărare a fost condiționată de validarea rezultatului licitației de către autoritatea guvernamentală.

La licitarea navei Teliuc se obiectează prezența unui singur ofertant fără ca agentul licitator să respecte toate fazele procedurii de licitație prevăzute de H.G. nr. 634/1991.

Navele vândute ca fier vechi au fost exportate cu combustibil la bord fără a se recupera de la cumpărător contravaloarea acestuia. Astfel, navele Bucegi, Hunedoara și Lupeni au fost livrate cu 1.500 tone combustibil la bord în valoare de 6.256.826 lei care nu a fost recuperată de la partenerul extern. Răspunderea pentru acest prejudiciu revine directorului general al C.N.M. PETROMIN Călin Marinescu și contabilului șef Mușat Maria.

Navele București și Vrancea, aparținând ROMLINE au avut circa 230 tone combustibil la bord în valoare de 833.443 lei nerecuperați de la firmele care le-au cumpărat. Răspunderea pentru acest prejudiciu revine directorului general Idu Cornel și contabilului șef Munteanu Augustine.

O ultimă problemă privește achitarea nelegală a primelor de asigurare pentru 7 din navele vândute, plătindu-se nelegal și după vânzarea lor de la cumpărător, iar primele plătite după radierea navelor din Registrul Naval Român, trebuiau să fie recuperate de la vânzător.

Vânzarea celor 25 de nave în anii 1990–1991 cu încălcarea dispozițiilor legii, fără licențe și declarații vamale de export-contrabandă – în prejudiciul celor trei companii maritime și al statului, prin care s-a diminuat capacitatea flotei maritime comerciale românești cu circa 190 tdw, este rezultatul actelor incorecte ale unor factori de decizie: Idu Cornel, fost director general la I.F.E.M. NAVROM, Enache Mihai, director general al C.N.M. ROMLINE, Bîrcă Ion, fost director, Posedaru Romanuel, fost șef reparații nave și Radu Dumitru, inginer, toți de la I.F.E.M. NAVROM, ca și a altor persoane cu funcții de conducere din C.N.M. NAVROM, C.N.M. PETROMIN, C.N.M. ROMLINE: Călin Marinescu, Toanchină Virgil, Lupu Mihai, Ionescu Aurel care printr-un tratament preferențial față de anumiți licitatori au creat acestora condiții favorabile să câștige licitațiile.

Unele din aceste persoane nu mai lucrează în flota maritimă comercială, Bîrcă Ion fiind în prezent reprezentantul Companiei MANLEY OCEAN WIDE PROJECT Ltd. – Isle of Mann, în care calitate a licitat și a adjudecat navele Posada și Grozăvești.

Pentru aceste fapte, se va sesiza Ministerul Public în vederea efectuării de cercetări contra persoanelor de mai sus.

4. Reparațiile și re tehnologizările efectuate la navele flotei maritime.

Strategia de redresare și dezvoltare a flotei maritime comerciale românești a fost influențată de starea tehnică precară a navelor în exploatare.

Uzura fizică și morală a navelor a avut consecințe nefavorabile asupra rezultatelor economice, financiare ale companiilor maritime.

La începutul anului 1990, un număr de 105 nave de tonaj de 2.154 tdw din 290 nave cu un tonaj de 5.966.261 tdw (38,4%), erau scoase din exploatare în vederea reparațiilor și casării. Din acestea 75 de nave cu un tonaj de 1,55 milioane tdw (29,6%) din capacitatea totală erau în șantierele navale sau așteptau intrarea în șantierele de reparații.

Repararea acestor nave necesita piese de schimb din import și din țară, dar mai ales surse de finanțare a costului acestor lucrări – circa 20 milioane dolari S.U.A. și 374 milioane lei.

În principiu, numai ceea ce depășea capacitatea șantiierelor românești urma să fie reparat în străinătate.

Lipsa surselor interne de finanțare pentru reparații și re tehnologizare conform criteriilor internaționale privind siguranța navelor, care impun adoptarea sistemelor MARPOL, SOLLAS, COLREG, G.D.M.S., a cerut eforturi mari din partea companiilor, mai ales că băncile românești au manifestat dezinteres în acest domeniu. S-a încercat atunci să se rezolve problema finanțării și reparării navelor prin asocierea cu parteneri străini.

Soluția aleasă este bună în măsura în care creditele acordate pot fi restituite din venituri și lucrările executate sunt de bună calitate.

Contactul cu tehnologia și utilajele moderne de recondiționare și reparare a navelor, a determinat o tendință a conducerii companiilor de a se repara cât mai mult în străinătate. Asemenea reparații prezintă și dezavantaje: costul ridicat al reparației, până la de două ori mai mare, tendința partenerului străin de a înlocui cât mai multe echipamente și materiale, măbind costurile ce urmau să fie suportate din exploatarea

ulterioară a navelor și durată mare a reparațiilor între 10–19 luni în care timp nu au mai adus venit.

În perioada 1990–1993 s-au reparat ori sunt în curs de reparație, 255 nave (5.351.491 tdw) dintre care 203 nave pe cele 7 șantiere românești și 52 nave în străinătate. Cele mai multe nave reparate în străinătate aparțin PETROMIN — 50% din nave, urmează NAVROM cu 10,2% și ROMLINE cu 5,26%.

Din cele 255 nave reparate sau în curs de reparare, un număr de 194 au fost accidentate.

Valoarea reparațiilor și re tehnologizărilor realizate din credite externe a fost de 148.729.489 dolari S.U.A., din care: PETROMIN 144.377.068 dolari S.U.A. și NAVROM 4.392.421 dolari S.U.A.

Este fără îndoială un efort financiar foarte mare care a determinat reducerea veniturilor companiilor.

Cheltuielile mari se datorează și costului exagerat al reparațiilor pe șantiere străine. Numai C.N.M. PETROMIN a suportat reparații în sumă de 56.215.000 dolari și 931 milioane lei la 10 nave, costurile fiind mult mai mari decât la șantierele din țară.

Este cunoscut cazul navei Crișana, comandant Mircea Băsescu, reparată pe un șantier din Yokohama la prețul de 7,2 milioane dolari S.U.A., cu toate că în contractul încheiat după negocieri de 8–9 luni, se prevedea un cost în sumă de 3,5 milioane dolari S.U.A. Chioreanu Vasile, inginer-șef al companiei PETROMIN S.A., implicat în tratativele cu partenerul străin, după întoarcerea în țară din Japonia, împreună cu Călin Marinescu, în mai 1990, și-a dat demisia de la companie și s-a angajat la compania de navigație grecească ERMIS. Se menționează că la 6 luni după repararea navei Crișana, membrii noului echipaj care a preluat nava, a reclamat calitatea necorespunzătoare a

lucrărilor și chiar neefectuarea unor operații cuprinse în deviz, precum și defecțiuni în funcționarea normală a instalațiilor, ceea ce a necesitat introducerea navei din nou în reparație pe șantierele românești. În noiembrie 1993, în timp ce Corpul de control al primului-ministru verifica situația acestor reparații, nava Crișana a luat foc în Portul Constanța. Corpul de control a sesizat Parchetul.

Într-o notă din 9 iulie 1991, aflată la dosarul Comisiei senatoriale de anchetă (vol. 22 pag. 23), se explică costul ridicat al reparației unor nave pe șantierele străine prin acte de corupție. Astfel, Enache Mihai — director al C.N.M. ROMLINE, a încheiat cu firma FERMO din Grecia un contract de reparații a unor nave de pe urma cărora a beneficiat la Pireu în Grecia, de sume în valută. Același director, a încercat să favorizeze firma particulară TEMPO din București, prin închirierea unei nave pe ruta Alger — cu suma de 50.000 dolari S.U.A., în loc de 90.000 dolari S.U.A. Contractul nu a fost încheiat datorită opunerii celorlalți membri ai Consiliului de Administrație. Același director, este implicat în primirea unor foloase necuvenite din transportul unei partide de marfă la cererea cetățeanului olandez de origine română — Moldoveanu George. Actele depuse la dosar confirmă operații bancare în nume personal efectuate de Enache Mihai la City Bank.

5. Contractele de asociere cu parteneri români și străini

Prin programele strategice întocmite în anul 1990 de Ministerul Transporturilor și Companiile Maritime de Navigație, s-a considerat că una din căile de revigorare a flotei maritime românești este cooperarea cu partenerii străini și români, sub următoarele forme:

1. Crearea unor societăți mixte, în care partea română să participe la capitalul societății cu nava, iar partenerul străin să participe cu sumele necesare pentru finanțarea construcțiilor, re tehnologizării și reparațiilor navelor.

2. Crearea unor societăți mixte care preiau nave din patrimoniul companiei de navigație românești în management tehnic și comercial.

3. Închirierea unor nave folosind contracte bare boat, tip barecon.

În astfel de societăți mixte, ar putea fi cuprinse între 1 și 25 de nave.

Avantajele scontate de companiile românești prin realizarea uneia din aceste forme de cooperare, frecvent utilizate în practica internațională constă în:

a. repararea navelor cu stare tehnică precară pe cheltuieli clientului, nava exploatându-se apoi în comun până la recuperarea valorii cheltuielilor efectuate;

b. partenerul se angajează să asigure un flux constant și eficient de marfă pe o perioadă îndelungată de timp și un management superior;

c. companiile românești de navigație pot ajunge mai ușor la credite bancare străine pe garanția partenerului de cooperare.

Decizia inițială de constituire a unor societăți mixte joint venture și management cu străinii, deși moderată: NAVROM — o societate cu 6,8% din tonajul navelor, ROMLINE — o societate cu 2,4% din tonaj și C.N.M. PETROMIN — 2 societăți cu 15,21% din tonajul navelor a fost dezavantajoasă prin pierderile serioase pentru companiile românești, rezultate din contractele încheiate.

Acest lucru se datorește modului abuziv și fraudulos în care au fost negociate condițiile de asociere, lipsei de garanție și relei credințe a unora dintre parteneri.

1. C.N.M. PETROMIN S.A. Constanța are în prezent în exploatare un număr de 78 de nave cu un tonaj total de 4.863.000 taw în regim de cooperare — societăți mixte, contracte de închiriere bare boat,

contracte de management sau contracte mixte cu parteneri români sau străini și un număr de 11 nave cu un tonaj de 450.600 tdw la șantierele navale de construcții și reparații din România.

Totalul obligațiilor financiare ale C.N.M. PETROMIN se cifrează la aproximativ 409,5 milioane dolari S.U.A. Din acestea: credite bancare 278,1 milioane dolari, din care 276,8 milioane dolari acordate de bănci străine și 1,3 milioane dolari acordați de B.R.C.E.

Contractele de împrumut au fost încheiate în scopul re tehnologizării reparațiilor, modernizării și altor operații de investiții.

Creditele sunt acordate de băncile străine prin:

a. intermedierea companiilor cu care PETROMIN S.A. a încheiat contracte de asociere;

b. înființarea unor companii subsidiare de unică navă, înregistrarea acestora în străinătate și schimbarea pavilionului;

c. garantarea creditelor prin ipotecarea navelor și în unele cazuri prin asigurarea veniturilor (controlul conturilor) și a polițelor de asigurare.

Creditele se acordă dacă valoarea navelor reprezintă 125% – 200% față de valoarea acestor credite.

Au fost ipotecate pentru creditele acordate un număr de 38 de nave din care 29 în proporție de 100%, 7 în proporție de 50% și 2 în proporție de 40%.

Din cele 78 de nave un număr de 38 nave au arborat pavilion străin, după cum urmează: 16 nave pavilion Malta, 8 nave pavilion Cipru, 7 nave pavilion Liberia, 4 nave pavilion Bahamas, 3 nave pavilion Grecia.

Creditele au fost acordate pe perioada între 5-10 ani, dobânda depășind nivelul pieței Libor cu 1,5-2%.

PETROMIN nu are evidența modului de folosire a creditelor de către companiile mixte. De multe ori creditele luate pentru investiții sau reparații au fost folosite în alte scopuri.

C.N.M. PETROMIN mai are o datorie de 1 milion dolari în cadrul participării la ECO TRADE S.R.L. cu sediul în Constanța și datorii în lei pentru reparația a 11 nave la șantierele navale din România echivalentul în U.S.D. fiind de 94 milioane.

1. C.N.M. PETROMIN S.A. Constanța a încheiat contracte de joint venture pentru constituirea de societăți mixte și contracte de management cu parteneri străini și români.

A. Contractele joint venture

C.N.M. PETROMIN S.A. Constanța, cu aprobarea fostului prim-ministru Petre Roman, la propunerea fostului ministru al transporturilor Traian Băsescu și directorului general al C.N.M PETROMIN S.A. – Călin Marinescu, la data de 12 martie 1991, a încheiat cu firma ERMIS MARITIME CORPORATION, înregistrată în Monrovia – Liberia, cu sediul de operare în Pireu – Grecia, un contract pentru înființarea societății mixte MINERVA SHIPPING COMPANY pe 15 ani, cu sediul oficial în La Valleta – Malta, cu un capital social de 182 milioane dolari S.U.A., în cote de câte 50% având ca scop exploatarea în comun a următoarelor 7 nave petroliere și mineraliere:

1. Baia Sprie – înregistrată sub numele Tomis Future
2. Bănișor – înregistrată sub numele Tomis Faith
3. Basarabia – înregistrată sub numele Tomis Glory

4. Baraolt – înregistrată sub numele Tomis Spirit
5. Florești – înregistrată sub numele Tomis Integrity
6. Prahova – înregistrată sub numele Tomis Providence
7. Borcea – înregistrată sub numele Tomis Hope,

toate în capacitate de 496.270 tdw.

Aceste nave se aflau în diferite stadii de reparații în portul grecesc Pireu.

Directori ai societății au fost numiți, din partea ERMIS MARITIME CORPORATION: Ioanis Alafouzis, Demetrios N. Seretis și Thalia Calafatis; din partea PETROMIN S.A. au fost numiți: Călin Marinescu, Bobeș Constantin și Sava Severina. Limba de lucru pentru întocmirea și derularea contractului este limba engleză.

Compania și-a deschis cont bancar la banca BARCLAY'S BANK, filiala Pireu. În calitate de cenzori ai companiei a fost numită firma MOORE STEPENS din Pireu Grecia.

Anterior încheierii acestui contract Călin Marinescu, fostul director al C.N.M. PETROMIN a înaintat la Ministerul Transporturilor un memoriu de fundamentare privind necesitatea acestei societăți mixte care „ar putea aduce companiei românești avantaje printre care un beneficiu anual de 16, 2 milioane dolari S.U.A.”.

Pe lângă contractul de joint venture s-a încheiat și un contract de management pentru care S.C. PETROMIN S.A. și S.C. MINERVA au suportat o altă cheltuială. Prin contractul de management s-a prevăzut să se plătească firmei ERMIS o taxă de management de 500 dolari S.U.A./zi și navă.

Societatea MINERVA s-a constituit cu încălcarea normelor legale în vigoare privind societățile mixte cu capital român în străinătate.

Traian Băsescu, ministrul transporturilor, a înaintat memoriul de fundamentare la Guvern pentru proiect de hotărâre însoțit de o expunere de motive semnată de el și de următorii miniștri: Fota Constantin — ministrul comerțului; Florian Bercea — ministrul economiei și finanțelor și Mișu Negrițoiu — președintele A.R.D. Victor Babiuc, ministrul justiției, nu a semnat expunerea de motive, arătând într-o scrisoare adresată ministrului transporturilor că nu este necesară o hotărâre de Guvern pentru constituirea unei societăți comerciale în străinătate.

Petre Roman, în calitate de prim-ministru și-a însușit acest punct de vedere și a aprobat documentația înaintată de ministrul transporturilor și deși din memoriu rezultau condiții dezavantajoase pentru partea română, printr-o decizie personală a aprobat actul legal de constituire, substituindu-se astfel hotărârii Guvernului.

Nu există nici o clauză contractuală care să oblige partea străină să mențină în activitate personalul navigant român. Mai mult, Călin Marinescu, împreună cu ceilalți membri ai Consiliului de administrație, printr-o hotărâre din 8 iulie 1991, au stabilit că echipajele sunt formate din ofițeri greci și marinari români.

Costurile pentru reparații și re tehnologizare sunt estimate între 39-65 milioane dolari S.U.A., diferența mare între minim și maxim, alterând estimările ulterioare privind suma necesară pentru reparația navelor.

C.N.M. PETROMIN S.A. predă companiei mixte MINERVA, 7 nave înregistrate în evidența contabilă cu valoarea rămasă neamortizată de 2.705,9 milioane lei, cu o vechime medie de 3,1 ani ca aport în natură, evaluat la 51,5 milioane dolari S.U.A., iar după modernizare și re tehnologizare — 100,5 milioane dolari S.U.A.

Partenerul extern nu contribuie cu un aport în numerar de 100,5 milioane dolari S.U.A., jumătate din sumă în natură, dar se angajează să intermedieze un credit bancar garantat prin ipotecarea navelor. Acest credit urma să fie rambursat băncilor de către ERMIS MARITIME CORPORATION până la nivelul a 50,5 milioane dolari din fondurile sale proprii sau din partea sa de beneficiu la compania mixtă MINERVA.

Prin urmare, partenerul grec nu a adus în societate capitalul inițial subscris, a contractat un credit garantat prin ipotecarea navelor, de 61 milioane dolari S.U.A., pentru repararea și modernizarea navelor de la BARCLAY'S BANK, filiala Atena din care managerul ERMIS a prezentat facturi numai pentru 27 milioane dolari S.U.A., și a mai intermediat un credit de 11 milioane dolari S.U.A., aducând ca garanție aceleași nave.

În pofida caracterului vădit inechitabil și inegal al aporturilor părților, profiturile urmau să se împartă în părți egale.

Partea română a fost de acord ca atribuțiile Consiliului de administrație să se concentreze la nivelul a doi directori din cei șase membri ai Consiliului de administrație: Ioannis A. Alafouzos și Călin Marinescu.

Demersurile necesare pentru înregistrare s-au făcut de către Thalia Calafattis, membru în Consiliul de administrație al companiei MINERVA și reprezentant al companiei PETROMIN prin renunțarea făcută de Călin Marinescu la dreptul de semnătură în favoarea acesteia.

Compania MINERVA se înregistrează în Malta la data de 5 iulie 1991, cu un capital social de 105 mii dolari S.U.A., adus în mod egal de parteneri și împărțit în 120 acțiuni a 875 dolari S.U.A./bucata, din care s-au emis două acțiuni la înregistrare și 14, câte 7 pentru fiecare partener, la data de 7 august 1991, restul urmând să fie aduse mai târziu.

potrivit contractului încheiat în limba engleză, fără a fi tradus și în limba română, și pe baza legislației engleze, întocmit de firma ROOD STAMPERLEY, cele 7 nave evaluate au fost transferate de către PETROMIN în cadrul companiilor subsidiare de o navă din societatea mixtă MINERVA, constituită pe principiul o navă o companie. Aceste 7 subsidiare deținătoare de nave, constituie flota Tomis a companiei Minerva.

Vânzarea navelor către companiile subsidiare s-a făcut prin procesul-verbal al Consiliului de administrație al PETROMIN S.A. Constanța, care îl împuternicește pe Călin Marinescu să semneze documentele de vânzare a navelor și alte documente în legătură cu aceste nave, la sedință participând doi din cinci membri ai consiliului.

Navele sunt administrate de compania ERMIS MARITIME CORPORATION.

Printr-un addendum la contractul de joint venture, semnat de părți la 5 iulie 1991, se obțin angajamentele scrise ale lui Ioannis A. Alafouzos care se obligă să plătească costul reparațiilor fiecărei nave și diferențele dintre costul reparației și valoarea de intrare stabilită de PETROMIN în concordanță cu actele de transfer-vânzarea-cumpărarea navelor între PETROMIN și subsidiarele sale.

Bill of Sale înregistrat la Notariatul de Stat al municipiului București sub nr. 45031 din 8 iulie 1991, prevede vânzarea navelor la valoarea de inventar din anul 1990 și scoaterea navelor din patrimoniul PETROMIN.

Actele de vânzare a celor 7 nave au fost semnate, din partea PETROMIN de către Călin Marinescu pe baza procurei date de cei doi directori ai companiei — Toanchină Virgil și Constantinescu Mihai — ca urmare a unei minute încheiate în comitetul director al PETROMIN.

PETROMIN semnează addendum-ul fără să sesizeze că nu va primi ceea ce se hotărâse inițial; mai mult va plăti din cota sa de participare la MINERVA (profitul său) diferența dintre suma plătită de ERMIS – 50,25 milioane dolari S.U.A. la bancă și 61 milioane dolari împrumutată, deci suma de 5,375 milioane dolari S.U.A.

În această afacere, PETROMIN are un prejudiciu de 25,1 milioane dolari S.U.A. din subevaluarea patrimoniului și pentru acoperirea aportului de capital al părții străine încă 5,375 milioane dolari.

Vânzarea-cumpărarea la valoarea de intrare, așa cum este stabilit prin nota de intrare, se face începând cu data de 8 iulie 1991 și până la 20 octombrie 1991, în corelație cu stabilirea prin devize a reparațiilor.

C.N.M. PETROMIN nu a controlat modul de administrare a navelor pe parcursul etapelor de finanțare. Creditul luat la data de 23 decembrie 1992 de la banca CRISTIANA BANK, în valoare de 51,5 milioane dolari S.U.A., de firma MINERVA și garantat cu cele 7 nave românești a fost folosit pentru cumpărarea a încă 3 nave:

- TOMIS INDEPENDENCE (AMBRA BALLEEN);
- TOMIS LIBERTY (THORSTAR);
- TOMIS PROGRESS (THORSHAMMER).

Veniturile aduse de navele din societatea MINERVA servesc la plata împrumuturilor și a cheltuielilor.

La sfârșitul anului 1993, obligațiile financiare ale companiei MINERVA erau de 112,5 milioane dolari S.U.A.

Documentele care atestă proprietatea navelor sunt semnate personal de partea elenă.

partea română, reprezentată de Călin Marinescu a renunțat la dreptul său de semnătură în favoarea părții străine.

După 28 de luni, de la încheierea contractului, C.N.M. PETROMIN nu a încasat nici un fel de venit deși, potrivit clauzelor contractului, ar fi trebuit să încaseze 8 milioane dolari S.U.A. Din raportul comisiei de cenzori (auditare) rezultă dimpotrivă, serioase nereguli în gestionarea creditului acordat pentru repararea și modernizarea navelor. Din cei 61 milioane dolari S.U.A. cheltuiți, la companie, sunt evidențiați în devize 27 milioane dolari S.U.A. PETROMIN nu recunoaște utilitatea unei cheltuieli de 5 milioane dolari S.U.A., iar pentru 2 milioane dolari S.U.A. nu a prezentat nici un fel de documente suport.

Transferul de proprietate de la C.N.M. PETROMIN S.A. la companiile navă, s-a făcut fără documente vamale, cu încălcarea prevederilor Decretului nr. 443/1972 art. 13 potrivit căruia „navele sub pavilion românesc pot fi transmise în proprietatea persoanelor juridice sau fizice străine, cu aprobarea Consiliului de Miniștri, în cazul navelor proprietate de stat, iar în celelalte cazuri cu autorizarea acestuia”.

De asemenea, s-au încălcat dispozițiile art. 25 din același decret prin schimbarea pavilionului românesc. În sistemul nostru de drept, în materie de pavilion al navelor, consacrat prin Decretul nr. 443/1972, la fel ca în majoritatea țărilor trebuie să existe identitate între proprietatea navei, pavilionul arborat și declararea acestuia ca exclusiv, fiind interzis dublu pavilion. Pavilionul unei nave nu se poate pierde decât prin transmiterea proprietății navei unor persoane fizice sau juridice străine, în condițiile legii, respectiv cu aprobarea Guvernului, ori Guvernul nu a dat o asemenea aprobare de la Căpitănia Portului Constanța nu s-a depus documentația juridică utilizată pentru acest gen de operații: cererea proprietarului privind transferul de proprietate; aprobarea Departamentului transporturilor navale din Ministerul

Transporturilor privind vânzarea; contractul de vânzare-cumpărare; protocolul de predare-primire.

PETROMIN S.A. nu a încasat contravaloarea navelor vândute și nici nu a procedat la predarea și primirea gestiunilor de pe aceste nave.

În mod greșit conducerea PETROMIN a cerut radierea navelor din registrul de evidență, prevăzut de art. 14 din Decretul nr. 443/1972, al Căpităniei Portului Constanța, chiar dacă s-a aprobat un pavilion de complezență, act interzis de art. 25 Decret nr. 443/1972, navele nu trebuiau încă radiate, deoarece pierderea naționalității nu înseamnă și pierderea proprietății. Acțiunile societății mixte MINERVA SHIPPING încă sunt deținute de societatea PETROMIN S.A.

Pe de altă parte, atât timp cât transmiterea dreptului de proprietate nu a avut loc cu aprobarea Guvernului, în condițiile legii menționate mai sus, evident, navele nu trebuiau să fie radiate de la Căpitănia Portului Constanța.

Firma ERMIS, motivând incapacitatea de plată pentru 20 milioane dolari S.U.A. și profitând de o clauză contractuală, a denunțat unilateral contractul de societate, urmând a se returna navele cu condiția restituirii creditelor luate de la băncile străine.

Partenerul grec deja a oprit lucrările de reparații la petrolierele Prahova și Ploiești, cu termen de execuție la 5 august 1993, pierzând peste 200 mii dolari S.U.A./lună, ca și lucrările de reparații la mineralierul Baraolt, cu termen de executare la 31 decembrie 1993.

În prezent, cei doi parteneri — grec și român — se găsesc în litigiu, firmele de avocați și conducerile celor două societăți încercând să găsească o soluție.

Acest contract dezavantajos pentru PETROMIN S.A. și încheiat cu încălcarea legii, producerea unor prejudicii importante companiei românești, sunt rezultatul unor abuzuri, acte ilegale și de corupție, săvârșite de diverse persoane din companie și Ministerul Transporturilor.

Într-un document depus la comisie, se constată oferta lui GURDO MICHALIS din Grecia, patronul companiei MOIRA către Călin Marinescu, de 500 mii dolari S.U.A. pentru consultanță în negocierea închirierii navelor Fetești și Voineasa, aparținând C.N.M. PETROMIN, în perioada când acesta era secretar de stat.

Marinescu Lale, soția lui Marinescu Călin, Toanchină Elena, soția ex-directorului companiei PETROMIN — Toanchină Virgil și Bosânceanu Constantin, directorul unui grup de nave din PETROMIN sunt coacționari în firma particulară BLACK SEA, având ca obiect de activitate — reparații nave, agenturare, brokeraj, expertize navale și tălmănia (măsurarea) mărfurilor, înființată de Fuiorea Iustin, inspector la Sucursala Constanța a Registrului Naval Român, împreună cu Băsescu Mircea, comandant pe nava Crișana.

Răspunderea pentru nerespectarea legii privind societățile comerciale mixte și pentru prejudiciile aduse S.C. PETROMIN S.A., revine următoarelor persoane:

— Petre Roman, fost prim-ministru; Traian Băsescu, fost ministru al transporturilor care a avizat înstrăinarea navelor, în paguba PETROMIN S.A.; Călin Marinescu, fost director general al PETROMIN și secretar de stat la Departamentul transporturilor navale, care a organizat înstrăinarea patrimoniului PETROMIN S.A. în favoarea unor societăți străine; Bobeș Constantin și Sava Severin membri ai Consiliului de administrație ai societății MINERVA care și-au dat concursul la prejudicierea patrimoniului.

2. Contractul de înființare a societății mixte MOIRA

Compania PETROMIN S.A. Constanța, împreună cu MOIRA MARITIME & CO aparținând lui M. MOUNDREAS din Atena, la data de 27 august 1992 încheie un contract de societate de tip joint venture în scopul finalizării în Grecia, pe bază de credite acordate de Banca elenă de dezvoltare industrială a 4 mineriile aflate în construcție la Șantierul naval 2 Mai—Mangalia. Participarea fiecărei companii la capitalul social este de 50%. C.N.M. PETROMIN participă cu cele 4 corpuri de navă, vrachiere de 10.000 tdw (două) și 65.000 tdw (două): navele Carei, Jimbolia, Blejoi și Bîrca în valoare de 20.003.789 dolari S.U.A. deși PETROMIN S.A. le-a evaluat la 27 milioane dolari S.U.A. iar MOIRA participă prin facilitarea unui împrumut pentru compania nou creată, cu obligația că va rambursa către bancă, din cota sa de profit sau din fonduri proprii, o sumă egală cu valoarea de intrare a navelor. Fiecare companie numește consiliul de administrație, câte un director cu drepturi egale, din partea română — Maria Leonard și Manolescu Dan.

În contract se mai prevede formarea a 4 companii subsidiare proprietare de navă. Conducerea celor 4 companii mixte subsidiare, începând de la 3 martie 1993, fiind formată din: Călin Marinescu, președinte; M. Moundreas, director general; Maria Leonard, director general; N. Papoutsakis, trezorier; S. Constantinidis, secretar; Dan Manolescu, membru.

Fiecare companie proprietară de navă, are obligația, potrivit contractului, să intre într-un contract de management cu compania ELENA SHIPPING care la 8 februarie 1993 este înlocuită cu o altă companie — M.B. MOUNDREAS GROUP.

Acțiunile fiecărei nave, câte 300, sunt deținute de MOIRA — 150, PETROMIN — 147 și Flora Lemonis, cetățean grec, avocat al firmei MOIRA — 3.

La data de 4 decembrie 1992, C.N.M. PETROMIN S.A. a vândut navele către cele 4 societăți subsidiare cu suma simbolică de câte 1 dolar S.U.A. fiecare navă, actul de vânzare fiind semnat de Gheorghe Toader din partea PETROMIN S.A. și Spiros Constantinidis, din partea firmei MOIRA.

În clauza 30.1 (a) a contractului se prevede aprobarea acestui contract de către Ministerul Finanțelor. Traian Băsescu, ministrul transporturilor, înaintează la Ministerul Finanțelor Nota secretarului de stat Călin Marinescu, cerând avizul pentru înființarea societății PETROMIN — MOIRA. Deși ministrul economiei și finanțelor, George Danielescu — prin adresa nr. 175788 nu-și dă avizul, motivat de aportul redus al partenerului grec, totuși, societatea mixtă a fost înființată.

Societatea MOIRA obține de la ETBA BANK împrumutul de 30 milioane dolari garantat pe trei nave și garanții personale ale acționarilor MOIRA.

Începând cu 1 februarie 1993 se eliberează împrumutul de la ETBA BANK Atena, suma fiind plasată în NAT WEST PIREUS, cu condiția ca la ridicarea banilor să semneze fiecare asociat.

S. Constantinidis, partenerul grec din societatea MOIRA, contrar prevederilor contractului a scos fără acordul celorlalți membrii ai conducerii, respectiv a partenerului român, și și-a însușit suma de 1,5 milioane dolari S.U.A. din creditul acordat, trecând-o în contul său personal, deschis la Credit Commercial de France, filiala Atena.

Și societatea MOIRA s-a constituit prin încălcarea prevederilor legale în vigoare referitoare la societățile mixte în străinătate. Nu s-a respectat

obligatia aprobării de către Guvern a societății, încălcându-se prevederile art. 13 din Decretul nr. 52/1975, art. 216 din Legea nr. 31/1990, art. 3 din H.G. nr. 19/1991, art. 2 din Statutul societății PETROMIN. La data semnării contractului de asociere, 27 august 1992, firma greacă nu era înregistrată; anexele care fac parte integrantă din contract nu au fost definitive nici până în prezent; contractul de management în formă definitivă nu a fost prezentat în original; partea greacă nu a semnat acordul de gajare a acțiunilor MOIRA, așa cum se prevedea în contract.

PETROMIN S.A. nu a acționat la Arbitraj societatea MOIRA pentru rezilierea contractului, motivat de neîndeplinirea clauzelor asiguratorii. Dimpotrivă, în august 1993, contrar recomandării firmei Sinclari Roche & Temperley, a fost livrată prima navă — Jimbolia — către PETROINVEST MARITIME COMPANY. PETROMIN nu a acționat în judecată firma MOIRA nici atunci când S. Constantinidis, reprezentantul grec al companiei MOIRA, și-a însușit 1,5 milioane dolari S.U.A. din sumele împrumutate.

Datorită nerespectării clauzelor de împrumut, există pericolul ca banca creditoare să anuleze contractul de împrumut și să execute ipotecile prin vânzarea navelor.

Prejudiciile preliminare în derularea acestui contract sunt:

- 10 milioane dolari, reprezentând cota cuvenită a acționarului PETROMIN din valoarea corpurilor de navă;
- 411.561 dolari S.U.A., reprezentând taxe de management necuvenite partenerului extern;
- 125.000 dolari S.U.A., taxă de management plătită partenerului extern, sumă de plata căreia se face vinovat Maria Leonard, fost director tehnic al PETROMIN.

Răspunzători pentru acest contract dezavantajos sunt: Traian Băsescu — fost ministru al transporturilor; Călin Marinescu — fost secretar de stat în Ministerul Transporturilor pentru încălcarea legislației române privind înființarea companiilor mixte și Romanuel Posedaru, fostul director general al PETROMIN, care a semnat contractul de asociere cu MOIRA.

B. Contracte de asociere bare boat încheiate de C.N.M. PETROMIN S.A. cu parteneri străini și români

C.N.M. PETROMIN, în același scop al revigorării activității economice, în perioada februarie 1991—mai 1993, a încheiat contracte de închiriere tip bare boat pentru un număr de 37 nave:

- 20 de nave închiriate unor agenți economici români cu capital privat: ECO TRADE S.R.L., PONTICA, RONAV S.R.L., COSENA S.R.L., T.S.M. S.R.L.;

- 17 nave închiriate unor parteneri străini: ERMIS, GOURDOMICHALIS, DRYTANK, BLUEYES, NAVIS, KASSOS și NEOMARE.

Închirierea navelor în contracte de bare boat este frecvent practică de cele trei companii maritime românești. Conform contractului navele intră în „deplină posesie și la dispoziția exclusivă a partenerului” ceea ce implică transferarea asupra navlositorului a puterii de decizie și autoritate asupra navei.

Contractele de bare boat tip „bare con”, cum sunt cele încheiate de către PETROMIN cu societățile străine, conțin, în afară de locațiunea navei nude, și o promisiune fermă de vânzare-cumpărare a navei. Aceste contracte s-au încheiat pe termen de 5–7 ani, cu posibilitatea de prelungire, dar cu practicarea unor niveluri de chirie diferențiate pentru aceeași capacitate. Nivelurile de chirie practicate sunt inferioare

celor practicate pe plan internațional, ele oscilând între 800 – 5.800 dolari/zi/navă, ceea ce a condus la nerealizarea unor venituri de circa 10 milioane dolari.

Contractul de bare boat dezavantajează armatorul care pierde controlul asupra navei, acest control fiind realizat de navlositor care poate ipoteca nava pentru un împrumut, fără știința proprietarului vasului, iar în caz de insolvabilitate banca are dreptul să execute ipoteca și să vândă nava.

Contractele de bare boat încheiate cu partenerii străini sunt:

1. Contractul cu NEOMARE SHIPPING din Pireu — Grecia, pentru nava Teleajen, care în urma contractului a fost înregistrată în Malta. Conform practicii existente, cei doi parteneri au format o companie subsidiară deținătoare de o navă sub denumirea de TELEAJEN SHIPPING Ltd., director al companiei subsidiare fiind Romanuel Posedaru. Înființarea companiei s-a aprobat prin procesul-verbal al C.I.M.S. nr. 15/19 iunie 1992, de către președinte Cărbunaru Ion și secretar Sufragiu Maria. Compania are un capital social de 500 lire malteze, format din 500 de acțiuni, în valoare de 1 liră malteză fiecare. Un număr de 499 acțiuni sunt deținute de PETROMIN SHIPPING S.A., incinta Port Constanța — România, iar o acțiune este deținută de SERVICO LIMITED din La Valleta — Malta. Contractul pentru nava Teleajen, petrolier de 85 mii tdw, construit în 1989 s-a realizat pe 10 ani, cu o chirie zilnică de 2.500 dolari S.U.A. în primii 5 ani și 3.000 dolari S.U.A. în următorii 5 ani plus împărțirea profitului. Nava a fost livrată în contract la data de 20.08.1992.

Pentru modernizări și re tehnologizări s-a încheiat un contract de împrumut de 8,6 milioane dolari S.U.A. de la banca RENGOL VAV — Liberia, pe 7 ani cu ipotecă pe navă de 8.668.606 dolari S.U.A.

S-au efectuat reparații în sumă de 8.311.242 dolari S.U.A. și cheltuieli de exploatare în sumă de 1.009.431 dolari S.U.A.

Compania NEOMARE nu a dedus din profitul de 950 mii dolari S.U.A. valoarea chiriei datorate de PETROMIN și ratele aferente rambursării împrumutului. Profitul a fost determinat fără a se lua în considerare unele taxe și comisioane percepute nelegal de NEOMARE întrucât nu au fost stipulate expres în contractul încheiat: taxa de management de 500 dolari S.U.A./zi, fără a exista vreun contract de asupra navlului, un comision de 2,5% aplicat asupra primelor de asigurare și un comision de 5% asupra primelor de asigurare în favoarea brokerului.

Ratele de împrumut datorate băncii RENGOL VAV au fost achitate de C.N.M. PETROMIN din veniturile încasate din exploatarea navelor sau din creditele externe contractate de companiile subsidiare.

Reparațiile efectuate la nava Teleajen în perioada 1 noiembrie 1991 – 20 august 1992 sunt estimate de către compania NEOMARE la 11.517.000 dolari S.U.A. Această estimare este agreată de banca creditoare nu însă și de armatorul navei — C.N.M. PETROMIN care consideră că valoarea reparațiilor este numai de 8.157 mii dolari, deci mai puțin cu 3.350 mii dolari decât a solicitat compania NEOMARE. În discuție mai sunt și taxele de management în sumă de 180 mii dolari S.U.A. și chiria de B/B neplătită. Chiria se află într-un cont de depozit la NATIONAL WESTMINSTER BANK — PIREAUS a cărui valoare este în prezent de 1.033.926 dolari S.U.A. la care ultimele sume nu au fost încă aprobare de Consiliul de administrație al PETROMIN.

Pentru împrumutul în sumă de 9.500.000 dolari S.U.A. s-a constituit ipotecă pe cele patru nave până la concurența acestei sume.

2. În contractul PETROMIN — KASSOS încheiat pe 7 ani, chiria primită efectiv pe zi este de 685 dolari, în timp ce amortismentul este de 1.430 dolari/zi.

Împrumuturile s-au realizat de firma KASSOS prin firmele subsidiare cu garanții majore din partea PETROMIN. Acest contract prezintă riscuri pentru PETROMIN deoarece nu mai are nici un control asupra veniturilor, cheltuielilor și rambursărilor făcute de partenerul străin. Din acest motiv, după un an de exploatare, deși KASSOS a făcut vărșăminte de 1.460.000 \$, nu este un contract fără risc.

PETROMIN acordă facilități nejustificate partenerului străin care sunt explicate tocmai prin prezența în fiecare dintre subsidiare a unor persoane ca Marinescu Călin, implicate și în alte „afaceri păguboase ale companiilor maritime românești”.

Sumele aflate în dispută sunt:

- 232.202 dolari S.U.A. care reprezintă dobânda asupra sumelor avansate de partener pentru plata reparațiilor, dobânda calculată pentru perioada când au durat reparațiile. PETROMIN nu a fost de acord cu această reținere, având în vedere că nu există o prevedere contractuală în acest sens și comision de 1,25 % asupra chiriei.

- 18.474 dolari S.U.A., reținuți din chirie, reprezentând cheltuieli ale armatorului pe perioada reparațiilor, dar care nu au fost justificate de partener cu documente.

În stabilirea profitului partenerul a luat în calcul drept cheltuială de management suma de 550 dolari S.U.A./zi/navă și 150 dolari S.U.A./zi/navă pentru amortizarea costului reparațiilor. PETROMIN nu a fost de acord cu aceste sume neexistând o înțelegere în acest sens. Problema KASSOS este în litigiu.

3. Contractul DRYTANK S.A. Pireu, pentru navele Borșa-vrachier de 55.000 tdw și Buhuși-vrachier de 55.000 tdw cărora li s-a schimbat numele în SPIGA și GANZA. Contractul tip barecon 89 a fost încheiat la data de 10 martie 1993.

DRYTANK a înființat la rândul său, câte o companie subsidiară deținătoare de o navă:

- DARTMOUTH SHIPPING Ltd.

- MANGROVE SHIPPING Ltd.

PETROMIN a înființat, de asemenea, două subsidiare PETROCARGO și PETROTANK cu câte 500 acțiuni de 1 liră.

Compania subsidiară PETROTANK SHIPPING Ltd. înregistrată în La Valleta – Malta, la data de 9 februarie 1993, a fost înființată cu aprobarea împuterniciților mandatați ai statului ai C.N.M. PETROMIN: Ion Cărbunaru – președinte, Sufragiu Mariana – secretar, Nicolae Zamfir – membru.

Directorii companiei subsidiare sunt: Marinescu Călin și Toader Gheorghe, iar acționari: PETROMIN SHIPPING COMPANY incinta Port Constanța, cu 499 acțiuni plătite în întregime la data înființării companiei și Flora Lemonis, avocat al companiei mixte, domiciliat în Grecia cu 1 acțiune de 1 liră malteză.

Valoarea reparației inițiale este de 2.588.429,7 dolari S.U.A. iar valoarea ipotecii pe navă (Borșa) este de 3.500.000 dolari S.U.A.

Compania subsidiară PETROCARGO SHIPPING Ltd. înregistrată în La Valleta – Malta, la 9 februarie 1993, a fost înființată cu aprobarea mandataților împuterniciți ai statului – Ion Cărbunaru, Sufragiu Mariana și Nicolae Zamfir.

Directorii companiei subsidiare sunt Marinescu Călin și Toader Gheorghe. Compania are un capital social de 500 lire malteze împărțit în 500 acțiuni în valoare de 1 liră malteză fiecare. Acționari sunt PETROMIN SHIPPING S.A., Incinta Port Constanța cu 499 acțiuni și Flora Lemnis cu o acțiune.

Valoarea reparației inițiale la nava Babuși este de 2.186.136,5 dolari S.U.A., iar a ipotecii pe navă de 3.500.000 dolari S.U.A.

Pentru ambele companii subsidiare sunt în dispută:

- taxa de management de 300 dolari/zănavă în perioada de operare a navei și comisionul de brokeraj de 2,5% pe navarile încasate în perioada de operare a navei.

Contracte de bare brut au fost realizate între subsidiarele PETROMIN și DRY TANK. Există un contract de management cu o subsidiară DRY TANK.

Pe data de 28 aprilie 1993, Banca MEES AND HOPE acordă un împrumut de 7 milioane dolari pe 5 ani, cu ipotecă asupra celor două nave. Împrumutul este rambursabil din profituri, iar PETROMIN ar urma să primescă chiria. Împrumutul este distribuit astfel: 4.688 milioane dolari S.U.A. pentru reparații și reechipare, 2,18 milioane dolari S.U.A. rambursat de PETROMIN pentru plăți curente și 230 mii dolari S.U.A. pentru plăți lui DRY TANK pentru capital circulant. Din acest împrumut Romanul Pescăruș a dispus următoarele plăți străine de scopul împrumutului:

- 672.706 dolari S.U.A., în favoarea firmei ERMIS MARITIME CORPORATION;

- 706.132 dolari S.U.A. în favoarea Societății de asigurări ASTRA S.A. în contul ratelor de asigurare aferente anului 1993;

1.143.577 dolari S.U.A., în favoarea Şantierului naval Galaţi, reprezentând diferenţă neplătită la nava Argeş aflată în contract de navlosire cu compania ERMIS MARITIME;

280.291 dolari S.U.A., în favoarea companiei OCTOPUS SHIPPING din Malta.

Compania C.N.M. PETROMIN S.A. a plătit din împrumut pentru reparaţiile efectuate la navele Borşa şi Buhuşi în favoarea companiei DRY TANK suma de 3.228.122 dolari S.U.A. şi are în depozit suma de 999.172 dolari S.U.A. în contul companiilor titulare de credit PETROTANK şi PETROCARGO.

PETROMIN S.A. a mai efectuat două plăţi din diferenţa rămasă în contul companiilor subsidiare, şi anume suma de 358.395 dolari S.U.A. a fost remisă băncii RENGOL VAV Liberia reprezentând a treia rată din împrumutul contractat de compania subsidiară Teleajen SHIPPING Ltd. iar suma de 29.249 dolari S.U.A. a fost remisă firmei de avocaţi Flora Lemonis & Association.

Compania DRY TANK nu a justificat însă modul de utilizare a unei sume de 105.000 dolari S.U.A.

C.N.M. PETROMIN S.A. a efectuat reparaţii în sumă de 158 mii dolari în portul Agigea a căror contravaloare trebuia recuperată de la compania DRY TANK. În fapt, compania DRY TANK a plătit această sumă firmei OCTOPUS SHIPPING din Grecia.

1. Contractul cu ERMIS MARITIME CORPORATION (Alafouzos Group) cu sediul în Liberia, pentru navele Brazi, Cîmpina şi Argeş cărora li s-a schimbat denumirea în urma contractului în TOMIS SOUTH, TOMIS WEST şi TOMIS NORTH (august-noiembrie 1992).

inclusiv dintre cele de față, vă asigurăm că am acționat astfel în dorința de a răspunde cât mai bine mandatului ce ni l-ați dat și pentru a determina o reacție puternică a instituțiilor fundamentale ale statului nostru la acest fenomen.

PREȘEDINTE,

Senator Romul Petru Vonica PDSR

VICEPREȘEDINȚI,

Deputat Ioan A. Mureșan PNTCD **Senator Mircea Manciu** PUR

SECRETARI,

Deputat Iulian Nistor PDSR

Deputat Emil Cojocariu PD

MEMBRII COMISIEI,

Senator Gheorghe Rizescu PDSR **Deputat Ilie Gâtan** PDSR

Senator Gábor Kozsokár UDMR **Deputat Ioan Mureșan** RM

Senator Mihail Lădaru PSM

Deputat Nestor Călin PSDR

Deputat Dorel Coc PAC

Deputat Ioan Ghișe PL93