



**Consiliul Național pentru Studierea  
Arhivelor Securității  
(C.N.S.A.S.)**

Str. Matei Basarab  
nr. 55-57  
București sector 3  
cod 030671

Tel.: 0374.189.052  
Fax: 0374.189.154

www.cnsas.ro

№. P 3989/13 din 13 FEB. 2014

Către,  
**GRUPUL DE INVESTIGAȚII POLITICE**  
Domnului Președinte **Mugur CIUVICĂ**

Stimate Domnule Președinte,

Având în vedere dispozițiile art. 10 alin. 1 din O.U.G. nr. 24/2008 *privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008, coroborat cu art. 36 alin. 1 din Regulamentul de organizare și funcționare al C.N.S.A.S., aprobat prin Hotărârea Colegiului C.N.S.A.S. nr. 2/2008, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea a I, nr. 18/09.01.2009, vă remitem alăturat adeverința nr. **A 2584/13**, pentru domnul **Traian BĂSESCU**, președintele României, emisă de Colegiul Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității.

Precizăm că aceasta este rezultatul verificărilor, sub aspectul calității de colaborator sau de lucrător al Securității, pentru persoana solicitată prin cererea dvs. nr. **P 3989/13/12.12.2013**.

Cu stimă,

  
Dr. Dragoș PETRESCU



**Consiliul Național pentru Studierea  
Arhivelor Securității  
(C.N.S.A.S.)**

Str. Matei Basarab  
nr. 55-57  
București sector 3  
cod 030671.

Tel.: 0374.189.162  
Fax: 0374.189.149

www.cnsas.ro

Nr. DJ/1974/ 05.11.2013

**ADEVERINȚA Nr. 2584/22.10.2013**

1. În temeiul art. 3 lit. a), art. 8 lit. b), art. 10 din *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 24/2008, privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008;
2. Având în vedere cererea de verificare nr. P 4173/12/05.12.2012, adresată C.N.S.A.S. de către Cotidianul „Ring”;
3. Calitatea domnului **BĂSESCU Traian** de Președinte al României;
4. Decizia nr. 40/21.05.2002, prin care s-a stabilit că domnul **BĂSESCU Traian** nu a fost agent sau colaborator al Securității ca poliție politică;
5. Decizia nr. 188/31.08.2004, prin care s-a stabilit că domnul **BĂSESCU Traian** nu a fost agent/ colaborator al Securității ca poliție politică;
6. Decizia nr. 310/26.09.2006, prin care s-a stabilit că domnul **BĂSESCU Traian** nu a fost agent/ colaborator al poliției politice comuniste, menținută în anul 2009 ca urmare a verificărilor derulate în acord cu prevederile legale, cu ocazia alegerilor prezidențiale;
7. În conformitate cu datele conținute în Nota de Constatare nr. DII/2543 din data de 16.10.2013, întocmită de către Direcția de Specialitate din cadrul Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității, în legătură cu persoana verificată au fost identificate documente în două dosare, neprocesate până la această dată, astfel:
  - *dosarul fond informativ nr. I 375988* (cotă C.N.S.A.S.), titular W.R. - 86 file. În acest dosar, în urma verificărilor efectuate, a fost identificat, la filele 2 - 4, un document intitulat *Notă*, olograf, nesemnat, înregistrat de către ofițer la data de 06.07.1988 și atribuit de către acesta în antet „P.b.s. <TRAIAN B.>”; documentul amintit, prin coroborare, este atribuit reprezentantului NAVROM în Belgia și Olanda, iar în cuprinsul acestuia sunt consemnate tratativele duse în cursul lunii mai 1988 de către reprezentantul NAVROM cu firma „G.”, astfel: „Alături de <N.>, firma <G.> deținea monopolul absolut al aprovizionării navelor noastre cu piese de schimb, monitoare santină, separatoare, dar și cu alimente, țigări, băuturi etc. În mod deosebit, prețurile și la monitoare și separatoare, precum și la piese de schimb erau extrem de ridicate; la practicarea acestor prețuri, firma a fost încurajată de

CONFORM CU ORIGINALA

Data 12.02.2014 Semnătura

Operator de date cu caracter personal notificat sub numărul 158



faptul că, în momentul în care o navă <NAVROM> solicita un separator sau un monitor de la <G.>, nava era deja reținută la plecarea de <M.I.>, organism guvernamental belgian, însărcinat cu inspectarea navelor statelor ce nu au ratificat Convenția MARPOL 1978, precum și a statelor ne desemnate a Memorandumului Paris 1980. În această situație, agravată și de faptul că se crease impresia falsă că <G.> (alături de <N.>) ar fi singurele firme care acceptă sistemul de plată practicat de <NAVROM>, s-au procurat echipamentele care condiționau ridicarea restricției de plecarea a navei de la firma <G.>. Notabil, ca practică comercială pentru firma <G.>, este faptul că la țigări, băuturi și chiar alimente, oferea navelor noastre cele mai avantajoase prețuri, eliminând din competiție orice altă firmă furnizoare (și puteau permite profituri minime la aceste articole, având în vedere profiturile considerabile obținute la livrarea pieselor de schimb, a monitoarelor și separatoarelor). Această manieră de lucru (oferte minime la articole ce interesau echipajele) a fost de natură a asigura firmei <G.> supremația ca furnizor pentru navele <NAVROM>. Urmare a lărgirii concurenței prin atragerea unui număr mai mare de furnizori de echipamente practic, fără a fi necesară notificarea către firma <G.>, că nu mai dorim serviciile sale, firma s-a auto-eliminat, nemaicontând în momentul de față ca furnizor de separatoare, monitoare și reglatoare UG-8, echipamente cel mai frecvent necesare navelor noastre, echipamente ale căror prețuri erau la <G.> cu valori între 1.600 USD (la monitoare și reglatoare) la 2.000 USD (la separatoare) mai mari decât prețurile pieței. Firma <G.> nu trebuie însă eliminată brutal din relațiile cu <NAVROM>, din următoarele motive: - datorită relațiilor îndelungate cu <NAVROM>, firma dispune de un stoc important de piese de schimb care se găsesc foarte greu pe piață, datorită faptului că motoarele și echipamentele cu care sunt dotate navele noastre de 4.500 tdw, 4.800 tdw și 7.500 tdw nu se mai află în fabricație (este vorba despre navele cu peste 10 ani vechime); datorită <NAVROM> la firma <G.> depășește în momentul de față 7.000.000 Bfr, situație în care <G.> poate solicita în orice moment reținerea unei nave <NAVROM>, până la plata datoriei. Relevante pentru modul cum această firmă înțelege să-și ducă afacerile mi se par două aspecte, și anume: 1. Pe data de 10.05.1988, m-am mutat de la hotel într-o garsonieră închiriată. Pe data de 11.05.1988, am fost invitat la un restaurant de dl. R. - directorul (și proprietarul firmei <G.>). Dl. R. mi-a făcut o amplă prezentare a relațiilor vechi ale firmei sale cu <NAVROM>, exprimându-și dorința continuării relațiilor și solicitându-mi în același timp exclusivitatea ptr. firma sa, a aprovizionării cu piese și echipamente (urmărea eliminarea firmei <N.>), sens în care se arăta dispus a face investiții pentru stocarea unor importante cantități de piese. M-am arătat foarte rezervat în posibilitatea





acordării exclusivității aprovizionării și nu am făcut un secret din faptul că începusem deja tatonări cu mulți alți furnizori din Belgia, Anglia, Franța, Olanda și R.F.G. Față de această poziție, dl. R. a fost extrem de sceptic asupra acceptării de către furnizori a sistemului nostru de plată. În final, dl. R. mi-a oferit <ca sprijin total dezinteresat> suma de 30.000 Bfr pe care i-am refuzat în modul cel mai politicos, precum și posibilitatea de a apela la firma <G.>, dacă doresc să înlocuiesc mobilierul din locuința închiriată, cu un mobilier nou, mai funcțional și modern. L-am <asigurat> că voi apela la el dacă voi dori să schimb mobilierul. (Vă informez că în mod cert nu voi simți această nevoie, iar dacă voi schimba locuința, ca urmare a necesităților de spațiu și condiții de confort minime, o voi face în baza drepturilor legale aprobate de D.T.N.). 2. La ultimele nave, din listele de prețuri ale firmei <G.>, rezultă o creștere sensibilă a prețurilor la alimente, creștere prin care unele articole au fost fixate la prețuri mai ridicate decât a altor furnizori de provizie (un prim efect al diminuării masive a comenzilor de piese de schimb și a nici unei comenzi de monitoare, separatoare și reglatoare în ultimele două luni). Utilizarea serviciilor de aprovizionare a firmei <G.> continuă încă să fie utilizată de navele noastre, deoarece prețurile la țigări și băuturi (articole a căror plată se face direct de către echipaje, din valuta economisită) sunt încă sub prețurile altor furnizori. Îmi repet punctul de vedere anterior exprimat, că nu apreciez necesară o eliminare brutală a firmei <G.> din relațiile cu <NAVROM>. Consider că tactica adecvată ptr. această firmă este menținerea sa la periferia relațiilor noastre de afaceri în Anvers, astfel ca la momentul potrivit să putem negocia eficient reducerea prețurilor la piesele și materialele stocate de această firmă și care ne sunt necesare.";

- de asemenea, în *dosarul fond documentar nr. D 16596* (cotă C.N.S.A.S.) - 26 volume, ce conține documente privind supravegherea informativă a întreprinderilor românești și străine care desfășurau activități de import-export prin portul Constanța, în volumul 21, la filele 334 - 335, a fost identificată o dactilogramă, intitulată *Notă informativă*, nesemnată, redactată de Serviciul Securitate Port Constanța și înregistrată în antet, pe numele „TRAIAN”, de către lt. col. ȘERBU Petre, la data de 25.09.1989; în cuprinsul acesteia se exemplifică acțiunile întreprinse pe piața de navosire în cursul anului 1989, precum și reușita acestora atât la nivelul negocierilor comerciale, cât și promovarea prin presa de specialitate, a intereselor României, după cum urmează: „În ianuarie 1989, s-a hotărât deschiderea liniei regulate de containere pe relația Rotterdam - Felixtowe - Anvers - Piraeus - Salonic - Constanța. Încă de la deschidere, sarcina mea a fost coordonarea activității liniei în porturile Rotterdam - Felixtowe și Anvers, și asigurarea unui volum de marfă care să asigure încărcarea navelor în full capacitate cu marfă pentru Grecia (Pireu și



Salonic). În scopul acoperirii volumului de marfă (la fiecare 10 zile o navă tip <PIATRA OLT> - 8.200 tdw - <TUTOVA> - 6.500 tdw sau <BAZIAS> - 4.500 tdw), am înțeles că este necesară găsirea unor parteneri noi, specializați în traficul containerizat și cu un potențial suficient pentru a asigura încărcarea la capacitate a navelor, pentru eficiență maximă. Menționez că decizia de deschidere a liniei s-a luat pe baza fluxului de marfă existent pe piață, și nu în baza unor contracte de transport cu anumiți parteneri. Însăși ideea inițială a fost ca linia să funcționeze cu două escale lunar (una la 14 zile), timp de trei luni, ca perioadă de test, urmând ca după această perioadă și funcție de rezultatele economice, să continuăm sau nu serviciul regulat. Alternativa suspendării serviciului regulat ar fi fost revenirea la vechiul sistem de angajare în contracte tip Voiagechp, prin V. sau S.H. În afara faptului că eventuala nereușită a liniei și suspendarea acesteia după trei luni ar fi fost considerată ca un insucces de piață al <NAVROM>, în același timp aș fi considerat-o ca un insucces personal al reprezentantului <NAVROM>, având în vedere că întreprinderea îmi acordase autoritatea totală a coordonării activității liniei în Nord Continent. În plus, era pentru prima dată când <NAVROM> oferea pieței o prestație de serviciu regulat pe o mare relație comercială (Nord Continent - M. Mediterană), situație în care am considerat că este extrem de important pentru prestigiul <NAVROM> ca linia să fie o reușită, chiar în condițiile în care ne angajam într-o competiție cu alți 18 armatori care aveau servicii regulate pe relație identică. Pentru a asigura fluxul de marfă necesar liniei, am întreprins următoarele: 1. Am asigurat poziționarea în flux continuu a unui număr suficient de containere <NAVROM> în porturile Rotterdam, Felixtowe și Anvers. 2. Am instruit agenții din cele trei porturi să acționeze zilnic pe piață și să ofere serviciile liniei <NAVROM> tuturor potențialilor exportatori, inclusiv aceluia foarte mici, care exportau către Grecia chiar și un singur container pe lună. 3. Am vizitat personal toți marii exportatori din Belgia și Olanda, le-am prezentat compania <NAVROM> în general și serviciul regulat în mod deosebit, în încercarea de a-i convinge să utilizeze navele noastre pentru marfa lor cu destinația Grecia. 4. Printre partenerii noi obținuți în urma contactelor directe ale reprezentantului <NAVROM>, enumăr: - <N. N.> - pentru care am cărat 860 de containere, în primele șase luni, cu un navlu total de circa 516.000 USD; - <S.> - circa 140 containere, cu un navlu de cca 84.000 USD; - <K. N.> - circa 160 de containere cu un navlu de cca 96.000 USD; - <E. A.> - circa 100 containere cu un navlu total de cca 60.000 USD; - <S. A.> - pentru care am transportat toate cele 350 de autoturisme de teren de tip SAHARA JEEP, exportate în Grecia în loturi de 10 la 40 bucăți, cu un navlu total de circa 157.500 USD; - <H. R.>, pentru care s-au transportat cca 120 containere la un navlu total



de cca 72.000 USD; - <C. B.> - pentru care s-au transportat cca 120 containere la un navlu total de peste 70.000 USD. În afara legăturilor cu furnizori majori de marfă, am considerat esențiale bunele legături cu mari armatori. În acest sens, marcante au fost bunele relații stabilite cu armatorul britanic <P.> Londra (armatorul cu cel mai vast sistem de linii regulate containerizate din lume). Urmare a relațiilor directe stabilite, începând cu luna iulie, <P.> Londra au utilizat linia noastră pentru transportul a circa 300 containere în lunile iulie și august, urmând ca cooperarea cu <P.> să continue. Menționez că până în momentul stabilirii relațiilor de cooperare cu <P.> Londra, aceștia utilizau liniile concurente <B.> (Bulgaria), <C.> (belgieni) și <M.L.> (englezi). Încasările de navlu obținute de la <P.> Londra în iulie-august au fost de cca 170.000 USD. Reușita majoră a relației cu <P.> Londra a constat în aceea că marfa a fost obținută exact în perioada lunilor de vară, când fluxul de marfă este extrem de scăzut, comparativ cu restul anului, lucru care a permis ca și în această perioadă extrem de dificilă pentru armatori să avem navele la full capacitate, fără a face reduceri de navluri partenerilor. Numai cu titlu informativ, menționez că în primele 6 luni ale anului, navlurile încasate pentru voiajele de linie Nord Continent - Grecia - Constanța au totalizat 1.875.000 USD, comparativ cu navlurile Constanța - Grecia - Nord Continent (această parte a voiajului se află în coordonare <NAVROM> (<ROMTRANS>), care au totalizat 1.427.000 USD (avantaj reprezentant <NAVROM>, 430.000 USD). Prezenta informare nu are intenția decât să exemplifice cifric rezultatele finale ale activității legate de linia regulată, fapt pentru care nu apreciez necesară precizarea în amănunt a tratativelor repetate și adesea complicate, sau uneori delicate, cu diverși parteneri sau potențiali parteneri. Dacă este necesar, o voi face verbal sau în scris, așa cum îmi veți solicita. Revenind la ideea inițială de suspendare sau continuare a liniei regulate după primele trei luni, precizez că începând cu luna februarie, rezultatele înregistrate au fost evident favorabile, fapt pentru care am cerut imediat conducerii <NAVROM> ridicarea numărului de nave ce deserveșc linia de la 3 la 5, pentru asigurarea unei escale la fiecare 10 zile, lucru care a fost imediat pus în aplicare”.

8. Potrivit art. 2 lit. b din *Ordonanța de Urgență nr. 24/2008 privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008, calitatea de colaborator al Securității nu poate fi reținută decât în privința persoanelor care au furnizat informații „*prin care se denunțau activitățile sau atitudinile potrivnice regimului totalitar comunist și care au vizat îngădirea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului*”. Documentele citate în cuprinsul prezentei adeverințe se referă la aspecte economice și comerciale, specifice postului ocupat la NAVROM, și nu fac referire la activități sau atitudini





„potrivnice regimului totalitar comunist”. De asemenea, din conținutul documentelor citate, nu rezultă că persoana verificată ar fi vizat „îngrădirea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului”. În cazul de față se constată neîndeplinirea condițiilor necesare, prevăzute de art. 2 lit. b din *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 24/2008 privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008, pentru reținerea calității de colaborator al Securității. Astfel, persoanei verificate nu i se poate reține calitatea de colaborator al Securității, astfel cum este definită aceasta de prevederea legală anterior amintită. Totodată, în cuprinsul Notei de Constatare nr. DI/1/2543 din data de 16.10.2013, ca urmare a verificărilor efectuate, nu există niciun fel de indicii cu privire la calitatea persoanei verificate de ofițer de Securitate, astfel încât nu poate fi reținută nici calitatea de lucrător al Securității potrivit art. 2 lit. a din *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 24/2008 privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008;

9. În baza procesului verbal al ședinței Colegiului C.N.S.A.S. din data de 22.10.2013;

#### ADEVERIM, PRIN PREZENTA, CĂ

Elementele mai sus prezentate nu se circumscriu prevederilor art. 2 lit. a și b din *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 24/2008 privind accesul la propriul dosar și deconspirarea Securității*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 293/2008, astfel, domnului **BĂSESCU Traian**, fiul lui Dumitru și Elena, născut la data de 04.11.1951, în Basarabi, județul Constanța, nu i se poate atribui calitatea de lucrător/ colaborator al Securității.

Nota de constatare pe care s-a întemeiat adeverința poate fi consultată la sediul Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității.

Prezenta poate fi contestată la Secția de contencios administrativ și fiscal a Curții de Apel București, de către orice persoană interesată, în termen de 30 de zile de la data publicării pe pagina de internet a Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității.



CONFORM CU ORIGINALUL

Data

22.10.2013

Semnătura

[Signature]