



Nr. 11298, 11243, 11266, 11267, 11268, 11269, 11270, 11271, 11272, 11273, 11274, 11275, 11276, 11277, 11278, 11279, 11280, 11281, 11282, 11283, 11284, 11285, 11286 /2025

15-12-2025

**Către: Doamna Oana MURARIU  
Secretar al Camerei Deputaților**

**Ref. la: Răspunsuri la întrebări/interpelări formulate de deputați**

**Stimată doamnă secretar,**

65-8/5-92  
25-12-18

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări/interpelări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

**NINI SĂPUNARU**

**SECRETAR DE STAT**



## MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

Nr. 11285 / DRP  
DATA 15.12.2025

ANEXĂ  
DP-2457 din 12. DEC. 2025

STIMATE DOMNULE DEPUTAT,

Referitor la întrebarea dumneavoastră adresată ministrului apărării naționale, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 2695A/2025, având ca obiect „Clarificarea protocoalelor și a capacităților Armatei României pentru apărarea spațiului aerian național și impunerea legii în ipoteza tranzitării acestuia de către o persoană care face obiectul unui mandat de arestare emis de Curtea Penală Internațională”, vă comunic, în raport cu domeniul de responsabilitate al instituției militare, reglementat potrivit prevederilor Legii nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, următoarele:

În legătură cu primele două întrebări, este de precizat că, la nivelul instituției militare, se acordă autorizări și avize de survol aeronavelor care tranzitează spațiul aerian național, cu respectarea legislației în vigoare.

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Legea nr. 73/2025 privind controlul utilizării spațiului aerian național, orice zbor al unei aeronave în spațiul aerian național trebuie să fie autorizat potrivit dispozițiilor Hotărârii Guvernului nr. 859/2021 pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor cu aeronave în spațiul aerian național, cu modificările și completările ulterioare. De asemenea, la alin. (2) al aceluiași articol se prevede că „utilizarea spațiului aerian de către vehiculele aeriene se face numai în condițiile aprobării sau autorizării emise de autoritățile române cu competențe în acest sens”.

Hotărârea Guvernului nr. 859/2021, cu modificările și completările ulterioare, este actul normativ care reglementează modalitatea de acordare a autorizărilor de zbor pentru aeronavele de stat și, în anumite situații, de avizare a aeronavelor civile străine care survolează spațiul aerian al României. Astfel, la art. 3 alin. (3) și (4) din această hotărâre a Guvernului, se stipulează că:

„(3) În situația în care o aeronavă care îndeplinește dispozițiile alin. (1) și (2) are la bord bunuri sau persoane care, conform obligațiilor sau angajamentelor asumate de România prin tratatele internaționale la care este parte sau unor sancțiuni internaționale instituite prin actele prevăzute la art. 1 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 202/2008 privind punerea în aplicare a sancțiunilor internaționale, aprobată cu modificări prin Legea nr. 217/2009, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare OUG nr. 202/2008, fac obiectul unor restricții privind utilizarea spațiului aerian național, zborul este neautorizat. Măsurile aplicabile într-o asemenea situație sunt prevăzute în anexa nr. 1.

(4) În situația în care, potrivit obligațiilor sau angajamentelor asumate de România prin tratatele internaționale la care este parte sau sancțiunilor internaționale instituite prin actele prevăzute la art. 1 alin. (1) din OUG nr. 202/2008, aeronava este supusă restricțiilor privind utilizarea spațiului aerian național, zborul este neautorizat”.

Potrivit prevederilor art. 1 alin. (1) din OUG nr. 202/2008, este de reținut că domeniul de aplicare al acestui act normativ vizează, printre altele, modalitatea de punere în aplicare, la nivel național, a sancțiunilor internaționale instituite prin:

„a) rezoluțiile Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite sau alte acte adoptate în baza art. 41 din Carta Națiunilor Unite;

b) regulamente, decizii și alte instrumente juridice ale Uniunii Europene”.

În acest context, este de evidențiat că la art. 3d alin. (1) teza I din Regulamentul (UE) nr. 833/2014 al Consiliului din 31 iulie 2014 privind măsuri restrictive având în vedere acțiunile Rusiei de destabilizare a situației în Ucraina, în versiunea consolidată, se dispune că „se interzice oricărei aeronave operate de transportatori aerieni din Rusia, inclusiv în calitate de transportator

comercial în cadrul acordurilor de partajare de cod sau de rezervare de capacitate, sau oricărei aeronave înmatriculate în Rusia sau oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia, dar este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de orice persoană fizică sau juridică, entitate sau organism din Rusia să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze”, prevederi ce sunt aplicabile la nivel național.

Cu alte cuvinte, în ipoteza descrisă de dumneavoastră în intervenția parlamentară, procedurile standard de operare a forțelor aeriene naționale presupun acționarea în conformitate cu actele normative mai sus indicate.

Procedurile și regulile de angajare (ROE) privind interceptarea sau escortarea unei aeronave oficiale ruse respectă prevederile naționale aliniate cu Sistemul Integrat de Apărare Aeriană și Antirachetă al Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO), fiind verificate strict statutul diplomatic și conformitatea zborului, cu mențiunea că o interceptare are loc doar dacă apar nereguli sau riscuri, în lipsa unor ROE speciale, dedicate unei anumite persoane.

Astfel, Armata României dispune de capacitățile tehnice necesare pentru a executa, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 73/2025*, misiuni de constrângere și deviere a unei aeronave necooperante către un aeroport de pe teritoriul național în situația în care o aeronavă cu pilot la bord nu ar îndeplini condițiile legale de survol al spațiului aerian al României.

În cazul unui refuz al aeronavei vizate de a se supune instrucțiunilor piloților interceptori, după consultări între Centrul de operații aeriene al NATO și autoritățile naționale, aceasta va fi tratată ca țintă necooperantă, interceptată și ghidată prin procedurile NATO standard pentru restabilirea conformității.

Cât privește ultima întrebare, este de evidențiat că securitatea și integritatea spațiului aerian național sunt asigurate prin capacități, proceduri și măsuri operaționale dedicate, conforme legislației în vigoare și angajamentelor asumate în cadrul NATO.

Gestionarea spațiului aerian al NATO se execută integrat și coordonat. În cadrul Sistemului Integrat de Apărare Aeriană și Antirachetă al NATO, un zbor de tipul celui la care vă referiți în intervenția parlamentară ar fi tratat ca orice aeronavă de stat. În ipoteza vizată de întrebarea dumneavoastră, NATO și autoritățile naționale ar verifica autorizația diplomatică, ar monitoriza permanent traiectoria și ar interveni doar dacă ar apărea abateri sau pierderi de conformitate.

Este de precizat că decizia de decolare, interceptare și, eventual, schimbare a rutei la aterizare a aeronavelor care devin necooperante sau nu respectă procedurile de zbor, revine NATO. În scenariul sugerat de dumneavoastră, aeronavele aliate dislocate în România în cadrul misiunilor de poliție aeriană întărită (eAP) execută misiuni limitate la interceptarea și rerutarea pentru aterizare a aeronavelor neautorizate pentru zbor în spațiul aerian național.

  
**VICEPRIM-MINISTRU,**  
**MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE, INTERIMAR**

**KADU-DINEL MIRUȚA**

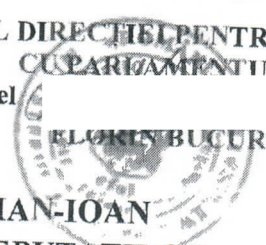
**Contrasemnează:**

**ȘEFUL DIRECȚIEI PENTRU RELAȚIA  
CU PARLAMENTUL**

**Colonel**

**ELORIN BUCUR**

**DOMNULUI DEPUTAT BURDUJA SEBASTIAN-IOAN**  
**PARLAMENTUL ROMÂNIEI - CAMERA DEPUTAȚILOR**

  
AVIZAT  
D.G.J.  
M.A.P.N.