



IAR-99 SM: un contract cu trei victime - armata, industria și contribuabilul -

Programul de revitalizare și modernizare a aeronavelor de antrenament IAR-99 Standard la configurația IAR-99 SM - anatomia unui blocaj contractual și instituțional

Autori: GI lt.rtg. ing. Ion Dan ZAHARIA

GI. Flotilă aeriană rtg. Ing. Nicolae CONSTANTIN

Col rtg. Ing. Aurel GÂNGU

1. Faptele contractuale — ce s-a semnat și ce nu s-a livrat

În august 2020, Ministerul Apărării Naționale a semnat cu SC Avioane Craiova un contract multianual pentru revitalizarea și modernizarea a 10 aeronave de antrenament IAR-99 Standard la configurația IAR-99 SM, în valoare de 275 milioane lei. Programul este derulat de Avioane Craiova în parteneriat tehnologic – subcontractor - cu compania israeliană Elbit Systems, care asigură avionica avansată și sistemele de antrenament virtual necesare pregătirii piloților pentru tranziția către aeronavele F-16.

Contractul prevedea livrarea integrală a celor 10 aeronave într-un termen de 48 de luni, respectiv până la finalul anului 2024. La data redactării acestei analize, situația programului este următoarea:

- Termenul contractual a expirat fără ca vreo aeronavă să fie recepționată de Forțele Aeriene Române.
- Mai multe aeronave au ieșit fizic de pe linia de asamblare, dar omologarea și livrarea lor au fost blocate de probleme tehnice pe partea de avionică și software.
- Printre deficiențele tehnice semnalate se numără funcționarea sub parametri a sistemului antibruiaj, al sistemului de navigație, datorită lipsei unor echipamente care au fost omise de la contractare cu o firmă din SUA, a stațiilor radio, precum și lipsa documentației complete de mentenanță.
- Constructorii au invocat clauze de forță majoră pentru a justifica întârzierile, în timp ce procesul de optimizare software continuă.

Concluzia faptică, necontestată: niciun avion nu a fost livrat și recepționat de armată, la peste cinci ani de la semnarea contractului și la mai bine de un an și șase luni de la expirarea termenului contractual.

2. Situația financiară — cine plătește pentru blocaj

Spre deosebire de percepția inițială a unui contract „blocat fără consecințe”, MAPN a acționat ferm și legal pe componenta financiară. Nu au fost realizate plăți nete definitive



„Clubul Seniorilor pentru Înzestrarea Armatei” (CSÎA)

România mai sigură Armata mai bine înzestrată

pentru livrarea aeronavelor, întrucât nicio aeronavă nu a fost recepționată. În schimb, ministerul a recuperat 8 milioane de euro prin executarea scrisorii de garanție bancară aferente avansului acordat inițial, sumă pe care Avioane Craiova a fost nevoită să o restituie apelând la un credit bancar.

Element	Sumă / Status
Valoare totală contract	275 milioane lei
Termen contractual inițial	48 luni (expirat sfârșit 2024)
Avans executat prin scrisoare de garanție bancară	8 milioane EUR
Penalități de întârziere aplicate	peste 8,5 milioane EUR
Penalități intermediare anterioare	3,6 milioane lei
Aeronave recepționate de MAPN	0 din 10

Toate sumele rămase din valoarea totală a contractului rămân blocate până când aeronavele trec testele de omologare și sunt dotate cu softul antibruiaj și componentele de navigație Honeywell solicitate prin specificația tehnică.

Faptul că Avioane Craiova a fost obligată să contracteze credit bancar pentru a restitui un avans executat este un indicator direct al fragilității financiare în care măsurile coercitive dar legale ale MAPN au plasat fabrica — indiferent de motivul tehnic real al blocajului.

3. Anatomia eșecului — unde s-a rupt lanțul responsabilității

Elementul central al acestei analize este o deficiență structurală a arhitecturii contractuale: contractul de bază a fost încheiat între MAPN și SC Avioane Craiova, dar nu a fost dublat de un contract-ogindă al SC Avioane Craiova cu Elbit Systems care să preia, în mod simetric, aceleași clauze de responsabilitate și penalități.

MAPN penalizează integral Avioane Craiova, conform contractului semnat. Avioane Craiova penalizează Elbit Systems doar parțial — sau deloc — din cauza asimetriei contractuale dintre cele două relații. Elbit suportă astfel un risc considerabil mai mic decât cel pe care l-a generat tehnic, iar Avioane Craiova absoarbe diferența, din neglijență sau generozitate.

Această asimetrie nu este un detaliu administrativ minor. Ea explică, în mare măsură, de ce o problemă de natură pur tehnică — software de avionică nefinalizat și echipamente uitate la contractare — s-a transformat într-o criză financiară pentru un contractor român, în



timp ce partenerul tehnologic extern rămâne, cel mai probabil, expus unui risc contractual limitat.

Există indicii că MAPN a abordat relația de subcontractare pe baza încrederii acumulate din contracte anterioare similare, fără o verificare independentă de către Directorul de Program a clauzelor de răspundere asumate efectiv de Elbit Systems față de Avioane Craiova. Acesta este un pattern instituțional pe care CSÎA l-a semnalat și în alte dosare de achiziții: relațiile contractuale istorice creează o falsă securitate, care nu mai reflectă neapărat riscurile reale ale unui program tehnologic complex.

4. Responsabilitatea instituțională extinsă

O analiză corectă a acestui dosar nu poate limita examinarea la relația MAPN – Avioane Craiova – Elbit Systems. Cel puțin alți doi actori instituționali au răspundere directă în acest lanț, și omiterea lor din discuția publică ar fi nedreaptă și incompletă.

4.1. Ministerul Economiei — acționarul de drept

SC Avioane Craiova este o companie la care statul român, prin Ministerul Economiei, este acționar. Ministerul numește și avizează membrii Consiliului de Administrație al fabricii — persoanele care răspund direct de strategia, guvernanta corporativă și sănătatea financiară a companiei. Faptul că Avioane Craiova a fost nevoită să contracteze credit bancar pentru a restitui un avans executat ridică o întrebare legitimă: a existat o supraveghere activă, din partea acționarului majoritar, asupra riscurilor contractuale asumate de conducerea executivă a fabricii? A fost informat ministerul, de către Consiliul de Administrație al fabricii în timp util, despre asimetria contractuală din contractul cu Elbit Systems și despre riscurile de potențiale de penalizare?

4.2. Statul Major al Forțelor Aeriene — autorul specificației tehnice

Specificația tehnică a programului de „revitalizare/modernizare” a aeronavelor IAR-99 a fost emisă de specialiștii Statului Major al Forțelor Aeriene. Un program de această complexitate — integrare de avionică nouă, sisteme de antrenament virtual, interfață directă cu programul de tranziție spre F-16 — presupune, în mod normal, design review-uri periodice pe toată durata execuției contractuale.

Este necesar să se clarifice public dacă SMFA a participat constant și fizic la aceste verificări tehnice intermediare prin Directorul de Program al SMFA sau dacă supravegherea a fost delegată, în fapt, integral, pe bază de încredere către contractor și subcontractor. Dacă problemele de software — antibruiaj, stații radio, documentație de mentenanță — au fost descoperite abia în fazele finale de omologare, aceasta indică o deficiență de proces tehnic, nu doar una contractuală. În egală măsură, este relevant dacă specificația tehnică inițială a



„Clubul Seniorilor pentru Înzestrarea Armatei” (CSÎA)

România mai sigură Armata mai bine înzestrată

fost realistă față de capacitatea reală de livrare a Elbit Systems la momentul semnării contractului.

5. Soarta avioanelor — între active reale și blocaj juridic

Un aspect frecvent ignorat în dezbaterea publică este natura fizică a investiției deja realizate. Avioane Craiova a executat revitalizarea și modernizarea structurală a celulelor — o investiție reală, documentabilă, materializată în active corporale concrete. Acest fapt schimbă fundamental logica unui eventual litigiu.

Argumentul juridic pe care o apărare bine construită îl poate ridica este previzibil: blocajul aeronavelor este de natură tehnică-software, domeniu de care se ocupa subcontractorul Elbit Systems, nu de execuția fizică realizată de Avioane Craiova. Dacă MApN a executat garanția bancară și a aplicat penalități fără o delimitare clară a culpelor între contractor și subcontractor, ci doar funcție de calitatea contractuală, statul se expune riscului de a pierde un eventual arbitraj — și de a plăti despăgubiri suplimentare, peste sumele deja recuperate.

Cele 10 celule modernizate fizic au valoare economică reală și constituie, în acest moment, principala monedă de negociere a Avioane Craiova într-un eventual conflict juridic cu beneficiarul.

6. Cine profită — o întrebare care nu poate fi evitată

Dincolo de componenta strict juridică și financiară, dosarul ridică o întrebare de natură instituțională și morală: cine ar profita de slăbirea gravă sau de dispariția singurului producător autohton de aeronave militare, un activ care a reprezentat, în trecut, dar și în prezent, un motiv de mândrie dar și cu utilitate operatională pentru industria aeronautică românească?

Actor instituțional	Rol și răspundere potențială
Ministerul Economiei	Aționarizat de stat al SC Avioane Craiova; numește/avizează membrii Consiliului de Administrație; răspunde de guvernanta corporativă și de supravegherea sănătății financiare a fabricii.
MApN	Beneficiar și parte contractantă; a acceptat structura contractuală cu Avioane Craiova fără a impune un contract-oglină echivalent față de Elbit Systems, cu toată experiența acumulată din celelalte programe de aviație; a aplicat corect, legal, măsurile coercitive (executare garanție, penalități).



„Clubul Seniorilor pentru Înzestrarea Armatei” (CSÎA)

România mai sigură Armata mai bine înzestrată

Statul Major al Forțelor Aeriene	Autor al specificației tehnice de revitalizare/modernizare; presupus participant la procesele de design review pe durata execuției programului; responsabil de validarea timpurie a riscurilor tehnice.
SC Avioane Craiova	Contractor principal; a executat fizic revitalizarea și modernizarea celulelor; a omis contractarea din SUA a unor echipamente; a gestionat (cu rezultate discutabile) relația contractuală cu subcontractorul Elbit Systems.
Elbit Systems	Subcontractor responsabil de avionica avansată și sistemele de antrenament virtual; sursă a blocajelor tehnice ca urmare a întârzierii asigurării echipamentelor și a software invocate ca forță majoră.

Cel mai probabil, nu există un actor unic cu intenție deliberată de a „elimina” Avioane Craiova. Tabloul real este mai degrabă acela al unei convergențe de neglijență instituțională — supraveghere insuficientă din partea acționarului de stat, gestionare contractuală deficitară a relației cu subcontractorul extern, și o structură de guvernare fragmentată în care fiecare actor poate, la un moment dat, cu argumente, să arate responsabilitatea către altul.

Rezultatul practic, însă, rămâne identic cu cel al unei intenții: o capacitate industrială strategică se erodează, fără ca vreun actor instituțional să își asume integral consecințele.

7. Poziția CSÎA — industria de apărare nu se lasă să moară

CSÎA militează constant pentru relansarea industriei naționale de apărare, în cadrul conceptului strategic „Industria de Apărare Redivivus”. Din această perspectivă, clubul nu poate și nu trebuie să apere necondiționat conducerea executivă a Avioane Craiova, în măsura în care gestionarea contractuală a relației cu MAPN s-a dovedit deficitară. Responsabilitățile individuale trebuie stabilite pe cale juridică și administrativă, cu rigoare și fără părtinire.

Vina se stabilește juridic. Capacitatea industrială se salvează politic și strategic. Cele două nu se exclud.

România nu își poate permite să piardă, printr-o combinație de neglijență instituțională și blocaj contractual, singurul producător autohton de aeronave militare. CSÎA solicită factorilor de decizie — MAPN, Ministerul Economiei, Statul Major al Forțelor Aeriene și comisiile parlamentare de apărare — clarificarea publică a următoarelor aspecte:



„Clubul Seniorilor pentru Înzestrarea Armatei” (CSÎA)

România mai sigură Armata mai bine înzestrată

-
- Cine a avizat structura contractuală asimetrică în relația dintre MAPN, Avioane Craiova și Elbit Systems, și de ce nu a fost impus un contract-oglindă cu clauze de răspundere echivalente?
 - A existat o supraveghere activă a Ministerului Economiei, în calitate de acționar, asupra riscurilor contractuale asumate de conducerea Avioane Craiova?
 - DGArm și Statul Major al Forțelor Aeriene au participat constant la procesele de design review pe durata execuției programului, și când au fost identificate pentru prima dată problemele tehnice de avionică, CE MĂSURI S-AU DISPUS?
 - Care este calendarul tehnic real, asumat de SC Avioane Craiova, care cu sprijinul Elbit Systems, sa finalizeze softul antibruiaj și al componentelor de navigație Honeywell?
 - Care este impactul operațional cuantificat asupra pregătirii piloților Forțelor Aeriene Române pentru tranziția spre aeronavele F-16, în absența platformei de antrenament intermediar prevăzute?

CSÎA va continua să monitorizeze evoluția acestui dosar și își rezervă dreptul de a adresa solicitări formale de informații publice către instituțiile responsabile, în interesul transparenței și al protejării unei capacități industriale strategice pentru securitatea națională.