



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și
procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 33 alin. (2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, și al Legii nr. 292/2012 pentru ratificarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.18-21, art. 67), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space, CELEX: 32021R0664, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 139, 23 aprilie 2021.

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Vasile TOFAN

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministru al infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1 Obiectul și domeniul de aplicare

1. Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space (în continuare – Regulament) stabilește norme și proceduri pentru desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor aeronavelor fără pilot la bord (în continuare – UAS) în spațiul aerian U-space, pentru integrarea în siguranță a UAS în sistemul aviatic și pentru furnizarea de servicii U-space.

2. Prezentul Regulament se aplică, în cadrul zonelor geografice UAS desemnate ca spațiu aerian U-space:

- 2.1. operatorilor UAS;
- 2.2. furnizorilor de servicii U-space;
- 2.3. furnizorilor de servicii de informații comune.

3. Prezentul Regulament nu se aplică operațiunilor UAS efectuate:

3.1. în cadrul cluburilor și asociațiilor de aeromodelism care au primit o autorizație în conformitate cu prevederile capitolului X al Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022;

3.2. în subcategoria A1 a categoriei de operațiuni „deschise”, cu o aeronavă fără pilot la bord care:

3.2.1. în cazul UAS de construcție privată care are o masă maximă la decolare, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 250 g și o viteză maximă de operare mai mică de 19 m/s sau

3.2.2. este marcată ca aparținând clasei C0 și îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea I Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C0, din anexă la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 sau

3.3. în conformitate cu regulile de zbor instrumental prevăzute la punctul SERA.5015 din Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA;

3.4. de către operatorii de aeronave de stat fără pilot în spațiul aerian din zona de competență a poliției de frontieră, serviciilor militare, vamale sau de poliție, precum și sistemul administrației penitenciare.

Secțiunea a 2- a

Noțiuni

4. În sensul prezentului Regulament, se aplică noțiunile definite în Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA, din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, din Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord. Suplimentar, se definesc următoarele noțiuni:

4.1. spațiu aerian U-space - o zonă geografică UAS desemnată în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space;

4.2. serviciu U-space - un serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient la spațiul aerian U-space unui număr mare de UAS;

4.3. evaluare a riscurilor spațiului aerian - o evaluare a riscurilor operaționale, de siguranță și de securitate care ia în considerare nivelurile necesare de performanță în materie de siguranță, tipul, complexitatea și densitatea traficului, localizarea, altitudinile sau înălțimile și clasificarea spațiului aerian;

4.4. serviciu de informații comune - un serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;

4.5. sediu principal de activitate - sediul central sau sediul social al unui furnizor de servicii U-space sau de servicii de informații comune în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale furnizorului de servicii în cauză;

4.6. reconfigurare dinamică a spațiului aerian - modificarea temporară a spațiului aerian U-space pentru a răspunde schimbărilor de scurtă durată la nivelul cererii de trafic de aeronave cu pilot la bord, prin ajustarea limitelor geografice ale respectivului spațiu aerian U-space.

CAPITOLUL II

SPAȚIUL AERIAN U-SPACE ȘI SERVICIILE DE INFORMAȚII COMUNE

Secțiunea 1 Spațiul aerian U-space

5. În cazul în care se desemnează un spațiu aerian U-space din motive de siguranță, de securitate, de protecție a vieții private sau de mediu, respectiva desemnare trebuie să se bazeze pe o evaluare a riscurilor spațiului aerian.

6. Toate operațiunile UAS din spațiul aerian U-space fac obiectul cel puțin al următoarelor servicii U-space obligatorii:

- 6.1. serviciul de identificare prin rețea menționat la pct. 35 —38;
- 6.2. serviciul de geovigilență menționat la pct. 39 și 40;
- 6.3. serviciul de autorizare a zborurilor UAS menționat la pct. 40 – 51;
- 6.4. serviciul de informare de trafic menționat la pct. 52 – 55.

7. Pe baza evaluării riscurilor spațiului aerian menționate la pct. 5, pot fi impuse pentru fiecare spațiu aerian U-space în parte, servicii U-space suplimentare selectate dintre serviciile menționate la pct. 56 – 60.

8. Pe baza evaluării riscurilor spațiului aerian menționate la pct. 5 și a criteriilor stabilite în anexa nr. 1, se stabilesc pentru fiecare spațiu aerian U-space în parte:

- 8.1. cerințele în materie de capacități și performanță aplicabile UAS;
- 8.2. cerințele de performanță aplicabile serviciilor U-space;
- 8.3. condițiile operaționale și constrângerile legate de spațiul aerian aplicabile.

9. Se acordă acces furnizorilor de servicii U-space la datele relevante, dacă sunt necesare pentru aplicarea prezentului Regulament, în ceea ce privește sistemul de înregistrare a operatorilor UAS, menționat la Capitolul VIII al Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022.

10. Se pun la dispoziție informațiile referitoare la spațiul aerian U-space în conformitate cu Capitolul IX al Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, precum și prin intermediul serviciului de informare aeronautică.

11. În cazul în care Republica Moldova în comun cu un alt stat decid să instituie un spațiu aerian U-space transfrontalier, vor lua împreună deciziile cu privire la:

- 11.1. desemnarea spațiului aerian U-space transfrontalier;

- 11.2. furnizarea de servicii U-space transfrontaliere;
- 11.3. furnizarea de servicii transfrontaliere de informații comune.

Secțiunea a 2-a

Reconfigurarea dinamică a spațiului aerian

12. În cazul în care se desemnează un spațiu aerian U-space în cadrul spațiului aerian controlat, se asigură că, în cadrul acelui spațiu aerian U-space, se aplică reconfigurarea dinamică a spațiului aerian astfel cum se prevede la punctul ATS.TR.237 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, pentru a se asigura că se păstrează segregarea între aeronavele cu pilot la bord care beneficiază de serviciul de control al traficului aerian și UAS.

Secțiunea a 3-a

Serviciile de informații comune

13. Se pun la dispoziție următoarele date în cadrul serviciilor de informații comune ale fiecărui spațiu aerian U-space:

- 13.1. limitele orizontale și verticale ale spațiului aerian U-space;
- 13.2. cerințele stabilite în temeiul pct. 8;
- 13.3. o listă a furnizorilor de servicii U-space autorizați care oferă servicii U-space în spațiul aerian U-space, care să conțină următoarele informații:
 - 13.3.1. identificarea și datele de contact ale furnizorilor activi de servicii U-space;
 - 13.3.2. serviciile U-space furnizate;
 - 13.3.3. limitarea sau limitările certificării, dacă există;
- 13.4. orice spațiu sau spații aeriene U-space adiacente;
- 13.5. zonele geografice UAS relevante pentru spațiul aerian U-space astfel cum este prevăzut în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022;
- 13.6. restricțiile statice și dinamice ale spațiului aerian care limitează permanent sau temporar volumul de spațiu aerian din cadrul spațiului aerian U-space în care pot avea loc operațiuni UAS.

14. Datele operaționale relevante menționate la punctul ATS.OR.127 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, precum și datele care rezultă din reconfigurarea dinamică a spațiului aerian menționată la punctul ATS.TR.237 din Regulamentul respectiv sunt puse la dispoziție în cadrul serviciilor de informații comune ale fiecărui spațiu aerian U-space.

15. Furnizorii de servicii U-space pun la dispoziție condițiile de furnizare a serviciilor lor în cadrul serviciilor de informații comune din fiecare spațiu aerian U-space în care își oferă serviciile.

16. Furnizorii de servicii de informații comune se asigură că informațiile comune menționate la pct. 13 – 15:

16.1. sunt puse la dispoziție în conformitate cu anexa nr. 2;

16.2. respectă cerințele necesare referitoare la calitatea, latența și protecția datelor, stabilite în anexa nr. 3.

17. Se acordă acces nediscriminatoriu la serviciile de informații comune autorităților naționale, furnizorilor de servicii de trafic aerian, furnizorilor de servicii U-space și operatorilor UAS relevanți, la același nivel de calitate, latență și protecție a datelor.

18. Poate fi desemnat un furnizor unic de servicii de informații comune care să furnizeze în exclusivitate serviciile de informații comune în toate sau unele dintre spațiile aeriene U-space aflate în sfera lor de responsabilitate. În acest caz, informațiile menționate la pct. 13 – 15 sunt puse la dispoziția furnizorului unic de servicii de informații comune, care le furnizează apoi în conformitate cu pct. 17.

19. Un astfel de furnizor unic de servicii de informații comune trebuie să îndeplinească cerințele menționate la pct. 16 și 17 și să fie certificat în conformitate cu Capitolul V din prezentul Regulament.

20. Atunci când se desemnează un furnizor unic de servicii de informații comune trebuie să informeze fără întârziere Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA), la solicitare, cu privire la orice decizie referitoare la certificatul furnizorului unic de servicii de informații comune.

CAPITOLUL III

CERINȚE GENERALE APLICABILE OPERATORILOR UAS ȘI FURNIZORILOR DE SERVICII U-SPACE

Secțiunea 1 Operatorii UAS

21. Atunci când desfășoară operațiuni în spațiul aerian U-space, operatorii UAS:

21.1. se asigură că UAS care urmează să fie operat în spațiul aerian U-space respectă cerințele în materie de capacități și performanță stabilite în conformitate cu pct. 8 subpct. 8.1.;

21.2. se asigură că, în timpul operațiunilor lor, se utilizează serviciile U-space necesare menționate la pct. 6 și 7, și se respectă cerințele acestora;

21.3. respectă condițiile operaționale și constrângerile legate de spațiul aerian aplicabile menționate la pct. 8 subpct. 8.3.

22. Operatorii UAS își pot furniza servicii U-space lor înșiși. În acest caz, aceștia sunt considerați furnizori de servicii U-space în sensul prezentului Regulament.

23. Înainte de a desfășura operațiuni în spațiul aerian U-space, operatorii UAS trebuie să se conformeze cerințelor din Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, inclusiv, după caz, să dețină o autorizație de operare sau un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă, precum și să respecte limitările operaționale stabilite în orice zonă geografică UAS.

24. Înainte de fiecare zbor în parte, operatorul UAS depune o cerere de autorizare de zbor UAS la furnizorul său de servicii U-space, prin serviciul de autorizare a zborurilor UAS menționat la pct. 40 - 51, în conformitate cu anexa nr. 4.

25. Atunci când este pregătit să înceapă zborul, operatorul UAS solicită furnizorului de servicii U-space să îi activeze autorizarea de zbor UAS. La primirea confirmării de activare a autorizării de zbor UAS din partea furnizorului de servicii U-space, operatorul UAS are dreptul să își înceapă zborul.

26. Operatorii UAS trebuie să se conformeze autorizării de zbor UAS, inclusiv pragurilor de abatere de la autorizare menționate la pct. 40 subpct. 40.4., precum și oricăror modificări ale autorizării. Furnizorul de servicii U-space poate introduce modificări ale autorizării în orice fază a zborului și, într-un astfel de caz, informează operatorii UAS cu privire la modificări.

27. În cazul în care nu pot să respecte pragurile de abatere de la autorizarea de zbor UAS menționate la pct. 40 subpct. 40.4., operatorii UAS solicită o nouă autorizare de zbor UAS.

28. Operatorii UAS trebuie să prevadă măsuri și proceduri de contingență. Aceștia pun măsurile și procedurile lor de contingență la dispoziția furnizorilor de servicii U-space.

Secțiunea a 2 – a

Furnizorii de servicii U-space

29. Serviciile U-space sunt furnizate de persoane juridice certificate ca furnizori de servicii U-space în conformitate cu Capitolul V.

30. Furnizorii de servicii U-space au responsabilitatea de a furniza operatorilor UAS serviciile U-space menționate la pct. 6 și 7 în toate fazele de operare în respectivul spațiu aerian U-space.

31. Furnizorii de servicii U-space încheie acorduri cu furnizorii de servicii de trafic aerian, și după caz, cu Ministerul Apărării, pentru a asigura o coordonare adecvată a activităților, precum și schimbul de date și informații operaționale relevante în conformitate cu anexa nr.5.

32. Furnizorii de servicii U-space gestionează datele de trafic aerian fără discriminare, restricții sau interferențe, indiferent de expeditorul sau destinatarul lor, de conținut, aplicație sau serviciu sau de echipament terminal.

33. Furnizorii de servicii U-space:

33.1. fac schimb între ei de informații relevante pentru furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor U-space;

33.2. aderă la un protocol de comunicații deschis, interoperabil, securizat și comun și utilizează cele mai recente informații puse la dispoziție în conformitate cu anexa nr. 2;

33.3. se asigură că informațiile sunt schimbate în conformitate cu cerințele referitoare la calitatea, latența și protecția datelor prevăzute în anexa nr. 3;

33.4. asigură accesul la informațiile schimbate și protecția necesară a acestora.

34. Furnizorii de servicii U-space informează Autoritatea Aeronautică Civilă vizavi de:

34.1. începerea operațiunilor după primirea certificatului menționat la pct. 61 – 66;

34.2. încetarea și reluarea ulterioară a operațiunilor, dacă este cazul.

CAPITOLUL IV

SERVICIILE U-SPACE

Secțiunea 1

35. Un serviciu de identificare prin rețea trebuie să facă posibilă prelucrarea continuă a identificării la distanță a UAS pe toată durata zborului și să furnizeze

utilizatorilor autorizați menționați la pct. 38 identificarea la distanță a UAS într-un mod agregat.

36. Serviciul de identificare prin rețea permite utilizatorilor autorizați să primească mesaje cu următorul conținut:

- 36.1. numărul de înregistrare al operatorului UAS;
- 36.2. numărul de serie unic al aeronavei fără pilot la bord sau, dacă aeronava fără pilot la bord este de construcție privată, numărul de serie unic al dispozitivului complementar;
- 36.3. poziția geografică a UAS, altitudinea deasupra nivelului mediu al mării și înălțimea în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;
- 36.4. cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UAS;
- 36.5. poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare;
- 36.6. starea de urgență a UAS;
- 36.7. data și ora la care au fost generate mesajele.

37. Informațiile furnizate de serviciile de identificare prin rețea se actualizează cu o frecvență stabilită de Autoritatea Aeronautică Civilă, în actele sale subsecvente.

38. Utilizatorii autorizați sunt:

- 38.1. publicul larg în ceea ce privește informațiile care sunt considerate publice în conformitate cu cadrul normativ național aplicabil;
- 38.2. alți furnizori de servicii U-space pentru a garanta siguranța operațiunilor în spațiul aerian U-space;
- 38.3. furnizorii de servicii de trafic aerian vizați;
- 38.4. dacă este desemnat, furnizorul unic de servicii de informații comune;
- 38.5. Autoritatea Aeronautică Civilă.

Secțiunea a 2-a

Serviciul de geovigilență

39. Operatorilor UAS li se furnizează un serviciu de geovigilență care constă în următoarele informații în materie de geovigilență:

- 39.1. informații privind condițiile operaționale și constrângerile legate de spațiul aerian aplicabile în cadrul spațiului aerian U-space;
- 39.2. zonele geografice UAS relevante pentru spațiul aerian U-space;
- 39.3. restricțiile temporare aplicabile utilizării spațiului aerian în cadrul spațiului aerian U-space.

40. Furnizorii de servicii U-space trebuie să transmită informațiile în materie de geovigilență în timp util pentru a permite operatorilor UAS să abordeze

situațiile de contingență și de urgență și trebuie să includă ora actualizării alături de un număr de versiune sau o oră valabilă ori ambele.

Secțiunea a 3 – a

Serviciul de autorizare a zborurilor UAS

41. Furnizorii de servicii U-space furnizează operatorilor UAS autorizarea de zbor UAS pentru fiecare zbor în parte, stabilind condițiile zborului respectiv, prin intermediul unui serviciu de autorizare a zborurilor UAS.

42. Atunci când primesc de la operatorul UAS o cerere de autorizare de zbor UAS, furnizorii de servicii U-space:

42.1. verifică dacă cererea de autorizare de zbor UAS este completă și corectă și dacă este depusă în conformitate cu anexa nr. 4;

42.2. acceptă cererea de autorizare de zbor UAS dacă zborul efectuat în temeiul autorizării de zbor UAS nu se intersectează în spațiu și timp cu orice alte autorizări de zbor UAS notificate în cadrul aceluiași spațiu aerian U-space, în conformitate cu regulile de prioritate prevăzute la pct. 48;

42.3. înștiințează operatorul UAS cu privire la acceptarea sau respingerea cererii de autorizare de zbor UAS;

42.4. atunci când înștiințează operatorul UAS cu privire la acceptarea cererii de autorizare de zbor UAS, indică pragurile admise de abatere de la autorizarea de zbor UAS.

43. Atunci când eliberează o autorizare de zbor UAS, furnizorii de servicii U-space utilizează, după caz, informațiile meteorologice furnizate de serviciul de informare meteorologică menționat la pct. 56 - 58.

44. Atunci când nu pot acorda o autorizare de zbor UAS în conformitate cu cererea operatorului UAS, furnizorii de servicii U-space pot propune operatorului UAS o autorizare alternativă de zbor UAS.

45. La recepționarea cererii de activare a unei autorizări de zbor UAS menționate la pct. 25 furnizorii de servicii U-space confirmă activarea autorizării de zbor UAS fără întârzieri nejustificate.

46. Furnizorii de servicii U-space trebuie să instituie mecanisme adecvate pentru a soluționa cererile de autorizare de zbor UAS care intră în conflict recepționate de la operatorii UAS de diferiți furnizori de servicii U-space.

47. Furnizorii de servicii U-space trebuie să verifice cererea de autorizare de zbor UAS în raport cu restricțiile spațiului aerian U-space și limitările temporare ale acestuia, precum și cu condițiile de efectuare a operațiunilor aeriene cu

aeronave fără pilot în zona de frontieră stabilite de art. 42 alin. (6) și (7) din Legea nr. 28/2024 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova.

48. Atunci când prelucrează cererile de autorizare de zbor UAS, furnizorii de servicii U-space acordă prioritate UAS care desfășoară operațiuni speciale, astfel cum se menționează la pct. 1.3. din Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT – SERA.

49. Atunci când două cereri de autorizare de zbor UAS au aceeași prioritate, acestea se prelucrează pe baza principiului „primul venit, primul servit”.

50. Furnizorii de servicii U-space trebuie să verifice în permanență autorizările de zbor existente în raport cu noile restricții și limitări dinamice ale spațiului aerian, cu restricțiile instituite conform art. 42 alin. (7) din Legea nr. 28/2024 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, precum și cu informațiile referitoare la traficul aeronavelor cu pilot la bord transmise de unitățile de servicii de trafic aerian relevante, îndeosebi în ceea ce privește aeronavele cu pilot la bord despre care se știe sau se presupune că se află într-o stare de urgență, inclusiv când fac obiectul unei intervenții ilicite, și actualizează sau retrag autorizările, în funcție de necesități.

51. Furnizorii de servicii U-space emit un număr unic de autorizare pentru fiecare autorizare de zbor UAS. Acest număr permite identificarea zborului autorizat, a operatorului UAS și a furnizorului de servicii U-space care a acordat autorizarea de zbor UAS.

Secțiunea a 4 - a **Serviciul de informare de trafic**

52. Un serviciu de informare de trafic furnizat operatorului UAS trebuie să conțină informații referitoare la orice alt trafic aerian vizibil care s-ar putea afla în apropierea poziției sau a rutei avute în vedere pentru zborul UAS.

53. Serviciul de informare de trafic trebuie să includă informații despre traficul aeronavelor cu pilot la bord și al UAS puse la dispoziție de alți furnizori de servicii U-space și de unitățile de servicii de trafic aerian relevante.

54. Serviciul de informare de trafic trebuie să furnizeze informații cu privire la alt trafic aerian cunoscut și trebuie:

54.1. să includă poziția, ora raportării, precum și viteza, capul sau direcția aeronavei, precum și starea de urgență a acesteia, atunci când este cunoscută;

54.2. să fie actualizate cu o frecvență stabilită de Autoritatea Aeronautică Civilă.

55. La primirea informării de trafic furnizate de furnizorul de servicii U-space, operatorii UAS iau măsurile necesare pentru a evita orice pericol de coliziune.

Secțiunea a 5 – a

Serviciul de informare meteorologică

56. Atunci când furnizează un serviciu de informare meteorologică, furnizorii de servicii U-space trebuie:

56.1. să colecteze date meteorologice, furnizate de surse sigure, pentru a menține siguranța și pentru a oferi suport deciziilor operaționale ale altor servicii U-space;

56.2. să furnizeze la solicitarea operatorului UAS prognoze meteorologice și informații meteorologice curente înainte sau în timpul zborului.

57. Serviciul de informare meteorologică trebuie să includă cel puțin:

57.1. direcția vântului măsurată în sensul acelor de ceasornic în raport cu nordul geografic și viteza în metri pe secundă, inclusiv rafalele;

57.2. înălțimea celui mai jos strat de nori al unui cer mai mult noros sau al unui cer acoperit, în sute de picioare deasupra nivelului solului;

57.3. vizibilitatea în metri și kilometri;

57.4. temperatura și punctul de rouă;

57.5. indicatori ai activității convective și ai precipitațiilor;

57.6. locul și ora observării sau orele și locurile valabile ale prognozei;

57.7. **QNH** (Question Nautical Height - Altitudine față de nivelul mediu al mării) corespunzătoare, cu localizarea geografică a aplicabilității sale.

58. Furnizorii de servicii U-space trebuie să prezinte informații meteorologice actualizate și fiabile pentru a sprijini operarea UAS.

Secțiunea a 6 – a

Serviciul de monitorizare a conformării

59. Un serviciu de monitorizare a conformării trebuie să permită operatorilor UAS să verifice dacă respectă cerințele prevăzute la pct. 21 și condițiile autorizării de zbor UAS. În acest scop, acest serviciu avertizează operatorul UAS atunci când sunt încălcate pragurile de abatere de la autorizarea de zbor și când nu sunt respectate cerințele de la pct. 21.

60. Atunci când serviciul de monitorizare a conformării detectează o abatere de la autorizarea de zbor, furnizorul de servicii U-space trebuie să avertizeze ceilalți operatori UAS care operează în vecinătatea UAS în cauză, alți furnizori de servicii U-space care oferă servicii în același spațiu aerian și unitățile de servicii de trafic aerian relevante, care trebuie să confirme recepția avertizării.

CAPITOLUL V

CERTIFICAREA FURNIZORILOR DE SERVICII U-SPACE ȘI A FURNIZORILOR UNICI DE SERVICII DE INFORMAȚII COMUNE

Secțiunea 1 Cererea de certificat

61. Furnizorii de servicii U-space și, atunci când sunt desemnați, furnizorii unici de servicii de informații comune trebuie să dețină un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă, atunci când își au sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova.

62. Furnizorii de servicii U-space și, atunci când sunt desemnați, furnizorii unici de servicii de informații comune care au sediul principal de activitate, sunt stabiliți sau au reședința într-un alt stat depun cererea de certificat la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA).

63. Certificatul de furnizor de servicii U-space se eliberează în conformitate cu anexa nr. 6.

64. Certificatul de furnizor unic de servicii de informații comune se eliberează în conformitate cu anexa nr. 7.

65. Certificatul stabilește drepturile și privilegiile titularului său de a furniza serviciile la care se referă.

66. Cererea de eliberare a unui certificat de furnizor de servicii U-space sau de furnizor unic de servicii de informații comune sau cererea de modificare a unui certificat existent se depune în forma și modul stabilite de Autoritatea Aeronautică Civilă.

Secțiunea a 2 - a Condițiile de obținere a unui certificat

67. Furnizorilor de servicii U-space și, atunci când sunt desemnați, furnizorilor unici de servicii de informații comune li se acordă certificate dacă demonstrează că:

67.1. sunt în măsură să își furnizeze serviciile în condiții de siguranță, de securitate și de eficiență, în mod continuu și sustenabil, în concordanță cu operațiunile UAS avute în vedere și cu respectarea nivelului de performanță stabilit pentru spațiul aerian U-space în conformitate cu pct. 8;

67.2. utilizează sisteme și echipamente care garantează calitatea, latența și protecția serviciilor U-space sau a serviciilor de informații comune în conformitate cu prezentul Regulament;

67.3. dispun de capitalul net adecvat, proporțional cu costurile și riscurile asociate furnizării de servicii U-space sau servicii de informații comune;

67.4. sunt în măsură să raporteze evenimentele în conformitate cu punctul ATM/ANS.OR.A.065 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023;

67.5. implementează și mențin un sistem de management în conformitate cu subpartea B a anexei nr. 3 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023;

67.6. implementează și mențin un sistem de management al securității în conformitate cu punctul ATM/ANS.OR.D.010 din subpartea D a anexei nr. 3 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023 și un sistem de management al securității informațiilor în conformitate cu anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025;

67.7. păstrează pe o perioadă de cel puțin 30 de zile informațiile și datele operaționale înregistrate sau, în cazul în care respectivele înregistrări sunt relevante pentru investigarea accidentelor și a incidentelor, pe o perioadă mai lungă, până când este evident că nu vor mai fi necesare;

67.8. au un plan de afaceri solid care arată că își pot îndeplini obligațiile efective de a furniza servicii în mod continuu pe o perioadă de cel puțin 12 luni de la începerea operațiunilor;

67.9. dispun de mecanisme de acoperire a răspunderii legate de îndeplinirea sarcinilor lor care sunt corespunzătoare pierderilor și daunelor potențiale;

67.10. în cazul în care recurg la serviciile unui alt furnizor de servicii, au încheiat acorduri în acest sens, în care se specifică împărțirea răspunderii între ei;

67.11. au elaborat un plan de contingență pentru cazul apariției unor evenimente, inclusiv a unor breșe de securitate cu impact asupra furnizării de servicii, care au ca rezultat degradarea semnificativă sau întreruperea operațiunilor lor.

68. În plus față de cerințele prevăzute la pct. 67, furnizorii de servicii U-space trebuie să dispună de un plan de management al situațiilor de urgență pentru a ajuta operatorul UAS care se confruntă cu o situație de urgență și de un plan de comunicare pentru a-i informa pe cei implicați.

Secțiunea a 3 – a

Valabilitatea certificatului

69. Un certificat de furnizor de servicii U-space sau de furnizor unic de servicii de informații comune rămâne valabil atât timp cât titularul certificatului se conformează cerințelor relevante prevăzute în Regulament.

70. Un certificat de furnizor de servicii U-space sau de furnizor unic de servicii de informații comune încetează să mai fie valabil în cazul în care titularul certificatului:

70.1. nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la eliberarea certificatului;

70.2. și-a încetat activitatea timp de peste 12 luni consecutive.

71. Autoritatea Aeronautică Civilă evaluează performanța operațională și financiară a unui furnizor de servicii U-space sau a unui furnizor unic de servicii de informații comune aflat în sfera sa de responsabilitate.

72. Pe baza rezultatului evaluării menționate la pct. 71, Autoritatea Aeronautică Civilă poate să impună condiții speciale titularului certificatului, să modifice, să suspende, să limiteze sau să revoce certificatul.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

Secțiunea 1

Capacitățile Autorității Aeronautice Civile

73. În calitate de autoritate competentă pentru supravegherea implementării prezentului Regulament, Autoritatea Aeronautică Civilă trebuie să dispună de capacitatea tehnică și operațională și de expertiza necesară pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul pct. 75.

În acest scop, aceasta:

73.1. dispune de proceduri documentate corespunzător și de resurse adecvate;

73.2. angajează personal cu suficiente cunoștințe, integritate profesională, precum și cu experiența și pregătirea necesară pentru a-și îndeplini sarcinile atribuite;

73.3. întreprinde toate măsurile necesare pentru a contribui la siguranța, eficiența și securitatea operațiunilor UAS în spațiul aerian U-space aflat în sfera lor de responsabilitate.

74. Autoritatea Aeronautică Civilă trebuie să aibă capacitatea să întreprindă sau să inițieze orice măsuri adecvate de asigurare a aplicării cadrului normativ necesar pentru a se asigura că furnizorii de servicii U-space și furnizorii unici de servicii de informații comune aflați sub supravegherea lor se conformează cerințelor din Regulament.

Secțiunea a 2 – a

Sarcinile Autorității Aeronautice Civile

75. În calitate de autoritate competentă pentru supravegherea implementării Regulamentului, Autoritatea Aeronautică Civilă trebuie:

75.1. să instituie, să mențină și să pună la dispoziție un sistem de înregistrare pentru furnizorii de servicii U-space certificați și pentru furnizorii unici de servicii de informații comune certificați;

75.2. să determine ce date de trafic, transmise în direct sau înregistrate, trebuie puse, de către furnizorii de servicii U-space, furnizorii unici de servicii de informații comune și furnizorii de servicii de trafic aerian, la dispoziția persoanelor fizice și juridice autorizate, inclusiv frecvența necesară și nivelul de calitate al datelor necesar, fără a aduce atingere reglementărilor în materie de protecție a datelor cu caracter personal;

75.3. să stabilească nivelul de acces la informații pentru diferiții utilizatori ai informațiilor comune și să asigure că acestea sunt puse la dispoziție în conformitate cu anexa nr. 2;

75.4. să se asigure că schimburile de date dintre furnizorii de servicii de trafic aerian și furnizorii de servicii U-space sunt efectuate în conformitate cu anexa nr. 5;

75.5. să definească modul în care persoanele fizice și juridice pot solicita un certificat de furnizor de servicii U-space sau de furnizor unic de servicii de informații în conformitate cu Capitolul V;

75.6. să creeze un mecanism prin care să se coordoneze cu alte autorități naționale și entități, inclusiv la nivel local, în ceea ce privește desemnarea spațiului aerian U-space, stabilirea de restricții ale spațiului aerian aplicabile UAS în cadrul respectivului spațiu aerian U-space și stabilirea serviciilor U-space care urmează să fie furnizate în spațiul aerian U-space;

75.7. să instituie un program de certificare și de supraveghere continuă bazată pe riscuri, care să includă monitorizarea performanței operaționale și financiare, proporțional cu riscul asociat serviciilor furnizate de furnizorii de servicii U-space și de furnizorii unici de servicii de informații comune aflați în sfera lor de responsabilitate în materie de supraveghere;

75.8. să le solicite furnizorilor de servicii de informații și furnizorilor de servicii U-space să pună la dispoziție toate informațiile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii U-space contribuie la desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor aeronavelor;

75.9. să efectueze audituri, evaluări, investigații și inspecții ale furnizorilor de servicii U-space și ale furnizorilor unici de servicii de informații comune, potrivit programului de supraveghere;

75.10. să ia în considerare nivelurile necesare de performanță în materie de siguranță atunci când definesc cerințele pentru fiecare spațiu aerian U-space în parte care a făcut obiectul unei evaluări a riscurilor spațiului aerian menționate la pct. 6;

75.11. să monitorizeze și să evalueze periodic nivelurile de performanță în materie de siguranță și să folosească rezultatele monitorizării performanței în materie de siguranță îndeosebi în cadrul supravegherii bazate pe riscuri;

75.12. instituie, implementează și menține un sistem de management al securității informațiilor în conformitate cu anexa nr. 1 (partea IS.AR) Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025.

Anexa nr. 1

la Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Criterii pentru definirea cerințelor în materie de capacități și de performanță, a condițiilor operaționale și a constrângerilor spațiului aerian menționate la pct. 8.

A. Criterii pentru definirea cerințelor în materie de capacități și de performanță aplicabile UAS

Pentru a stabili cerințele în materie de capacități și de performanță aplicabile UAS în conformitate cu pct. 8 subpct. 8.1., se vor lua în considerare următoarele criterii:

1. tipurile de operațiuni UAS preconizate și densitatea traficului de aeronave cu pilot la bord;
2. clasificarea și structurile spațiului aerian existente;
3. serviciile U-space care urmează să fie furnizate;
4. orice alte constrângeri suplimentare, prevăzute în actele procedurale ale Autorității Aeronautice Civile.

B. Criterii pentru definirea cerințelor de performanță aplicabile serviciilor U-space

Pentru a stabili cerințele de performanță aplicabile serviciilor U-space în conformitate cu pct. 8 subpct. 8.2, se vor lua în considerare următoarele criterii:

1. riscurile de la sol și în aer;

2. zona geografică survolată;
3. condițiile meteorologice extreme cunoscute;
4. disponibilitatea infrastructurii de suport pentru serviciul U-space.

C. Criterii pentru definirea condițiilor operaționale și a constrângerilor legate de spațiul aerian

Pentru a stabili condițiile operaționale și constrângerile legate de spațiul aerian în conformitate cu pct. 8 subpct. 8.3, se vor lua în considerare următoarele criterii:

1. Condiții operaționale
 - (a) tipurile de zbor preconizate;
 - (b) procedurile de contingență și de urgență pentru UAS;
 - (c) procedura de coordonare între furnizorii de servicii U-space și unitățile de servicii de trafic aerian relevante în ceea ce privește cererea de autorizare de zbor UAS în spațiul aerian controlat;
 - (d) procedurile de difuzare a configurației dinamice a spațiului aerian în spațiul aerian controlat.
2. Constrângeri legate de spațiul aerian
 - (a) capacitatea disponibilă pentru traficul UAS;
 - (b) capacitatea disponibilă și planificată pentru activitățile de aviație cu pilot la bord;
 - (c) accesul activităților de aviație cu pilot la bord la spațiul aerian U-space;
 - (d) limitări meteorologice de utilizare a spațiului aerian U-space; Impactul asupra aerodromurilor și asupra altor activități specifice adiacente spațiului aerian U-space propus.

Anexa nr. 2

la Regulamentul privind stabilirea normelor și
procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Publicarea informațiilor comune menționate la pct. 16 subpct. 16.1.

1. Furnizorii de servicii de informații comune se asigură că informațiile menționate la pct. 21 – 23 sunt disponibile online prin intermediul unor tehnologii comune deschise, securizate, scalabile și sustenabile care pot susține nivelurile necesare de disponibilitate și de performanțe și care asigură interoperabilitatea și libera circulație a serviciilor U-space.

2. Furnizorii de servicii de informații comune acordă acces nediscriminatoriu la informații comune.

3. Furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să utilizeze un protocol de comunicații deschis, interoperabil, securizat și comun.

Anexa nr. 3

la Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Cerințe referitoare la calitatea, latența și protecția datelor menționate la pct. 16 subpct. 16.2. și pct. 33 subpct. 33.3.

A. Pentru a îndeplini cerințele referitoare la calitatea datelor, furnizorii de servicii de informații comune și furnizorii de servicii U-space trebuie să se asigure că:

1. este menținută calitatea datelor;
2. se utilizează tehnici de verificare și de validare pentru a se asigura că datele sunt recepționate fără corupere și că nu se produce coruperea acestora în nicio etapă a întregului proces de prelucrare a datelor;
3. sunt colectate și păstrate metadatele;
4. transferul de date face obiectul unui proces de autentificare adecvat, astfel încât destinatarii să poată confirma că datele sau informațiile au fost transmise de o sursă autorizată;
5. se stabilesc și se mențin mecanisme de raportare a erorilor, de măsurare a erorilor și de acțiune corectivă.

B. Pentru a proteja datele, furnizorii de servicii de informații comune și furnizorii de servicii U-space trebuie:

1. să implementeze politici de securitate, care să includă criptarea datelor și protecția datelor critice;
2. să protejeze protocoalele de comunicații deschise, interoperabile, securizate și comune de interacțiunile electronice neautorizate intenționate care pot produce o întrerupere inacceptabilă a comunicațiilor;
3. să identifice, să evalueze și să diminueze, după caz, riscurile și vulnerabilitățile în materie de securitate;
4. să adere la standardele și reglementările în materie de securitate cu privire la locul în care pot fi stocate datele și să se asigure că furnizorii terți își exprimă acordul de a respecta practicile în materie de securitate;

5. să descrie o politică de sensibilizare și de pregătire a angajaților și instrumente de reducere a riscurilor din interior, precum și de protecție a datelor, inclusiv a proprietății intelectuale. În acest sens, ei monitorizează activitatea utilizatorilor și a rețelei pentru a oferi o perspectivă asupra vulnerabilităților ecosistemului și a amenințărilor la adresa acestuia;

6. să implementeze soluții care să sporească capacitățile de detectare a amenințărilor și de obținere a informațiilor strategice, precum și să asigure utilizarea unor garanții tehnologice.

Anexa nr. 4

la Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Cererea de autorizare de zbor UAS menționată la pct. 24

Cererea de autorizare de zbor UAS trebuie să cuprindă următoarele informații:

1. numărul de serie unic al aeronavei fără pilot la bord sau, dacă aeronava fără pilot la bord este de construcție privată, numărul de serie unic al dispozitivului complementar;
2. modul de operare;
3. tipul de zbor (operațiuni speciale);
4. categoria de operațiuni UAS („deschise”, „specifice”, „certificate”) și clasa de aeronave UAS sau certificatul de tip UAS, dacă este cazul;
5. traiectoria 4D;
6. tehnologia de identificare;
7. metodele de conectivitate preconizate;
8. autonomia;
9. procedura de urgență aplicabilă în cazul pierderii legăturii de comandă și control;
10. numărul de înregistrare al operatorului UAS și, dacă este cazul, numărul de înmatriculare al aeronavei fără pilot la bord.

Anexa nr. 5

la Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Schimbul de date și informații operaționale relevante între furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian în conformitate cu pct. 31

1. Schimbul de informații trebuie asigurat printr-un acord privind nivelul serviciilor care prevede calitatea informațiilor, precum și cu ajutorul modelului de schimb utilizat pentru datele și informațiile operaționale relevante.

2. Modelul de schimb trebuie:

- (a) să permită gestionarea și distribuirea informațiilor în format digital;
- (b) să descrie elementele informațiilor schimbate, proprietățile, atributele, tipurile de date și asocierile acestora;
- (c) să includă constrângeri legate de date și reguli de validare;
- (d) să aplice un format standard de codificare a datelor;
- (e) să ofere un mecanism de extensie prin care grupurile de utilizatori pot extinde proprietățile elementelor existente și pot adăuga noi elemente care nu afectează în mod negativ standardizarea aplicabilă.

3. Furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să utilizeze o metodă de criptare recunoscută.

4. Furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să utilizeze un protocol de comunicații deschis, interoperabil, securizat și comun.

Anexa nr. 6

la Regulamentul privind stabilirea normelor și
procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Logo-ul Autorității Aeronautice Civile Certificatul de furnizor de servicii U-space menționat la pct. 63

CERTIFICAT DE FURNIZOR DE SERVICII U-SPACE

[NUMĂR CERTIFICAT/NR. VERSIUNE]

În temeiul Regulamentului .../... [și al Regulamentului .../...] și sub rezerva respectării condițiilor indicate mai jos, [Autoritatea Aeronautică Civilă] certifică prin prezenta că

[NUMELE FURNIZORULUI DE SERVICII U-SPACE]

[ADRESA FURNIZORULUI DE SERVICII U-SPACE]

este furnizor de servicii U-space cu privilegiile enumerate în condițiile de furnizare a serviciilor atașate.

CONDIȚII:

Prezentul certificat este limitat la condițiile și la furnizarea serviciilor enumerate în condițiile de furnizare a serviciilor atașate.

Prezentul certificat este valabil atât timp cât furnizorul de servicii U-space certificat continuă să respecte Regulamentul .../... și celelalte regulamente aplicabile, precum și, atunci când este cazul, procedurile din documentația furnizorului de servicii U-space prevăzută în partea ... din Regulamentul .../....

Sub rezerva respectării condițiilor de mai sus, prezentul certificat își păstrează valabilitatea cu excepția cazurilor în care a fost limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta.

Data eliberării:

Semnătura:

[Autoritatea Aeronautică Civilă]

CONDIȚII ȘI LIMITĂRI ALE FURNIZĂRII DE SERVICII U-SPACE

a obținut privilegiile de a furniza următoarele servicii U-space în condițiile și cu limitările următoare:

(A se elimina rândurile care nu se aplică)

Servicii	Tip de serviciu	Condiții	Limitări
Servicii U-space	Serviciul de identificare prin rețea		
	Serviciul de geovigilență		
	Serviciul de autorizare a zborurilor UAS		
	Serviciul de informare de trafic		
	Serviciul de informare meteorologică		
	Serviciul de monitorizare a conformării		
	Altele		

Anexa nr. 7

la Regulamentul privind stabilirea normelor și
procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

Logo-ul Autorității Aeronautice Civile

**Certificatul de furnizor unic de servicii de informații comune
menționat la pct. 63**

**CERTIFICAT DE FURNIZOR UNIC DE SERVICII
DE INFORMAȚII COMUNE**

[NUMĂR CERTIFICAT/NR. VERSIUNE]

În temeiul Regulamentului .../... [și al Regulamentului .../...], [Autoritatea Aeronautică Civilă] certifică prin prezenta că

[NUMELE FURNIZORULUI UNIC DE SERVICII DE INFORMAȚII
COMUNE]

[ADRESA FURNIZORULUI UNIC DE SERVICII DE INFORMAȚII
COMUNE]

este furnizor unic de servicii de informații comune.

Prezentul certificat este valabil atât timp cât furnizorul unic de servicii de informații comune certificat continuă să respecte Regulamentul .../... și celelalte regulamente aplicabile, precum și, atunci când este cazul, procedurile din documentația furnizorului unic de servicii de informații comune prevăzută în partea ... din Regulamentul .../....

Sub rezerva respectării condițiilor de mai sus, prezentul certificat își păstrează valabilitatea cu excepția cazurilor în care a fost limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta.

Data eliberării:

Semnătura:

[Autoritatea Aeronautică Civilă]

Clase de spațiu aerian ATS și servicii U-space furnizate

Scopul prezentului apendice este de a prezenta concis serviciile legate de spațiul aerian U-space furnizate în fiecare clasă de spațiu aerian în parte. Prin urmare, acesta nu oferă specificații suplimentare față de cele deja exprimate în prezentul Regulament și în Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA. Serviciile de trafic aerian furnizate de unitățile **ATS** (Air Traffic Service – Serviciu de trafic aerian) și cerințele aplicabile zborurilor **IFR** (Instrument Flight Rules – Reguli de zbor instrumental) și **VFR** (Visual Flight Rules – Reguli de zbor la vedere) rămân cele prevăzute în Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA și rezumate în apendicele 4 la acesta.

Clasa	Tipul de zbor	Permis în spațiul aerian U-space	Servicii furnizate în spațiul aerian U-space de furnizorii de servicii U-space
A	Numai IFR	Nu fără reconfigurarea dinamică a spațiului aerian	
	UAS ⁽¹⁾	Da	Autorizare de zbor UAS Informare de trafic privind UAS
B, C și D	Numai IFR	Nu fără reconfigurarea dinamică a spațiului aerian	
	UAS ⁽¹⁾	Da	Autorizare de zbor UAS Informare de trafic privind UAS
E	IFR	Nu fără reconfigurarea dinamică a spațiului aerian	

	VFR	Da, sub rezerva transmiterii poziției către furnizorii de servicii U-space	Niciunul
	UAS ⁽¹⁾	Da	Autorizare de zbor UAS Informare de trafic privind UAS și VFR
F	IFR	Da, sub rezerva transmiterii poziției către furnizorii de servicii U-space	Niciunul
	VFR	Da, sub rezerva transmiterii poziției către furnizorii de servicii U-space	Niciunul
	UAS ⁽¹⁾	Da	Autorizare de zbor UAS Informare de trafic privind UAS, IFR și VFR
G	IFR	Da, sub rezerva transmiterii poziției către furnizorii de servicii U-space	Niciunul
	VFR	Da, sub rezerva transmiterii poziției către furnizorii de servicii U-space	Niciunul
	UAS ⁽¹⁾	Da	Autorizare de zbor UAS Informare de trafic privind UAS, IFR și VFR

⁽¹⁾ Cu excepția UAS care zboară conform regulilor de zbor instrumental.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Prezentul proiect este elaborat în temeiul prevederilor:

- art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 33 alin. (2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și al Legii nr. 292/2012 pentru ratificarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte;
- Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012);
- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, Capitolul 14 „Politica de transport”, Anexa A, Acțiunea nr. 177.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

În contextul relației Republicii Moldova cu Uniunea Europeană și al angajamentelor asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun între Uniunea Europeană și Republica Moldova (semnat în 2012 și aplicat provizoriu din 2020), Republicii Moldova îi revine obligația de a sigura alinierea treptată a legislației naționale din domeniul aviației civile la acquis-ul comunitar.

Unul dintre actele normative europene relevante în acest sens, și la care Republica Moldova nu este aliniată, e și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space (Text cu relevanță pentru SEE), care instituie norme și proceduri pentru desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor UAS în spațiul aerian U-space, pentru integrarea în siguranță a UAS în sistemul aviatic și pentru furnizarea de servicii U-space.

Menționăm, că norme primare detaliate pentru operarea armonizată a sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS) și cerințe tehnice minime aplicabile UAS sunt stabilite în Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord din Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 prin care au fost transpuse prevederile Regulamentului delegat (UE)

2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe. Iar numărul tot mai mare de UAS în afara razei vizuale, inițial la un nivel foarte scăzut, prezintă riscuri pentru siguranță, securitate, protecția vieții private și mediu. În anumite zone, cum ar fi îndeosebi cele cu un număr preconizat mare de operațiuni simultane ale UAS sau zone în care UAS operează alături de aeronave cu pilot la bord, integrarea în condiții de siguranță, de securitate și de eficiență a UAS în spațiul aerian necesită introducerea unor norme și proceduri specifice suplimentare aplicabile operațiunilor lor și organizațiilor implicate în respectivele operațiuni, precum și un grad ridicat de automatizare și digitalizare. Republica Moldova, preluând practica statelor membre pot impune condiții specifice aplicabile anumitor operațiuni UAS sau tuturor sau pot permite numai accesul UAS echipate cu anumite caracteristici tehnice. În acest scop, proiectul național stabilește un set minim de cerințe pentru operațiunile UAS din anumite zone geografice UAS, care se numește spațiu aerian U-space în sensul regulamentului. Accesul operatorilor UAS la spațiul aerian U-space ar trebui condiționat de utilizarea anumitor servicii („servicii U-space”) care fac posibilă gestionarea în condiții de siguranță a unui număr mare de operațiuni UAS, cu respectarea totodată a cerințelor aplicabile în materie de securitate și de protecție a vieții private.

Proiectul prevede intrarea în vigoare la expirarea a douăsprezece luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, termen acordat pentru familiarizarea industriei cu noile cerințe prin perioade de tranziție, ghiduri și training-uri, prin informarea clară a operatorilor, producătorilor și autorităților.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prin proiectul național se urmărește:

- alinierea la standardele europene;
- cerințe minime pentru operatorii UAS și pentru furnizorii de servicii U-space în ceea ce privește echipamentele și performanța UAS, precum și serviciile furnizate în spațiul aerian U-space, în scopul de a garanta siguranța operațiunilor în spațiul aerian respectiv;
- norme armonizate pentru operațiunile UAS în spațiul aerian U-space, pentru serviciile standardizate furnizate operatorilor UAS, precum și pentru metodele de conectivitate între furnizorii de servicii de informații comune, furnizorii de servicii U-space, furnizorul de servicii de trafic aerian și operatorii UAS, pentru a se asigura funcționarea în condiții de siguranță, de securitate și de eficiență a UAS, facilitându-se în același timp libera circulație a serviciilor legate de UAS, precum și a furnizorilor de servicii U-space;
- cerințe privind spațiul aerian U-space, inclusiv servicii U-space suplimentare;
- proceduri de coordonare și mijloace de comunicații specifice între unitățile de servicii de trafic aerian, furnizorii de servicii U-space și operatorii UAS relevanți;
- cerințe pentru protocoale de comunicații deschise, interoperabile și comune între autorități, furnizori de servicii și operatori UAS, precum și cerințe referitoare la calitatea, latența și

protecția datelor pentru informațiile schimbate, necesare pentru desfășurarea unor operațiuni sigure și interoperabile în spațiul aerian U-space;

- norme care să prevadă o semnalizare eficientă a prezenței aeronavelor cu pilot la bord cu ajutorul tehnologiilor de supraveghere pentru a permite aeronavelor fără pilot la bord să opereze în condiții de siguranță alături de aeronavele cu pilot la bord în spațiul aerian U-space etc.

Regulamentul include mai multe anexe care stabilesc:

- Anexa nr. 1: criterii pentru definirea capabilităților, cerințelor de performanță, condițiilor operaționale și constrângerilor de spațiu aerian.
- Anexa nr. 2: prevederi privind publicarea informațiilor comune (CIS) etc.
- Anexa nr. 3: cerințe privind calitatea datelor, latență și protecția datelor.
- Anexa nr. 4: conținutul cererii de autorizare de zbor UAS (informațiile pe care operatorul trebuie să le furnizeze).
- Anexa nr. 5: schimbul de date operaționale între furnizorii de servicii U-space și furnizorii de servicii de trafic aerian (USSP și ATS) etc.
- Anexa nr. 6 și anexa nr. 7: modele de certificate pentru USSP și, respectiv, CISP.
- Apendice (tabel) care enumeră ce servicii se aplică în fiecare clasă de spațiu aerian.

Important de menționat este și faptul că prin alinierea la prevederile actului UE se urmărește inclusiv și avansarea gradului de armonizare a cadrului normativ pentru întreg domeniul ce vizează operarea aeronavelor fără pilot la bord. Normele primare fiind instituite la nivel UE prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei; Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947; Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei, acestea fiind transpuse la nivel național prin Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA; Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, la Anexa nr. 2, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022; și respectiv Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Nu există opțiuni alternative

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Modernizarea/ajustarea infrastructurii ATM (Air Traffic Management) – pentru interoperabilitatea între sistemele tradiționale și cele U-space.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Nu este identificat un impact financiar.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Crearea unui cadru clar atrage investiții în servicii comerciale UAS (livrări, inspecții, agricultură de precizie, filmări etc.). Interoperabilitatea între sistemele tradiționale și cele U-space și crearea premiselor pentru integrarea deplină a dronelor în sistemul european de management al traficului aerian.
4.4. Impactul social
Creșterea încrederii publicului în utilizarea dronelor, datorită respectării reglementărilor și transparenței operaționale.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu are impact asupra datelor cu caracter personal. Implementarea și aplicarea prevederilor prezentului Regulament se realizează în deplină conformitate cu normele aplicabile privind confidențialitatea, protecția datelor cu caracter personal și protecția informațiilor clasificate potrivit legislației corespunzătoare.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu are impact asupra echității și egalității de gen
4.5. Impactul asupra mediului
Reducerea poluării și a amprente de carbon prin utilizarea dronelor electrice în locul vehiculelor convenționale.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Alte impacturi nu au fost identificate.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
Prezentul proiect transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space (Text cu relevanță pentru SEE), nr. CELEX: 32021R0664, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 139, 23 aprilie 2021. În acest sens a fost elaborat și completat Tabelul de concordanță corespunzător rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și a Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.
5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
<i>a) obiectivele actului juridic al UE:</i>

- Asigură coexistența sigură și eficientă a aeronavelor cu pilot și fără pilot.
- Creează un cadru comun pentru operarea UAS în zone special desemnate (U-space airspace).
- Introduce reguli clare și armonizate pentru toate statele membre UE și SEE.
- Definește rolurile și responsabilitățile operatorilor de drone, furnizorilor de servicii U-space (USSP), furnizorului de servicii de informații comune (CISP) și autorităților competente.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul național asigură **transpunerea totală a actului UE**.

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

-

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

-

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15291.

Proiectul a fost consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

Proiectul a fost trimis spre consultare Comisiei Europene în data 04.02.2026.

7. Concluziile expertizelor

a) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului anticorupție.

III. Concluzia expertizei

Proiectul hotărârii de Guvern transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space. Astfel, se propune aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space.

Proiectul Regulamentului stabilește norme și proceduri pentru desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, pentru

integrarea în siguranță a aeronavelor fără pilot la bord în sistemul aviatic și pentru furnizarea de servicii U-space.

Cu referire la „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” în notă se menționează: „Un potențial impact financiar poate fi redat prin adaptarea sistemelor ATM și achiziții de software interoperabil, cât și integrarea datelor în timp real și instruirea personalului tehnic și operațional”.

În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.

b) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației.

Informația privind rezultatele expertizei a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

Centrul de Armonizare a Legislației, din 15.12.2025

Lipsa unor observații suplimentare. Totodată, la Tabelul de Concordanță, pentru art. 3 (5) lit. b), în rubrica 9, se va completa cu propoziția ”Prevederea UE va fi aplicată direct din data aderării la UE”.

Totodată, potrivit pct. 2.1, lit. d) din Instrucțiunea privind conținutul și procedura de transmitere a dosarelor către Comisia Europeană pentru coordonarea prealabilă a proiectelor de acte normative care asigură transpunerea legislației Uniunii Europene, inclusiv a proiectelor de acte normative esențiale pentru procesul de aderare, proiectul urmează a fi consultat cu Comisia Europeană după finalizarea procedurilor de consultare, avizare și expertizare, conform procedurii naționale.

Tabelul de concordanță a fost ajustat conform recomandărilor.

Conform indicațiilor din data **4 august 2026**, „urmare a ședinței de coordonare referitor la lista proiectelor de acte normative care urmează să fie promovate, cu sau fără recepționarea prealabilă a feedback-ului CE”, s-a decis **de a înainta prezentul proiect spre promovare fără feedback-ul CE.**

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

Textul proiectului și Tabelul de concordanță a fost ajustat conform sugestiilor/propunerilor, parvenite prin scrisoarea Nr. 04/2-13017 din 29.12.2025 de la Ministerul Justiției, acceptate în Sintează.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

După aprobarea prezentului proiect de hotărâre de Guvern, urmează a fi elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de certificare/desemnare a furnizorilor de servicii U-space. La etapa de elaborare a actelor procedurale, acestea vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile de competență.

9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Prin hotărârii Guvernului, Republica Moldova se aliniază la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

SINTEZA

la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian
U-space (număr unic 823/MIDR/2025)

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/ propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare				
1.	Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, nr. 12/2001 din 10.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
2.	Agenția Proprietății Publice, nr. 05-03-8506 din 10.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
3.	Autoritatea Aeronautică Civilă, Nr. 2930 din 07.11.2025	Susține promovarea acestuia cu luarea în considerare a necesității completării punctului 61 cu cuvintele ”pe teritoriul Republicii Moldova”, în vederea clarificării aplicabilității dispozițiilor actului normativ în limitele jurisdicției naționale.	Se acceptă	Textul proiectului a fost ajustat
4.	Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, nr. 80 din 03.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
5.	Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru a Republicii Moldova, Nr.36/01-06/1326 din 06.11.2025	În pct. 3.3 din proiectul Regulamentului recomandăm indicarea actului și organizației (entității) care aprobă Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA, pentru a exclude eventuale interpretări echivoce. Precizăm că, la moment, conform informațiilor disponibile pe site-ul web al Autorității Aeronautice Civile, există cel puțin două ediții privind Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA, aprobate în anul 2023 și, respectiv, în anul 2025.	Se acceptă parțial	Vizavi de precizarea denumirii cerințelor tehnice, precum și actul normativ prin care acestea au fost aprobate, nu se face referință la etapa actuală, deoarece domeniul aerian este un proces viu și continuu de dezvoltare și ajustare, iar segmentul aeronavelor fără pilot la bord fiind un domeniu inovativ și în perspectivă, care urmează a fi completat și actualizat cu o serie de acte normative, respectiv normele

		informații cu caracter public și stabilirea unor proceduri interne pentru a asigura aplicarea uniformă și protecția informațiilor sensibile. În practică, Autoritatea Aeronautică Civilă trebuie să asigure că, accesul publicului la informațiile publice, nu încalcă alte norme (ex. protecția datelor, secret comercial, siguranța aviației). Este nevoie de proceduri interne clare pentru a identifica ce informații pot fi puse la dispoziția publicului larg, dar fără restricționarea nejustificată a accesului la informațiile publice. Referitor la pct. 40 din proiectul Regulamentului, de asemenea, se constată o abordare similară în privința utilizării sintagmei „în timp util”, care poartă caracter vag. Conform normei din proiect furnizorii de servicii U-space trebuie să transmită informațiile în materie de geovigilență în timp util pentru a permite operatorilor UAS să abordeze situațiile de contingență și de urgență și trebuie să includă ora actualizării alături de un număr de versiune sau o oră valabilă ori ambele. Prevederea impune furnizorilor de servicii U-space obligația de a transmite informațiile de geovigilență „în timp util” pentru a permite operatorilor UAS să gestioneze situațiile de contingență și urgență și de a include elemente de trasabilitate precum ora actualizării și numărul de versiune. Deși scopul reglementării este clar și orientat spre siguranță, formularea „în timp util” este vagă și poate genera interpretări diferite. Se		Timpii utili vor fi stabiliți în baza AMC/GM la Regulamentul 2021/664 emise de EASA care vor fi promulgate de AAC prin Ordin AMC1 Article 9(2) GM1 Article 9(2) GM2 Article 9(2)
--	--	---	--	--

		recomandă precizarea unor criterii obiective sau a unui interval maximal de transmitere pentru a asigura predictibilitate și aplicare uniformă. În privința pct. 56 din proiectul Regulamentului care dispune furnizorilor de servicii care furnizează un serviciu de informare meteorologică să colecteze date meteorologice, furnizate de surse sigure, pentru a menține siguranța și pentru a oferi suport deciziilor operaționale ale altor servicii U-space și, totodată, să furnizeze operatorului UAS prognoze meteorologice și informații meteorologice curente fie înaintea, fie în timpul zborului, notăm următoarele. Prevederea impune furnizorilor U-space obligația de a colecta date meteorologice din surse sigure și de a furniza operatorilor UAS informații înainte sau în timpul zborului. Termenii „surse sigure” și „înainte sau în timpul zborului” sunt vagi, motiv pentru care se recomandă clarificarea standardelor pentru surse și a intervalelor de actualizare a datelor. Referitor la pct. 61 din proiectul Regulamentului care stabilește că, furnizorii de servicii U-space și, atunci când sunt desemnați, furnizorii unici de servicii de informații comune trebuie să dețină un certificat eliberat de AAC, atunci când își au sediul principal de activitate, menționăm că, prevederea stabilește obligația ca furnizorii de servicii U-space și furnizorii unici de servicii de informații comune să dețină un certificat eliberat de AAC dacă își au sediul		Clarificarile vor fi făcute în baza AMC/GM la Regulamentul 2021/664 emise de EASA care vor fi promulgate de AAC prin Ordin. GM1 Article 12 AMC1 Article 12(1)(a) GM1 Article 12(1)(a) AMC1 Article 12(2)(f) GM1 Article 12(2)(f) AMC1 Article 12(3) GM1 Article 12(3)
--	--	---	--	---

		principal de activitate. Regula este clară și în conformitate cu cerințele de siguranță, însă termenul „sediul principal de activitate” este vag și ar trebui clarificat pentru a preciza aplicabilitatea certificării și pentru a evita interpretările diferite. Subsecvent, reținem că, în textul proiectului se utilizează sintagma „Autoritatea Aeronautică Civilă” în diferite forme gramaticale și, concomitent, termenul „AAC” (pct. 61, 66), fără ca în proiect să fie precizat că aceste două noțiuni desemnează aceeași entitate. Lipsa acestei clarificări poate genera confuzii și interpretări neunitare ale prevederilor. Recomandăm introducerea unei mențiuni explicite care să precizeze că „AAC” este prescurtarea pentru „Autoritatea Aeronautică Civilă”, pentru a asigura coerență și claritate juridică în întregul text al proiectului. În ceea ce privește pct. 67.6 din proiectul Regulamentului notăm că, prevederea impune furnizorilor implementarea și menținerea a două sisteme de management: unul pentru securitatea operațională, conform punctului ATM/ANS.OR.D.010 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, și unul pentru securitatea informațiilor, conform anexei nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul		Textul proiectului a fost ajustat. S-a optat pentru utilizarea termenului de „Autoritatea Aeronautică Civilă”. Textul proiectului a fost ajustat. 67.6. implementează și menține un sistem de management al securității în conformitate cu punctul ATM/ANS.OR.D.010 din subpartea D a anexei nr. 3 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023 și un sistem de management al securității
--	--	--	--	---

	riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației. În proiect nu este clar pe baza căruia act normativ a fost aprobat al doilea regulament, ceea ce poate genera confuzii. Se recomandă precizarea exactă a actului normativ aplicabil pentru a asigura claritate și predictibilitate juridică. Referitor la pct. 70 din proiectul Regulamentului menționăm că, prevederea stabilește condițiile de încetare a valabilității certificatului de furnizor U-space sau de furnizor unic de servicii de informații comune. Deși oferă claritate prin stabilirea unor termene concrete, termenele de șase luni pentru începerea activității și de 12 luni pentru întreruperea activității pot fi prea restrictive și nu prevăd situații justificate de suspendare temporară. Se recomandă introducerea unor mecanisme de prelungire sau suspendare și clarificarea criteriilor pentru încetarea activității. Nu se precizează clar ce se întâmplă dacă activitatea este întreruptă temporar din motive justificate (ex.: mentenanță majoră, forță majoră, pandemie, etc.). În privința literei A pct. 4 din anexa nr. 1 la proiectul Regulamentului notăm că, prevederea stabilește criteriile pentru definirea cerințelor de capacitate și performanță aplicabile UAS, luând în considerare tipurile de operațiuni, densitatea traficului, clasificarea spațiului aerian și serviciile U-space. Cu toate acestea, criteriul „orice alte constrângeri suplimentare” este	informațiilor în conformitate cu anexa nr. 2 (partea IS.I.OR) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025; Clarificările vor fi făcute în baza AMC/GM la Regulamentul 2021/664 emise de EASA care vor fi promulgate de AAC prin Ordin. La fel vor fi elaborate PIAC-uri privind certificarea și supravegherea furnizorilor de servicii U-space. GM1 Article 16 AMC1 Article 16(3) Criteriile urmează să fie definite în PIAC-uri prin care se va defini procedura de stabilire a zonelor U-space.
--	---	---

		vag și poate genera incertitudine juridică. Se recomandă clarificarea acestuia și precizarea autorității competente care le aprobă sau trimiterea la standarde tehnice recunoscute pentru uniformitate și predictibilitate.		
6.	Ministerul Afacerilor Interne , nr. 40/3970 din 12 noiembrie 2025	Proiectul conține norme care generează interferențe directe cu domeniile de activitate ale subdiviziunilor din subordinea ministerului în partea ce vizează utilizarea în cadrul exercitării atribuțiilor funcționale a aeronavelor fără pilot la bord, motiv pentru care urmează a fi abordat special. I. Din punct de vedere conceptual, se recomandă ajustarea prevederilor proiectului, după cum urmează. 1. La pct. 3 din Regulament, se propune completarea cu subpunctul 3.4. cu următorul cuprins: „3.4. de către operatorii de aeronave de stat fără pilot în spațiul aerian din zona de competență a poliției de frontieră, serviciilor militare, vamale sau de poliție”; 2. La pct. 4 se completează cu subpunctul 4.7. cu următorul cuprins: „4.7. aeronavă de stat fără pilot – aeronavă fără pilot, folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție”; 3. În conformitate cu prevederile punctului 11 din proiectul Regulamentului, în cazul în care Republica Moldova în comun cu un alt stat decid să instituie un spațiu aerian U-space transfrontalier, se vor lua împreună deciziile cu privire la desemnarea spațiului aerian U-space transfrontalier, furnizarea de	Se acceptă parțial	pct. 3. Regulamentul UE 2021/664 este un Regulament de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139, la fel și prezentul proiect este un regulament de punere în aplicare a Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și este aplicabil doar acelor produse, organizații, servicii etc., care cad sub incidența Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Articolul 1.(4). Prin urmare nu este necesară o dublare a prevederilor Codului Aerian în proiectul de hotărâre de Guvern. pct. 4. Definiția de aeronavă de stat este definită în Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Articolul 5. pct. 11. După adoptarea proiectului de hotărâre de Guvern, urmează să fie elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de certificare/desemnare a furnizorilor de servicii U-space. La etapa elaborării acestor acte procedurale vor fi consultate toate

		servicii U-space transfrontaliere și furnizarea de servicii transfrontaliere de informații comune. Potrivit Capitolului II, articolului 3 alineatul (7) din Regulamentul transpus (UE) 2021/664, în situația în care statele membre decid instituirea unui spațiu aerian U-space transfrontalier, acestea adoptă în comun deciziile referitoare la desemnarea spațiului respectiv. Din conținutul acestei dispoziții se deduce că aplicabilitatea ei este limitată la statele membre ale Uniunii Europene și ale Spațiului Economic European, iar procesul de instituire a unui asemenea spațiu este reglementat exclusiv între acestea. În consecință, se consideră imperios necesar ca proiectul, la Capitolul VI – Dispoziții Generale și Finale, să conțină o mențiune expresă privind aplicabilitatea punctului 11 din Regulament din momentul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Totodată, în ipoteza în care autorul proiectului intenționează instituirea unui spațiu aerian U-space transfrontalier anterior aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, se impune necesitatea definirii unui mecanism de desemnare a acestui spațiu, Or, atât Regulamentul cât și Nota de fundamentare nu conțin prevederi referitoare la procedura de instituire a spațiului U-space transfrontalier, la furnizarea serviciilor U-space transfrontaliere și la serviciile comune de informare.		părțile interesate (MAI, MSM, SIS, etc.).
--	--	---	--	--

		Precizăm că Poliția de Frontieră deține competența legală de a institui, în zona de frontieră, zone geografice cu restricții privind operarea aeronavelor fără pilot, permanent sau temporar, în situațiile în care aceste operațiuni pot afecta securitatea statului, ordinea publică, ori activitatea autorităților competente. În contextul celor expuse, se consideră necesar și oportun ca autorul proiectului să includă, în compartimentul 8 al Notei de fundamentare, clauze explicite privind mecanismul de instituire a spațiului aerian U-space transfrontalier, astfel încât cadrul normativ să fie complet, coerent și aliniat principiilor de siguranță și cooperare internațională. 4. Pct. 47 se completează cu textul: „precum și cu condițiile de efectuare a operațiunilor aeriene cu aeronave fără pilot în zona de frontieră stabilite de art. 42 alin. (6) și (7) din Legea nr. 28/2024 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova”; 5. La pct. 50, după cuvintele „spațiului aerian”, se completează cu textul: „cu restricțiile instituite conform art. 42 alin. (7) din Legea nr. 28/2024 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova.”. 6. La pct. 68 din proiectul Regulamentului se face referință la necesitatea dispunerii unui plan de management al situațiilor de urgență, întru sprijinirea operatorului UAS care se confruntă cu o situație de urgență, precum și a unui plan de comunicare, pentru informarea celor implicați. Prin urmare, se		Pct. 47. Zona frontalieră este publicată ca zona geografică UAS restricționată, ceea înseamnă că intrarea sau operarea în această zonă poate fi efectuată doar cu condițiile obținerii unei autorizații de la IGPF. Pct. 50. Zona frontalieră este publicată ca zona geografică UAS restricționată, ceea înseamnă că intrarea sau operarea în această zonă poate fi efectuată doar cu condițiile obținerii unei autorizații de la IGPF. Pct. 68. Informații cu privire la conținutul planului de urgență a furnizorului de servicii U-space se regăsesc în AMC/GM la Regulamentul UE 2021/664, care urmează să fie elaborate prin Ordinul AAC i. AMC1 Article 6(8)
--	--	--	--	---

		recomandă completarea Regulamentului cu prevederi clare privind conținutul planurilor prenotate, precum și subiecții responsabili de elaborarea, aprobarea și implementarea acestora. 7. În conformitate cu pct. 28 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 privind un cadru de reglementare pentru U-space, coroborat cu art. 2 alin. (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, prezentul cadru de reglementare nu se aplică operațiunilor cu aeronave care desfășoară activități militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontieră și de pază de coastă sau activități și servicii similare executate în interesul public, sub controlul și responsabilitatea statului, cu excepția cazului în care statul membru decide expres aplicarea acestor norme și acestor activități. În consecință, Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul Inspectoratului de Management Operațional, deține competențe funcționale exclusive în domeniul asigurării securității naționale, protecției infrastructurilor critice, obiectivelor strategice și a cetățenilor, inclusiv asupra activităților aeriene care pot genera riscuri de securitate în proximitatea acestora. Având în vedere aceste considerente, orice activitate cu aeronave fără pilot care implică survolarea zonelor urbane dens populate, apropierea de obiective strategice, infrastructuri critice (precum instalații energetice, rețele de		ii. AMC2 Article 6(8) iii. GM1 Article 6(8) iv. GM2 Article 6(8) Pct. 28. După adoptarea proiectului de hotărâre de Guvern, urmează să fie elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de certificare/desemnare a furnizorilor de servicii U-space. La etapa elaborării actelor procedurale acestea vor fi consultate cu autoritățile de stat (MAI, MSM, SIS, etc.). Toate cele propuse de MAI la acest subiect vor fi obligatoriu luate în considerare și incluse în actele procedurale care vor fi elaborate în acest sens.
--	--	---	--	---

		comunicații, transport sau protecție civilă) ori operarea deasupra spațiilor aeriene cu restricții de securitate, urmează a fi supusă coordonării și aprobării obligatorii a Ministerului Afacerilor Interne, în vederea prevenirii oricăror riscuri asupra ordinii, siguranței publice și securității naționale. Potrivit prevederilor art. 7 din Legea nr. 223/2025 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice, Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul Centrului Național pentru Coordonarea Protecției Infrastructurilor Critice (în continuare - CNCPIC), exercită atribuții de coordonare, sprijin, monitorizare și control în domeniul protecției și rezilienței infrastructurilor critice naționale și europene, asigurând cooperarea interinstituțională, schimbul de informații și managementul integrat al riscurilor. În acest context, infrastructurile și serviciile digitale aferente sistemului U-space, precum platformele de gestionare a datelor, rețelele de comunicații, sistemele informatice de control și tehnologiile de monitorizare a traficului aerian fără pilot, se încadrează, prin natura și funcționalitatea lor, în categoria infrastructurilor critice digitale, întrucât asigură funcții esențiale pentru securitatea comunicațiilor, protecția datelor, siguranța operațională și continuitatea serviciilor publice. Prin urmare, în temeiul competențelor stabilite de Legea nr. 223/2025, Ministerul Afacerilor Interne este autoritatea națională responsabilă pentru		
--	--	--	--	--

		asigurarea protecției, coordonării și controlului acestor infrastructuri, iar orice decizie referitoare la implementarea, extinderea, modificarea sau operarea infrastructurii U-space trebuie coordonată în mod obligatoriu cu CNCPIC din cadrul Inspectoratului de Management Operațional, înainte de adoptare sau punere în aplicare. În acest context, se impune ca orice inițiativă legislativă, decizie administrativă sau acțiune operațională privind desemnarea spațiilor aeriene din cadrul sistemului U-space, aprobarea, extinderea sau modificarea infrastructurii de date aferente acestora, precum și desemnarea furnizorilor de servicii ori a celor de informații comune, să fie coordonată în mod obligatoriu cu Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul CNCPIC al Inspectoratului de Management Operațional, înainte de adoptare sau implementare. Această coordonare este necesară pentru a asigura controlul și supravegherea statului asupra zonelor de interes strategic și infrastructurilor digitale asociate, prevenind eventualele vulnerabilități de securitate, riscuri operaționale sau afectări ale continuității serviciilor esențiale. Mai mult, potrivit art. 18 lit. f) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664, autoritățile competente au obligația de a institui un mecanism de coordonare cu alte autorități și entități implicate în procesul de desemnare a spațiilor aeriene U-space, de stabilire a		
--	--	--	--	--

		restricțiilor aplicabile și de definire a serviciilor aferente. În acest sens, pentru asigurarea unei implementări coerente, sigure și conforme cu cerințele de securitate cibernetică și operațională, se impune instituirea unui mecanism interinstituțional de coordonare care să includă, în mod obligatoriu, Ministerul Afacerilor Interne, prin CNCPIC al Inspectoratului de Management Operațional, având în vedere competențele acestora în domeniile securității naționale, protecției infrastructurilor critice și gestionării riscurilor. Astfel, desemnarea, configurarea și exploatarea spațiilor aeriene U-space trebuie să se realizeze în baza unui proces de consultare instituțională permanentă, pentru a preveni suprapuneri de competență, vulnerabilități instituționale și riscuri operaționale care pot afecta infrastructurile de importanță strategică ale statului. În Republica Moldova, o astfel de coordonare este imperativă cu Ministerul Afacerilor Interne, având în vedere rolul său constituțional și legal de garant al ordinii publice, al securității interne și al protecției infrastructurilor critice, în temeiul actelor normative care îi stabilesc atribuțiile și competențele, inclusiv Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care definește rolul ministerelor în realizarea politicilor de stat, Legea nr. 223/2025 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice, Hotărârea de Guvern nr. 639/2017 cu		
--	--	---	--	--

		privire la organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, precum și alte reglementări din domeniul ordinii și securității publice. În absența implicării directe a Ministerului Afacerilor Interne în procesul de planificare, implementare și supraveghere a sistemului U-space, există riscul generării unor vulnerabilități majore la adresa securității naționale și infrastructurilor critice, inclusiv prin lipsa controlului asupra zborurilor în zone cu regim special de securitate, apariția unor vulnerabilități de securitate informatică în rețelele și platformele U-space, precum și expunerea la riscuri de intruziune, sabotaj sau supraveghere neautorizată a obiectivelor strategice. Astfel de situații ar contraveni principiilor consacrate de Legea nr. 223/2025 privind infrastructurile critice, potrivit căreia autoritățile responsabile de securitatea internă, în special Ministerul Afacerilor Interne, au obligația de a asigura coordonarea măsurilor de protecție și reziliență a infrastructurilor critice naționale și europene, inclusiv domeniul digital și aerian. În acest sens, se impune stipularea expresă în proiectul de hotărâre a prevederii potrivit căreia niciun proces de planificare, aprobare, modificare, extindere sau implementare a infrastructurii U-space nu poate fi efectuat fără coordonarea și aprobarea prealabilă a Ministerului Afacerilor Interne, în vederea asigurării și menținerii securității naționale, protejării		
--	--	---	--	--

		infrastructurilor critice și a spațiilor de interes strategic, precum și garantării siguranței populației și ordinii publice. Această prevedere este esențială pentru a asigura controlul statului asupra operațiunilor aeriene fără pilot și pentru a preveni riscurile asociate utilizării neautorizate a spațiului aerian în zone cu regim de securitate. În temeiul art. 15 lit. f) din Regulamentul (UE) 2021/664 și al art. 6 –7 din Legea nr.223/2025 privind infrastructurile critice, se impune asigurarea coordonării obligatorii cu Ministerul Afacerilor Interne, în calitate de autoritate responsabilă pentru securitatea internă și protecția infrastructurilor critice. Respectiv, se recomandă completarea proiectului de hotărâre cu o prevedere expresă, după cum urmează: „Orice operațiune de desemnare, configurare, autorizare, modificare sau extindere a spațiilor aeriene U-space, precum și orice activitate de planificare ori implementare a infrastructurilor aferente, se efectuează numai cu consultarea prealabilă și acordul Ministerului Afacerilor Interne, prin Inspectoratul de Management Operațional.” Pentru asigurarea unei implementări unitare și a unui control constant asupra activităților din domeniul U-space, se impune includerea Ministerului Afacerilor Interne în componența organelor colegiale, grupurilor de lucru și comisiilor tehnice responsabile de planificarea, monitorizarea și		
--	--	--	--	--

		supravegherea operațiunilor cu aeronave fără pilot. Totodată, se recomandă instituirea unui mecanism permanent de schimb de date și raportare între MIDR, AAC, MAI/IMO și CNCPIC, privind operațiunile UAS, incidentele aeriene și eventualele riscuri la adresa securității infrastructurilor digitale și fizice, în scopul prevenirii conflictelor de competență și al consolidării cooperării interinstituționale. 8. Cu referire la denumirea Regulamentului, se propune modificarea denumirii prezentului Regulament, având în vedere similitudinea acesteia cu titlul „Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, situație care poate genera confuzii în procesul de aplicare și utilizare. Totodată, prevederile proiectului actual reglementează în mod specific operarea spațiului aerian U-space, componentă ce presupune utilizarea aeronavelor fără pilot, astfel, se consideră oportună ajustarea denumirii în forma ce urmează: „Regulamentul privind aprobarea normelor și procedurilor de operare a spațiului aerian U-space.” 9. Potrivit art. 3 alin. (4) lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de același nivel cu care se află în conexiune. Respectiv, urmare coroborării prevederilor proiectului		Pct. 8. Se propune următoarea denumire: Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space. Pct. 9. Prevederea propusa se regăsește în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord,
--	--	---	--	--

		cu pct. 57 subpct. 11) din Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, s-a remarcat că în proiect nu se regăsește sarcina Autorității Aeronautice Civile privind punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate care sunt imputabile operatorilor UAS ce desfășoară operațiuni în categoriile „deschise” sau „specifice” și care au fost raportate în comun cu Ministerul Afacerilor Interne și autoritățile publice locale corespunzătoare. Prin urmare, se propune completarea pct. 75 din proiect, în partea ce ține de atribuirea Autorității Aeronautice Civile a obligației de punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate. 10. Se propune completarea pct. 5 din Capitolul II Secțiunea 1 a proiectului cu denumirea autorității care este competentă de desemnarea și efectuarea evaluării a riscurilor spațiului aerian U-space, precum și a pct. 7 cu denumirea autorității care are competențe de a impune servicii suplimentare pentru spațiul aerian U-space, în pct. 10 autoritatea sau cercul de participanți cui îi pot fi puse la dispoziție informațiile referitoare la spațiul aerian U-space și de către care autoritate. Pentru asigurarea securității informațiilor ce țin de gestionarea spațiului aerian U-space se propune completarea proiectului cu	aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022. Pct. 10. Pct. 75.6. din PHG prevede că AAC are sarcina sa creeze un mecanism prin care să coordoneze cu alte autorități naționale și entități, inclusiv la nivel local vizavi de desemnarea spațiului aerian U-space, stabilirea de restricții ale spațiului aerian aplicabile UAS în cadrul respectivului spațiu aerian U-space și stabilirea serviciilor U-space care urmează să fie furnizate în spațiul aerian U-space. Acest mecanism urmează să fie instituit și descris prin actele procedurale care vor fi
--	--	--	---

		prevederi în care să fie prevăzut expres care sunt autoritățile competente de stocare și prezentare a acestor informații, precum și modul de asigurare a păstrării și furnizării acestora în securitate. Totodată, în urma analizei proiectului se propune excluderea sintagmelor „fără întârziere”, „Înainte de a desfășura operațiuni”, „Înainte de fiecare zbor în parte”, „Atunci când este gata să înceapă zborul”, ce se regăsesc în pct. 20, 21, 23, 24 și 25 din proiect, cu înlocuirea acestora prin termene concrete cu privire la desfășurarea acțiunilor preconizate, precum și completarea pct. 34 din proiect cu un termen minim/maxim de raportare către Autoritatea Aeronautică Civilă, în vederea excluderii cazurilor de tergiversare intenționată și interpretare neuniformă a dispozițiilor proiectului. 11. În final, se propune completarea proiectului cu prevederi prin care să fie reglementat rolul autorităților specializate ale statului care au atribuții de menținerea, asigurarea și restabilirea ordinii și securității publice, precum și a managementului integrat al frontierei de stat, al combaterii migrației ilegale și a criminalității transfrontaliere. Oportunitatea completării proiectului cu prevederile menționate va asigura aplicarea acestuia uniform de către toți participanți, precum și va garanta un mecanism eficient de combatere și/sau restabilire a ordinii și securității publice în cazul comiterii abaterilor, și a implementării uniforme a acordurilor semnate de către		elaborate de AAC după aprobarea PHG. Aceste acte procedurale vor fi consultate cu autoritățile naționale (MAI, MSM, SIS, etc.)
--	--	---	--	---

		autoritățile ale statului în privința spațiului aerian U-space. II. Cu referire la aspecte de tehnică legislativă, se înaintează observații, în ordinea ce perindă. 1. În ceea ce privește temeiul legal al proiectului de Hotărâre, notăm că acesta conține exclusiv prevederile art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017. Potrivit normei indicate, organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile. Pe această cale, vă aducem la cunoștință că Guvernul nu reprezintă organul central de specialitate în domeniul aviației civile, iar temeiul legal nu este incident hotărârii. În acest sens, remarcăm că în clauza de emitere se va indica doar temeiul juridic concret pentru emiterea prezentului act normativ, referințele la alte norme ale actelor normative care nu constituie temei juridic de adoptare nu se vor indica în clauza de adoptare. 2. Cu referire la incidența art. 45 din Legea nr. 100/2017 asupra proiectului notăm că, în întreg conținutul Regulamentului se folosesc termeni precum „UAS, operatori UAS” etc., fără ca aceste termene să fie însoțite de o definiție teoretică sau explicație detaliată. Lipsa unei clarificări conceptuale privind termenul menționat poate genera ambiguități în interpretarea și aplicarea		
--	--	---	--	--

		prevederilor ulterioare ale actului normativ, afectând coerența și precizia reglementării. Se recomandă, pe cale de consecință, introducerea unor definiții explicite a noțiunilor indicate în cuprinsul Regulamentului respectiv. 3. Potrivit art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova sau la data indicată în textul actului normativ, care nu poate fi anterioară datei publicării. Respectiv, pct. 3 din proiectul de hotărâre a Guvernului specifică că, hotărâre intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. În acest sens comunicăm că în proiectul notei de fundamentare lipsește justificarea termenului de intrare în vigoare a proiectului de act normativ, contrar art. 56 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 care statuează că, intrarea în vigoare a actelor normative poate fi stabilită pentru o altă dată doar în cazul în care se urmărește protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, realizarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, conformarea cadrului normativ hotărârilor Curții Constituționale, eliminarea unor lacune din legislație sau contradicții între actele normative ori dacă există alte circumstanțe obiective. 4. În final, se atrage atenția asupra necesității respectării exigențelor gramaticale, de ortografie și de punctuație statuate în Legea		
--	--	--	--	--

		nr. 100/2017, în sensul corectării greșelilor admise în conținutul proiectului și excluderii erorilor de ordin tehniconormativ.		
7.	Ministerul Mediului, nr.13-05/3017 din 13.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
8.	Ministerul Afacerilor Externe, Nr. DI/3/041-11193 din 03.11.2025	În secțiunea a 2-a „Noțiuni” a proiectului Regulamentului vizat se propune definirea termenului de „furnizor de servicii U-space”. Se recomandă utilizarea denumirii oficiale „Autoritatea Aeronautică Civilă” în locul acronimului „AAC” la pct. 61 și 66 din Regulament pentru a asigura caracterul uniform al acesteia. Totodată, se consideră oportună clarificarea termenilor „statul membru”, „ATS”, „IFR” și „VFR” din Anexele nr. 6 și 7 ale Regulamentului.	Se acceptă	
9.	Î.S. „MOLDATSA”, nr.735 din 11.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
10.	Ministerul Finanțelor, nr. 09/2-03/530/1570 din 11.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
11.	Ministerul Apărării, Nr. 11/1315 din 10.11.2025	II. Propuneri de modificare a proiectului de regulament 1) Se propune completarea după punctul 5 cu un punct nou, cu următorul cuprins: „6. La efectuarea evaluării riscurilor spațiului aerian potrivit pct. 5, autoritatea competentă consultă în mod obligatoriu Ministerul Apărării, în cazul în care spațiul aerian avut în vedere se află în proximitatea obiectivelor militare, zonelor de antrenament sau a altor spații supuse regimului de securitate națională.”	Se acceptă parțial	Necesitatea implicării Ministerului Apărării în situațiile în care desemnarea unui spațiu aerian U-space poate afecta obiective militare, zone de antrenament, activități militare sau alte zone relevante pentru securitatea națională este justificată. Totodată, se consideră inoportună introducerea mecanismului procedural detaliat în textul Regulamentului. Modalitatea de

				participare a Ministerului Apărării la procesul de evaluare a riscurilor spațiului aerian urmează să fie stabilită prin procedura națională privind Airspace Risk Assessment și desemnarea spațiilor aeriene U-space, care va fi elaborată după aprobarea hotărârii Guvernului. În cadrul acestei proceduri vor fi stabilite cazurile, etapele, termenele și modalitățile concrete de consultare și coordonare cu Ministerul Apărării și cu alte autorități publice relevante.
		2) Se propune completarea punctului 8 cu subpunctul 8.4, cu următorul cuprins: „8.4. În cazul spațiilor aeriene U-space care afectează sau se suprapun peste zone de interes militar, cerințele operaționale includ și condițiile stabilite de Ministerul Apărării privind nivelul de acces, altitudinile maxime, tipurile de UAS permise și intervalele orare de operare.”	Se acceptă parțial	Necesitatea luării în considerare a cerințelor aferente securității și apărării naționale în procesul de desemnare a spațiilor U-space este recunoscută. Cu toate acestea, stabilirea în proiectul hotărârii Guvernului a unor categorii concrete precum nivelul de acces, altitudinile maxime, tipurile de UAS permise sau intervalele orare de operare ar introduce elemente de natură predominant tehnică și operațională. Aceste condiții urmează să fie determinate, după caz, în procesul evaluării riscurilor și al desemnării fiecărui spațiu U-space, cu

				participarea autorităților competente, inclusiv a Ministerului Apărării atunci când sunt afectate interese ce țin de apărarea și securitatea națională.
		3) Se propune reformularea 17 și expunerea acestuia în următorul cuprins: „17. Se acordă acces nediscriminatoriu la serviciile de informații comune autorităților naționale, inclusiv Ministerului Apărării, furnizorilor de servicii de trafic aerian, furnizorilor de servicii U-space și operatorilor UAS relevanți. Ministerului Apărării i se acordă, în baza justificării de securitate națională, un nivel extins de vizibilitate asupra datelor dinamice și a informațiilor de identificare a UAS care operează în spațiul aerian U-space.”	Se acceptă parțial	Accesul autorităților naționale competente la informațiile necesare exercitării atribuțiilor legale trebuie asigurat în condițiile cadrului normativ aplicabil. Totodată, formularea propusă instituie un regim particular de acces la date și un „nivel extins de vizibilitate”, aspecte care necesită reglementarea clară a temeiului, scopului, categoriilor de date, condițiilor de acces, responsabilităților și măsurilor de protecție a informațiilor. Din acest considerent, nu se consideră oportună introducerea formulării propuse în norma care transpune prevederea corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2021/664. Modalitățile concrete de acces și schimb de date urmează să fie dezvoltate în cadrul normativ și procedural subsecvent, în limitele legislației aplicabile.
		4) Se propune completarea punctului 38 cu subpunctul 38.6, cu următorul cuprins:	Se acceptă parțial	Obiectivul urmărit de propunere — prevenirea și contracararea utilizării neautorizate sau ostile a UAS —

		„38.6. Ministerul Apărării, în scopul asigurării securității naționale și apărării spațiului aerian, are acces la datele de identificare prin rețea, în format neagregat, în măsura necesară prevenirii și contracarării utilizării neautorizate sau ostile a UAS.”		este justificat din perspectiva securității naționale. Cu toate acestea, accesul la date de identificare în format neagregat reprezintă un mecanism operațional care presupune stabilirea prealabilă a condițiilor juridice și tehnice privind accesul, utilizarea, păstrarea, securitatea și schimbul de date. În consecință, propunerea urmează să fie examinată în procesul elaborării actelor normative și procedurale subsecvente, fără modificarea normei transpuse din Regulamentul (UE) 2021/664.
		5) Se propune introducerea după punctul 19 a unui punct nou, cu următorul cuprins: „În situații care țin de securitatea națională, la solicitarea Ministerului Apărării, furnizorii de servicii de informații comune publică de îndată restricții dinamice ale spațiului aerian care limitează temporar sau total operațiunile UAS în volumul indicat, iar furnizorii de servicii U-space actualizează sau retrag autorizările de zbor afectate.”	Se acceptă parțial	Necesitatea existenței unui mecanism rapid de instituire și comunicare a restricțiilor determinate de situații ce țin de securitatea națională este pertinentă. Procedura concretă trebuie însă să stabilească autoritățile competente, temeiurile inițierii restricției, circuitul informațional, modalitatea de transmitere către furnizorii de servicii de informații comune și furnizorii de servicii U-space, precum și efectele asupra autorizărilor de zbor existente.

				Aceste aspecte urmează să fie reglementate în cadrul procedural de implementare, în coordonare cu Ministerul Apărării și celelalte autorități competente.
		6) Se propune completarea punctului 31, cu următorul cuprins: „Furnizorii de servicii U-space încheie acorduri cu furnizorii de servicii de trafic aerian și, după caz, cu Ministerul Apărării, pentru coordonarea zborurilor militare și a activităților militare desfășurate în spațiul aerian.”	Se acceptă parțial	Propunerea se acceptă parțial sub următoarea reformulare: 31. Furnizorii de servicii U-space încheie acorduri cu furnizorii de servicii de trafic aerian, și după caz, cu Ministerul Apărării, pentru a asigura o coordonare adecvată a activităților, precum și schimbul de date și informații operaționale relevante în conformitate cu anexa nr.5.
		7) Se propune completarea punctului 13 cu un subpunct nou, cu următorul cuprins: „Pentru obiectivele militare și zonele de antrenament ale forțelor armate se stabilesc zone geografice UAS cu regim restrictiv sau interzis, care se publică prin serviciile de informații comune și prin serviciul de informare aeronautică.”	Se acceptă parțial	Protejarea obiectivelor militare și a zonelor de antrenament împotriva operațiunilor UAS neautorizate constituie un obiectiv legitim și urmează să fie asigurată prin instrumentele juridice disponibile în cadrul național privind utilizarea spațiului aerian și instituirea zonelor geografice UAS. Totodată, instituirea și publicarea unor asemenea zone trebuie realizate potrivit procedurilor și competențelor stabilite de legislația aplicabilă, fără a fi necesară

				dublarea acestor mecanisme în proiectul Regulamentului U-space.
		8) Se propune completarea punctului 67 cu un subpunct nou, cu următorul cuprins: „Pentru furnizarea de servicii U-space în proximitatea obiectivelor militare sau în spații aeriene stabilite ca sensibile din punctul de vedere al apărării, furnizorii aplică cerințe suplimentare de securitate cibernetică și protecție a informațiilor, stabilite de Ministerul Apărării în cooperare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.”	Se acceptă parțial	Cerințele de securitate cibernetică și de protecție a informațiilor reprezintă un element important pentru funcționarea sigură a serviciilor U-space, în special în zonele sensibile din perspectiva apărării naționale. Cu toate acestea, cerințele tehnice suplimentare trebuie stabilite în cadrul normativ și procedural corespunzător și fundamentate pe competențele legale ale autorităților implicate, precum și corelate cu cerințele europene aplicabile furnizorilor de servicii U-space și furnizorilor de servicii de informații comune. În consecință, aspectul va fi examinat în procesul elaborării cadrului subsecvent de implementare, cu implicarea Ministerului Apărării.
		9) Se propune completarea planului de management al situațiilor de urgență, după cum urmează: „Planul de management al situațiilor de urgență prevede proceduri de notificare a Ministerului Apărării în cazul detectării unor UAS neidentificate, neautorizate sau	Nu se acceptă	Necesitatea unui mecanism de notificare și coordonare în cazul identificării unor UAS neautorizate sau care pot prezenta riscuri pentru obiectivele militare ori securitatea națională este justificată.

		care prezintă risc pentru obiectivele militare ori pentru securitatea națională.”		Modalitatea concretă de notificare, criteriile de declanșare, canalele de comunicare, responsabilitățile instituționale și termenele de reacție constituie însă elemente procedurale care urmează să fie stabilite în documentele de implementare și în mecanismele interinstituționale aferente.
		10) Se propune completarea punctului 75 cu un subpunct nou, cu următorul cuprins: „Autoritatea Aeronautică Civilă instituie un mecanism permanent de schimb de date și coordonare cu Ministerul Apărării pentru monitorizarea traficului UAS în spațiul aerian U-space, inclusiv transmiterea operativă a datelor de identificare și a restricțiilor dinamice.” Adoptarea propunerilor de mai sus asigură integrarea dimensiunii de securitate națională în arhitectura U-space, protecția obiectivelor militare și a zborurilor operative, precum și capacitatea statului de a reacționa rapid în cazurile de utilizare abuzivă sau ostilă a UAS. Ministerul Apărării își exprimă disponibilitatea de a participa, prin specialiștii săi, la grupurile tehnice de lucru privind implementarea cadrului U-space.	Nu se acceptă	Cooperarea permanentă dintre Autoritatea Aeronautică Civilă și Ministerul Apărării este necesară în măsura în care implementarea U-space interferează cu atribuțiile Ministerului Apărării privind apărarea și securitatea spațiului aerian. Forma juridică, categoriile de informații, procedurile de transmitere, responsabilitățile și măsurile de protecție a informațiilor urmează să fie stabilite în cadrul actelor procedurale subsecvente și, după caz, prin mecanisme interinstituționale de cooperare.
12.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Nr. 03-3229 din 14.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
13.	Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal,	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	

	nr. 04-06/3780 din 05.11.2025			
14.	Dron Assistance S.R.L. din 30.10.2025	1. Proportionalitate și simplificare pentru operațiunile agricole Aplicarea unei abordări universale poate suprima sectorul vital al dronelor agricole. Propunere: Solicităm Autorității Aeronautice Civile (AAC) să elaboreze „Mijloace Acceptabile de Conformitate” (AMC) și „Materiale de Ghidare” (GM), adaptate specific pentru modelele comune de drone agricole și tipurile de operațiuni din Republica Moldova. Aceasta ar putea include, de exemplu, șabloane preaprobată pentru programele de mentenanță, ceea ce ar simplifica procesul de conformare pentru operatori, fără a compromite siguranța. 2. Implementare etapizată și suport financiar pentru perioada de tranziție Costurile inițiale pentru certificarea ca organizație de management al menținerii navigabilității (CAO.UAS), instruirea personalului și achiziționarea de software specializat reprezintă o barieră semnificativă, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii din sectorul agrar. Perioada de grație de 12 luni [1, 1] s-ar putea dovedi insuficientă pentru o adaptare completă și sustenabilă. Propunere: Propunem o abordare etapizată a implementării, care să ofere sectorului agricol o perioadă de tranziție suplimentară de 12–24 de luni pentru conformarea deplină la cerințele CAO.UAS. Concomitent, propunem crearea unui program de sprijin financiar (granturi sau subvenții) pentru a	Se acceptă parțial	Recomandările formulate au fost analizate în procesul de definitivare a proiectului. În măsura în care acestea au fost compatibile cu obiectul reglementării, cadrul normativ și cerințele de transpunere, au fost reflectate în textul proiectului. Totodată, se menționează că, ulterior aprobării hotărârii, Autoritatea Aeronautică Civilă va elabora actele procedurale necesare implementării acesteia, care vor fi supuse consultării publice cu toate părțile interesate. De asemenea, proiectul prevede intrarea în vigoare a hotărârii după expirarea unui termen de 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, pentru a asigura timpul necesar pregătirii industriei, elaborării actelor subsecvente și implementării etapizate a noilor reglementări.

		ajuta operatorii să acopere costurile inițiale de certificare și instruire. O astfel de măsură ar asigura o tranziție lină și ar încuraja adoptarea pe scară largă a agriculturii de precizie, acesta fiind și unul dintre obiectivele menționate în nota de fundamentare a proiectului U-space. 3. Desemnarea rezonabilă și bazată pe riscuri a zonelor U-space Scopul U-space este de a gestiona traficul dens și riscurile asociate, care sunt concentrate în principal în zonele urbane și în apropierea aeroporturilor controlate. Desemnarea pe scară largă a zonelor agricole rurale ca spațiu aerian U-space va genera costuri și bariere operaționale (de exemplu, necesitatea unei autorizații digitale pentru fiecare zbor) care nu sunt justificate de profilul de risc scăzut din aceste zone. Propunere: Recomandăm ca desemnarea inițială a zonelor U-space să fie strict limitată la zonele cu risc înalt (de exemplu, zonele de control ale aeroporturilor, centrele urbane mari). Zonele agricole extinse, cu densitate redusă a traficului aerian, nu ar trebui clasificate ca U-space. În cazurile în care o zonă U-space este adiacentă unei zone agricole, propunem ca taxele pentru serviciile U-space pentru operațiunile agricole să fie minime sau eliminate, pentru a nu împiedica activitatea agrară importantă.		
15.	Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, nr. 21-03/3091 din 13.11.2025	Vă comunicăm susținerea acestuia fără obiecții de ordin conceptual. Totodată, cu titlu de propunere, considerăm oportun de a completa proiectul de act	Nu se acceptă	După aprobarea prezentului PHG, urmează a fi elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de

		normativ cu prevederi referitoare la criteriile/condițiile de desemnare a unei zone geografice în care nu pot avea loc operațiuni cu aeronave fără pilot la bord decât cu sprijinul serviciilor U-space și la entitatea care le va desemna.		certificare/desemnare a furnizorilor de servicii U-space. La etapa de elaborare a actelor procedurale, acestea vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile de competență (MAI/MA/SIS/etc.).
		De asemenea, cu toate că la pct. 4.2 din nota de fundamentare se menționează despre neidentificarea unui impact financiar urmare reglementărilor propuse, totuși intuim că furnizarea de servicii U-space și de informații comune se vor efectua contra plată, ceea ce va implica costuri suplimentare pentru operatorii aeronavelor (UAS), și, în cele din urmă, pentru fermierii care utilizează în scopuri agricole aparatele de zbor. Astfel, solicităm autorului precizări la acest subiect.	Nu se acceptă	Furnizarea serviciilor U-space va fi în baza unor taxe. La moment este dificil de stabilit măsura acestor taxe, pentru a identifica mai exact impactul financiar. La nivelul UE nu este încă reglementat procesul de stabilire a taxelor pentru serviciile U-space. Se presupune ca la etapa inițială, furnizorii de servicii U-space vor stabili de sine stătător aceste taxe. În altă ordine de idei, zonele U-space ca regulă urmează a fi stabilite în spațiile aeriene care prezintă un risc sporit precum ar fi zonele urbane, zonele dens populate, zone cu densitate mare a zborurilor de drone, în zone unde pot exista riscul de coliziune cu aeronave cu pilot la bord, etc. În cea mai mare parte, terenurile agricole nu vor necesita stabilirea spațiilor U-space, astfel se estimează că impactul financiar suplimentar asupra fermierilor va fi unul minimal.

16.	Grupul de lucru al comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, Nr. 38-78-11163 din 06.11.2025	Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări.	Se ia act	Proiectul și Nota sunt ajustate conform recomandărilor.
		Evaluarea proiectului de act normativ Conform pct.9 din anexa nr.2 din Codul aerian, prevederile din Cod se aplica doar pentru aeronave fără pilot (drone) care depășesc masa de 150 kg, adică pentru aeronavele mai ușoare cerințele din Cod nu se aplică. Corespunzător și proiectul propus, odată ce declară temeiul legal Codul aerian, trebuie să clarifice că obligațiile pentru operatorii de aeronave fără pilot în privința utilizării U-space pot fi aplicate doar pentru dronele mai grele de 150 kg. Însă Regulamentul propus exceptează doar aparatele de zbor cu greutate de până la 250g, ceea ce deviază substanțial de la limitele stabilite de lege și, în paralel, face ca întregul set de obligații pentru operatorii de drone cu greutatea între 250g și 150 kg să fie instituite cu depășirea limitelor prevăzute de Cod. Însăși obligația de instituire și utilizare de U-space este una cu caracter primar, presupune costuri și restricții pentru agenții economici și necesită în mod obligatoriu să fie prevăzută de lege, ca să poată fi dezvoltată în Hotărâre de Guvern. Astfel de obligație lipsește în lege și nici conceptul de U-space nu se regăsește într-un act legislativ. În aceeași ordine de idei, proiectul vine să instituie conceptul de „furnizori de servicii U-space” fără acoperire legală corespunzătoare. Totodată, vine să prevadă	Se acceptă parțial	Prevederile proiectului nu instituie un regim juridic autonom și distinct față de cadrul european, ci urmăresc să creeze cadrul normativ și instituțional național necesar pentru aplicarea cerințelor prevăzute de regulamentul european. În mod particular, Regulamentul (UE) 2021/664 stabilește în mod direct domeniul de aplicare al regimului U-space, categoriile de entități cărora li se aplică, serviciile obligatorii, condițiile de desemnare a spațiului U-space, precum și obligația de certificare a furnizorilor de servicii U-space și, după caz, a furnizorului unic de informații comune. Prin urmare, aprecierea conformității proiectului exclusiv prin raportare la prevederile naționale privind limitele generale de aplicare a reglementării aeronavelor fără pilot trebuie realizată ținând cont și de obligațiile asumate de Republica Moldova în procesul de armonizare a legislației cu acquis-ul Uniunii Europene. În ceea ce privește limita de 250 g, aceasta nu reprezintă o derogare

	o serie de obligații primare la pct.31, 33, 34 ș.a. pentru acești furnizori de servicii. Normele care se referă la conceptul de spațiului U-space și la modul de instituire a acestora sunt expuse foarte vag și, în lipsa unor detalii esențiale, pot apărea interpretări speculative. Spre exemplu la pct.5 se prevede că „se desemnează un spațiu aerian”, fără a clarifica cine are atribuția de a identifica și desemna un spațiu corespunzător, prin ce procedură și ce act normativ se desemnează. La fel și în pct.8 se prevede că „se stabilesc cerințe în parte pentru fiecare spațiu aerian”, fără a clarifica cine stabilește aceste cerințe și prin ce categorie de act normativ. În proiect se propune instituirea a două acte permissive din categoria autorizațiilor – „certificat de furnizor de servicii U-space” și „certificat de furnizor unic de informații comune” - care nu doar că nu sunt prevăzute de Codul aerian, dar nici nu se prevăd de Nomenclatorul actelor permissive (aprobat prin Legea nr.160/2011), ori în lipsa includerii acestor acte în Nomenclator, acestea nu pot fi invocate de autoritățile publice. În privința acestor acte permissive, suplimentar atenționăm următoarele: - Se prevăd o serie de drepturi cu caracter primar pentru Autoritatea Aeronautică Civilă, fără acoperire legală. Pe lângă dreptul de a elibera aceste certificate, atenționăm în special că drepturile „să impună condiții speciale titularului certificatului, să modifice, să suspende, să	instituită prin proiectul național, ci reflectă în mod direct domeniul de aplicare stabilit de Regulamentul (UE) 2021/664, care exclude de la aplicare anumite operațiuni din categoria „open” cu aeronave fără pilot cu masa maximă la decolare mai mică de 250 g, precum și anumite aeronave de clasă C 0. Totodată, instituirea certificării furnizorilor de servicii U-space nu constituie o instituire discreționară prin hotărâre de Guvern. Articolul 14 din Regulamentul (UE) 2021/664 stabilește în mod expres obligația furnizorilor de servicii U-space și, după caz, a furnizorului unic de informații comune de a deține un certificat emis de autoritatea competentă. Regulamentul stabilește inclusiv că certificatele se emit în conformitate cu cerințele prevăzute în anexele VI și VII. Obiecțiile referitoare la lipsa unui temei juridic pentru conceptul U-space, pentru furnizorii de servicii U-space și pentru certificatele aferente urmează să fie apreciate prin raportare la faptul că aceste elemente sunt prevăzute în mod expres în Regulamentul (UE) 2021/664 și trebuie transpuse în
--	---	---

		limiteze sau să revoce certificatul” (pct.72) sunt vădit contrare prevederilor Legii nr. 160/2011 dar și Legii nr.235/2006. Ori suspendarea sau retragerea unui act permisiv se realizează prin intermediul instanței de judecată și emitentul unui act nu poate avea dreptul de a mai impune „condiții speciale”, odată ce toate condițiile și cerințele pentru obținerea unui act permisiv trebuie să fie reglementate apriori în mod exhaustiv într-un act normativ (în cazul dat lege și, subsidiar, hotărâre de Guvern). - La pct.67 se prevede o listă de cerințe pentru obținerea certificatului, deși acestea trebuie să fie prevăzute în lege (conform rigorilor Legii nr.160/2011), o mare parte din care sunt expuse foarte vag, care riscă să creeze situații de interpretări abuzive și decizii discreționare din partea autorității emitente, în special ne referim la obligațiile de la pct.67.2, 67.3, 67.8, 67.9 de: „a dispune de capital net adecvat”, „a avea un plan de afaceri solid”, „dispune de mecanisme de acoperire a răspunderii legale”, „utilizează sisteme și echipamente care garantează calitatea, latența și protecția serviciilor U-space”. Astfel de formulări generale sunt adecvate pentru normele dintr-o lege organică, însă pentru a evita decizii discreționare, este important ca deja în Hotărâre de Guvern să fie suficiente detalii și clarificări.		cadrul național pentru asigurarea aplicării efective a acquis-ului european. Legea nr. 160/2011, art. 12¹², alin. (4) permite, de regulă, ca actele permise rezultate din angajamente internaționale/UE asumate de Republica Moldova (Acordul privind Spațiul Aerian Comun, Acordul de Asociere) să fie incluse ulterior în Nomenclator printr-o modificare conexă sau printr-un act separat de completare, fără ca acest lucru să blocheze adoptarea actului de transpunere în sine – neconcordanța ar trebui semnalată ca necesitând corelare legislativă, nu ca viciu de fond al proiectului.
		Evaluarea notei de fundamentare (analizei impactului de reglementare)	Nu se acceptă	Cuantificarea exhaustivă, la etapa actuală, a costurilor de implementare pentru sectorul

		Nota necesită să fie completată cu expunerea situației curente, care ar indica nivelul de pregătire a tuturor actorilor relevanți pentru instituirea și utilizarea U-space. Urmare a analizei și estimării tuturor costurilor și beneficiilor asupra sectorului public și privat, în special asupra operatorilor de aeronave fără pilot, precum și a potențialilor prestatori de servicii U-space, necesită să fie identificate resursele potențiale și soluțiile care ar putea atenua costurile de conformare în special pentru sectorul privat.		public și privat nu este posibilă, acestea fiind dependente de configurația și dimensiunea viitoarelor spații aeriene U-space, volumul și complexitatea operațiunilor UAS, serviciile U-space care vor fi necesare, infrastructura disponibilă, precum și de numărul și modelul operațional al viitorilor furnizori de servicii. Suplimentar, proiectul prevede intrarea în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării, perioadă destinată pregătirii cadrului instituțional și operațional necesar aplicării noilor cerințe.
17.	Centrul de Armonizare a Legislației , Nr. 31/02-126-11117 din 06.11.2025	Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, se constată că proiectul național asigură transpunerea actului UE.	Se ia act	
Expertizare				
1.	Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi , din 15.12.2025	Lipsă obiecții și propuneri	Se ia act	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
2.	Centrul de Armonizare a Legislației , din 15.12.2025	Lipsa unor observații suplimentare. Totodată, la Tabelul de Concordanță, pentru art. 3 (5) lit. b), în rubrica 9, se va completa cu propoziția ”Prevederea UE va fi aplicată direct din data aderării la UE”. Totodată, potrivit pct. 2.1, lit. d) din Instrucțiunea privind conținutul și procedura	Se acceptă	Comentariu preluat de pe e-Legiferare. Tabelul de concordanță a fost ajustat conform recomandărilor.

		de transmitere a dosarelor către Comisia Europeană pentru coordonarea prealabilă a proiectelor de acte normative care asigură transpunerea legislației Uniunii Europene, inclusiv a proiectelor de acte normative esențiale pentru procesul de aderare, proiectul urmează a fi consultat cu Comisia Europeană după finalizarea procedurilor de consultare, avizare și expertizare, conform procedurii naționale.		Conform indicațiilor din data 4 august 2026, „ <i>urmare a ședinței de coordonare referitor la lista proiectelor de acte normative care urmează să fie promovate, cu sau fără recepționarea prealabilă a feedback-ului CE</i> ”, s-a decis de a înainta prezentul proiect spre promovare fără feedback-ul CE.
3.	Ministerul Finanțelor, din 16.12.2025	Lipsă obiecții și propuneri	Se ia act	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
4.	Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru, din 18.12.2025	Lipsă obiecții și propuneri	Se ia act	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
5.	Ministerul Afacerilor Interne, Nr. 40/4478 din 19.12.2025	I. Din punct de vedere conceptual, se recomandă ajustarea prevederilor proiectului, în următoarea redacție. 1. La pct. 3.4. din Regulament, după cuvântul „poliție” se propune completarea cu sintagma „inclusiv salvatorilor și pompierilor”;	Se acceptă parțial	Propunerea se acceptă parțial sub următoarea reformulare, conform pct. 28 din INTRODUCEREA la Regulamentul UE 2021/664: <i>”(28) Prezentul regulament ar trebui să nu se aplice operațiunilor cu aeronave care desfășoară activități militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontieră și de pază de coastă sau activități și servicii similare executate în interesul public, sub controlul și în responsabilitatea unui stat membru sau în numele unui organism investit cu competențele unei autorități</i>

				<i>publice, cu excepția cazului în care statul membru a decis, în temeiul articolului 2 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, să aplice normele referitoare la aeronavele fără pilot la bord unora sau tuturor activităților respective.”</i> 3.4 cu aeronave de stat fără pilot care desfășoară activități militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontieră sau activități și servicii similare executate în interesul public, sub controlul și în responsabilitatea autorității de stat respective.
		2. La pct. 4 se sugerează completarea cu subpunctul 4.7. cu următorul cuprins: „4.7. aeronavă de stat fără pilot – aeronavă fără pilot, folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție”;	Nu se acceptă	Definiția de aeronava de stat se regăsește în Codul Aerian 301/2017, articolul 5.
		3. În conformitate cu prevederile punctului 11 din proiectul Regulamentului, în cazul în care Republica Moldova în comun cu un alt stat decid să instituie un spațiu aerian U-space transfrontalier, se vor lua împreună deciziile cu privire la desemnarea spațiului aerian U-space transfrontalier, furnizarea de servicii U-space transfrontaliere și furnizarea de servicii transfrontaliere de informații comune.	Se acceptă parțial	După aprobarea prezentului PHG, urmează a fi elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de certificare/desemnare a furnizorilor de servicii U-space. La etapa de elaborare a actelor procedurale, acestea vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile de competență (MAI, MA/SIS, etc.), aspect ce a fost menționat și inserat

		Potrivit Capitolului II, art. 3 alin. (7) din Regulamentul transpus (UE) 2021/664, în situația în care statele membre decid instituirea unui spațiu aerian U-space transfrontalier, acestea adoptă în comun deciziile referitoare la desemnarea spațiului respectiv. Din conținutul acestei dispoziții se deduce că aplicabilitatea ei este limitată la statele membre ale Uniunii Europene și ale Spațiului Economic European, iar procesul de instituire a unui asemenea spațiu este reglementat exclusiv între acestea. În consecință, se consideră indispensabil ca proiectul, la Capitolul VI – Dispoziții Generale și Finale, să conțină o mențiune expresă privind aplicabilitatea punctului 11 din Regulament din momentul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Totodată, în ipoteza în care autorul proiectului intenționează instituirea unui spațiu aerian U-space transfrontalier anterior aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, se impune necesitatea definirii unui mecanism de desemnare a acestui spațiu, or, atât Regulamentul cât și Nota de fundamentare nu conțin prevederi referitoare la procedura de instituire a spațiului U-space transfrontalier, la furnizarea serviciilor U-space transfrontaliere și la serviciile comune de informare. Precizăm că Poliția de Frontieră deține competența legală de a institui, în zona de frontieră, zone geografice cu restricții		la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
--	--	---	--	--

		privind operarea aeronavelor fără pilot, permanent sau temporar, în situațiile în care aceste operațiuni pot afecta securitatea statului, ordinea publică, ori activitatea autorităților competente. În contextul celor expuse, se consideră necesar și oportun ca autorul proiectului să includă, în compartimentul 8 al Notei de fundamentare, clauze explicite privind mecanismul de instituire a spațiului aerian U-space transfrontalier, astfel încât cadrul normativ să fie complet, coerent și aliniat principiilor de siguranță și cooperare internațională.		
		4. La pct. 68 din proiectul Regulamentului se face referință la necesitatea dispunerii unui plan de management al situațiilor de urgență, întru sprijinirea operatorului UAS care se confruntă cu o situație de urgență, precum și a unui plan de comunicare, pentru informarea celor implicați. Prin urmare, se recomandă completarea Regulamentului cu prevederi clare privind conținutul planurilor prenotate, precum și subiecții responsabili de elaborarea, aprobarea și implementarea acestora.	Nu se acceptă	Informații cu privire la conținutul planului de urgență a furnizorului de servicii U-space se regăsesc în AMC/GM la Regulamentul UE 2021/664, care urmează să fie promulgate prin Ordinul AAC: i. AMC1 Article 6(8) ii. AMC2 Article 6(8) iii. GM1 Article 6(8) iv. GM2 Article 6(8)
		5. În conformitate cu pct. 28 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 privind un cadru de reglementare pentru U-space, coroborat cu art. 2 alin. (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, prezentul cadru de reglementare nu se aplică	Nu se acceptă	După aprobarea prezentului PHG, urmează a fi elaborate acte procedurale privind stabilirea zonelor U-Space și de certificare/desemnare a furnizorilor

		operațiunilor cu aeronave care desfășoară activități militare, vamale, polițienești, de căutare și salvare, de stingere a incendiilor, de control la frontieră și de pază de coastă sau activități și servicii similare executate în interesul public, sub controlul și responsabilitatea statului, cu excepția cazului în care statul membru decide expres aplicarea acestor norme și acestor activități. În consecință, Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul Inspectoratului de Management Operațional, deține competențe funcționale exclusive în domeniul asigurării securității naționale, protecției infrastructurilor critice, obiectivelor strategice și a cetățenilor, inclusiv asupra activităților aeriene care pot genera riscuri de securitate în proximitatea acestora. Având în vedere aceste considerente, orice activitate cu aeronave fără pilot care implică survolarea zonelor urbane dens populate, apropierea de obiective strategice, infrastructuri critice (precum instalații energetice, rețele de comunicații, transport sau protecție civilă) ori operarea deasupra spațiilor aeriene cu restricții de securitate, urmează a fi supusă coordonării și aprobării obligatorii a Ministerului Afacerilor Interne, în vederea prevenirii oricăror riscuri asupra ordinii, siguranței publice și securității naționale. Potrivit prevederilor art. 7 din Legea nr. 223/2025 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice,		de servicii U-space. La etapa de elaborare a actelor procedurale, acestea vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile de competență (MAI/MA/SIS/etc.). Propunerile de la MAI la acest subiect obligatoriu vor fi incluse în actele procedurale care vor fi elaborate în acest sens.
--	--	--	--	--

		Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul Centrului Național pentru Coordonarea Protecției Infrastructurilor Critice (în continuare - CNCPIC), exercită atribuții de coordonare, sprijin, monitorizare și control în domeniul protecției și rezilienței infrastructurilor critice naționale și europene, asigurând cooperarea interinstituțională, schimbul de informații și managementul integrat al riscurilor. În acest context, infrastructurile și serviciile digitale aferente sistemului U-space, precum platformele de gestionare a datelor, rețelele de comunicații, sistemele informatice de control și tehnologiile de monitorizare a traficului aerian fără pilot, se încadrează, prin natura și funcționalitatea lor, în categoria infrastructurilor critice digitale, întrucât asigură funcții esențiale pentru securitatea comunicațiilor, protecția datelor, siguranța operațională și continuitatea serviciilor publice. Prin urmare, în temeiul competențelor stabilite de Legea nr. 223/2025, Ministerul Afacerilor Interne este autoritatea națională responsabilă pentru asigurarea protecției, coordonării și controlului acestor infrastructuri, iar orice decizie referitoare la implementarea, extinderea, modificarea sau operarea infrastructurii U-space trebuie coordonată în mod obligatoriu cu CNCPIC din cadrul Inspectoratului de Management Operațional, înainte de adoptare sau punere în aplicare.		
--	--	--	--	--

		În acest context, se impune ca orice inițiativă legislativă, decizie administrativă sau acțiune operațională privind desemnarea spațiilor aeriene din cadrul sistemului U-space, aprobarea, extinderea sau modificarea infrastructurii de date aferente acestora, precum și desemnarea furnizorilor de servicii ori a celor de informații comune, să fie coordonată în mod obligatoriu cu Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul CNCPIC al Inspectoratului de Management Operațional, înainte de adoptare sau implementare. Această coordonare este necesară pentru a asigura controlul și supravegherea statului asupra zonelor de interes strategic și infrastructurilor digitale asociate, prevenind eventualele vulnerabilități de securitate, riscuri operaționale sau afectări ale continuității serviciilor esențiale. Mai mult, potrivit art. 18 lit. f) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664, autoritățile competente au obligația de a institui un mecanism de coordonare cu alte autorități și entități implicate în procesul de desemnare a spațiilor aeriene U-space, de stabilire a restricțiilor aplicabile și de definire a serviciilor aferente. În acest sens, pentru asigurarea unei implementări coerente, sigure și conforme cu cerințele de securitate cibernetică și operațională, se impune instituirea unui mecanism interinstituțional de coordonare care să includă, în mod obligatoriu, Ministerul Afacerilor Interne,		
--	--	--	--	--

		prin CNCPIC al Inspectoratului de Management Operațional, având în vedere competențele acestora în domeniile securității naționale, protecției infrastructurilor critice și gestionării riscurilor. Astfel, desemnarea, configurarea și exploatarea spațiilor aeriene U-space trebuie să se realizeze în baza unui proces de consultare instituțională permanentă, pentru a preveni suprapuneri de competență, vulnerabilități instituționale și riscuri operaționale care pot afecta infrastructurile de importanță strategică ale statului. În Republica Moldova, o astfel de coordonare este imperativă cu Ministerul Afacerilor Interne, având în vedere rolul său constituțional și legal de garant al ordinii publice, al securității interne și al protecției infrastructurilor critice, în temeiul actelor normative care îi stabilesc atribuțiile și competențele, inclusiv Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care definește rolul ministerelor în realizarea politicilor de stat, Legea nr. 223/2025 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice, Hotărârea de Guvern nr. 639/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, precum și alte reglementări din domeniul ordinii și securității publice. În absența implicării directe a Ministerului Afacerilor Interne în procesul de planificare, implementare și supraveghere a sistemului U-space, există riscul generării unor		
--	--	--	--	--

		vulnerabilități majore la adresa securității naționale și infrastructurilor critice, inclusiv prin lipsa controlului asupra zborurilor în zone cu regim special de securitate, apariția unor vulnerabilități de securitate informatică în rețelele și platformele U-space, precum și expunerea la riscuri de intruziune, sabotaj sau supraveghere neautorizată a obiectivelor strategice. Astfel de situații contravin principiilor consacrate de Legea nr. 223/2025 privind infrastructurile critice, potrivit căreia autoritățile responsabile de securitatea internă, în special Ministerul Afacerilor Interne, au obligația de a asigura coordonarea măsurilor de protecție și reziliență a infrastructurilor critice naționale și europene, inclusiv domeniul digital și aerian. În acest sens, se impune stipularea expresă în proiectul de hotărâre a prevederii potrivit căreia niciun proces de planificare, aprobare, modificare, extindere sau implementare a infrastructurii U-space nu poate fi efectuat fără coordonarea și aprobarea prealabilă a Ministerului Afacerilor Interne, în vederea asigurării și menținerii securității naționale, protejării infrastructurilor critice și a spațiilor de interes strategic, precum și garantării siguranței populației și ordinii publice. Această prevedere este esențială pentru a asigura controlul statului asupra operațiunilor aeriene fără pilot și pentru a preveni riscurile asociate utilizării		
--	--	--	--	--

		neautorizate a spațiului aerian în zone cu regim de securitate. În temeiul art. 15 lit. f) din Regulamentul (UE) 2021/664 și al art. 6 și 7 din Legea nr.223/2025 privind infrastructurile critice, se impune asigurarea coordonării obligatorii cu Ministerul Afacerilor Interne, în calitate de autoritate responsabilă pentru securitatea internă și protecția infrastructurilor critice. Respectiv, se recomandă completarea proiectului de hotărâre cu o prevedere expresă, după cum urmează: „Orice operațiune de desemnare, configurare, autorizare, modificare sau extindere a spațiilor aeriene U-space, precum și orice activitate de planificare ori implementare a infrastructurilor aferente, se efectuează numai cu consultarea prealabilă și acordul Ministerului Afacerilor Interne, prin intermediul Inspectoratului de Management Operațional.” Pentru asigurarea unei implementări unitare și a unui control constant asupra activităților din domeniul U-space, se impune includerea Ministerului Afacerilor Interne în componența organelor colegiale, grupurilor de lucru și comisiilor tehnice responsabile de planificarea, monitorizarea și supravegherea operațiunilor cu aeronave fără pilot. Totodată, se propune instituirea unui mecanism permanent de schimb de date și raportare între MIDR, AAC, MAI/IMO și CNCPIC, privind operațiunile UAS,		
--	--	--	--	--

		incidentele aeriene și eventualele riscuri la adresa securității infrastructurilor digitale și fizice, în scopul prevenirii conflictelor de competență și al consolidării cooperării interinstituționale.		
		6. Cu referire la denumirea Regulamentului, se sugerează modificarea denumirii prezentului Regulament, având în vedere similitudinea acesteia cu titlul „Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, situație care poate genera confuzii în procesul de aplicare și utilizare. Totodată, prevederile proiectului actual reglementează în mod specific operarea spațiului aerian U-space, componentă ce presupune utilizarea aeronavelor fără pilot, astfel, se consideră oportună ajustarea denumirii în forma ce urmează: „Regulamentul privind aprobarea normelor și procedurilor de operare a spațiului aerian U-space.”	Se acceptă parțial	Propunerea se acceptă parțial sub următoarea reformulare: ”Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul aerian U-space”
		7. Potrivit art. 3 alin. (4) lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de același nivel cu care se află în conexiune. Respectiv, urmare coroborării prevederilor proiectului cu pct. 57 subpct. 11) din Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, s-a remarcat că în proiect nu se regăsește sarcina Autorității Aeronautice Civile privind	Nu se acceptă	Prevederea propusă se regăsește în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022.

		punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate care sunt imputabile operatorilor UAS ce desfășoară operațiuni în categoriile „deschise” sau „specifice” și care au fost raportate în comun cu Ministerul Afacerilor Interne și autoritățile publice locale corespunzătoare. Prin urmare, se propune completarea pct. 75 din proiect, în partea ce ține de atribuirea Autorității Aeronautice Civile a obligației de punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate.		
		8. Se recomandă completarea pct. 5 din Capitolul II Secțiunea 1 a proiectului cu denumirea autorității care este competentă de desemnarea și efectuarea evaluării a riscurilor spațiului aerian U-space, precum și a pct. 7 cu denumirea autorității care are competențe de a impune servicii suplimentare pentru spațiul aerian U-space, în pct. 10 autoritatea sau cercul de participanți cui îi pot fi puse la dispoziție informațiile referitoare la spațiul aerian U-space și de către care autoritate. Pentru asigurarea securității informațiilor ce țin de gestionarea spațiului aerian U-space se sugerează completarea proiectului cu prevederi în care să fie prevăzut expres care sunt autoritățile competente de stocare și prezentare a acestor informații, precum și modul de asigurare a păstrării și furnizării acestora în securitate. Totodată, în urma analizei proiectului se sugerează excluderea	Nu se acceptă	Pct. 75.6. din PHG prevede că AAC are sarcina să creeze un mecanism prin care să coordoneze cu alte autorități naționale și entități, inclusiv la nivel local, vizavi de desemnarea spațiului aerian U-space, stabilirea de restricții ale spațiului aerian aplicabile UAS în cadrul respectivului spațiu aerian U-space și stabilirea serviciilor U-space care urmează să fie furnizate în spațiul aerian U-space. Acest mecanism urmează să fie instituit și descris prin actele procedurale care vor fi elaborate de AAC după aprobarea prezentului PHG. Aceste acte procedurale indispensabil vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile statului (MAI/MA/SIS, etc.)

		sintagmelor „fără întârziere”, „Înainte de a desfășura operațiuni”, „Înainte de fiecare zbor în parte”, „Atunci când este gata să înceapă zborul”, ce se regăsesc în pct. 23, 24 și 25 din proiect, cu substituirea acestora prin termene concrete cu privire la desfășurarea acțiunilor preconizate, precum și completarea pct. 34 din proiect cu un termen minim/maxim de raportare către Autoritatea Aeronautică Civilă, în vederea excluderii cazurilor de tergiversare intenționată și interpretare neuniformă a dispozițiilor proiectului.		
		9. Subsecvent, se recomandă completarea proiectului cu prevederi prin care să fie reglementat rolul autorităților specializate ale statului care au atribuții de menținere, asigurare și restabilire a ordinii și securității publice, precum și a managementului integrat al frontierei de stat, al combaterii migrației ilegale și a criminalității transfrontaliere. Oportunitatea completării proiectului cu prevederile menționate va asigura aplicarea acestuia uniform de către toți participanții, precum și va garanta un mecanism eficient de combatere și/sau restabilire a ordinii și securității publice în cazul comiterii abaterilor, și a implementării uniforme a acordurilor semnate de către autoritățile statului în privința spațiului aerian U-space.	Nu se acceptă	Subsecvent, în actele ce urmează a fi elaborate se va reglementa rolul autorităților specializate ale statului care au atribuții de menținere, asigurare și restabilire a ordinii și securității publice în cazul comiterii abaterilor, și a implementării uniforme a acordurilor semnate de către autoritățile statului în privința spațiului aerian U-space.
		II. Cu referire la aspecte de tehnică legislativă, se înaintează observații, în ordinea ce perindă.	Nu se acceptă	În Capitolul I, secțiunea a 2-a ”Noțiuni”, la p. 4 al proiectului de Regulament se specifică că: ” În sensul prezentului Regulament, se

		1. Referitor la incidența art. 45 din Legea nr. 100/2017 asupra proiectului notăm că, în întreg conținutul Regulamentului se folosesc termeni precum „UAS, operatori UAS” etc., fără ca aceste termene să fie însoțite de o definiție teoretică sau explicație detaliată. Lipsa unei clarificări conceptuale privind termenul menționat poate genera ambiguități în interpretarea și aplicarea prevederilor ulterioare ale actului normativ, afectând coerența și precizia reglementării. Se recomandă, pe cale de consecință, introducerea unor definiții explicite a noțiunilor indicate în cuprinsul Regulamentului respectiv.		aplică noțiunile definite în Cerințele Tehnice „Specificații esențiale privind regulile aerului” CT-SERA, din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023, din Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord. În Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 se regăsesc definițiile de „UAS” și „operator UAS”.
		2. Totodată, se atrage atenția asupra necesității respectării exigențelor gramaticale, de ortografie și de punctuație statuate în Legea nr. 100/2017, în sensul corectării greșelilor admise în conținutul proiectului și excluderii erorilor de ordin tehnico-normativ.	Se acceptă	
6.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, din 23.12.2025	Lipsă obiecții și propuneri	Se ia act	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
7.	Ministerul Mediului, din 24.12.2025	Lipsă obiecții și propuneri	Se ia act	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.
8.	Ministerul Justiției, Nr. 04/2-13017 din 29.12.2025	Cu titlu de observație generală, semnalăm că, potrivit proiectului, Regulamentul stabilește norme pentru: a) certificarea furnizorilor de servicii Uospace; b) condiții de obținere a unui certificat; c) termenul de	Se acceptă parțial	Vizavi de promovarea <i>proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul</i>

		valabilitate al certificatului; e) capacitățile și sarcinile Autorității Aeronautice Civile pentru certificarea furnizorilor de servicii U-space etc. În cazul dat, remarcăm că armonizarea nu poate fi realizată numai prin acte normative subordonate legilor. Drepturile și obligațiile/restricțiile nu pot fi acordate sau impuse prin acestea. Trebuie menținută securitatea juridică. Deci, atunci când printr-un act normativ național sunt create noi drepturi și obligații, fiind necesare și dispoziții de sancționare, actele UE vor fi armonizate prin lege. Actele normative subordonate ar trebui utilizate numai atunci când există fundamentul juridic fixat într-un act normativ ierarhic superior. Ele nu pot adopta noi drepturi și obligații și nici sancțiuni. Actele normative subordonate pot numai detalia legislația existentă.		<i>aerian U-space</i> se solicită menținerea actului normativ la nivel de hotărâre și nu prin Lege, din următoarele considerente: - normele primare ce vizează spațiul aerian U-space vor fi incluse în noua redacție a Codului Aerian, care necesită a fi actualizat potrivit ultimelor amendamente la Regulamentul (UE) 2018/1139 și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, imediat ce va fi recepționat avizul Comisiei Europene; - în Poziția de Negociere a Capitolului 14 "Politica de Transport" a fost indicat că Regulamentul 2021/664 va fi transpus prin Hotărâre de Guvern, precum a fost reflectat și în Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, Acțiunea nr. 177.
		La proiectul hotărârii: La clauza de adoptare semnalăm că, la art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian nr. 301/2017, indicat în clauza de adoptare în calitate de temei legal pentru adoptarea acestei hotărâri, nu este stipulată atribuția Guvernului de a aproba Regulamentul privind stabilirea	Se acceptă parțial	Clauza de adoptare la prezentul proiect va fi completată cu art. 33 alin. (2), conform căruia <i>Prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr.2</i> (9. Aeronavele fără pilot a căror masă de operare nu depășește

		normelor și procedurilor pentru operațiunile aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space. Astfel, propunem să se identifice norme pertinente actului ce se propune a fi adoptat.	150 kg.) <i>se aprobă de Guvern prin acte normative, de organul central de specialitate prin reglementări aeronautice civile și de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate, și al Legii nr. 292/2012 pentru ratificarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.18-21/67).</i> Respectiv se propune următoarea reformulare a clauzei de adoptare la prezentul proiect: <i>În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și art. 33 alin. (2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, și al Legii nr. 292/2012 pentru ratificarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.18-21/67),</i> Guvernul HOTĂRĂȘTE:
--	--	--	--

		Clauza de armonizare urmează a fi redată integral într-un singur alineat, iar textul „23.04.2021” se va substitui cu textul „23 aprilie 2021”. La pct. 2 cuvântul „Hotărâre” se va scrie cu literă mică.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La proiectul Regulamentului: Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează: „Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. /2026”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 1, cuvintele „Prezentul Regulament” se vor substitui cu textul „Regulamentul privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space (în continuare – Regulament)”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 3.1, pentru precizie, textul „în conformitate cu Capitolul X” se va substitui cu textul „în conformitate cu prevederile capitolului X”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 3.2.2, textul „în partea I Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C0, anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, la Anexa nr. 2, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022” se va substitui cu textul „în partea I Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C0, din anexă la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 3.3, urmează a fi precizată denumirea cerințelor tehnice, precum și	Nu se acceptă	Vizavi de precizarea denumirii cerințelor tehnice, precum și actul

		actul normativ prin care acestea au fost aprobate, după cum urmează: „Cerințele tehnice Specificații esențiale privind regulile aerului (CT-SERA), aprobate prin Ordinul directorului Autorității Aeronautice Civile”. Observația dată este valabilă pentru toate cazurile similare din proiect.		normativ prin care acestea au fost aprobate, nu se face referință la etapa actuală, deoarece domeniul aerian este un proces viu și continuu de dezvoltare și ajustare, iar segmentul aeronavelor fără pilot la bord fiind un domeniu inovativ, care urmează a fi completat și actualizat cu o serie de acte normative, fiind un domeniu în perspectivă, iar normele naționale vor fi detaliate în acte subsecvente.
		La pct. 4, cuvintele „se aplică noțiunile din” se vor substitui cu cuvintele „se aplică noțiunile definite în”, iar textul „Suplimentar, se aplică următoarele definiții:” se va substitui cu textul „Suplimentar, se definesc următoarele noțiuni:”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 6.1, referința la „pct. 35 – pct. 38” se va reda „pct. 35-38”, fără repetarea abrevierii „pct.” (observația se referă la toate situațiile similare din text).	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 6.2, textul „pct. 39 – pct. 40” se va substitui cu textul „pct. 39 și 40”, or, cratima se utilizează în cazul enumerării a mai mult de două elemente structurale consecutive.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La sbp. 57.7, semnalăm că abrevierea „QNH” nu se regăsește în textul Regulamentului, redată în varianta desfășurată. În această legătură, relevăm că,	Se acceptă	Pentru interoperabilitatea actelor, se menține termenul în engleză în prezentul proiect.

		potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, explicarea abrevierilor unor denumiri sau termeni se face la prima utilizare în text a acestora.		<i>QNH - Question Nautical Height (engl.)</i> <i>AMSL - Altitudine față de nivelul mediu al mării (ro)</i>
		La sbp. 75.12, după denumirea Regulamentului privind stabilirea cerințelor referitoare la managementul riscurilor în materie de securitate a informațiilor cu impact potențial asupra siguranței aviației, se va completa cu textul „aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 722/2025”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		Dispozițiile din anexele nr. 1 și nr. 5 recomandăm să respecte numerotarea și gruparea elementelor structurale conform art. 49 alin. (6) și art. 53 al Legii nr. 100/2017. Potrivit acestora, reglementările din anexe se numerează cu cifre arabe urmate de punct, prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar. În funcție de complexitatea actului normativ, elementele structurale ale actului normativ pot fi grupate în secțiuni/subsecțiuni, capitole, titluri, părți și cărți. Punctele, capitolele, titlurile, părțile și cărțile se numerează consecutiv de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Numerotarea paragrafelor, subsecțiunilor și secțiunilor se efectuează în succesiune, în limita structurii din care fac parte.	Nu se acceptă	Transpunerea este conform Regulamentului UE și în contextul menținerii interoperabilității cadrului normativ în domeniul aviației civile care este unul interconectat cu cele internaționale, și în contextul eliminării riscului de interpretare eronată, se menține numerotarea și structura anexei expusă conform actului normativ UE.
		Atenționăm că, elementul structural „Apendice” nu este prevăzut în cadrul		Transpunerea este conform Regulamentului UE și în contextul menținerii interoperabilității

		normativ național ca element constitutiv al anexei și al actului normativ în general. Potrivit art. 41 și 49 din Legea nr. 100/2017 anexa este parte integrantă a actului normativ, are natura și forța juridică a acestuia. În anexe pot fi incluse desene, exprimări cifrice, tabele, planuri sau altele asemenea, care pot fi urmate de explicații suplimentare, care se notează cu indici numerici, în ordinea în care au fost enunțate în textul anexei. Prin urmare, se va revedea expunerea apendicelui în textul anexei nr. 7.	Nu se acceptă	cadrlui normativ în domeniul aviației, care este unul interconectat cu cele internaționale, și în contextul eliminării riscului de interpretare eronată, se menține numerotarea și structura anexelor expusă strict conform actului normativ UE.
		Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017, fiind expus într-o formulă clară și concisă, pentru a se exclude orice echivoc. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.	Se acceptă	
		Suplimentar la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space (număr unic 823/MIDR/2025), Ministerul Justiției propune la punctul 3 expunerea subpunctului 3.4 din Regulament în următoarea redacție: „3.4. de către operatorii de aeronave de stat fără pilot în spațiul aerian din zona de	Se acceptă	Comentariu preluat de pe e-Legiferare. Textul în PHG și tabelul de concordanță a fost ajustat. „3.4. de către operatorii de aeronave de stat fără pilot în spațiul aerian din zona de competență a poliției de frontieră, serviciilor militare, vamale sau de poliție,

		competență a poliției de frontieră, serviciilor militare, vamale sau de poliție, precum și sistemul administrației penitenciare.” Prin acest amendament se solicită includerea expresă a sistemului administrației penitenciare în lista autorităților exceptate de la aplicarea Regulamentului, în cazul desfășurării misiunilor speciale, în vederea asigurării utilizării operative a aeronavelor fără pilot pentru supravegherea perimetrelor instituțiilor penitenciare, fără aplicarea procedurilor standard de autorizare U-space în situații de urgență sau de risc sporit, în temeiul cadrului legal privind organizarea și competențele sistemului administrației penitenciare (Legea nr. 300/2017 cu privire la sistemul administrației penitenciare și Hotărârea Guvernului nr. 437/2018 cu privire la organizarea și funcționarea Administrației Naționale a Penitenciarelor), în coroborare cu cadrul normativ aplicabil operării aeronavelor fără pilot la bord (pct. 50 și pct. 57 din Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 cu privire la aprobarea normelor și procedurilor de operare a aeronavelor fără pilot la bord și Codul aerian nr. 301/2017), precum și cu respectarea regimului de protecție a informațiilor atribuite la secret de stat (Legea nr. 245/2008 cu privire la secretul de stat și pct. 9 din Hotărârea Guvernului nr. 411/2010 privind aprobarea Nomenclatorului informațiilor atribuite la secret de stat).		precum și sistemul administrației penitenciare.”.
--	--	---	--	--

9.	Centrul Național Anticorupție, Nr. 06/2/23557 din 30.12.2025	III. Concluzia expertizei Proiectul hotărârii de Guvern transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space. Astfel, se propune aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space. Proiectul Regulamentului stabilește norme și proceduri pentru desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, pentru integrarea în siguranță a aeronavelor fără pilot la bord în sistemul aviatic și pentru furnizarea de servicii U-space. Cu referire la „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” în notă se menționează: „Un potențial impact financiar poate fi redat prin adaptarea sistemelor ATM și achiziții de software interoperabil, cât și integrarea datelor în timp real și instruirea personalului tehnic și operațional”. În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.	Se ia act	
----	---	---	-----------	--

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA