

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea
Regulamentului privind cerințele tehnice și administrative privind continuitatea
navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor
acestora, autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, precum și
cerințele pentru autoritățile competente

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 cerințele tehnice și administrative privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora, autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, precum și cerințele pentru autoritățile competente a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele tehnice și administrative privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora, autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, precum și cerințe pentru autoritățile competente este elaborat în **scopul** armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene, obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (*în continuare ASAC*), semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Necesitatea transunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, CLUSTER 4. AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 256 și nr. 257.

Temei special pentru prezentul proiect este prevăzut conform art. 6 alin. (3) lit. a), art. 20 alin. (5) și art. art.33 alin. (2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189). Astfel, misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul aviației elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de legi și de alte acte normative de implementare a acestora.

Totodată, conform pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 cu privire la aprobarea Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 269-288, art.319), ministerul asigură, conform competențelor, realizarea integrală și în termen a Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029.

De asemenea, temei la elaborarea prezentului proiect de act normativ sunt prevederile art. 76 din Legea nr. 100/2017 care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației UE, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

Menționăm că, actualmente, suntem la etapa de avizare a proiectului noului Cod aerian, care va fi îmbunătățit și ajustat conform noilor prevederi UE. La etapa actuală, proiectul noului Cod aerian se află în proces de avizare la Comisia Europeană.

În sensul prezentului Regulament, se aplică prevederile în conformitate cu următoarele Regulamente:

- Regulamentul privind normele și procedurile de operarea aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022;
- Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, adoptat prin Hotărârea de Guvern nr. 91/2024;
- Regulamentului privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 465/2025.

Scopul prezentului proiect este **transpunerea** prevederilor următoarelor Regulamente:

1. Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 al Comisiei din 13 martie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora și autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, **nr. CELEX: 32024R1107**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.

2. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1109 al Comisiei din 10 aprilie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele pentru autoritatea competentă și procedurile administrative pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării cerințelor privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203, **nr. CELEX: 32024R1109**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.

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

În prezent, cadrul normativ al Republicii Moldova în domeniul aeronavelor fără pilot la bord (UAS) este reglementat conform Hotărârii Guvernului nr. 949/2022, pentru aprobarea Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord și a Hotărârii Guvernului nr. 91/2024, pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție.

Deși aceste acte au creat un cadru inițial de reglementare, ele nu includ norme detaliate și cuprinzătoare, cum ar fi:

- continuitatea navigabilității UAS;
- autorizarea și supravegherea organizațiilor implicate în proiectarea, întreținerea și operarea UAS;
- certificarea și calificarea personalului cu atribuții în domeniul întreținerii și managementului navigabilității;
- rolul și competențele autorității competente – AAC, în ceea ce privește supravegherea, inspecțiile, auditul și aplicarea măsurilor corective.

În lipsa acestor reglementări există riscul operării UAS în condiții neconforme cu standardele europene de siguranță, iar nealinierea legislativă cu cadrul normativ al Uniunii Europene, creează bariere în procesul de integrare în spațiul aviației civile europene.

Totodată, la etapa actuală, AAC nu dispune de instrumente normative complete pentru a exercita un control eficient asupra domeniului, iar operatorii privați și organizațiile implicate în domeniu nu au la dispoziție proceduri clare de certificare, autorizare și supraveghere, ceea ce generează incertitudine juridică și tehnică.

Prin urmare, intervenția normativă prevede nu doar pentru a elimina dificultățile existente și a armoniza reglementările interne cu standardele Uniunii Europene, dar și pentru a oferi un cadru previzibil și transparent pentru operatorii și organizațiile active în domeniul UAS, cu scopul de a consolida capacitatea de supraveghere și control a autorității competente.

Regulamentul vine cu **propuneri de soluționare a unor probleme prioritare pentru Republica Moldova**, precum:

- Stabilirea cerințelor clare de certificare a operatorilor, producătorilor și serviciilor de întreținere, comparabil cu cerințele UE;
- Stabilirea unei autorități de supraveghere, pentru certificare, inspecții, audituri;
- Stabilirea cerințelor tehnice pentru aeronave fără pilot la bord (certificare de conformitate, actualizări de securitate);
- Elaborarea unui sistem de certificare a operatorilor (perioade, criterii de competență, formare, evaluări regulate) și a unui registru național cu date despre operatori, aeronave;
- Cerințe pentru operatori publici și privați, cerințe de înregistrare, certificare a operatorilor de zbor și a fabricanților, cerințe de securitate cibernetică și protecție a datelor;
- Crearea unui portal unic național pentru înregistrare, certificare, raportare și sprijin tehnic, cu posibilitatea de interoperabilitate/ramificație către portaluri UE pentru schimb de informații.

În concluzie: Regulamentul stabilește un cadru armonizat pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării cerințelor privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot, facilitând interoperabilitatea cu standardele UE, iar Republica Moldova ar avea un mandat de transpunere adaptat contextului național pentru a spori siguranța, încrederea publică și dezvoltarea industriei UAS.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul național are ca **obiectiv principal** transpunerea a două Regulamente comunitare:

- **Regulamentul delegat (UE) 2024/1107** al Comisiei din 13 martie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora și autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, **nr. CELEX: 32024R1107**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.
- **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1109** al Comisiei din 10 aprilie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele pentru autoritatea competentă și procedurile administrative pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării cerințelor privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203, **nr. CELEX: 32024R1109**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.

Aeronavele fără pilot la bord, indiferent de masa lor, pot opera în același spațiu aerian ca aeronavele cu pilot la bord, fie ele avioane sau elicoptere. Respectiv ca și în cazul activităților de aviație cu pilot la bord, în cazul operatorilor, inclusiv al piloților la distanță, de aeronave fără pilot la bord și de

sisteme de aeronave fără pilot la bord (*Unmanned Aircraft System – UAS*), precum și în cazul operațiunilor acestor aeronave fără pilot la bord și ale sistemelor de aeronave fără pilot la bord, ar trebui să se aplice o punere în aplicare uniformă a normelor și a procedurilor, precum și o respectare uniformă a acestora.

Având în vedere caracteristicile specifice ale operațiunilor UAS, acestea trebuie să fie la fel de sigure ca cele din sectorul aviației cu pilot la bord. Tehnologiile pentru aeronavele fără pilot la bord permit o gamă largă de operațiuni posibile. Pentru a se asigura siguranța persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian în timpul operațiunilor aeronavelor fără pilot la bord, este necesar de a fi stabilite cerințe referitoare la navigabilitate, la organizații, la persoanele implicate în operarea UAS și în operațiunile cu aeronave fără pilot la bord.

În scopul asigurării posibilității de dezvoltare a ramurii UAS, normele și procedurile aplicabile operațiunilor UAS trebuie să fie proporționale cu natura și riscul operațiunii sau activității respective și trebuie să fie adaptate la caracteristicile operaționale ale aeronavei fără pilot la bord în cauză și la caracteristicile zonei de operare, de exemplu densitatea populației, caracteristicile terenului și prezența clădirilor.

Pentru a putea asigura funcționarea cap-coadă a domeniului aferent aparatelor de zbor fără pilot la bord, pe lângă introducerea normelor de operare a acestora, este necesară reglementarea inclusiv a aspectelor legate de siguranța acestor produse, ceea ce la fel este prevăzut în prezentul proiect.

Proiectul are **drept scop** asigurarea continuității navigabilității UAS în Republica Moldova, destinate înmatriculării și operării în categoria „specifice”, inclusiv pentru componentele destinate instalării.

Operațiunile din categoria „specifice” includ alte tipuri de operațiuni și care prezintă un risc mai ridicat decât în categoria „deschise”, vor putea fi efectuate urmare a unei evaluări aprofundate a riscurilor (operatorul trebuie să evalueze riscurile potențiale precum, apropierea de oameni, zone comerciale, infrastructură critică, zboruri în oraș, proximitatea față de aeroporturi) pentru a se indica cerințele necesare pentru ca operațiunea să se deruleze în siguranță.

Principalele obiective sunt:

- Stabilirea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative pentru a asigura continuitatea navigabilității sistemelor de aeronave fără pilot la bord („UAS”), inclusiv a oricărei componente destinate instalării pe acestea, în cazul în care aeronava fără pilot la bord este sau va fi înmatriculată în Republica Moldova și este destinată operării în categoria „specifice”;
- Normele și procedurile care sunt aplicate de autoritățile competente pentru evaluarea conformității cu cerințele detaliate privind continuitatea navigabilității.

Proiectul constituie din 4 Capitoare, 3 Anexe la Regulament și 4 Apendice.

Drept urmare:

Capitolul I – prevede obiectul de reglementare, precum și noțiunile care vor fi aplicate în prezentul Regulament;

Capitolul II – stabilește autoritatea competentă, fiind AAC, responsabilă pentru certificare, supraveghere și asigurarea respectării normelor privind sistemele de aeronave fără pilot la bord (UAS) în Republica Moldova, în acord cu Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022;

Capitolul III - stabilește că continuitatea navigabilității UAS și a componentelor se asigură prin Anexa nr.2 ML.UAS, iar în cazul unei autorizații de zbor poate fi asigurată și prin acorduri specifice conform condițiilor din autorizație (conform Capitolului P din Anexa nr.1 a Hotărârii Guvernului nr. 91/2024 sau declarația de conformitate).

Capitolul IV – prevede că organizațiile implicate în continuitatea navigabilității UAS (inclusiv întreținerea componentelor) trebuie să respecte Anexa nr. 3 partea CAO.UAS și să obțină certificatul de autorizare de la AAC, iar personalul de certificare trebuie să fie calificat în conformitate cu aceeași Anexă (CAO.UAS).

Regulamentul conține următoarele anexe:

1. ANEXA NR. 1 „Continuitatea navigabilității UAS – Cerințe pentru autoritatea competentă (Partea AR.UAS), Subpartea GEN” la Regulament, cuprinde:

CERINȚE GENERALE: Prezenta anexă stabilește condițiile pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării cerințelor, precum și cerințele privind sistemul administrativ și de management care trebuie îndeplinite de autoritatea competentă responsabilă de punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului Regulament.

Prevede: responsabilitățile și competențele autorității competente (AR.UAS) în asigurarea continuității navigabilității pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord certificate, desemnarea clară, obiectivele (verificări, controale, audituri, inspecții, acces la evidențe) și mecanisme de cooperare între entități, cerințe pentru structuri de management și guvernanță ale autorităților, includerea procedurilor de acorduri interinstituționale și coordonare.

Totodată, se vine cu clarificarea sarcinilor fiecărei entități implicate, cu linii de comunicare și procese de delegare pe domeniile de responsabilitate, prin supraveghere și conformitate - proceduri de certificare, supraveghere, monitorizare a respectării cerințelor și măsuri corective, precum și inspecții, controale documentare - evidențe, arhivare, acces la informații și transparență în activități.

SUBPARTEA CAW NAVIGABILITATEA UAS: Prezenta Subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea competentă atunci când își îndeplinește responsabilitățile care îi revin în ceea ce privește supravegherea continuității navigabilității UAS, precum și eliberarea certificatelor de evaluare a navigabilității (ARC).

Drept urmare, prevederile Anexei vor stabili:

- *Claritate operațională:* descrie în mod explicit sarcinile de certificare, supraveghere și asigurare a respectării, eliminând ambiguitățile între autorități și operatori.
- *Îmbunătățirea conformității:* stabilește standarde și proceduri pentru evaluare, audituri și măsuri corective, facilitând respectarea cerințelor UE.
- *Responsabilitate și notificare:* definește roluri, puteri și mecanisme de cooperare între entități, precum și drepturi de acces la evidențe și informații.
- *Guvernanță și management instituțional:* stabilește un sistem managerial clar, cu structuri de guvernanță, acorduri interinstituționale și coordonare eficientă.
- *Transparență și documentare:* impune evidențe, arhivare și transparență în activități, facilitând monitorizarea și auditul.
- *Coerență la nivel național și UE:* aliniază practicile la cadrul UE, asigurând compatibilitate și armonizare între reglementările naționale.

Anexa nr. 1 conține Apendicele „Continuitatea navigabilității UAS, prevede cerințele pentru autoritatea competentă [PARTEA AR.UAS], Certificatul conform părții CAO.UAS, Formularul 3-CAO.UAS, care stabilește următoarele măsuri:

- Certificatul CAO.UAS (Formularul 3-CAO.UAS) se emite pentru organizații conform CAO.UAS, cu condițiile și sfera lucrărilor specificate în manualul organizației. Autorizarea este valabilă atât timp cât condițiile sunt îndeplinite, iar subcontractarea nu invalidează acordurile, dacă acestea respectă obligațiile contractuale.
- Calificările acordate pot acoperi: întreținerea UA/CMU, instalarea CMU, managementul continuității navigabilității, evaluarea navigabilității, autorizații de zbor, întreținerea motoarelor (complete sau componente), întreținerea componentelor neinstalate și NDT (pentru sarcini speciale), cu respectarea procedurilor din manualul organizației și aprobarea autorității competente.

- Certificatul include condiții de aprobare, referințe la manualul organizației, date de revizuire, și lista organizațiilor subcontractante, toate limitate la sfera activităților menționate.

Drept urmare, prevederile Apendicelui va stabili: descrierea în mod explicit a sarcinilor de certificare, supraveghere și asigurare a respectării, eliminând ambiguitățile între autorități și operatori, îmbunătățirea conformității în raport cu standardele și procedurile pentru evaluare, audituri și măsuri corective, facilitând respectarea cerințelor UE, mecanismele de cooperare între entități, precum și drepturi de acces la evidențe și informații, prevede evidențe, arhivare și transparență în activități, facilitând monitorizarea și auditul, aliniind practicile la cadrul UE, asigurând compatibilitate și armonizare între reglementările naționale.

2. ANEXA NR. 2 la Regulament „Partea ML.UAS”.

Prezenta anexă stabilește măsurile pe care trebuie să le ia persoanele și organizațiile pentru a se asigura că UAS care desfășoară operațiuni din categoria „specifice”, astfel cum este definită în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 și pentru care unei UA i s-a emis sau i se va elibera un certificat de navigabilitate în conformitate cu pct. 16 din același Regulament, îndeplinește condițiile de navigabilitate. Aceasta precizează, de asemenea, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească persoanele sau organizațiile implicate în sarcinile legate de navigabilitatea respectivului UAS.

Anexa constituie din următoarele subpărți:

- *SUBPARTEA A „Generalități”* - definește măsurile pe care persoanele și organizațiile trebuie să le ia pentru ca UAS-urile din categoria „specifice” care au sau vor primi un certificat de navigabilitate să îndeplinească condițiile de navigabilitate, precum și condițiile necesare pentru persoanele sau organizațiile implicate în sarcinile aferente navigabilității respective;
- *SUBPARTEA B „Răspundere”* - atribuie proprietarului, locatorului, furnizorilor de întreținere și operatorului responsabilități clare pentru menținerea navigabilității UAS, inspecția pre-zbor, încredințarea sarcinilor către organizații autorizate și accesul la evidențe,
- *SUBPARTEA C „Continuitatea Navigabilității”* - stabilește continuitatea navigabilității UAS: inspecții pre-zbor, întreținere (programată și neprogramată), completarea cerințelor AD și reglementărilor, modificări și reparații aprobate, teste de control și evidențe actualizate;
- *SUBPARTEA D „Standarde de întreținere”* - stabilește datele pentru întreținerea UAS, datele de întreținere aplicabile și modul în care defectele, mai ales cele grave, trebuie adresate înainte de zbor, cu evidențe actualizate;
- *SUBPARTEA E „Componente”* - stabilește condițiile stricte pentru instalarea și întreținerea componentelor UA, inclusiv starea, înrolarea și marcarea componentelor, eligibilitatea pentru montare, utilizarea pieselor standard cu dovadă de conformitate și trasabilitate, precum și certificarea întreținerii componentelor UA;
- *SUBPARTEA H „Certificatul de punere în serviciu (CRS)”* - CRS se emite atunci când personalul de certificare a verificat că toate lucrările de întreținere comandate au fost efectuate corespunzător, ținând seama de disponibilitatea și utilizarea datelor de întreținere, explică cum se certifică lucrările de întreținere ale UAS și componentele sale prin Certificatul de punere în serviciu (CRS), detaliind conținutul CRS pentru UA, CMU și componente CMU, condițiile de validitate și situațiile în care se poate emite CRS chiar și când întreținerea nu poate fi încheiată.
- *SUBPARTEA I „Certificatul de evaluare a navigabilității („CEN”)”* - stabilește certificarea evaluării navigabilității UA prin Certificatul de evaluare a navigabilității (CEN), cu valabilitate anuală, condiții de prelungire, și procesele de evaluare și re-evaluare.

Anexa nr. 2 la Regulament „Partea ML.UAS”, conține următoarele Apendice:

- **Apendicele nr. 1 „Contractul de management al continuității navigabilității”,** descrie contractul de management al continuității navigabilității dintre proprietar și organizația CAO.UAS, stabilind obligațiile, conținutul contractului și modul de administrare a navigabilității UAS.
- **Apendicele nr. 2 „Certificatul de evaluare a navigabilității (CEN)(formularul 15d al AAC)”** - CEN-ul este formularul 15d al AESA prin care autoritatea certifică că UA sau seria de UA îndeplinește navigabilitatea, cu datele UA, dreptul de emitere/expirare, orele de zbor, semnătura și eventualele prelungiri, în conformitate cu prezentul Regulament.
- **Apendicele nr. 3 „Formularul 1 al AAC – instrucțiuni de completare”** - prezentele instrucțiuni se referă numai la utilizarea formularului 1 al AAC. Apendicele 3 detaliază instrucțiunile de completare ale Formularului 1 AESA, inclusiv obiectivul, formatul, erorile posibile și pașii pentru completarea rubricilor de certificare a întreținerii UAS.

3. ANEXA NR. 3 la Regulament „Partea CAO.UAS” stabilește cerințele pentru domeniile de activitate, cerințele și procedurile pentru organismele care gestionează continuitatea navigabilității și întreținerea UA, inclusiv cereri, mijloace de conformare, manualul organizației, întreținerea CMU, evaluarea navigabilității, autorizațiile de zbor și raportarea documentelor.

Astfel, **Regulamentul urmărește certificarea următoarelor lucrări:**

- **Certificarea lucrărilor de întreținere a UA (ML.UAS.801)** - atestă că întreținerea unei UA a fost finalizată conform cerințelor, sau, dacă nu a fost finalizată, indică limitările de navigabilitate/operationale aplicabile, iar în ambele cazuri se eliberează doar în absența neconformităților;
- **Certificarea lucrărilor de întreținere a componentelor UA (ML.UAS.802)** - emisă de un personal de certificare atunci când lucrările au fost efectuate corect, componentele sunt în stare satisfăcătoare și, în cazul unor circumstanțe exterioare, pe baza Formularului 1 AAC (cu excepția cazului în care se certifică împreună cu UA, conform ML.UAS.502(a)); Formularul 1 se completează conform instrucțiunilor din Apendicele nr. 3 și poate fi generat dintr-o bază de date electronică;
- **Certificarea lucrărilor de întreținere a CMU (ML.UAS.803)** - emisă prin certificatul de punere în serviciu (*în continuare CRS*) de către un personal de certificare atunci când întreținerea a fost efectuată corect, unitatea de control și monitorizare (*în continuare CMU*) este în stare conformă și nu există neconformități cunoscute care să pună în pericol siguranța zborului; CRS include detalii, data certificării, referințe ale autorizațiilor și eventuale limitări de navigabilitate/operationale;
- **Certificarea lucrărilor de întreținere a componentelor CMU (ML.UAS.804)** - emisă prin CRS de către un personal de certificare după ce întreținerea efectuată conform ML.UAS.520(f) este verificată ca fiind corectă, CMU-ului i se atribuie stare satisfăcătoare, iar formularul 1 AAC este completat (cu excepția cazului în care certificarea se face împreună cu întreținerea CMU, conform ML.UAS.520(h)); formularul poate fi generat dintr-o bază de date electronică.
- **Certificarea instalării CMU (ML.UAS.805)** - instalarea CMU, atunci când este finalizată, este certificată pe un „certificat de punere în serviciu” (CRS) de către un personal de certificare dacă instalarea a respectat instrucțiunile DAH și cerințele ML.UAS.520, iar CRS include referințe la instrucțiunile de instalare, data certificării, autorități/mașină autorităților și eventuale limitări de navigabilitate/operationale; CRS se emite doar în absența neconformităților cunoscute care să pună în pericol siguranța zborului.
- **Certificatul de evaluare a navigabilității („CEN”),** stabilește că evaluarea navigabilității UA este documentată, include inspecții și verificări ale înregistrărilor UAS/CMU, este emisă ca CEN (valabil 1 an, cu posibilități de prelungire), și face parte din procesul de autorizare pentru că UA

să zboare; prevede condiții de valabilitate, suspendări/revocări și pași de reevaluare, cu accent pe conformitatea cu registre, manualul de zbor, întreținerea, AD-uri, modificări și limitările de navigabilitate.

Este important de menționat că, în sensul prezentului proiect de act normativ, certificarea lucrărilor emise de AAC, nu constituie acte permissive conform Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, fiind acte/documente ce se referă la starea tehnică a UA sau a componentelor acesteia și la buna funcționare în condiții de siguranță.

Cu referire la certificatul de navigabilitate, se încadrează în lista actelor permissive, conform Legii nr. 160/2011, emis gratuit de AAC, în condițiile legii, iar autorizarea operațiunilor aeronavelor fără pilot din categoria „specifice”, fiind în conformitate cu Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, iar emiterea unui certificat de navigabilitate este în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.

Conform prezentului proiect de Regulament, ***valabilitatea certificatului de navigabilitate al unei UA este un an și poate fi prelungit de până la două ori, pentru câte 12 luni fiecare***, de către AAC, cu condiția că: UA a fost folosit/întreținut continuu, să existe dovezi de întreținere în ultimele 12 luni, să nu existe motive de neconformitate. O prelungire poate fi făcută și înainte de expirare cu până la 30 de zile, fără a pierde continuitatea evaluării. Se emite un CEN în baza Formularului 15d al AAC, la încheierea unei evaluări satisfăcătoare a navigabilității.

Atunci când AAC efectuează evaluarea și emite CEN, proprietarul UA trebuie să furnizeze documentele cerute, să ofere spațiul necesar pentru personalul AAC și să coopereze cu personalul de certificare.

Totodată, în cazul importului unei UA din UE (ML.UAS.906A), solicitantul cere un nou certificat de navigabilitate sau confirmă conformitatea în baza prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 91/2024.

Prin ***prevederile actului normativ*** se urmărește:

- instituirea normelor generale privind obiectivul și domeniul de aplicare privind cerințele tehnice și administrative pentru continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord, pentru autorizarea organizațiilor, personalului, precum și cerințe pentru autoritățile competente;
- definirea noțiunilor specifici obiectului de reglementare;
- stabilirea instituțiilor naționale responsabile de implementarea reglementărilor;
- stabilirea cerințelor tehnice și administrative relevante pentru autoritatea, organizațiile și personalul implicat;
- stabilirea cerințelor pentru obținerea/actualizarea pentru continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea prezentului proiect de act normativ, se urmărește asigurarea punerii în aplicare consecventă în toate domeniile aviației, și implementarea de toate organizațiile (inclusiv de AAC) care cad sub incidența prezentului Regulament, fiind important la alinierea proceselor/mecanismelor în materie de cerințe tehnice și administrative pentru continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord, pentru autorizarea organizațiilor, personalului, precum și cerințe pentru autoritățile competente în domeniul aviației civile naționale la cele internaționale, pentru a asigura coerența și compatibilitatea între acestea. Acest proces este deosebit de important în domeniul aviației civile, deoarece aviația este o industrie globală, iar operarea în mod sigur și eficient necesită standarde comune și reglementări uniforme.

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

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene precum *Regulamentul delegat (UE) 2024/1107* și *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1109*.

Acest proces a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, sunt necesare transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentelor enunțate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat de stabilirea de standarde unificate pentru gestionarea certificatelor de autorizare, evaluarea navigabilității, supravegherea organizațiilor CAO.UAS și a prestațiilor de întreținere, fiind instituite proceduri administrative transparente pentru cereri, aprobări, modificări și monitorizarea conformității, care vor facilita schimbul de date și documente între entități publice și private, asigurând interoperabilitatea și trasabilitatea operațiunilor UAS

Totodată, menționăm că proiectul nu prevede impact direct instituțional sau modificări structurale asupra administrației publice, însă prevede proceduri tehnice pentru o optimizare și o activitate mai eficientă internă instituțională, din aspectul că la realizarea obiectivelor la funcțiile și competențele atribuite personalului pe domeniu, va facilita procesul de implementare a cerințelor și procedurilor.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat, realizarea procedurilor tehnice și cerințele de certificare sunt responsabilitățile profesionale din cadrul Direcției Operațiuni Aeriene a AAC.

La etapa actuală, eliberarea certificatelor este cu titlu gratuit.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra sectorului privat - operatorii și organizațiile din domeniul UAS vor activa în condiții clare de certificare și supraveghere, determinând o îmbunătățire a predictibilității operaționale prin soluții consistente de reevaluare și prelungire a valabilității.

Totodată, operatorii sunt obligați să mențină evidențe ale continuității navigabilității, întreținerii, modificărilor și documentației tehnice, pentru a facilita inspecțiile și auditările, fapt ce va asigura însă o creștere a nivelului de siguranță și încredere pe piața serviciilor aeronavelor fără pilot la bord.

Implementarea noilor cerințe poate implica actualizarea sistemelor de management al calității, posibil creșterea volumului de documentație (formular 15d AAC, formulare 1 AAC etc.), cu unele costuri operaționale de conformitate (pregătire, training, implementare de fluxuri de lucru).

În contextul dat, un sistem coerent poate reduce riscurile operaționale și poate facilita accesul pe piețe prin confirmarea europeană a conformității, poate stimula investițiile în proiecte UAS cu cerințe clare de navigabilitate, întreținere și siguranță.

La etapa actuală este doar o singură organizație conform prevederilor prezentului regulament, fabrica de aeronave fără pilot, care a trecut expertiza Camerei de Industrie și Comerț a Republicii Moldova. Stabilirea cadrului normativ pe segmentul dat va facilita dezvoltarea activității potențialelor

organizații care vor fi înregistrate pe viitor (producători, integratori, service-uri, organisme de testare etc.), care pot intra în sfera continuității navigabilității UAS. Totodată, va facilita instaurarea unor proceduri de reducere a riscurilor operaționale și accesarea pe piața UE.

În concluzie, sectorul privat va trebui să devină mai responsabil în respectarea cerințelor privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord, cu scop final asigurarea unei securități sporite.

4.4. Impactul social

Contribuția în acest sector se definește prin necesitatea dezvoltării unei securități în spațiul aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță. Reevaluările regulate asigură o navigabilitate robustă, reducând riscul de accidente care pot afecta comunitățile din jurul zonelor de operare, infrastructurii critice sau trecerilor de oameni.

Totodată, transparența proceselor de certificare și supraveghere poate crește încrederea publicului în utilizarea aeronavelor fără pilot în scopuri comerciale (curierat, salvări, monitorizare de mediu), poate stimula formarea și ocuparea forței de muncă specializate (tehnicieni de întreținere, inspectori, personal de certificare), creând oportunități pentru calificări noi.

O mai bună navigabilitate și transparență pot facilita utilizarea UAS în utilități publice (monitorizare infrastructură, intervenții de urgență, agricultură de precizie), cu beneficii pentru comunități.

Inspecțiile și monitorizarea necesară pot ridica întrebări despre supraveghere și protecția datelor, iar aplicarea și funcționalitatea trebuie efectuate strict cu respectarea dreptului la viața privată.

În concluzie, impactul social al acestui proiect este determinat de creșterea încrederii în siguranța și responsabilizarea industriei și autorității în cadrul proceselor de certificare și supraveghere.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Prezentul Regulament nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului al implementării reglementărilor pentru navigabilitatea UA/UAS, poate crea zgomot, vibrații, vulnerabilitatea faunei în zonele sensibile, care trebuie să fie efectuate strict conform cerințelor.

Utilizarea resurselor: materiale pentru UAV, baterii, producție/reciclare la sfârșitul duratei de viață, va fi necesar gestionarea deșeurilor, în baza programelor/reglementărilor de reciclare pentru baterii, materiale plastice, piese uzate.

Totodată, proiectul prevede în cazul în care domeniul de aplicare al aprobării organizației include activități de întreținere, se asigură că atelierele, hangarele și halele specializate oferă o protecție adecvată împotriva contaminării și a elementelor de mediu.

Astfel, *impactul direct asupra mediului* este mai puțin evident decât în alte domenii, cerințele pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării cerințelor privind continuitatea navigabilității

sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord, creează efecte favorabile prin prevenirea accidentelor.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Posibile impacturi pot fi identificate asupra competitivității sectorului, fiind determinat de rapiditatea și conformarea la noile cerințe.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul național transpune prevederile:

➤ **Regulamentului delegat (UE) 2024/1107** al Comisiei din 13 martie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora și autorizarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu, **nr. CELEX: 32024R1107**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.

➤ **Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2024/1109** al Comisiei din 10 aprilie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele pentru autoritatea competentă și procedurile administrative pentru certificarea, supravegherea și asigurarea respectării cerințelor privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/203, **nr. CELEX: 32024R1109**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Seria L din 23.05.2024.

a) obiectivele actului juridic al UE:

➤ **REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2024/1107** al Comisiei din 13 martie 2024 stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative comune pentru a asigura continuitatea navigabilității sistemelor de aeronave fără pilot la bord („UAS”), inclusiv a oricărei componente destinate instalării pe acestea, în cazul în care aeronava fără pilot la bord este sau va fi înmatriculată într-un stat membru și este destinată operării în categoria „specifice”;

➤ **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/1109** al Comisiei din 10 aprilie 2024, stabilește normele și procedurile care trebuie aplicate de autoritățile competente pentru evaluarea conformității cu cerințele detaliate privind continuitatea navigabilității.

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

Proiectul național transpune parțial prevederile Regulamentului delegat (UE) 2024/1107 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1109.

Proiectul de act normativ și Tabelele de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

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

Proiectul hotărârii va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

Din punct de vedere al compatibilității prevederile UE sunt compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

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

Prezentul Regulament este elaborat în baza Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1109. Necesitatea transpunerii acestuia derivă din prevederile Anexei III la ASAC și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, CLUSTER 4., AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14. „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 256 și nr. 257.

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Convenției privind aviația civilă internațională și a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

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 pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15290), la data de 09.10.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15290.

Proiectul urmează a fi consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, inclusiv:

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Apărării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, Serviciul de Informații și Securitate, Agenția Proprietății Publice, Serviciul de Protecție și Pază de Stat, Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. ”MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”;
- Industria aeronautică.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor din partea instituțiilor vizate.

Totodată, menționăm că, proiectul a fost remis spre consultare și avizare prealabilă către industria aeronautică prin scrisoarea cu nr. 13-5576 din 24 octombrie 2025. Propuneri și obiecții nu au fost recepționate.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Pentru crearea cadrului juridic intern și pentru implementarea legislației UE sunt necesare măsurile normative privind stabilirea procedurilor administrative uniforme de certificare și supraveghere, aplicabilă tuturor organizațiilor și operatorilor din domeniu. Astfel, adoptarea unui Regulament unic vine să completeze și să consolideze cadrul normativ existent: Hotărârea Guvernului nr. 949/2022 și Hotărârea Guvernului nr. 91/2024.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În scopul implementării cerințelor tehnice și administrative pentru continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord, pentru autorizarea organizațiilor, personalului, precum și cerințe pentru autoritățile competente, menționăm că prin proiectul de hotărâre a Guvernului se urmărește:

- definirea în mod clar a scopului organizațiilor - certificare, supraveghere și asigurare a respectării normelor în domeniul UAS, inclusiv a componentelor destinate instalării;
- stabilirea cadrului normativ pentru dezvoltarea activității a potențialelor organizații care vor fi înregistrate pe viitor în Republica Moldova (producători, integratori, service-uri, organisme de testare etc.), care pot intra în sfera continuității navigabilității UAS;
- stabilirea modalității de coordonare între entități, în cazul în care mai multe organizații acționează ca autoritate competentă (art. 5);
- stabilirea clară și transparentă a cerințelor de certificare pentru personalul de certificare;
- stabilirea procedurilor clare pentru certificarea întreținerii la finalizarea acesteia;
- stabilirea cerințelor de calificare și competențe ale personalului, cu planuri de formare și recertificare;
- stabilirea proceselor de supraveghere și audit, în scopul bunei funcționări și a siguranței;
- facilitarea operațională prin formulare pentru evidențe, rapoarte de audit, fișe de evaluare a competențelor și certificatele de autorizare, asigurând trasabilitatea și conformitatea.

În concluzie, menționăm că prin proiectul de hotărâre a Guvernului se propune soluții ce vizează întărirea sectorului aeronautic, asigurând conformitatea cu reglementările europene, modernizarea infrastructurii, creșterea securității și a eficienței. Implementarea lor va consolida poziția Republicii Moldovei în domeniu și va stimula dezvoltarea durabilă a industriei aeronautice naționale.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA