

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

		Potrivit pct. 20 din proiectul Regulamentului, atunci când se desemnează un furnizor unic de servicii de informații comune trebuie să informeze fără întârziere Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației (EASA), după caz, cu privire la orice decizie referitoare la certificatul furnizorului unic de servicii de informații comune. Deși formularea „fără întârziere” are scopul de a asigura promptitudinea comunicării între autorități și EASA, lipsa unui termen clar poate conduce la interpretări neuniforme. Ar fi recomandabil ca reglementarea să prevadă un interval concret, de exemplu maximum 5 zile lucrătoare de la data deciziei, pentru a garanta predictibilitatea și trasabilitatea procesului de notificare. Lipsa unui termen determinat poate crea inconsistență între statele membre, dificultăți de control (EASA nu poate ști dacă un furnizor de servicii de informații a acționat „la timp”), pot exista întârzieri administrative mascate sub interpretarea termenului „fără întârziere”. La pct. 36.7 din proiectul Regulamentului recomandăm completarea dispoziției pentru a asigura colectarea mesajelor cu un conținut complet. Astfel, înainte de cuvântul „ora” propunem adăugarea sintagmei „data și”. Dispoziția pct. 37 din proiectul Regulamentului prevede că, „Informațiile furnizate de serviciile de identificare prin rețea se actualizează cu o frecvență stabilită de Autoritatea Aeronautică Civilă”.	naționale vor fi detaliate în acte subsecvente. Pct. 37. Frecvența va fi stabilită în baza AMC/GM la Regulamentul 2021/664 emise de EASA care vor
--	--	---	--

		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 înainte, 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)
--	--	--	--	--

		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		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	Textul proiectului este ajustat în limita prevederilor HG nr. 1171/2018, pct. 24, subpct.1 vizavi de preluarea fidelă a prevederilor/limbajului/noțiunilor în cazul transpunerii regulamentelor și deciziilor UE.

		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.		
--	--	---	--	--

		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		
--	--	--	--	--

		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		
--	--	---	--	--

		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		
--	--	---	--	--

		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		
--	--	--	--	--

		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		
--	--	---	--	--

		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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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

				la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		4) Se propune completarea punctului 38 cu subpunctul 38.6, cu următorul cuprins: „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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.

		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.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664.

		aplică cerințe suplimentare de securitate cibernetică și protecție a informațiilor, stabilite de Ministerul Apărării în cooperare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.”		Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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 care prezintă risc pentru obiectivele militare ori pentru securitatea națională.”	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664. Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
		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	Nu se acceptă	La această etapă s-a optat pe transpunerea fidelă a Reg. 2021/664.

		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.		Sugestiile și propunerile înaintate vor fi luate în considerare la elaborarea actelor subsecvente. 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 la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.și a restricțiilor dinamice.”
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, nr. 04-06/3780 din 05.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
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.	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.

		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 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		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.
--	--	---	--	---

		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 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.	Nu se acceptă	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.).
		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	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-

		care utilizează în scopuri agricole aparatele de zbor. Astfel, solicităm autorului precizări la acest subiect.		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.
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 Concoranță, pentru art. 3 (5) lit. b), în rubrica 9, se va completa	Se acceptă	Comentariu preluat de pe e-Legiferare.

		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, „ <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 : ”(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

				<i>controlul și în responsabilitatea unui stat membru sau în numele unui organism investit cu competențele unei autorități 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	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,

		servicii U-space transfrontaliere și furnizarea de servicii transfrontaliere de informații comune. 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.		acestea vor fi consultate cu toate instituțiile/autoritățile de competență (MAI, MA/SIS, etc.), aspect ce a fost menționat și inserat la pct. 8 în Nota de Fundamentare la proiect.
--	--	---	--	--

		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. 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)		După aprobarea prezentului PHG, urmează a fi elaborate acte

		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 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.	Nu se acceptă	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.). Propunerile de la MAI la acest subiect obligatoriu vor fi incluse în actele procedurale care vor fi elaborate în acest sens.
--	--	---	-----------------------------	--

		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 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 proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor și procedurilor pentru operațiunile în spațiul

		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 <i>HOTĂRĂȘTE:</i>
--	--	--	--

	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 appendicelui 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	Nu se acceptă	Comentariu preluat de pe e-Legiferare. Propunerea nu se acceptă, deoarece s-a acceptat parțial propunerea înaintată de către MAI, prin scrisoarea Nr. 40/4478 din 19.12.2025, sub următoarea reformulare, conform pct. 28 din INTRODUCEREA la Regulamentul UE 2021/664:

	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).	<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 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.
--	---	---

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