

SINTEZA OBIECȚIILOR ȘI PROPUNERILOR
la proiectul de lege privind securitatea spațiului aerian național (avizare prealabilă)

Participantul la avizare (expertizare) consultare publică	Nr.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Autoritatea Aeronautică Civilă Aviz nr. 272 din 07.02.2025	1.	1. Prevederile art. 3 din proiectul legii se vor completa cu noțiunile aeronavă fără pilot (UA) și zonă geografică UAS, după cum urmează: aeronavă fără pilot (UA) – aeronavă ghidată fie de către un pilot automat de la bordul ei, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau dintr-o altă aeronavă pilotată de echipaj uman; zonă geografică UAS – porțiuni de spațiu aerian stabilită de autoritatea competentă care facilitează, restricționează sau exclude operațiunile UAS pentru a combate riscurile legate de siguranță, viața privată, protecția datelor cu caracter personal, securitate sau mediu asociate operațiunilor UAS. Argumentare: Operarea ajustărilor este necesară pentru a aduce în concordanță normele la prevederile art. 26 din proiectul de lege care reglementează modul de acțiune împotriva aeronavelor fără pilot la bord care utilizează neautorizat spațiul aerian național.	SE ACCEPTĂ Art.3 a fost completat cu amendamentele înaintate.
		2. Alin. (1) lit. b) de la art. 14 se va completa și expune în următoarea redacție: b) cu excepția cazurilor de cedare tehnică a sistemelor de identificare, pilotul intenționat întrerupe funcționarea dispozitivelor/echipamentelor de identificare a poziției aeronavei în zbor, obligatorii pentru efectuarea zborului într-o anumită porțiune de spațiu aerian, fără aprobarea furnizorului de servicii de navigație aeriană. Argumentare: Operarea ajustărilor este necesară pentru a preveni sancționările injuste, deoarece sistemele de identificare a poziției aeronavelor sunt supuse uzurii și pot suferi defecțiuni tehnice.	SE ACCEPTĂ Alin.(1) lit.b) art.14 a fost completat cu amendamentele înaintate.

	3. Alin. (2) lit. d) de la art. 15 va avea următorul conținut: „d) cu excepția cazurilor de cedare tehnică a echipamentului de comunicare, pilotul aeronavei intenționat întrerupe legătura radio în porțiunea spațiului aerian unde legătura radiotelefonică este obligatorie. Argumentare: Operarea ajustărilor este necesară pentru a fi în concordanță cu art. 14 din proiectul propus.	SE ACCEPTĂ Alin.(2) lit.d) art.15 a fost completat cu amendamentele înaintate.
	4. Alin. (5) de la art. 17 se va completa și expune: „În perioada declarării stării de asediu sau de război orice zbor a aeronavelor civile, aeronavelor de zbor fără pilot la bord sau baloane cu aer cald efectuate cu nerespectarea regimului de utilizare a spațiului aerian instituit de către Comisia pentru Situații Excepționale a Republicii Moldova, după cum prevede art. 11 alin.(2) este considerată ca o amenințare aeriană.” Argumentare: Operarea ajustărilor este necesară, deoarece această prevedere poate fi percepută ca o permisiune condiționată. Aceasta poate fi interpretată eronat, din ea reiese că adversarii au voie să utilizeze și alte amenințări aeriene.	SE ACCEPTĂ Alin.(5) art.17 a fost expus conform propunerilor înaintate.
	5. Alin. (2)-(3) de la art. 26 vor avea următorul conținut: „(2) Zborurile aeronavelor de zbor fără pilot la bord în spațiul aerian național pot fi efectuate doar în limitele zonelor geografice UAS fără interdicții sau restricții, stabilite și publicate în conformitate cu prevederile hotărârii de Guvern și conform condițiilor stabilite pentru aceste zone. În acest sens, deasupra obiectivelor strategice, de securitate națională și de infrastructură critică vor fi instituite zone geografice interzise sau restricționate pentru zborul aeronavelor de zbor fără pilot la bord. „(3) Autoritățile definite la art. 4 vor identifica și prezenta către Autoritatea Aeronautică Civilă informațiile pentru stabilirea zonelor geografice UAS unde zborurile aeronavelor de zbor fără pilot sunt interzise sau restricționate.” Argumentare: Operarea ajustărilor este necesară, deoarece prevederile alin. (2) și (3) nu corespund conceptului de dezvoltare și	SE ACCEPTĂ Au fost operate modificări la alin. (1)-(2) art.26.

		încadrare a zborurilor UAS în spațiul aerian, prevăzut de HG nr.949/2022 cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord.	
Ministerul Afacerilor Externe Aviz nr. DI/3/041-1455 din 13.02. 2025	2.	La art. 2 din proiectul de lege ce prevede cadrul juridic privind securitatea spațiului aerian național se propune a include Strategia națională de apărare a Republicii Moldova pentru anii 2024-2034, aprobată prin Hotărârea Parlamentului nr. 319/2024.	SE ACCEPTĂ Art. 2 a fost completat cu propunerile înaintate.
		Adițional, se consideră imperativă excluderea atribuției MAE prevăzută la art. 6, alin. (3), lit. b) din proiectul de lege și includerea acesteia în lista atribuțiilor Ministerului Apărării, prevăzute la art. 5 din proiect, întrucât această reglementare depășește competențele funcționale ale MAE. În acest context este relevant faptul că MAE nu acordă permisiunea de survol, ci doar servește drept canal de comunicare dintre solicitant (de regulă misiunile diplomatice și oficiile consulare străine) și autoritățile naționale de resort (Ministerul Apărării, Autoritatea Aeronautică Civilă, MIDR și Î.S. pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian „MoldATSA”).	NU SE ACCEPTĂ Menținerea Ministerului Afacerilor Externe (MAE) în lista autorităților care autorizează zborurile și utilizarea spațiului aerian național este esențială pentru asigurarea unei coordonări eficiente în ceea ce privește securitatea națională și controlul asupra activităților aeriene externe. În prezent, în temeiul art. 4 lit. c) al Legii nr. 143/2012 privind controlul spațiului aerian, sunt prevăzute exhaustiv cazurile de utilizare a spațiului aerian al Republicii Moldova, iar MAE joacă un rol important în gestionarea și autorizarea zborurilor care implică aeronave străine de stat, în special cele care transportă trupe, armament sau materiale periculoase, care pot reprezenta un risc pentru securitatea țării. De asemenea, implicarea MAE

			garantează respectarea reglementărilor internaționale și protejarea intereselor strategice ale Republicii Moldova, inclusiv în ceea ce privește operațiunile de fotografiere aeriană și filmările aeriene efectuate de aeronave străine care pot implica tehnologie avansată.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării Aviz nr. 17-503 din 14.02.2025	3.	Atribuțiile prevăzute la art.4 art.5 și art.6 alin.(2)-(8) din proiect vor fi revizuite astfel încât să se conformeze strict domeniului de competență al fiecărei autorități, evitând suprapunerile și extinderile nejustificate în domenii care nu le revin conform cadrului legal. Potrivit Notei de fundamentare, proiectul nu argumentează în mod clar atribuțiile stabilite în domeniul securității spațiului aerian pentru autoritățile menționate la art.4, art.5 și art.6 alin.(2)-(8), fiecare dintre acestea având prerogative de autorizare a zborurilor. Această situație poate genera conflicte de competență, întrucât nu este precizat mecanismul de coordonare a acestor autorizații și dacă există un mecanism unic pentru evitarea conflictelor sau suprapunerilor. Reieșind din prevederile art.6 alin.(3) și alin.(6), care stabilesc competențe suprapuse între Serviciul de Informații și Securitate al Republicii Moldova și Autoritatea Aeronautică Civilă, ambele fiind abilitate să autorizeze zborurile și să desfășoare activități în domeniul securității aeronautice, se impune o clarificare precisă a rolului fiecărei instituții pentru a evita paralelisme. De asemenea, nu este clar motivul pentru care Serviciul de Protecție și Pază de Stat ar trebui să autorizeze zborurile asupra infrastructurii critice, în loc să colaboreze cu Autoritatea Aeronautică Civilă sau Serviciul de Informații și Securitate al Republicii Moldova, autorități cu competențe în domeniul aviației civile și al securității aeronautice. În același sens, se constată că mai multe instituții sunt abilitate să autorizeze zborurile atât ale aeronavelor civile, cât și ale celor de stat, fără a se face o distincție	SE ACCEPTĂ Art.4-6 au fost revizuite și amendate conform propunerilor înaintate.

		clară între regimul juridic aplicabil fiecărei categorii de aeronave. Această lipsă de delimitare poate genera incertitudine în aplicarea corectă a prevederilor legale. Totodată, includerea Ministerului Justiției în lista autorităților cu atribuții în domeniul securității spațiului aerian este nejustificată, întrucât ministerul nu dispune de structuri specializate pentru evaluarea aspectelor tehnice și operaționale privind utilizarea spațiului aerian. În plus, atribuția de autorizare a zborurilor și de reglementare a utilizării spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat revine, conform competențelor Autorității Aeronautice Civile, iar orice derogare de la normă necesită o argumentare întemeiată. La fel, includerea Agenției Naționale de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice în lista autorităților competente să autorizeze zborurile și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, în cazul transportului de materiale radioactive, este nejustificată. Potrivit pct.7 alin.(5) din Hotărârea Guvernului nr.458/2015 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice, structurii și efectivului-limită ale acesteia, agenția are competența de a elibera și/sau recunoaște certificate de securitate pentru instalații cu surse de radiații ionizante, inclusiv pentru utilaje, ambalaje, containere sau mijloace de transport destinate surselor radioactive și deșeurilor radioactive. Această atribuție vizează exclusiv aspectele de securitate radiologică, fără a conferi agenției prerogative în ceea ce privește gestionarea traficului aerian sau autorizarea zborurilor. În acest context, ar fi necesară precizarea corelării cu reglementările internaționale aplicabile transportului de materiale radioactive, astfel încât competențele autorităților naționale să fie aliniate cu standardele și practicile internaționale în domeniu. Având în vedere că art.1 alin.(2) din proiect definește clar scopul legii ca fiind prevenirea și contracararea riscurilor și	
--	--	---	--

		amenințărilor aeriene la adresa securității naționale a Republicii Moldova, prevederile art.12 alin.(2) și art.26 alin.(1) din proiect nu sunt relevante acestui obiectiv, deoarece aceste dispoziții stabilesc modul de reglementare a cerințelor și procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a normelor privind operarea aeronavelor fără pilot la bord, aspecte deja reglementate prin art.4 alin.(6) și art.26 alin.(1) din Codul aerian nr.301/2017. În scopul asigurării coerenței normelor juridice, se impune excluderea art.12 alin.(2) și art.26 alin.(1) din proiect. De asemenea, potrivit art.40, în scopul determinării eficienței măsurilor și procedurilor de securitate, precum și al dispunerii modificărilor necesare ca urmare a declanșării situațiilor aeriene, Ministerul Apărării organizează investigarea acestora. Având în vedere, că potrivit Legii nr.231/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi este autoritatea administrativă responsabilă de organizarea investigațiilor tehnice privind siguranța cu scopul de a determina cauzele și circumstanțele în care s-au produs evenimentele în transport și de a emite recomandări privind siguranța, se propune includerea acestuia în procesul de investigare prevăzut de prezentul articol.	
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Aviz nr. 13 – 839 din 18.02.2025	4.	La art 2. „Cadrul juridic privind securitatea spațiului aerian național”, propunem completarea și cu Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, în contextul în care, pe parcursul proiectului sunt făcute trimiteri la cadrul normativ în cauză și sunt stabilite prevederi expres din Legea prenotată.	SE ACCEPTĂ Art.2 a fost completat cu propunerile înaintate.
		La art.3 „Noțiuni generale”, noțiunea „organe ale securității statului” se face referire per general, sau în cazul dat ar fi necesar să fie corelația noțiunii cu scopul Legii în cauză privind securitatea spațiului aerian. Astfel, noțiunea nu vine cu explicații concrete, pe segmentul dat, cu privire la organele securității statului cu responsabilități privind securitatea spațiului aerian național, ceea ce ar	SE ACCEPTĂ La art.3 „Noțiuni generale”, noțiunea „organe ale securității statului” a fost completat cu propunerile înaintate.

		excluce confuziile și ar fi claritate care sunt organele competente pe domeniu. În contextul Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, din lista autorităților care îi revin atribuții pe domeniul securității aeronautice sunt incluse de asemenea Serviciul Vamal și comisiile deja existente, care activează, precum Comitetul Național de Securitate Aeronautică, Comisiile aeroportuare de Securitate aeronautică. Astfel, unele atribuții pe segmentul dat, în contextul Legii prenotate, se suprapun cu alte structuri și apare interpretări diverse a cadrului normativ național.	
		La art. 6, alin. 3, „atribuțiile Ministerului Afacerilor Externe” nu sunt clar stabilite, din motivul că poate fi interpretare eronată. Conform prevederilor Hotărârii de Guvern nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat este expres specificat: „Pct.66. Zborurile interne și internaționale, cu sau fără decolare/aterizare de pe/pe teritoriul Republicii Moldova, cu aeronavele civile străine care transport trupe, armament, tehnică de luptă, materiale periculoase și orice alt tip de încărcătură care, prin natura sa, poate afecta securitatea națională a Republicii Moldova pot fi executate numai cu permisiunea scrisă a Ministerului Afacerilor Externe, cu avizul pozitiv obligatoriu al Autorității Aeronautice Civile și al Ministerului Apărării. 67. Cererea pentru obținerea permisiunii și a avizului prevăzute la punctul 65 se transmite Autorității Aeronautice Civile cu cel puțin 10 zile lucrătoare înainte de data zborului și trebuie să conțină toate informațiile și documentele specificate în formularul-tip prevăzut în anexa nr. 1. 68. Cererea pentru obținerea permisiunii și a avizelor prevăzute la punctul 66 se transmite Ministerului Afacerilor Externe cu cel puțin 10 zile lucrătoare înainte de data zborului și trebuie să conțină toate informațiile și	SE ACCEPTĂ Art. 6 alin.(2) a fost revizuit și modificat conform amendamentelor înaintate.

		documentele specificate în formularul-tip prevăzut în anexa nr. 1.” Ceea ce se prevede în art. 6 este că Ministerul Afacerilor Externe autorizează zborurile în cauză independent, nefiind specificat „doar după avizul pozitiv al Autorității Aeronautice Civile și Ministerul Apărării”, fapt ce poate determina o interpretare diversificată și neunivocă a acestei prevederi. Remarca în cauză de referă și la celelalte instituții: Serviciul de Informații și Securitate al Republicii Moldova, Serviciul de Protecție și Pază de Stat, Agenția Națională de Reglementare a Activităților Nucleare și Radiologice. În contextul în care, proiectul de lege contravine prevederilor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, care prevede norme comune în domeniul securității aviației civile, precum și a Hotărârii de Guvern nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, care stabilește procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, proiectul de lege dat necesită a fi reexaminat, din motivul că va cauza conflict de norme și contradicții pe segmentul dat.	
Ministerul Finanțelor Aviz nr. 07/4-04/43 din 14.02.2025	5.	Constatăm că la nota de fundamentare, în compartimentul 4.2. „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative”, autorul menționează faptul că prevederile proiectului nu presupun cheltuieli bugetare suplimentare, fără a indica costurile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului de lege. Astfel, se consideră necesară completarea compartimentului respectiv prin indicarea explicită a costurilor și prezentarea estimărilor de resurse disponibile aprobate în buget, care ar acoperi cheltuielile respective, conform exigențelor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.	SE ACCEPTĂ Nota de fundamentare a fost completată cu mențiunea privind stabilirea alocațiilor bugetare anuale din contul Ministerului Apărării. Consecvent, fondurile necesare pentru asigurarea echipamentelor și sistemelor tehnice, implementarea măsurilor de protecție, precum și pentru menținerea în funcțiune a echipamentelor și sistemelor tehnice, se vor asigura din contul și în limita mijloacelor financiare stabilite anual Ministerului Apărării, în aceste scopuri, precum și din alte surse interne

			sau externe, în modul stabilit de actele normative.
		De asemenea se propune următoarea redacție a Articolului 41 din proiectul de lege: Articolul 41. Fondurile necesare pentru asigurarea echipamentelor și sistemelor tehnice Fondurile necesare pentru asigurarea echipamentelor și sistemelor tehnice, implementarea măsurilor de protecție, precum și pentru menținerea în funcțiune a echipamentelor și sistemelor tehnice, vor fi asigurate din contul și în limita mijloacelor financiare prevăzute anual în bugetul de stat, în aceste scopuri, precum și din alte surse, conform legislației în vigoare.	SE ACCEPTĂ Art.40 a fost modificat conform propunerilor înaintate.
Serviciul de Informații și Securitate Avizul nr. IE/1540 din 19.02.2025	6.	La art. 16 <i>Comiterea actelor de intervenție ilicită</i> nu este clar expunerea normei, or obiectul de reglementare se intercalează cu prevederile Legii nr. 192/2109 privind securitatea aeronautică. Corespunzător, prevederile normei date considerăm oportun de a le consulta și cu Autoritatea Aeronautică Civilă.	SE ACCEPTĂ Art.16 a fost revizuit și modificat conform propunerilor înaintate.
		La articolul 42. Paza și protecția obiectivelor infrastructurii critice: a) Atragem atenția că, actualmete în procedură legislative se află proiectul de lege privind identificarea, desmnarea și protecția infrastructurii critice naționale (număr unic 1161/MAI/2024). Astfel, atât noțiunea de Nomenclator al obiectivelor infrastructurii critice, cât și domeniul de infrastructură critică va suporta modificări radicale, corespunzător prevederile prezentuluui proiect urmează a fi ajustate conform proiectului menționat supra. Totodată, considerăm necesar ca norma legală să menționeze sectoarele/subsectoarele concrete ale infrastructurii critice c ear urma să fie protejate împotriva aeronavelor fără pilot, deoarece o parte din obiective nu ar pute implementa astfel de system (sectorul medical, administrație, locuri de mare aglomerare, universități săli de concerte, etc.)).	NU SE ACCEPTĂ Menționăm, că în temeiul art.64 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, modificările se încorporează, de la data intrării în vigoare a dispozițiilor de modificare, în actul de bază, identificându-se cu acesta. Astfel, în aceste condiții modificările vor fi operate după aprobarea acestora.

		b) De asemenea, considerăm că textul normei: „obligăția de a implementa și menține măsurile de pază și protecția a obiectivelor infrastructurii critice contra amenințărilor specific aeronavelor fără pilot în conformitate cu prevederile legii nr. 120/2017 cu privire la prevenirea și combaterea terorismului și alte acte normative” depășește prevederile legale la care se face trimitere. Concoiminent, implementarea normei respective atrage după sine costuri financiare pentru operatori și crează premise de insecuritate în utilizarea sistemelor antidrone de către „Ministerele alte autorități administrative centrale, personale, juridice, indeferent de tipul de proprietate și formă juridică de organizare”. În acest context, considerăm că prevederile prezentului articol urmează a fi revizuite.	SE ACCEPTĂ Art.41 ce prevede paza și protecția obiectivelor infrastructurii critice a fost revizuit. Totodată, este de obligația autorităților care au în gestiune obiective incluse în Nomenclatorul național al infrastructurii critice de a implementa și menține măsurile de pază și protecție a obiectivelor infrastructurii critice contra amenințărilor specifice aeronavelor fără pilot la bord în limita alocațiilor bugetare anuale.
Serviciul de Protecție și Pază de Stat Avizul nr.2/229 din 05.02.2025	7.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	
Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică Avizul nr 1.4/326/25 din 07.02.2025	8.	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	
Întreprinderea de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian „MOLDATSA” Avizul nr.213 din 24.03.2025	9	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	

Ministru

Anatolie NOSATÎ