



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

**Privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 415/2025 cu privire
la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea
Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea
spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat**

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare, al art. 4 alin. (6) și art. 30 alin. (11) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Hotărârea Guvernului nr. 415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 346-349, art. 426) se modifică după cum urmează:

1.1. subpunctul 1.2.17 va avea următorul cuprins:

„1.2.17. punctul 39 va avea următorul cuprins:

39. În cazul zborurilor tehnice cu aeronave civile înmatriculate în alt stat, cererea pentru obținerea autorizației de zbor se transmite Autorității Aeronautice Civile cu 24 de ore înainte de începerea zborului și va avea anexată autorizația care să ateste navigabilitatea aeronavei, emisă de către autoritatea competentă a statului de înmatriculare a aeronavei, timp în care Autoritatea Aeronautică Civilă se obligă să examineze cererea, cu emiterea ulterioară a permisiunii de zbor.”;

1.2. subpunctul 1.2.19 va avea următorul cuprins:

„1.2.19. la punctul 42, textul «15 zile» se substituie cu textul «10 zile lucrătoare»”;

1.3. subpunctul 1.2.21 va avea următorul cuprins:

„1.2.21. se completează cu punctul 44¹ cu următorul cuprins:

44¹. Pentru obținerea autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate, operatorii aerieni din Republica Moldova depun cererea prin intermediul SIA GEAP și demonstrează capacitatea de operare a zborurilor pentru care se solicită autorizarea. În acest scop, operatorul aerian prezintă programul săptămânal de operare a zborurilor regulate raportate la numărul de aeronave deținute, inclusiv aeronavele operate în sistem «dry lease» și «wet lease in», cu excepția închirierii în regim «wet lease» pe un termen de mai puțin de 30 de zile de la data planificată pentru începerea operării cursei. La evaluarea capacității de operare nu se iau în calcul aeronavele operate în sistem «wet lease out». Această cerință se aplică și în cazul modificării programului de operare a curselor regulate după obținerea autorizației, conform prevederilor punctului 50.”;

1.4. subpunctul 1.2.30 va avea următorul cuprins:

„1.2.30. se completează cu punctele 55¹, 55² și 55³ cu următorul cuprins:

55¹. Mecanismul de examinare a cererilor stipulate la punctul 55 este prevăzut de prevederile art. 6, 6¹ și 6² din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

55². Dacă nu este prevăzut altfel în tratatele internaționale specifice, cererea operatorului aerian străin pentru obținerea permisiunii pentru un zbor neregulat/charter între Republica Moldova și statul operatorului aerian se depune prin intermediul poștei electronice pe adresa Autorității Aeronautice Civile, indicată în AIP Moldova, însoțită de copii de pe certificatul de operator aerian, cu anexe și licența de operare, după caz, deținute de operatorul respectiv, de proceduri suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică, precum și de copii de pe contractele de asigurare valabile și/sau de pe certificatele de asigurare eliberate de companiile de asigurare, care să ateste existența contractelor de asigurare valabile, încheiate pentru aeronava care urmează să fie utilizată. Pentru serii de zboruri, operatorul aerian străin prezintă suplimentar datele privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate.

55³. Cererea operatorului aerian din Republica Moldova pentru obținerea permisiunii pentru cursă neregulată se depune prin intermediul SIA GEAP. Pentru serii de curse neregulate (zboruri neregulate/charter), cererea este însoțită de date privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate. Pentru serii de curse neregulate/charter mai mult de patru zboruri pe parcursul lunii sau cel puțin un zbor săptămânal, efectuate de operatorii aerieni din Republica Moldova, se aplică dispozițiile aferente autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate, prevăzute la punctul 44¹.”;

1.5. la subpunctul 1.4, textul „în punctele 44¹ și 44²” din punctul 2 al anexei nr. 3 se substituie cu textul „în punctul 44¹”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 4 octombrie 2025.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea Hotărârii de Guvern nr.415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea Hotărârii de Guvern nr.415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
1. Temei legal al proiectului constituie mai multe prevederi din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, și anume: - art. 4, alin.(6) stabilește expres faptul că Guvernul Republicii Moldova aprobă cerințele și procedura de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național; - art.30 alin.(11) condițiile privind eliberarea autorizației pentru operațiuni de transport aerian comercial se stabilesc de Guvern; 2. Urmare a consultărilor suplimentare cu operatorii aerieni, au fost recepționate mai multe propuneri de modificare pentru a exclude orice interpretări de constrângere sau careva limitări
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Hotărârea de Guvern nr.415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, a fost aprobată la data de 02.07.2025 și va intra în vigoare la data de 04.10.2025. Urmare aprobării, și a examinării suplimentare ce ține de aplicare, de către operatorii aerieni, au fost identificate unele reglementări ambigue, precum și au fost evidențiate un șir de deficiențe și neclarități (confuzii) care se intenționează a fi înlăturate. Astfel, în temeiul art. 64 alin.(4) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, propunem modificarea prin detalierea neclarităților, ajustarea termenelor și excluderea limitărilor.
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
În cazul zborurilor tehnice cu aeronave civile înmatriculate în alt stat, cererea pentru obținerea autorizației de zbor se transmite Autorității Aeronautice Civile cu 24 de ore înainte de începerea zborului și va avea anexată autorizația care să ateste navigabilitatea aeronavei, emisă de autoritatea competentă a statului de înmatriculare a aeronavei, timp în care Autoritatea Aeronautică Civilă se obligă să elibereze permisiunea de zbor. În cazul demonstrării capacității de operare a zborurilor pentru care se solicită autorizarea, prin proiect este menționat că operatorul aerian prezintă programul săptămânal de operare a zborurilor regulate raportate la numărul de aeronave deținute, inclusiv aeronavele operate în sistem „dry lease” și „wet lease în”, cu excepția închirierii în regim ”wet lease” pe un termen de mai puțin de 30 de zile.

La evaluarea capacității de operare nu se iau în calcul aeronavele operate în sistem „wet lease out”. Această cerință se aplică și în cazul modificării programului de operare a curselor regulate după obținerea autorizației, conform prevederilor punctului 50.

Se completează cu punctele 55¹-55³ cu următorul cuprins:

55¹. Termenele de examinare a cererilor stipulate la punctul 55 curg de la data înregistrării cererii complete, însoțite de toate actele (informațiile) necesare prevăzute de prezenta secțiune. În cazul în care cererea este incompletă, termenul de examinare începe să curgă de la data depunerii ultimului document necesar.

55². Dacă nu este prevăzut altfel în tratatele internaționale specifice, cererea operatorului aerian străin pentru obținerea permisiunii pentru un zbor neregulat/charter între Republica Moldova și statul operatorului aerian se depune prin intermediul poștei electronice pe adresa Autorității Aeronautice Civile, indicată în AIP Moldova, însoțită de copii de pe certificatul de operator aerian cu anexe și licența de operare, după caz, deținute de operatorul respectiv, proceduri suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică, precum și de copii de pe contractele de asigurare valabile și/sau certificatele de asigurare, eliberate de companiile de asigurare, care să ateste existența contractelor de asigurare valabile, încheiate pentru aeronava care urmează să fie utilizată. Pentru serii de zboruri, operatorul aerian străin prezintă suplimentar datele privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate.

55³. Cererea operatorului aerian din Republica Moldova pentru obținerea permisiunii pentru cursă neregulată se depune prin intermediul SIA GEAP. Pentru serii de curse neregulate (zboruri neregulate/charter), cererea este însoțită de date privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate. Pentru serii de curse neregulate/charter mai mult de patru zboruri pe parcursul lunii sau cel puțin un zbor săptămânal, efectuate de operatorii aerieni din Republica Moldova, se aplică dispozițiile aferente autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate, prevăzute la punctul 44¹.

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

Reieșind din obiectivele/scopul proiectului opțiuni alternative nu au fost identificate. Toate problemele relatate ar putea fi rezolvate (soluționate) în ansamblu doar prin aprobarea proiectului.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul de modificare a Hotărârii de Guvern nr. 415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, nu conține careva reglementări esențiale noi cu impact asupra activității de întreprinzător.

4.1. Impactul asupra sectorului public

La acest capitol specificăm că impacturile structurale și instituționale asupra sistemului administrației publice rămân neschimbate, acțiuni de reformă structurală sau instituțională nu sunt preconizate, iar încadrarea în sistemul instituțional existent din punctul de vedere al funcțiilor și competențelor atribuite rămâne aceeași.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Careva impact financiar suplimentar asupra bugetului public național și alte bugete nu este identificat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Careva impact suplimentar nu a fost identificat.

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Fără impact asupra datelor cu caracter personal și impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
Nu a fost identificat
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu au fost identificate
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul nu are ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de 29.08.2025, și spre consultare publică la data de 09.09.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15093 .
Proiectul a fost consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.
7. Concluziile expertizelor
<i>a) Constatările expertizei anticorupție</i> Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție. <i>b) Constatările expertizei juridice</i> Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Prezentul proiect este un proiect de modificare a Hotărârii de Guvern nr.415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Urmare aprobării hotărârii Guvernului prezentate MIDR și AAC vor aproba actele normative subordonate necesare.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA

la proiectul de hotărâre privind modificarea Hotărârii de Guvern nr.415/2025 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.870/2020 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat **(număr unic 718/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.	Agencia Proprietății Publice , nr.05-04-7068 din 11.09.2025	Lipsa obiecțiilor	Se ia act	
2.	Ministerul Apărării , nr.11/1143 din 15.09.2025	Lipsa de obiecții și propuneri	Se ia act	
3.	Autoritatea Aeronautică Civilă , Nr. 2340 din 12.09.2025	1. punctul 1.3. se expune în următoarea redacție: „1.3. punctul 1.2.21. va avea următorul cuprins: 1.2.21. se completează cu punctul 44¹ cu următorul cuprins: 44¹. Pentru obținerea autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate, operatorii aerieni din Republica Moldova depun cererea prin intermediul SIA GEAP și demonstrează capacitatea de operare a zborurilor pentru care se solicită autorizarea. În acest scop, operatorul aerian prezintă programul săptămânal de operare a zborurilor regulate raportate la numărul de aeronave deținute, inclusiv aeronavele operate în sistem „dry lease” și „wet lease in”, cu excepția închirierii în regim ”wet lease” pe un termen de mai puțin de 30 de zile, de la data planificată pentru începerea operării cursei. La evaluarea capacității de operare	Se acceptă	

		nu se iau în calcul aeronavele operate în sistem „wet lease out”. Această cerință se aplică și în cazul modificării programului de operare a curselor regulate după obținerea autorizației, conform prevederilor punctului 50”. <i>Argumentare: Reglementarea este necesară pentru a asigura că doar operatorii aerieni care dispun efectiv de capacitățile tehnice și operaționale necesare pot primi autorizații pentru curse regulate.</i> <i>Suplimentar, propunem excluderea punctului 44² luând în considerare că Autoritatea Aeronautică Civilă, în fapt, deține informația menționată.</i> 2. punctul 1.4. se expune în următoarea redacție: „1.4. punctul 1.2.30. va avea următorul cuprins: 55¹. Termenele de examinare a cererilor stipulate la punctul 55 curg de la data înregistrării cererii complete, însoțite de toate actele (informațiile) necesare prevăzute de prezenta secțiune. În cazul în care cererea este incompletă, termenul de examinare începe să curgă de la data depunerii ultimului document necesar. 55². Dacă nu este prevăzut altfel în tratatele internaționale specifice, cererea operatorului aerian străin pentru obținerea permisiunii pentru un zbor neregulat/charter între Republica Moldova și statul operatorului aerian se depune prin intermediul poștei electronice pe adresa		
--	--	---	--	--

		Autorității Aeronautice Civile, indicată în AIP Moldova, însoțită de copii de pe certificatul de operator aerian cu anexe și licența de operare, după caz, deținute de operatorul respectiv, proceduri suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică, precum și de copii de pe contractele de asigurare valabile și/sau certificatele de asigurare, eliberate de companiile de asigurare, care să ateste existența contractelor de asigurare valabile, încheiate pentru aeronava care urmează să fie utilizată. Pentru serii de zboruri, operatorul aerian străin prezintă suplimentar datele privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate. 55³. În caz de necesitate, Autoritatea Aeronautică Civilă este în drept să solicite, suplimentar față de documentele prevăzute la punctul 55², orice alte documente, manuale sau aprobări specifice relevante, eliberate sau aprobate de către statul operatorului sau de către statul de înmatriculare a aeronavei. 55⁴. Cererea operatorului aerian din Republica Moldova pentru obținerea permisiunii pentru cursă neregulată se depune prin intermediul SIA GEAP. Pentru serii de curse neregulate (zboruri neregulate/charter), cererea este însoțită de date privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate. Pentru serii de curse neregulate/charter mai mult de patru zboruri pe parcursul lunii sau		
--	--	---	--	--

		cel puțin un zbor săptămânal, efectuate de operatorii aerieni din Republica Moldova, se aplică dispozițiile aferente autorizațiilor pentru curse (zboruri) regulate, prevăzute la punctul 44¹”. 3. punctul 1.5. se expune în următoarea redacție: „1.5. la punctul 1.4., din punctul 2 al Anexei nr. 3 cuvântul „punctele” se substituie cu „punctul”, iar cifrele „44²” se exclud.” <i>Argumentare: Necesitatea ajustării prevederilor în cauză este necesară ținând cont de excluderea punctului 44².</i>		
4.	Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi , nr.61 din 12.09.2025	Lipsă de propuneri și obiecții	Se ia act	
5.	C.A. „Fly One” , nr.1582 din 11.09.2025	1. <u>Statutul aeronavelor înregistrate în AOC</u> Proiectul se limitează la menționarea aeronavelor deținute sau aflate în regim de dry lease ori wet lease in, dar nu precizează expres că baza capacității operaționale o constituie aeronavele incluse și înregistrate în AOC. O asemenea omisiune generează riscuri de interpretare arbitrară din partea AAC și creează incertitudine juridică. Conform Regulamentului UE nr.965/2012, evaluarea capacității unui operator se face pe baza AOC și a manualului de operațiuni, unde fiecare aeronavă este identificată distinct. Aeronavele înscrise în AOC sunt singurele asupra cărora operatorul exercită control deplin în privința mentenanței și a utilizării operaționale, motiv pentru care	Se acceptă parțial	Flota deținută potrivit AOC-ului nu reflectă de facto modificările ce survin în materie de închiriere în regim de wet lease out, ceea ce afectează nemijlocit capacitatea operațională a operatorului aerian. Subsecvent, la nivelul AAC, prin Ordinul directorului vor fi elaborate Proceduri și Instrucțiuni aeronautice Civile unde vor fi descrise/detaliat/definite aspecte tehnice și administrative.

		acestea trebuie recunoscute ca fundament al capacității reale de operare. <u>2. Indicatorul de utilizare a aeronavelor</u> Actualul proiect nu definește noțiunea de capacitate de operare și nu stabilește parametri obiectivi pentru măsurarea acesteia, ceea ce lasă loc de interpretări subiective și tratament inegal între operatorii naționali și / sau internaționali. Capacitatea de operare trebuie raportată la indicatorii clari și verificabili, precum numărul de rotații zilnice per aeronavă, orele bloc de zbor și ciclurile de utilizare, toate în corelare cu programele de întreținere și reglementările privind limitările de timp de zbor și odihnă al echipajelor. În lipsa acestor definiții, noțiunea de capacitate rămâne abstractă și poate fi aplicată neuniform, în timp ce practicile europene impun parametri măsurabili și standardizați. <u>3. Întreținerea tehnică și aeronavele indisponibile (unserviceable)</u> Textul proiectului nu reglementează situațiile în care o aeronavă se află în mentenanță planificată sau devine nefuncțională pe termen lung. În asemenea cazuri, capacitatea reală a operatorului se diminuează, iar legislația trebuie să prevadă soluții de substituție (de ex. e permis 1 aeronavă în chirie raportată la 3 aeronave înregistrate în Registrul aerian din Moldova), și pentru a evita plângerile pasagerilor și minimaliza atingerea drepturilor pasagerilor și confortul acestora.		Pentru a acoperi se utilizează regimurile de wet lease în pentru a menține capacitatea operațională la același nivel. Detaliat în HG nr.612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene
--	--	---	--	---

		Practica europeană și recomandările ICAO prevăd utilizarea aeronavelor de rezervă sau a contractelor temporare de wet lease, dar numai pentru circumstanțele excepționale, justificate și pe perioade limitate de timp. Lipsa unei prevederi în acest sens creează riscul unor anulări masive de zboruri, cu consecințe negative asupra pasagerilor, agențiilor de turism și chiar asupra sistemului bancar, din cauza blocajelor generale de rambursări. Este necesară introducerea unei reguli clare care să permită înlocuirea temporară a aeronavei, dar în condiții stricte și transparente. 4. <u>Aeronave pe același aeroport, Call-sign-uri multiple și companii afiliate</u> Proiectul curent totuși nu abordează problema operatorilor care folosesc aceeași aeronavă sub mai multe call-sign-uri sau prin intermediul unor companii afiliate. O astfel de practic generează concurență neloială și creează o imagine falsă asupra capacității reale a operatorului (care pentru companiile străine nu poate fi măsurată de către autoritățile locale, în timp ce companiile locale mari și cu activitate transparentă, cu raportări corecte, sunt dezavantajate. Conform Regulamentului UE nr. 965/2012, trasabilitatea operațiunilor este o cerință esențială pentru siguranță. De aceea, este necesară introducerea unei obligații clare prin care operatorii să declare către AAC toate call-sign-urile și companiile afiliate ce		
--	--	--	--	--

		utilizează aceeași aeronavă. Mai mult, pentru a asigura trasabilitate și supraveghere eficientă , ne menținem poziția privind faptul că aceeași aeronavă operată în regim de wet lease trebuie alocată exclusiv unui singur operator. <u>5. Regimul damp lease:</u> În textul proiectului nu se menționează nici într-un fel regimul de damp lease, deși acesta este utilizat pe scară largă în practica internațională și reprezintă o formă intermediară între dry lease și wet lease. Lipsa unei reglementări specifice lasă loc unei zone gri juridice, ceea ce poate genera situații în care aeronavele sunt operate fără o delimitare clară a responsabilităților privind întreținerea , echipajele și siguranța. Această omisiune reduce capacitatea AAC de a supraveghea corect operațiunile și trebuie corectată prin introducerea explicită a regimului damp lease, cu norme precise privind responsabilitățile operatorului și ale furnizorului. <u>6. Durata wet lease</u> Actualul proiect menține o limitare excesiv de restrictivă a utilizării wet lease la 30 de zile. O asemenea prevedere nu este aliniată practicilor internaționale și reduce semnificativ flexibilitatea operatorilor, în special pentru programele charter sezoniere sau pentru situațiile de substituție pe termen mai lung. Regulamentul UE nr.1008/2008 permite autorizarea wet lease pentru perioade extinse cu aprobarea autorității competente. Menținerea unei limite de 30		
--	--	--	--	--

		de zile afectează competitivitatea operatorilor din Republica Moldova și îi dezavantajează față de cei europeni. Este necesară extinderea acestei perioade la maximum 6 luni cu posibilitatea de prelungire prin aprobarea a AAC, pentru a asigura un cadru flexibil și realist. Totodată, pentru a menține un echilibru între utilizarea flotei proprii și cea închiriată, se propune introducerea unei limite proporționale, respectiv o aeronavă în regim de wet lease permisă pentru fiecare 3 aeronave înscrise în AOC-ul operatorului. <u>7. Raportarea lunară a programelor de zbor</u> Art. 44² din proiectul supus consultării menține obligația transmiterii lunare a programelor de zbor către AAC pînă la data de 25 a fiecărei luni. O asemenea obligație reprezintă o birocrație excesivă și nu are valoare practică, întrucât programele de zbor sunt dinamice și supuse modificărilor frecvente, iar datele reale sunt deja centralizate și disponibile în timp real prin EUROCONTROL / Network Manager. Raportările lunare creează riscul de discrepanțe între documentele depuse și situația efectivă, ceea ce poate conduce la sancțiuni nejustificate și la o dublă sarcină administrativă pentru operatori și pentru AAC. În plus, legislația europeană nu prevede o asemenea cerință, supravegherea fiind bazată pe date electronice și pe monitorizarea continuă. Prin urmare, această obligație ar trebui eliminată, fiind		
--	--	---	--	--

		suficient ca operatorii să transmită programele sezoniere, modificările majore și contractele charter sau de leasing, iar AAC să se bazeze pe fluxurile Eurocontrol pentru verificarea conformității. Astfel, în lumina celor expuse mai sus, proiectul în forma sa actuală, rămâne incomplet și dezechilibrat. În lipsa unor modificări în sensul celor propuse, acesta riscă să genereze incertitudine juridică și birocrație excesivă, să creeze un mediu favorabil practicilor de concurență neloială și să ofere avantaje nejustificate operatorilor cu flotă minimă, în detrimentul companiilor care investesc constant în extinderea flotei și în dezvoltarea resurselor umane. În același timp, pentru a stimula dezvoltarea flotei proprii, considerăm imperativ necesară stabilirea unei proporții echilibrate, prin care utilizarea unei aeronave în regim de wet lease să fie permisă doar în raport cu un număr adecvat de aeronave deja înscrise în AOC-ul operatorului, recomandarea noastră fiind un raport de cel puțin 3 aeronave proprii pentru fiecare aeronavă contractată în wet lease. În concluzie, compania Fly One solicită revizuirea proiectului în conformitate cu recomandările prezentate, pentru a asigura un cadru normativ clar, transparent și echitabil, pe deplin aliniat legislației și practicilor europene în domeniul aviației civile.		
--	--	---	--	--

6.	C.A. „HISKY”, din 15.09.2025	Lipsa propunerilor de modificare	Se ia act	
7.	Ministerul Afacerilor Externe, nr. DI/3/041- 9469 din 12.09.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
8.	Î.S. „MOLDATSA”, nr.603 din 16.09.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
9.	„Vision Air” S.R.L. din 15.09.2025	1.Dupa pct. 1.1. al proiectului să se introducă punctul 1.2. cu următorul conținut, iar actualele puncte 1.2. - 1.5. să fie renumerotate corespunzător: ”1.2. punctul 1.2.16. se abrogă .” <i>Argumentare – Abrogarea, prin HG 415/2025, a pct. 38 al HG 870/2020 este inoportună, deoarece va crea un vid legislativ în ceea ce privește termenul pentru transmiterea cererii privind acordarea permisiunii pentru zborul tehnic cu o aeronavă civilă înmatriculată sau identificată în Republica Moldova. Punctul 39 al HG 870/2020 prevede și va prevedea și după intrarea în vigoare a HG 415/2025 termenul depunerii cererii privind acordarea permisiunii pentru zborul tehnic cu o aeronavă înmatriculată într-un stat străin, respectiv, o prevedere asemănătoare necesită a fi și pentru aeronavele înmatriculate în Republica Moldova.</i> 2. Pct. 1.2. al proiectului (renumerotat în 1.3.) sa se expună în următoarea redacție: ”1.3. punctul 1.2.19. va avea următorul cuprins: „1.2.19. Punctul 42 se expune în redacție noua , dupa cum urmează :	Se acceptă parțial	La nivelul AAC, prin Ordinul Directorului vor fi elaborate Proceduri și Instrucțiuni aeronautice Civile unde vor fi descrise/detaliat/definite aspecte tehnice și administrative.

		”Cererea pentru obtinerea autorizatiei prevazute la punctul 41 se transmite Autoritatii Aeronautice Civile în termenul indicat în acordul privind serviciile aeriene în baza căruia operatorul aeronavei a fost desemnat să efectueze curse aeriene regulate spre/dinspre Republica Moldova, dar nu mai puțin de 10 zile lucrătoare până la data primului zbor, și va conține toate informațiile menționate în respectivul acord, inclusiv date privind programul de operare și aeronavele care urmează să fie utilizate. În cazul zborurilor operatorilor aerieni naționali dinspre Republica Moldova către statele membre ale Uniunii Europene, cererea pentru obtinerea autorizatiei prevazute la punctul 41 se transmite Autoritatii Aeronautice Civile cu cel puțin cinci zile lucrătoare înainte de data primului zbor.” <i>Argumentare – Considerăm oportună și benefică o abordare bazată pe principii de reciprocitate a termenului de depunere a cererii pentru obținerea autorizatiei pentru zborurile regulate către statele membre ale Uniunii Europene, similar termenului instituit pentru operatorii aerieni înregistrați în Uniunea Europeană care efectuează zboruri către/dinspre Republica Moldova (pct. 1.2.23. al HG 415/2025). Din acest motiv, pe lângă modificarea propusă în proiect (substituirea cifrei „15” cu cifra „10”), propunem completarea pct. 42 cu a doua propoziție expusă mai sus în textul integral al normei.</i>		
--	--	---	--	--

		3. La punctul 1.3. al proiectului (renumerotat în 1.4.), în textul propus al pct. 44¹, după cuvintele ”operatorul aerian prezintă” să se completeze cu textul ”, conform modelului aprobat de către Autoritatea Aeronautică Civilă,”. <i>Argumentare - Considerăm necesară această clarificare importantă privind modelul programului săptămânal de zboruri regulate, similar cu cerința privind modelul aprobat de AAC pentru programul lunar – pct. 44², astfel încât operatorii aerieni să se poată conforma cerințelor respective.</i> 4. După punctul 1.3. al proiectului (renumerotat în 1.4.) să se introducă punctul 1.4. cu următorul conținut, iar actualele puncte 1.4. și 1.5. să fie renumerate corespunzător: ”1.4. punctul 1.2.29. se abrogă.” <i>Argumentare – Modificarea pct. 55 al HG 870/2020, în forma propusă la pct. 1.2.29. din HG 415/2025, poate avea un efect invers, or, operatorii aerieni ar putea fi nevoiți să își divizeze zborurile charter în serii mai mici de zboruri – pentru a se conforma termenelor de depunere a cererii, ceea ce va majora semnificativ volumul de muncă pentru AAC în examinarea cererilor respective. În vederea asigurării condițiilor optime pentru desfășurarea activității comerciale, propunem ca pct. 55 al HG 870/2020 să fie lăsat în redacție actuală, cel puțin pentru operatorii aerieni</i>		
--	--	--	--	--

		naționali, a căror majoritate a documentelor sunt deja deținute de către AAC. 5. Proiectul sa fie completat cu punctul 3 cu urmatorul cuprins: ”3. Pana la data intrarii în vigoare a prezentei hotarari, Autoritatea Aeronautica Civila își va aduce actele sale în concordanță cu Hotărârea Guvernului nr. 870/2020, cu modificările si completările ulterioare.” Argumentare – Odată cu intrarea în vigoare a modificărilor operate prin HG nr. 415/2025, unele acte emise de către AAC vor trebui revizuite de către aceasta, deoarece nu vor mai fi în corespundere cu HG nr.870/2020. Spre exemplu, Directiva Operațională nr. 07 – 24/10/2022 ””Cu privire la asigurarea aplicării prevederilor Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018 și Regulamentului privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 870/2020”, va trebui să fie adusă în concordanță cu noile prevederi ale pct. 441 și 442 din HG 870/2020, or în prezent, acea Directivă prevede termeni precum ”aeronave deținute”, ”wet lease out”, cât și se referă la mecanismul de evaluare a sarcinii zilnice de zboruri – chestiuni, excluderea cărora a stat la baza modificării HG nr.415/2025. Așadar, pentru a evita		
--	--	--	--	--

		<i>existența unor acte normative contradictorii, propunem coompletarea proiectului cu o prevedere care să asigure actualizarea de către AAC a actelor sale în concordanță cu noile prevederi ale HG nr.870/2020.</i> În alta ordine de idei, ne exprimăm speranța ca prevederea propusă la pct. 44¹ are un caracter temporar și este orientată, în primul rând, spre ordonarea activității operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova, pe perioada de tranziție a consolidării activității lor operaționale, mai ales în condițiile creșterii accelerate a pieței transportului aerian în Republica Moldova. Cu atât mai mult cu cât dispozițiile punctului 44² prevăd deja evaluarea capacității tehnice și organizaționale a operatorului, inclusiv la planificarea volumului lunar al zborurilor efectuate. Aceasta, la rândul său, oferă autorităților competente instrumente suficiente pentru o evaluare obiectivă a realismului și fundamentării programului de rute, fără a fi necesară introducerea unor cerințe suplimentare, cu caracter duplicativ. Ținând cont de cele expuse, considerăm oportun ca, pe viitor, să fie reexaminată necesitatea menținerii acestei norme - 44¹, pentru a evita crearea unor bariere administrative excesive și pentru a păstra flexibilitatea operatorilor aerieni într-un mediu concurențial și într-o piață aflată într-o dezvoltare dinamică.		
--	--	--	--	--

10.	Ministerul Finanțelor, nr. 09/2-03/434/1346 din 18.09.2025	Lipsa obiecțiilor	Se ia act	
11.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, nr.09-2732 din 19.09.2025	La pct.1.4. al proiectului cu referire la punctul 1.2.30. care expune pct. 55¹ cu următorul cuprins: „Termenele de examinare a cererilor stipulate la punctul 55 curg de la data înregistrării cererii complete, însoțite de toate actele (informațiile) necesare prevăzute de prezenta secțiune. În cazul în care cererea este incompletă, termenul de examinare începe să curgă de la data depunerii ultimului document necesar.” Prin urmare, în vederea conformării prevederilor Legii nr. 160/2011 considerăm oportun de a stabili clar termenul de examinare a cererii, precum și dreptul Autorității Aeronautice Civile de a suspenda curgerea termenului stabilit pentru eliberarea autorizației pentru executarea zborurilor internaționale aferente operațiunilor de transport aerian comercial. Subsidiar, modificarea Regulamentului abordat urmează să se efectueze nemijlocit în cadrul actului de bază (Hotărârea Guvernului nr.870/2020) în vederea conformării cu bunele practici legislative statuate prin prevederile art. 64 alin. (1) enunțul doi din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar pentru a exclude confuziile intrarea în vigoare a acesteia să se prevadă după 4 octombrie 2025.	Se acceptă parțial	
12.	Grupul de lucru al comisiei de stat pentru reglementarea activității de	Se susține proiectul de act normativ și nota de fundamentare cu obiecții și recomandări.	Se ia act	Proiectul și Nota sunt ajustate conform recomandărilor.

	întreprinzător, nr.38-78-9768 din 23.09.2025			
Expertizare				
1.	Centrul Național Anticorupție , nr. 06/2/16732 din 22.09.2025, raport nr. EHG25/10881 din 22.09.2025	Modificările propuse la punctele 39 și 42 din Regulamentul privind autorizarea zborurilor și utilizarea spațiului aerian național de către aeronavele civile și de stat, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.415/2025, prin utilizarea conceptului ambiguu de <i>”zile lucrătoare”</i>, prezintă risc de corupție și ambiguitate administrativă. Lipsa unei definiții clare a acestui concept, permite factorilor de decizie ai Autorității Aeronautice Civile a interpreta în mod arbitrar termenul de depunere a cererilor pentru obținerea autorizației de zbor. Un caz descris, cum ar fi o zi de vineri care este o zi lucrătoare în țara operatorului, dar o zi de sărbătoare nelucrătoare în Republica Moldova, demonstrează ineficiența normei. În acest sens, chiar dacă operatorul depune cererea în termen conform propriului calendar, Autoritatea Aeronautică Civilă nu va fi disponibilă pentru a o procesa. Această discrepanță calendaristică poate fi folosită pentru a întârzia în mod nejustificat procesarea cererilor, în special cele ale operatorilor străini, care au un calendar diferit. Prin urmare, se creează un mediu favorabil pentru solicitarea de avantaje necuvenite în schimbul unei procesări rapide și favorabile, ceea ce contravine	Se acceptă	În vederea excluderii oricărui interpretări, subpunctul 1.2.17. va avea următorul cuprins: „1.2.17. punctul 39, va avea următorul cuprins: 39. În cazul zborurilor tehnice cu aeronave civile înmatriculate în alt stat, cererea pentru obținerea autorizației de zbor se transmite Autorității Aeronautice Civile cu 24 de ore înainte de începerea zborului și va avea anexată autorizația care să ateste navigabilitatea aeronavei, emisă de autoritatea competentă a statului de înmatriculare a aeronavei, timp în care Autoritatea Aeronautică Civilă se obligă să elibereze permisiunea de zbor.”; Ce ține de punctul 42, termenul de 10 zile lucrătoare este conform prevederilor art.6 alin.(2) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

		principiilor transparenței și concurenței loiale. Recomandăm revizuirea normelor conform obiecțiilor expuse supra (spre exemplu, pentru a elimina ambiguitatea și riscul interpretării arbitrare de către Autoritatea Aeronautică Civilă, o soluție ar fi să se precizeze în proiect că "<i>zilele lucrătoare</i>" sunt cele stabilite de legislația Republicii Moldova, inclusiv zilele de lucru și zilele de repaus oficial). Prevederile propuse la punctul 55/3 potrivit proiectului generează precondiții pentru o interpretare extensivă și acordarea unor drepturi abuzive Autorității Aeronautice Civile. Astfel, formularea "<i>orice alte documente, manuale sau aprobări specifice relevante</i>" este una generală și imprecisă. Lipsa unor criterii clare pentru definirea a ceea ce înseamnă "<i>relevant</i>" acordă discreție funcționarului din cadrul autorității care examinează dosarul. De asemenea, norma nu indică tipurile de documente, manuale sau aprobări care ar putea fi necesare, lăsând operatorul aerian în incertitudine cu privire la ce ar trebui să aibă pregătit în plus față de lista inițială de aceste acte. Această lipsă de predictibilitate și transparență poate genera abuzuri permițând astfel solicitarea unor		Punctul 55³ a fost exclus.
--	--	---	--	--

		documente nejustificate sau crearea unor obstacole artificiale pentru obținerea permisiunii pentru un zbor regulat/charter. Recomandăm reformularea punctului 55/3, prin stabilirea clară și exhaustivă a documentelor care pot fi solicitate suplimentar, în funcție de anumite criterii obiective și definite, precum și specificarea cazurilor în care Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita aceste documente suplimentare, bazate pe criterii de siguranță a zborului, veridicitate sau alte aspecte.		
2.	Ministerul Justiției, nr. 04/2-9288 din 23.09.2025	În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării proiectului actului normativ. Aferent rigorilor normative, se vor reține următoarele: În denumirea proiectului, textul „Hotărârii de Guvern nr. 415/2025” se va substitui cu textul „Hotărârii Guvernului nr. 415/2025”. La pct. 1: La sbp. 1.1, atenționăm că modificarea vizează <i>subpunctul</i> 1.2.17, dar nu punctul 1.2.17 (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect). La sbp. 1.2, pentru comoditatea aplicării normei, redacția propusă a subpunctului 1.2.19, se recomandă de expus în felul următor: „1.2.19. la punctul 42 textul „15 zile” se substituie cu textul „10 zile lucrătoare””. La pct. 2, textul „la 04 octombrie 2025” se va substitui cu textul „la 4 octombrie 2025”.	Se acceptă	Proiectul este ajustat conform expertizei.

		Subsidiar, proiectul urmează a fi examinat suplimentar prin prisma avizului grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, iar sinteza se va completa cu observațiile expuse în opinia grupului de lucru și argumentarea autorului proiectului.		
--	--	--	--	--