

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 47

ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

Έκδοση 1.0

Επισπεύδουσα Αρχή

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ (ΥΠΕΘΑ)

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ (ΕΣΑΑ)

Στοιχεία επικοινωνίας: Σμήναρχος (Μ) Αθανάσιος Ντίσιος, Τμηματάρχης Κανονισμών Αξιοπλοΐας, τηλ. 2109795931, Αντισμήναρχος (Μ) Νικόλαος Θεοχαρόπουλος, τηλ 2109795932, Επιτελής Κανονισμών Αξιοπλοΐας, email: regulations@hnmaa.mil.gr

Επιλέξατε από τον κατωτέρω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	X
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.




















































A. Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Ο Κανονισμός 47 καθιερώνει το μητρώο αεροσκαφών της Εθνικής Στρατιωτικής Αρχής Αξιοπλοΐας (ΕΣΑΑ), με τον τίτλο «Νηολόγιο Αεροσκαφών Ενόπλων Δυνάμεων (ΝΑΕΔ)», σύμφωνα με το άρθρο 8 του π.δ.85/2020 (Α'198), και ρυθμίζει τη διεργασία κατάρτισης και τήρησης του ΝΑΕΔ.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Η σύσταση και τήρηση νηολογίου στην πολιτική αεροπορία αποτελεί ουσιώδη και βασική υποχρέωση της αρχής πολιτικής αεροπορίας κάθε κράτους, το οποίο έχει υπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου περί «Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» (άρθρα 17 έως 21). Ομοίως, στο κανονιστικό – ρυθμιστικό πλαίσιο αεροπορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την πολιτική αεροπορία και συγκεκριμένα στους Κανονισμούς (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212) και (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην κοινότητα (ΕΕ L 293) καθορίζεται η απαίτηση τήρησης νηολογίου πολιτικών αεροσκαφών.</p> <p>Καίτοι από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 (άρθρο 2 παρ. 3) εξαιρούνται όσα αεροσκάφη <i>«εκτελούν στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες ή υπηρεσίες, ...»</i>, στο όμοιο άρθρο καθορίζεται ότι <i>«... τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες που εκτελούνται από τα εκεί αναφερόμενα αεροσκάφη διεξάγονται λαμβανομένων δεόντως υπ' όψιν των στόχων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την ασφάλεια.»</i>.</p> <p>Στα περισσότερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε αρκετά κράτη μέλη του ΟΟΣΑ, έχουν συσταθεί εθνικές στρατιωτικές αρχές αεροπορίας ή αξιοπλοΐας, οι οποίες τηρούν νηολόγιο στρατιωτικών αεροσκαφών.</p> <p>Με την παρ. 2 του άρθρου 39 του ν.4609/2019 (Α'67) καθορίζεται η αποστολή της ΕΣΑΑ, όπου, μεταξύ άλλων, είναι <i>«α. ο έλεγχος και η πιστοποίηση της αξιοπλοΐας αεροσκαφών ή άλλων αεροναυτικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται από τις Ένοπλες Δυνάμεις και είναι καταχωρισμένα στα μητρώα τους, ...»</i>.</p> <p>Ωστόσο στην Ελλάδα, δεν υφίσταται μητρώο αεροσκαφών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων. Συνεπώς, το νηολόγιο στρατιωτικών αεροσκαφών συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση για την εποπτεία της αξιοπλοΐας των στρατιωτικών αεροσκαφών από την ΕΣΑΑ.</p> <p>Προς τούτο, η κατάρτιση και διαχείριση μητρώου αεροσκαφών αποτελεί νομική υποχρέωση, η οποία ανατέθηκε στην ΕΣΑΑ με το άρθρο 8 του π.δ.85/2020 (Α'198) βάσει του άρθρου 39 του ν.4609/2019 (Α'67).</p>

3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;
	Αφορά τους οργανισμούς εκμετάλλευσης αεροσκαφών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, τους οργανισμούς εκμετάλλευσης στρατιωτικών αεροσκαφών (λοιπά φυσικά και νομικά πρόσωπα) της ημεδαπής και τους οργανισμούς σχεδίασης και παραγωγής αεροσκαφών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και της εγχώριας αεροναυτικής βιομηχανίας.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης							
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν;</p> <p>ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;</p>						
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</td> <td>Δεν υφίσταται κανονιστικό – ρυθμιστικό πλαίσιο περιηολόγησης των στρατιωτικών αεροσκαφών στην Ελλάδα.</td> </tr> <tr> <td>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</td> <td>Οι επιδιωκόμενοι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης δεν δύναται να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.</td> </tr> <tr> <td>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</td> <td>Δεν απαιτείται διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.</td> </tr> </tbody> </table>	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν υφίσταται κανονιστικό – ρυθμιστικό πλαίσιο περιηολόγησης των στρατιωτικών αεροσκαφών στην Ελλάδα.	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι επιδιωκόμενοι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης δεν δύναται να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Δεν απαιτείται διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν υφίσταται κανονιστικό – ρυθμιστικό πλαίσιο περιηολόγησης των στρατιωτικών αεροσκαφών στην Ελλάδα.						
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι επιδιωκόμενοι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης δεν δύναται να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.						
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Δεν απαιτείται διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.						

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	<p>Σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υφίσταται απαίτηση τήρησης νηολογίου για τα πολιτικά αεροσκάφη βάσει των κατωτέρω Κανονισμών:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212). • Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην κοινότητα (ΕΕ L 293). <p>Στα περισσότερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπως Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία, Ισπανία, Βέλγιο, Ολλανδία, Δανία και Πορτογαλία) έχουν συσταθεί εθνικές στρατιωτικές αρχές αεροπορίας ή αξιοπλοΐας, οι οποίες τηρούν νηολόγιο στρατιωτικών αεροσκαφών.</p> <p>Επίσης, αρκετά κράτη μέλη του ΟΟΣΑ (όπως ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Αυστραλία και Καναδάς) τηρούν νηολόγιο στρατιωτικών αεροσκαφών.</p>
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	Δεν έχει εφαρμογή.
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	Σε όλα τα κράτη μέλη του International Civil Aviation Organisation (ICAO), βάσει του Παραρτήματος 7 της Σύμβασης του Σικάγου (Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation «Aircraft Nationality and Registration Marks») τηρείται νηολόγιο πολιτικών αεροσκαφών.

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης																																									
7.	<p>Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση.</p> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td colspan="6"></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>							
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																							
8.	<p>Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;</p> <table border="1"> <tr> <td>i) βραχυπρόθεσμοι:</td> <td>Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η δημιουργία αξιόπιστου και διεθνώς αναγνωρισμένου συστήματος διαχείρισης νηολόγησης αεροσκαφών των Ενόπλων Δυνάμεων της Ελλάδας, το οποίο να είναι εναρμονισμένο με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας και τις Ευρωπαϊκές Στρατιωτικές Απαιτήσεις Αξιοπλοΐας (European Military Airworthiness Requirements – EMAR), οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας (European Defence Agency – EDA).</td> </tr> <tr> <td>ii) μακροπρόθεσμοι:</td> <td>Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η διευκόλυνση της εξαγωγής στρατιωτικών αεροσκαφών (ειδικότερα Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών – ΣμηΕΑ) που παράγονται ή πρόκειται να παραχθούν από την εγχώρια αεροναυτική βιομηχανία.</td> </tr> </table>	i) βραχυπρόθεσμοι:	Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η δημιουργία αξιόπιστου και διεθνώς αναγνωρισμένου συστήματος διαχείρισης νηολόγησης αεροσκαφών των Ενόπλων Δυνάμεων της Ελλάδας, το οποίο να είναι εναρμονισμένο με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας και τις Ευρωπαϊκές Στρατιωτικές Απαιτήσεις Αξιοπλοΐας (European Military Airworthiness Requirements – EMAR), οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας (European Defence Agency – EDA).	ii) μακροπρόθεσμοι:	Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η διευκόλυνση της εξαγωγής στρατιωτικών αεροσκαφών (ειδικότερα Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών – ΣμηΕΑ) που παράγονται ή πρόκειται να παραχθούν από την εγχώρια αεροναυτική βιομηχανία.																																				
i) βραχυπρόθεσμοι:	Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η δημιουργία αξιόπιστου και διεθνώς αναγνωρισμένου συστήματος διαχείρισης νηολόγησης αεροσκαφών των Ενόπλων Δυνάμεων της Ελλάδας, το οποίο να είναι εναρμονισμένο με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας και τις Ευρωπαϊκές Στρατιωτικές Απαιτήσεις Αξιοπλοΐας (European Military Airworthiness Requirements – EMAR), οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας (European Defence Agency – EDA).																																								
ii) μακροπρόθεσμοι:	Με τον Κανονισμό 47 επιδιώκεται η διευκόλυνση της εξαγωγής στρατιωτικών αεροσκαφών (ειδικότερα Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών – ΣμηΕΑ) που παράγονται ή πρόκειται να παραχθούν από την εγχώρια αεροναυτική βιομηχανία.																																								

9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷
----	--

➤ **Εθνική άμυνα – Εξωτερική πολιτική:**

Λόγω της ιδιαίτερης φύσης των τομέων αυτών πολιτικής, επαφίεται στην κρίση του επισπεύδοντος υπουργείου, ανάλογα με το συγκεκριμένο αντικείμενο κάθε ρύθμισης, εάν θα ενσωματώνονται δείκτες στην Ανάλυση.

Δεν έχει εφαρμογή στον Κανονισμό 47.

⁷ Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (<https://data.oecd.org/Greece.htm>) και της ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>).

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης:</p> <p>ΑΜΕΣΗ <input type="checkbox"/> ή / και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/></p>
	<p>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε: Δεν έχει εφαρμογή.</p>
	<p>ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε: Δεν έχει εφαρμογή.</p>
11.	<p>Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού);</p> <p>ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>
	<p>Εξηγήστε: Δεν έχει εφαρμογή.</p>
12.	<p>Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα;</p> <p>ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>
	<p>Εξηγήστε: Δεν έχει εφαρμογή.</p>
13.	<p>Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος;</p> <p>ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>
	<p>Εξηγήστε: Δεν έχει εφαρμογή.</p>

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης		
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
Άρθρο / Παράρτημα	Στόχος	
1	Καθορίζεται το αντικείμενο του Κανονισμού 47, που αφορά στην καθιέρωση του μητρώου αεροσκαφών της ΕΣΑΑ, με τον τίτλο «Νηολόγιο Αεροσκαφών Ενόπλων Δυνάμεων – ΝΑΕΔ», καθώς και της διεργασίας κατάρτισης και τήρησης του ΝΑΕΔ.	
2	Παρατίθενται οι ορισμοί του Κανονισμού 47 και τυποποιείται η σχετική ορολογία περί αξιοπλοΐας στρατιωτικών αεροσκαφών.	
3	Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 47, προσδιορίζοντας τα αεροσκάφη (επανδρωμένα και μη επανδρωμένα) που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του.	
4	Προσδιορίζονται οι γενικές απαιτήσεις νηολόγησης στρατιωτικών αεροσκαφών βάσει του εφαρμοστέου κανονιστικού – ρυθμιστικού πλαισίου.	
5	Καθορίζονται συνοπτικά η διαδικασία καταχώρισης στρατιωτικού αεροσκάφους στο ΝΑΕΔ και τα απαιτούμενα δεδομένα, τα οποία πρέπει να παρέχονται ανά αεροσκάφος προκειμένου να καταχωρισθεί στο ΝΑΕΔ.	
6	Καθιερώνεται η έκδοση του Στρατιωτικού Πιστοποιητικού Νηολόγησης από την ΕΣΑΑ, το οποίο συνοδεύει το αεροσκάφος καθ' όλη τη διάρκεια καταχώρισής του στο ΝΑΕΔ.	
7	Τίθενται οι υποχρεώσεις της ΕΣΑΑ και όλων των εποπτευόμενων οργανισμών αναφορικά με την τήρηση των στοιχείων και των δεδομένων που έχουν καταχωρισθεί στο ΝΑΕΔ για τα αεροσκάφη.	
8	Καθορίζεται η επιβολή του ειδικού τέλους για τη νηολόγηση αεροσκαφών στο ΝΑΕΔ και προβλέπεται η εξαίρεση των οργανισμών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων από το εν λόγω τέλος.	
9	Προβλέπονται αναλυτικά οι τελικές και μεταβατικές ρυθμίσεις για την προετοιμασία της ΕΣΑΑ και των οργανισμών, καθώς και οι αντίστοιχες προθεσμίες – χρονικά ορόσημα, για την εφαρμογή του Κανονισμού 47.	
10	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος του Κανονισμού 47 από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου
Άρθρο / Παράρτημα	Στόχος
Παράρτημα Διεργασία κατάρτισης και τήρησης του ΝΑΕΔ	<p>Στο Παράρτημα του Κανονισμού 47 περιγράφονται λεπτομερώς οι διαδικασίες νηολόγησης και οι αρμοδιότητες της Αρχής και της ρυθμιζόμενης κοινότητας (οργανισμοί εκμετάλλευσης ή παραγωγής αεροσκαφών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και της εγχώριας αεροναυτικής βιομηχανίας).</p> <p>Το Παράρτημα διαρθρώνεται σε δύο ενότητες:</p> <p>Ενότητα Α: Απαιτήσεις νηολόγησης.</p> <p>Στην Ενότητα Α καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι απαιτήσεις νηολόγησης (καταχώριση, εγγραφή, διαγραφή), η μορφή του αριθμού νηολογίου και η σήμανσή του στα αεροσκάφη που καταχωρίζονται στο ΝΑΕΔ, οι απαιτήσεις διαχείρισης του Στρατιωτικού Πιστοποιητικού Νηολόγησης (αίτηση έκδοσης, εγκυρότητα – ισχύς), καθώς και οι διαδικασίες αλλαγής δεδομένων και τα ελάχιστα στοιχεία αεροσκαφών που καταχωρίζονται και τηρούνται στο ΝΑΕΔ.</p> <p>Η υιοθετούμενη από την ΕΣΑΑ μορφή αριθμού νηολογίου (SV-###) για τα αεροσκάφη που καταχωρίζονται στο νηολόγιο της ικανοποιεί τις απαιτήσεις του Annex 7 «Aircraft Nationality and Registration Marks» του Διεθνούς Οργανισμού για την Πολιτική Αεροπορία (International Civil Aviation Organisation – ICAO) και των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunications Union – ITU) [ITU Radio Regulations, Edition 2020, Appendix 42 “Table of Allocation of International Call Sign Series”]. Ειδικότερα:</p> <p>α. Το διακριτικό εθνικότητας «SV» επιλέχτηκε από τον κατάλογο των εθνικών διακριτικών εθνικότητας, τα οποία έχουν εκχωρηθεί από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών (ITU) για χρήση ως διακριτικά κλήσης ασυρμάτου [ITU, Radio Regulations Vol. II, Appendices, Edition of 2020, Appendix 42 (REV.WRC-19) – Table of allocation of international call sign series] για χρήση από την Ελλάδα (J4, SV, SW, SX και SZ). Το εν λόγω διακριτικό εθνικότητας δεν έχει δηλωθεί από την Ελλάδα στον ICAO (https://icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/Nationality_Marks_en.pdf) και δεν πρόκειται να προκαλέσει σύγχυση με το αντίστοιχο εθνικό διακριτικό εθνικότητας (“SX”) για τα πολιτικά αεροσκάφη.</p>

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου
Άρθρο / Παράρτημα	Στόχος
	<p>β. Ο υιοθετούμενος αριθμός νηολογίου έχει μορφή σύμφωνα με την κωδικοποίηση σταθμού επικοινωνιών αεροσκαφών (aircraft station), ο οποίος συμμορφώνεται με τις προβλέψεις της ITU (ITU, Radio Regulations Vol. I, Articles, Edition of 2020, Article 19) και δύναται να χρησιμοποιείται και ως χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους (aircraft call sign) από τις αρμόδιες πολιτικές / στρατιωτικές αρχές Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ), χωρίς να προκαλείται σύγχυση στις επικοινωνίες με τους λοιπούς επίγειους και θαλάσσιους σταθμούς επικοινωνιών.</p> <p>Ενότητα Β: Αρμοδιότητες</p> <p>Στην Ενότητα Β καθορίζονται αρμοδιότητες της ΕΣΑΑ και των οργανισμών εκμετάλλευσης και παραγωγής αεροσκαφών των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και της εγχώριας αεροναυτικής βιομηχανίας αναφορικά με τη νηολόγηση.</p>

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩ- ΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων				
		Μείωση δαπανών				
		Εξοικονόμηση χρόνου				
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X		
		Άλλο	X			
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X		
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών				
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X		
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X	X		
		Άλλο	X			

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η εφαρμογή του Κανονισμού 47 από τους εμπλεκόμενους οργανισμούς των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και της εγχώριας αεροναυτικής βιομηχανίας αναμένεται να προσδώσει τα ακόλουθα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη:

- θα καλύψει το θεσμικό κενό της υποχρέωσης της Ελλάδας και των Ενόπλων Δυνάμεων, βάσει της Σύμβασης του Σικάγου (Convention on International Civil Aviation, ICAO), η οποία κυρώθηκε με τον ν.211/1947 (Α'35), και του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, αναφορικά με τη θέσπιση κανόνων επιπέδου ασφαλείας για τα στρατιωτικά αεροσκάφη, ισοδύναμου με εκείνου της πολιτικής αεροπορίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η απαίτηση δημιουργίας νηολογίου,
- θα παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες στην ΕΣΑΑ για το μέγεθος και τους τύπους του στόλου αεροσκαφών, την αξιοπλοΐα των οποίων εποπτεύει,
- θα παρέχει στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΥΠΕΘΑ) και στους Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων πλήρη και συνολική βάση δεδομένων για τα στρατιωτικά αεροσκάφη και θα διευκολύνει τη συνεργασία τους με οικονομικούς φορείς της ημεδαπής και αλλοδαπής, στο πλαίσιο συμβάσεων προμηθειών – υποστήριξης στρατιωτικών αεροσκαφών,
- θα διευκολύνει τις διαδικασίες εξαγωγής στρατιωτικών αεροσκαφών (ειδικότερα ΣμηΕΑ) που παράγονται ή πρόκειται να παραχθούν από την εγχώρια αεροναυτική βιομηχανία και

- θα παρέχει στις Ένοπλες Δυνάμεις και στους φορείς διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στρατιωτικούς και πολιτικούς) τη δυνατότητα χρήσης του αριθμού νηολογίου ως χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους (aircraft call sign) για τα αεροσκάφη που είναι καταχωρισμένα στο ΝΑΕΔ, εναλλακτικά των ήδη χρησιμοποιούμενων στρατιωτικών / τακτικών χαρακτηριστικών κλήσης.

19. Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	X				
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X				
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση	X				
		Άλλο	X				

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

- Με την καθιέρωση του Κανονισμού 47 δεν προκαλείται επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού.
- Για τη νηολόγηση αεροσκάφους στο ΝΑΕΔ επιβάλλεται ειδικό τέλος νηολόγησης, το ύψος του οποίου καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 55 του ν.δ.721/1970 (Α'251) και το άρθρο 8 του Κανονισμού 47.
- Το ειδικό τέλος νηολόγησης επιβάλλεται και σε όσα αεροσκάφη αποδίδεται προσωρινός αριθμός νηολογίου.
- Οι οργανισμοί των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του ειδικού τέλους νηολόγησης.
- Η επιβολή του ειδικού τέλους νηολόγησης θα εφαρμοσθεί δύο (2) έτη μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Κανονισμού 47.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	----------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙ- ΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν διαφαίνονται αβέβαιες παράμετροι, οι οποίες θα ήταν δυνατό να επηρεάσουν την αποτελεσματική εφαρμογή του Κανονισμού 47 και την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων του.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.
	Δεν έχει εφαρμογή.

Ε. Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
<input checked="" type="checkbox"/>	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείου • Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων (ΥΠΑ/Δ13) • Γενικό Επιτελείο Στρατού (ΓΕΣ) • Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (ΓΕΝ) • Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ)
<input checked="" type="checkbox"/>	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	<ul style="list-style-type: none"> • Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) • Επαγγελματικές ενώσεις εγχώριας αμυντικής – αεροναυτικής βιομηχανίας: <ul style="list-style-type: none"> ✓ ΣΕΚΠΥ – Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Αμυντικού Υλικού (http://www.sekpy.gr/) ✓ ΕΕΛΕΑΑ – Ένωση Ελληνικών Εταιρειών Αεροδιαστημικής, Ασφαλείας και Άμυνας (http://www.hasdig.com.gr/)
<input type="checkbox"/>	Διεθνής διαβούλευση	Δεν απαιτείται.

23.	Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengon.gr (ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης)		
Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Δεν διατυπώθηκαν σχόλια επί των γενικών αρχών της αξιολογούμενης ρύθμισης.	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Δεν έχει εφαρμογή.	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν έχει εφαρμογή.	
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Δεν διατυπώθηκαν σχόλια επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης.	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Δεν έχει εφαρμογή.	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν έχει εφαρμογή.	

Επισυνάπτεται αναλυτική έκθεση διαβούλευσης:

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 47

ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

Έκδοση 1.0

Επισπεύδουσα Αρχή

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ (ΥΠΕΘΑ)

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ (ΕΣΑΑ)

Έναρξη Δημόσιας Διαβούλευσης:	01.03.2023 ώρα 15:00
Λήξη Δημόσιας Διαβούλευσης:	15.03.2023 ώρα 15:00
Δικτυακός τόπος Δημόσιας Διαβούλευσης:	www.opengov.gr
Συντονιστές Δημόσιας Διαβούλευσης:	Σμήναρχος (Μ) Αθανάσιος Ντίσιος Αντισμήναρχος (Μ) Νικόλαος Θεοχαρόπουλος

Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες:	Ναι (βλ. ΑΣΥΡ Ενότητα Ε παρ. 22).
Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές:	Ναι (βλ. ΑΣΥΡ Ενότητα Ε παρ. 22).
Διεθνής Διαβούλευση:	Δεν απαιτείται.

Αριθμός Συμμετασχόντων:	3
Σχόλια που αναρτήθηκαν:	0
Σχόλια που δεν αναρτήθηκαν:	3
Αιτιολόγηση:	Τα τρία (3) μη αναρτηθέντα σχόλια δεν συνιστούν σχόλια περί της αξιολογούμενης ρύθμισης.

ΣΤ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
<input type="checkbox"/>	Δεν υφίστανται.	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Κανονισμός	<ul style="list-style-type: none"> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212). Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην κοινότητα (ΕΕ L 293).
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	

26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
<input type="checkbox"/>	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	Δεν υφίσταται.
<input checked="" type="checkbox"/>	Διεθνείς συμβάσεις	<ul style="list-style-type: none"> • Σύμβαση του Σικάγου, Annex 7 «Aircraft Nationality and Registration Marks»), International Civil Aviation Organisation (ICAO), η οποία κυρώθηκε με τον ν.211/1947 (Α'35). • Doc 9760, Airworthiness Manual, Fourth Edition, 2020, ICAO. • Radio Regulations, Edition 2020, International Telecommunication Union (ITU).
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	Δεν υφίσταται.
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	Δεν υφίσταται.
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	Δεν υφίσταται.
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	Δεν υφίσταται.
<input type="checkbox"/>	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	Δεν υφίσταται.

Z. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
	Δεν έχει εφαρμογή.	
30.	Κατάργηση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>
	Δεν έχει εφαρμογή.	

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
	Δεν έχει εφαρμογή.		

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
	Δεν έχει εφαρμογή.				

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας	
33.	<p>Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας;</p> <p>Δεν έχει εφαρμογή.</p>
34.	<p>Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;</p> <p>Δεν έχει εφαρμογή.</p>
35.	<p>Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου</p> <p>Δεν έχει εφαρμογή.</p>
36.	<p>Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου;</p> <p style="text-align: center;">ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.</p> <p>Δεν έχει εφαρμογή.</p>

Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας	
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή Δεν έχει εφαρμογή.
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου Δεν έχει εφαρμογή
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού Δεν έχει εφαρμογή.
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου Δεν έχει εφαρμογή.