

**Regulamento relativo ao Acesso e Exercício de
Atividades Espaciais
Relatório da consulta pública**

julho de 2019

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1. ENQUADRAMENTO..... | 3 |
| 2. COMENTÁRIOS..... | 4 |
| 3. COMENTÁRIOS AOS ARTIGOS | 8 |
| 4. OUTRAS ALTERAÇÕES (AE E CONTRIBUTOS DE ENTIDADES PÚBLICAS)..... | 56 |
| 5. CONCLUSÃO | 60 |

Lista de siglas:

AE: Autoridade Espacial.

CPA: Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

DLAE: Decreto-Lei n.º 16/2019, de 22 de janeiro.

RAE: Regulamento relativo ao acesso e exercício das atividades espaciais.

FAA: *Federal Aviation Administration*.

1. Enquadramento

Por decisão de 4 de abril de 2019, a ANACOM, enquanto Autoridade Espacial (AE), aprovou o início do procedimento para elaboração de um regulamento de acesso e exercício de atividades espaciais, bem como a publicitação do respetivo anúncio, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 98.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro. Findo o prazo fixado, não foram recebidos contributos ou sugestões a fim de serem consideradas no âmbito da elaboração do projeto de regulamento.

Neste contexto, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 99.º do CPA e no artigo 10.º dos Estatutos da ANACOM, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 39/2015, de 16 de março, o Conselho de Administração da ANACOM, ao abrigo do disposto na alínea u) do n.º 1 do artigo 8.º, bem como nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 9.º e da alínea b) do n.º 1 do artigo 26.º dos seus Estatutos e no quadro das atribuições previstas na alínea e) do n.º 1 do artigo 22.º e no artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 16/2019, de 22 de janeiro (DLAE), aprovou, por decisão de 6 de junho de 2019, o projeto de regulamento relativo ao acesso e exercício de atividades espaciais, o qual, foi submetido ao devido procedimento de consulta pública, pelo período de 15 dias úteis a contar da data de publicação em Diário da República.

A consulta pública terminou a 15 de julho de 2019, tendo sido oportunamente recebidas as seguintes 13 pronúncias:

- 1)** Agência Espacial Portuguesa - Portugal Space (PT Space);
- 2)** AVIO S.p.A. (AVIO);
- 3)** Deimos Engenharia S.A. (DEIMOS);
- 4)** Direção-Geral das Atividades Económicas do Ministério da Economia (DGAE);
- 5)** D-ORBIT;
- 6)** ILEX SPACE LTD. (ILEX);
- 7)** INOVA + - Innovation Services, S.A. (INOVA+);
- 8)** MGRA, Sociedade de Advogados S.P. R.L. (MGRA);
- 9)** Payload Aerospace S.L. (PLD Space);
- 10)** Ricardo Abreu;

- 11) Rocket Factory Augsburg GmbH (RFA);
- 12) Universidade dos Açores;
- 13) ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável (ZERO).

Nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 10.º dos Estatutos da ANACOM, o presente relatório contém referência às pronúncias recebidas e a apreciação global da ANACOM, a qual reflete o seu entendimento sobre as mesmas e que fundamenta as opções tomadas tendo em vista a aprovação do Regulamento de acesso e exercício de atividades espaciais.

A análise deste documento não dispensa a consulta das versões integrais das pronúncias referenciadas, que – quando seja o caso, na sua versão não confidencial – são disponibilizadas no sítio institucional da ANACOM na Internet, em reg.espaco@anacom.pt em conjunto com o presente relatório. Para facilitar a leitura do documento, a numeração dos artigos respeita a versão que foi submetida a consulta pública, exceto onde se indicar de forma diferente.

No decurso da consulta pública, foi realizado um *workshop* com os interessados, no dia 5 de julho de 2019, evento onde foi apresentado o projeto de articulado, seguindo-se de debate com os participantes. Este evento contou ainda com a participação da Secretaria Regional do Mar, Ciência e Tecnologia dos Açores.

Cabe referir, por fim, que no âmbito do relacionamento de cooperação entre entidades públicas, mas fora do procedimento de consulta pública, foram pedidos contributos ao membro do Governo responsável pelas áreas das comunicações, assim como a todos os Ministérios e aos Governos Regionais da Madeira e dos Açores, tendo sido recebidos e tomados em consideração os comentários do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES), do Ministério da Cultura, da Secretaria Regional do Mar, Ciência e Tecnologia dos Açores e do Governo Regional dos Açores, os quais foram tidos em boa conta contribuindo para o aperfeiçoamento do Regulamento.

2. Comentários

Como nota geral, salienta-se que as pronúncias recebidas dão nota da importância da regulamentação desta atividade, como necessária e urgente, em prol do desenvolvimento das empresas e da economia do país, mas com enfoque para as questões da segurança, incluindo as relativas à segurança pública e física dos cidadãos e à proteção ambiental, e

para a necessidade de flexibilidade nos procedimentos de licenciamento, sem deixar de ter em conta a solidez jurídica no quadro regulatório aplicável ao acesso e exercício de atividades espaciais.

2.1. Comentários relativos ao DLAE

As várias pronúncias incluíram comentários de natureza genérica e interpretativa relativamente ao DLAE, que não serão tidos em consideração no presente relatório, por estarem fora do âmbito do presente procedimento de consulta pública.

2.2. Comentários Gerais

A **INOVA+** refere que “importa assegurar que os contratos de licenciamento garantem abertura e/ou a possibilidade de transferência das tecnologias, know-how desenvolvidas e dados recolhidos, a terceiros. E através da redistribuição de parte dos ganhos económicos gerados pelo processo de licenciamento com setores relevantes a nível nacional, quer em termos empresariais, quer em termos científicos e tecnológicos. O maior efeito será obtido com uma combinação de ambos, à semelhança do que acontece com o programa europeu ‘Copernicus-Incubation’.”.

A **AE** entende que o disposto no Regulamento não impede o que é sugerido por esta contribuição. Importa, ainda, relevar que a parte dos serviços a serem prestados por intermédio dos objetos espaciais não é coberta pelo licenciamento, tal como disposto pelo DLAE. Em todo o caso, salienta-se que, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, o requerente deve indicar a existência de “eventuais parcerias com o sistema científico e tecnológico”.

2.3. Comentários ao Preâmbulo

A **MGRA** questiona o seguinte: 1) quais os contornos exatos da relação entre a AE e a EEA e como resolver um conflito de competências, positivo ou negativo? 2) Se o sítio de lançamento for fora do território nacional o operador poderá, ainda assim, obter uma licença nos termos do RAE? 3) Em caso de lançamento de vários objetos espaciais, é necessária uma licença por lançamento ou por objeto? 4) Como irá operar a supervisão contínua por parte da AE? 5) A AE terá poderes de supervisão nos Açores?.

É entendimento da **AE**, no que se refere à primeira questão, que esta matéria é tratada pelo DLAE e pelo Decreto Regional e não em sede do presente Regulamento. Por outro lado, cabe referir que os conflitos de competências entre entidades públicas são resolvidos nos termos do Direito Administrativo e dirimidos pelos Tribunais, nos termos legais.

No que se refere à segunda questão, trata-se de matéria que encontra fundamentação nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do DLAE. Foi aditado o novo artigo 7.º para endereçar especificamente as atividades espaciais fora do território nacional.

No que se refere à terceira questão, o artigo 9.º do presente Regulamento, na nova numeração, versa sobre a matéria, pelo que se remete para a sua leitura. A licença unitária é aferida para cada objeto e a licença global para mais do que um objeto, por exemplo, mais do que um lançador ou mais do que um satélite.

No que se refere à quarta questão, cabe referir que a matéria da supervisão decorre do DLAE, e não do Regulamento em consulta, sendo certo que cabe a AE exercer as suas competências nos termos das atribuições que lhes estão cometidas.

No que se refere à quinta e última questão, é também matéria que decorre do DLAE (*vide* ponto 2.1. supra).

A **ILEX** e da **D-ORBIT** questionam, se quando se refere no preâmbulo assegurar que as atividades espaciais respeitam os princípios internacionais, isso cobre todos os tratados internacionais de que Portugal subscreve?

Segundo a **AE** a resposta é afirmativa, ou seja, pretende-se abranger todos os tratados internacionais e o direito internacional geral, e que tal decorre também do próprio DLAE.

A **ZERO** refere que “Tendo em consideração que a atividade espacial é uma atividade de risco, embora com todo um conjunto de normas e procedimentos com elevado padrão de segurança, e sendo Portugal inexperiente nesta matéria, parece-nos que exigir-se-ia um maior grau de precisão e concretização no que concerne às regras presentes no regulamento, afim de acautelar e prevenir ao máximo eventuais problemas que possam surgir.”.

É entendimento da **AE** que este comentário foi tido em conta na elaboração do presente Regulamento, inclusive em diversas normas, como, por exemplo, a que estabelece os limites para os danos conforme as regras da Federal Aviation Administration (FAA).

Para além disso, tentou-se um equilíbrio entre um regulamento que vertesse as orientações básicas em termos da informação e documentação exigida para efeitos de licenciamento e o desenvolvimento das normas técnicas por via de regulamentos e instruções subsequentes, tal como consta do preâmbulo e do disposto no n.º 2 do artigo 5.º, para além das normas de segurança que se apliquem a outros setores (por exemplo, no que respeita a substâncias perigosas).

A **RFA** sugere que “se faça uma distinção entre, por um lado, a proteção de pessoas e bens contra os potenciais danos causados pelas atividades espaciais e, por outro, a proteção da propriedade intelectual, dos segredos, dos atos inadvertidos ou intencionais (maliciosos). Estes dois conceitos, que muitas vezes se traduzem por uma única palavra (segurança) em língua portuguesa, estão relacionados nalguns aspetos e devem, por isso, ser geridos em conjunto. Devem, no entanto, ser claramente diferenciados, uma vez que têm objetivos e requisitos distintos e requerem análises e abordagens de risco distintas.”.

É entendimento da **AE** que, quanto à distinção de proteção entre o interesse público da segurança e a segurança da propriedade intelectual, tal não deve ser acolhido, uma vez que se considera estarem em causa, neste último caso, interesses de direito privado que normalmente não se integram no conceito de segurança. À segurança (*security*) de dados (cibersegurança) aplica-se, aliás, o regime próprio dessa área.

Em todo o caso, procurou-se restringir a utilização da palavra segurança aos casos de *safety* (segurança), aplicando-se noutros casos, expressões como “proteção”.

A **PT Space** refere que poderá existir uma distinção entre *safety* e *security*.

A **AE** entende que, na sequência da resposta anterior, a clarificação entre os conceitos de *safety* e *security* enriquecem o presente Regulamento, pelo que os mesmos foram considerados ao longo da elaboração das várias normas.

A **DGAE** sugere que, o “Regulamento tem em linha de conta a otimização de recursos e a simplificação, celeridade e eficácia de procedimentos de acesso às atividades espaciais, de modo a reduzirem-se os encargos administrativos das empresas e a facilitar-se o acesso do maior número de operadores interessados no exercício de atividades espaciais em Portugal, salvaguardando, ao mesmo tempo, os interesses de segurança, de prevenção de danos e de redução do impacto ambiental dessas atividades, em harmonia com os princípios e os critérios, que devem ser observados pelos regimes de acesso e de exercício de atividades de serviços, estabelecidos no Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei 80/2019, de 17 de junho, que transpõe a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro.”.

É entendimento da **AE** que, pese embora se tratem de importantes razões - as quais foram, aliás, acolhidas no Regulamento - a sua menção expressa no preâmbulo tornaria o texto muito longo e desproporcional, o que iria em sentido contrário daqueles mesmos princípios. Por outro lado, e seguindo a mesma lógica, sempre seria de referir todos os outros princípios orientados aplicáveis nesta sede, nos termos do CPA.

3. Comentários aos artigos

3.1. Artigo 1.º - Objeto

A **MGRA** refere que “Suscita-nos dúvidas a alínea b), uma vez que refere que RAE estipula o procedimento de atribuição de certificados de qualificação prévia no âmbito das atividades espaciais. Ora, interpretando o conceito de atividades espaciais à luz do art.º 2.º, n.º 1 do DLAE, fica-se com a ideia de que o RAE regula a matéria da atribuição dos certificados de qualificação prévia para as operações espaciais (nomeadamente, operação de lançamento e/ou retorno e operação de comando e controlo), bem como para as operações de centros de lançamento.

Contudo, na parte final da alínea b) acrescenta-se a expressão “sujeitas a licenciamento”. Acontece que, nos termos do DLAE, apenas estão sujeitas a licenciamento, nos termos do art.º 6.º, as operações espaciais, sendo as operações de centro de lançamento objeto, apenas, de qualificação prévia, mas não carecendo, até à data, de licenciamento específico.

Nesse sentido, atendendo a que ao RAE pretende regulamentar o art.º 5.º do DLAE, conforme disposto na própria alínea b), sugerimos a retirada da expressão “sujeitas a

licenciamento” devendo a alínea b) apresentar a seguinte redação: “b) O procedimento de atribuição de certificados de qualificação prévia no âmbito do exercício das atividades espaciais, nos termos do artigo 5.º do DLAE.”.

É entendimento da **AE** que a presente proposta de alteração deve ser acolhida, pelas razões aduzidas.

3.2. Artigo 2.º - Definições

A **RFA** considera que se deve fazer “uma distinção entre, por um lado, a proteção de pessoas e bens contra os potenciais danos causados pelas atividades espaciais e, por outro, a proteção da propriedade intelectual, dos segredos, dos atos inadvertidos ou intencionais (maliciosos).”

É entendimento da **AE** que o conteúdo das definições está circunscrito ao disposto no DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra e comentários relativos ao preâmbulo).

Quanto ao n.º 2 do presente artigo, a **MGRA** refere que, “Atendendo a que a transitoriedade da ANACOM enquanto AE encontra-se prevista no DLAE e tal se encontra expressamente referido no preâmbulo do próprio RAE, parece-nos ser necessário “limpar” a repetição deste facto no texto do regulamento. Esta repetição afeta a clareza do texto, torna-o datado e abala a segurança e certeza jurídica necessárias do mesmo. Cremos que este regulamento esteja pensado para vigorar no futuro, independentemente da entidade que seja a AE em cada momento concreto.”. Neste contexto, apresenta a seguinte proposta: “Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por “Autoridade Espacial” (AE) a autoridade com as atribuições previstas nos artigos 21.º e 22.º do DLAE”.

É entendimento da **AE** que esta sugestão deve ser tomada em conta.

3.3. Artigo 3.º - Meios eletrónicos

No que respeita ao n.º 1 do artigo 3.º, a **MGRA** refere que, o “artigo deveria ser mais assertivo, de modo a guiar o operador na forma de agir, sem contudo perder a sua flexibilidade”, que a “utilização dos meios eletrónicos deveria ser obrigatória, de forma a alcançar o objetivo de transformar a plataforma digital “Portal Espaço” no único ponto de entrada do operador. Neste caso pode manter-se a possibilidade de acesso aos serviços

por outros meios adequados no caso de questões/documentos confidenciais e sigilosos. Neste contexto, apresenta a seguinte proposta: “Todas as comunicações e envio ou acesso a documentos, nomeadamente requerimentos e minutas, certificados e notificações, bem como os pareceres e outros atos previstos no DLAE, no âmbito da execução das competências da AE, devem ser realizados por meio eletrónico, sem prejuízo do acesso aos serviços por outros meios adequados quando, de forma fundamentada, o requerente expressamente o solicitar.”.

É entendimento da **AE** que as razões invocadas são compreensíveis. Contudo, considerando a norma do disposto no artigo 61.º do CPA (que prevê a utilização de meios eletrónicos no âmbito do procedimento administrativo), e que claramente refere a expressão “devem ser preferencialmente apresentados”, entende-se que o n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento não deverá impor a obrigatoriedade de apresentação pelos meios eletrónicos, tal como se propõe.

Ainda assim, considera-se que a norma em causa poderá ser alterada com a introdução da expressão, “preferencialmente por meios eletrónicos”.

A **DGAE** refere que “Nos termos do artigo 6.º da Diretiva 2006/123/CE e do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, alterado pelo Decreto-Lei 80/2019, de 17 de junho, a plataforma digital o “Portal do espaço” deverá ser igualmente acessível através do Portal «ePortugal», sob o domínio eportugal.gov.pt, que veio suceder ao Portal do Cidadão e ao Balcão do Empreendedor.”.

É entendimento da **AE** que, encontrando-se em funcionamento o Portal, designado “ePortugal”, poderá fazer-se menção do mesmo no presente artigo. Assim sendo, aceita-se a presente sugestão.

3.4. Artigo 5.º - Requerimento

A **AVIO** alude à pouca clareza no requerimento de licenciamento, nos elementos que devem ser juntos. Quanto ao n.º 1, mais questiona sobre o tipo de entidade que pode requerer licença (se o licenciado pode ser uma empresa ou se só pode ser uma organização internacional).

É entendimento da **AE** que o artigo 24.º dispõe sobre a atribuição da licença, referindo que se decide após a receção do pedido completo. Por outro lado, e no que se refere ao tipo de entidade, é matéria que consta do DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra), onde não se exclui, nem limita nenhuma pessoa singular ou coletiva, incluindo organizações internacionais.

Ainda sobre o n.º 1, a **DGAE** refere que “Tal pedido de licença corresponde a um requisito, o qual se encontra previsto na al. b) do n.º 2 do art. 16º da Diretiva Serviços, que dispõe:

“2. Os Estados-Membros não podem restringir a liberdade de prestar serviços de um prestador estabelecido noutro Estado-Membro através da imposição de algum dos seguintes requisitos:

a) (...)

b) Obrigação de o prestador obter uma autorização das respetivas autoridades competentes, incluindo a inscrição num registo ou numa ordem ou associação profissional no respetivo território, exceto nos casos previstos na presente diretiva ou noutros instrumentos de direito comunitário;”

Considera ainda que “o requisito em apreço deve ser objeto de avaliação, verificando-se se o mesmo é não discriminatório, necessário (ou seja, justificado por uma razão imperiosa de interesse geral) e se é proporcionado, para posterior notificação à Comissão (...)”

É entendimento da **AE** que o procedimento de licenciamento resulta do próprio DLAE e só nessa sede pode ser avaliado (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra).

3.5. Artigo 6.º - Dispensa de elementos por qualificação prévia

A **AVIO** considera este artigo pouco claro e afirma que sendo “Seria útil uma explicação adicional.”.

Por sua vez, a **MGRA** propõe uma nova formulação para o n.º 1 do presente artigo nos seguintes termos: “Está dispensada de apresentação, no procedimento de licenciamento de operações espaciais, a informação constante de certificado de qualificação prévia válido, conferido nos termos previstos no artigo 5.º do DLAE e no Capítulo III do presente regulamento.”.

Em face destes comentários e ponderada a oportunidade em melhorar a formulação deste número, a **AE** entende ser de acolher a sugestão em apreço, mas nos seguintes termos: *A informação que conste de certificado de qualificação prévia conferido nos termos previstos no Capítulo III não necessita de ser novamente apresentada no procedimento de licenciamento.*

Quanto ao n.º 2 do presente artigo, a **DEIMOS** considera que “a formulação da norma do n.º 2 deste artigo apresenta-se pouco clara e não reflete, parece-nos, o objetivo pretendido pela AE. Antes de mais, seria oportuno clarificar que a matéria tratada no n.º 2 diz respeito a uma fase posterior à emissão da licença e, por conseguinte, ao procedimento de licenciamento”. Mais considera ser de responder às seguintes questões:

- “Atendendo às alíneas no n.º 5 e ao n.º 6 do artigo 5.º do DLAE, não se afigura possível que a licença global não se extinga igualmente, aliás, o n.º 6 refere expressamente os casos de extinção da qualificação por extinção da licença. Nessa medida, não deveria o n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento não impor apenas o dever de a AE exigir a referida informação (em coerência, inclusive, com o n.º 3 do artigo 5.º do DLAE)?” e,
- “Se a AE não emitir a informação no prazo de 30 dias, constitui-se uma situação de aprovação tácita?”.

É entendimento da **AE** que o presente artigo se refere à dispensa de elementos para qualificação prévia e que, nos termos do disposto no n.º 2, a AE, para verificação dos elementos atestados em sede de procedimento de qualificação prévia, pode exigir do titular de uma licença global a sua apresentação, não obstante o referido certificado estar extinto. Esta é matéria que resulta do n.º 5 do artigo 8.º do DLAE e não pode ser alterada em sede de regulamentação. Por outro lado, o procedimento de atribuição de licença é distinto deste, podendo o titular de uma licença ter o seu título válido ainda que o respetivo certificado de qualificação prévia esteja extinto.

Quanto à segunda questão, a AE considera que não configura um caso de deferimento tácito.

3.6. Artigo 7.º - Regime especial

A **DEIMOS** considera que “É importante saber até quando é comunicada essa decisão e isto devia ser explícito no texto.”.

É entendimento da **AE** que o prazo da comunicação da decisão que decorre do n.º 3 do presente artigo é o que resulta do CPA.

3.7. Artigo 8.º - Identificação do requerente

No que respeita ao n.º 2 do presente artigo, a **MGRA** apresenta a seguinte proposta: “A comunicação deve ainda ser instruída com os documentos abaixo listados no caso de o requerente ter estabelecimento em Portugal, ou documentos equivalentes tratando-se de requerente não estabelecido em Portugal.”.

Mais sugere ponderar qual a regulamentação no que respeita à forma que os documentos equivalentes devem revestir, de modo a facilitar a compreensão do procedimento por parte do requerente, por exemplo, no que respeita às formalidades da documentação entregue, autenticação ou certificação de documentos, entre outros.

É entendimento da **AE** que, no âmbito do procedimento de atribuição de licença (n.º 2 do artigo 22.º), é referido que os documentos apresentados são devidamente autenticados, leia-se, nos termos legais. Por outro lado, ao prever as formas atuais de autenticação, poderá de alguma forma condicionar-se, no futuro, o requerente àquelas formas previstas no Regulamento e não outras que fossem legalmente admissíveis.

Quanto ao ponto ii. da alínea b) do n.º 2 do presente artigo, a **ILEX** e a **D-ORBIT** questionam de que forma o Registo Central de Beneficiário Efetivo se aplica a entidades estrangeiras, sendo a referência explícita apenas ao registo central de Beneficiário Efetivo em Portugal.

Sobre esta matéria, a **AE** entende que se aplica a entidades estrangeiras, sugerindo-se a consulta ao dispositivo legal que regulamenta os termos de beneficiário efetivo em Portugal. Em todo o caso, os requisitos para entidades estrangeiras estão sujeitos a um princípio mais flexível ao exigir-se a apresentação de documentos equivalentes.

Sobre a subalínea iii) da alínea b) do n.º 2 do presente artigo, a **DEIMOS** sugere a seguinte formulação: “currículos dos membros titulares dos seus órgãos sociais de administração, direção ou gerência, assim como os respetivos certificados dos registos criminais e o registo criminal da pessoa coletiva.”.

A **AE** considera que a sugestão em apreço deve ser acolhida no Regulamento, com a nota, porém, de que não se exige o registo criminal de pessoa coletiva.

3.8. Artigo 9.º - Tipo de licença

A **DEIMOS** refere que “Atento o disposto no artigo 3.º do DLAE, há dois tipos de operação espacial e três tipos de operador, no entanto, o presente Regulamento não é claro quanto ao seu âmbito de aplicação aos três operadores, mais concretamente, ao “operador de centro de lançamento”. Afigura-se essencial compreender – e o texto ser claro nesse sentido – se o Regulamento se aplica, ou não, aos operadores de centro de lançamento e, se sim, em que medida, ou seja, deverá ser explícito (caso de aplique o referido Regulamento) se os operadores de centro de lançamento estão, ou não, sujeitos ao procedimento de licenciamento”.

A **AE** entende que o RAE se aplica aos operadores de centro de lançamento na medida do disposto no DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra) e nos termos das disposições do próprio RAE, excluindo a matéria de licenciamento, mas abrangendo os casos de qualificação prévia.

No que toca ao n.º 4 do presente artigo, a **PT Space** considera o texto confuso e o seu propósito não é claro. Questiona ainda se num serviço verticalizado (que inclui o lançador e a carga útil), por exemplo, é essa informação realmente necessária? Se são duas partes diferentes com licenças diferentes também a AE não necessita dela.

É entendimento da **AE** que esta disposição deverá ser mantida, uma vez que tem em vista assegurar o controlo dos interesses de segurança da República Portuguesa, sendo relevante do ponto de vista da AE saber quem é que contrata de facto o serviço e quem tem interesse na atividade espacial em causa. A licença tem por objeto a atividade e não os objetos espaciais, embora estes definam o conteúdo da atividade licenciada. A carga útil não é objeto, assim, de licença autónoma, tal como resulta do DLAE.

Por outro lado, a **DEIMOS** refere que deve ser esclarecido “qual o sentido e alcance da norma do n.º 4. Ou seja: “contratada por conta de terceiro” significará, apenas, que a operação espacial de lançamento que o requerente pretende licenciar lhe foi contratada por uma entidade terceira, mas que, no âmbito da operação espacial em si, este terceiro não terá qualquer intervenção?”.

É entendimento da **AE** que a norma em causa visa o referido e que esta é matéria cuja regulamentação está limitada pelo disposto no DLAE, em especial, o n.º 3 do artigo 6.º, no que se refere aos casos em que a atividade é conduzida por mais do que um operador, mas em que apenas um deles é licenciado, exercendo, portanto, essa atividade por conta dos restantes.

Quanto ao n.º 5, e no pressuposto de a operação espacial ser assegurada diretamente pelo requerente da licença, a **DEIMOS** propõe a seguinte redação: “no caso previsto no número anterior, o requerente assume toda a responsabilidade pela veracidade das informações transmitidas à AE e, bem assim, pelo cumprimento de todas as condições e obrigações legais e de todas as constantes da licença relativas à atividade espacial licenciada”.

A **AE** entende que esta sugestão deve ser acolhida no Regulamento.

3.9. Artigo 10.º - Capacidade técnica, económica e financeira

Sobre este artigo, a **PT Space** sugere que, à imagem da Nova Zelândia, se exija apenas por prova de que o requerente é capaz.

É entendimento da **AE** que a matéria das condições de atribuição de licença decorre do DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. *supra*). Acresce, que os requisitos da capacidade técnica e financeira devem ser concretizados em sede do RAE. O presente artigo designa quais os meios de demonstração de que o “requerente é capaz”.

Por seu lado, a **DEIMOS** considera que “os documentos exigidos (além de não serem necessariamente os mais adequados à verificação que a AE pretende realizar) não permitem aferir quais os critérios que, em concreto, serão preponderantes para o

deferimento do pedido de licenciamento e como concorrem cada um dos documentos apresentados para a verificação de tais critérios.”.

É entendimento da **AE** que os documentos exigidos são os mais adequados nesta fase e têm em conta o previsto no direito comparado. Por outro lado, é importante referir que os critérios de atribuição da licença estão previstos no artigo 23.º e incluem também a segurança interna e os interesses estratégicos da República Portuguesa.

No que respeita ao n.º 1, considera a **DEIMOS** que as “alíneas a) e d) deverão ser alternativas, na medida em que, em princípio, pretendem verificar o cumprimento dos mesmos requisitos, sendo a entrega cumulativa um ónus excessivo para os operadores.”.

A **AE** entende que, considerando as condições de atribuição de licença do DLAE e os critérios de atribuição e avaliação do RAE, afigura-se que só mediante a apresentação dos requisitos atualmente previstos se cumpre o disposto no DLAE, quanto à atribuição das licenças de atividades como estas. Os dois requisitos são complementares.

Questionam ainda a **ILEX** e a **D-ORBIT** qual a relevância do passado, já que isso bloqueia start-ups e entidades que não têm tradição em espaço.

É entendimento da **AE** que o requisito de previsto na alínea a) do n.º 1, em cumprimento do previsto no DLAE (capacidade técnica, económica e financeira), visa ter conhecimento das atividades do requerente desenvolvidas ou ligadas às matérias tratadas no RAE e, nesse pressuposto, exige-se informação sobre as atividades prosseguidas nos últimos três anos. Contudo, é de referir que esta alínea menciona “*quando aplicável*”, pelo que se tomou em linha de conta as empresas com início de atividade inferior a três anos.

Quanto à alínea c) do n.º 1 do presente artigo, a **DEIMOS** considera que “o modelo de negócio do candidato e a sua robustez não deverão ser uma condicionante para a atribuição de licença, até porque os novos negócios na área espacial são de natureza fundamentalmente diferente dos negócios institucionais atuais, em particular no que diz respeito à assunção de risco. É muito frequente as rondas de financiamento subsequentes estarem dependentes da demonstração da capacidade de técnica e operacional, em particular da capacidade de lançar com sucesso para órbita, e não o contrário, pelo que

fazer depender a licença de um plano de negócio é uma condição que deve eliminada do presente regulamento.”.

É entendimento da **AE** que não se faz depender a atribuição de licença única e exclusivamente da verificação da boa solvabilidade da empresa ou do seu plano de negócios. Contudo, há que ter um critério para aferir da capacidade económico-financeira do requerente, conforme estipula o DLAE.

Sobre o n.º 2 do presente artigo, a **DEIMOS** refere que “não se percebe a relevância da condição, uma vez que não atesta de qualquer forma a condição técnica, económica ou financeira do candidato. Além disso, não é definido que tipo de parcerias ou subcontratados seriam admissíveis ou desejáveis, abrindo um espaço decisório difícil de justificar. Não existe paralelo noutras regulamentações.”.

A **AE** entende que se trata de um critério que, uma vez mais, permite aferir da envolvimento e histórico do requerente, sendo certo que a informação referida apenas o favorece. Contudo, considera-se que esta norma, por forma a não limitar o requerente, contém já as expressões “eventualmente” e “eventuais”.

Por seu lado, a **ILEX** e a **D-ORBIT** questionam a relevância desta norma, pretendendo saber “Até que nível de subcontratos isto deverá ser fornecido?”. Mais referem que “A entidade a licenciar é responsável pela sua cadeia de valor e tem de se assumir como tal. Em muitos casos será impossível listar todos os subcontratados ou estes ainda não são totalmente conhecidos.”.

Quanto ao entendimento da **AE** a respeito da relevância da norma, remete-se para a fundamentação acima. No que se refere à restante informação, a razoabilidade, a economia processual e o bom senso são princípios orientadores da atuação da AE, sendo certo que a obrigação só se aplica ao requerente e aos seus parceiros de negócio ou fornecedores de serviços e não a eventuais subcontratados que ele possa desconhecer. Naturalmente, a informação remetida terá que ser válida no momento da sua comunicação à AE, sem prejuízo das vicissitudes da licença, nomeadamente as previstas no artigo 27.º.

No que toca ao n.º 3 deste artigo, a **DEIMOS** considera ainda que “a AE parte da premissa (errada) de que os operadores de lançamento são, via de regra, operadores do centro de

lançamento. Por variadas razões, esta coincidência não deverá necessariamente ocorrer (e não ocorre na grande maioria das situações), implicando que, salvo raras exceções, o operador de lançamento terá de requerer ao operador do centro de lançamento informações comerciais altamente sensíveis que este, evidentemente, não partilhará. Assim, e no sentido de acautelar verdadeiramente, os procedimentos em questão, entende-se que este pedido de informação deveria ser assumido diretamente pela AE, no sentido de salvaguardar o sigilo dos documentos.”.

Por seu lado, a **MGRA** considera que a redação deve ser alterada nos seguintes termos: “No caso do centro de lançamento que não seja operado pelo requerente, deve este apresentar a informação referida nos números anteriores relativamente ao operador do centro de lançamento ou juntar ao processo o certificado de qualificação prévia do centro de lançamento.”.

É entendimento da **AE** que o presente artigo beneficia de maior clareza com a eliminação da norma prevista do n.º 3. Em todo o caso, deve dizer-se que o Regulamento não pressupõe, de modo algum, que o operador do lançamento seja o operador do centro de lançamento. Outrossim, admite que, caso não haja lugar a qualificação prévia por parte do operador do centro de lançamento ou o centro seja concessionado, a informação respeitante a esse centro terá que ser entregue pelo requerente da licença, para efeitos do processo de licenciamento.

3.10. Artigo 11.º - Descrição do lançador e de atividade

Sobre o n.º 1 deste artigo, a **DEIMOS** considera que “dado o contexto ser de “operações de lançamento e/ou retorno”, deveria ser explícito que o “objeto espacial” é (são) o(s) veículo(s) lançador(es), sob pena de suscitar pedidos de esclarecimento ou necessidade de retificações posteriores e um acréscimo de trabalho e complexidade ao procedimento.”.

A **AE** entende que a presente proposta deve ser acolhida no Regulamento.

Quanto à alínea e) do n.º 2 do presente artigo, a **ILEX** considera que a “referência deverá ser massa, que poderá e deverá ser dividida em massa total e massa de combustível/oxidante.”.

A **AE** entende que a presente proposta deve ser acolhida no Regulamento.

Para a mesma alínea, a **PT Space** considera que são necessárias, aqui, uma informação para a base de dados da AE e uma análise de risco. Não é a AE que deve proceder a uma análise de risco – isto implicaria alteração destas alíneas e) a g) em conformidade.

É **AE** é do entendimento que estes são os critérios que nos permitem avaliar as condições de atribuição da licença, tal como prevê o DLAE, sendo certo que a AE procurará fazê-lo da forma mais adequada que se justificar. Em todo o caso, do Regulamento não resulta que seja a AE a fazer qualquer análise de risco, mas sim os requerentes.

Por seu lado, a **DEIMOS** questiona “O que se entende por “estrutura e forma” e que documentos/representações a AE entende idóneas na apresentação da referida informação?”. Mais refere que “em vez de peso dever-se-ia requerer massa dado esta não depender da aceleração da gravidade. - “Capacidade de carga” é um conceito ambíguo pois depende da órbita. Se este pedido é apenas para informação como descrição do lançador, recomenda-se requerer a “Capacidade de carga” para a órbita de referência mais relevante no plano de negócios com indicação de qual é essa órbita. Se esta informação é de facto usada para decisão da atribuição da licença, então é essencial que seja explícito e inequívoco qual o critério para aprovação/rejeição relacionado com a informação requerida. - “Sistemas de controlo em termos de hardware e software” é muito ambíguo e pode levar a respostas muito díspares. Se se referem a controlo de voo isto tem que ser explícito. Mesmo sendo controlo de voo, não é de todo claro o que entendem por “software” em concreto: a informação que a AE pretende que o requerente transmita deverá ser rigorosa e concretamente definida, sob pena de o cumprimento do referido requisito ser, em termos práticos, impossível de cumprir ou o seu cumprimento implicar um ónus ou encargos insuportáveis para os requerentes. - “Altitude e velocidade” - estes dois parâmetros variam durante a trajetória e cada trajetória é específica para cada lançamento. Não parece ser possível, sem uma aclaração e definição clara do que se pretende, responder a este pedido.”.

É **AE** é do entendimento que os elementos técnicos dos critérios em causa resultam do exercício de direito comparado efetuado com base noutros reguladores ou agências espaciais, da literatura técnica vigente e das melhores práticas da indústria corrente. Contudo, foram aceites algumas das sugestões referenciadas.

Relativamente à alínea f) do n.º 2, a **DEIMOS** refere que “este pedido contém informações altamente sensíveis e confidenciais por razões comerciais. O Regulamento deverá traduzir de forma muito clara e concisa que informações deverão, de facto, ser transmitidas, como serão as informações tratadas (do ponto de vista da sua confidencialidade) e que procedimentos serão adotados para garantir a sua absoluta confidencialidade; - não é relevante a descrição dos sistemas e subsistemas e a condição deve ser eliminada. Ainda que fosse considerada, a definição de sistemas e subsistemas não existe. Por outro lado, a profundidade com que se pode abordar a descrição de sistemas e subsistemas é altamente subjetiva. No limite a descrição de sistemas e subsistemas pode levantar questões relacionadas com propriedade intelectual.”.

No que à questão da confidencialidade diz respeito, a **AE** entende que a mesma está salvaguardada, por via da lei geral e do disposto no n.º 3 do artigo 3.º, podendo sempre o requerente indicar quais os elementos sensíveis ou confidenciais. Por outro lado, os elementos técnicos dos critérios em causa resultam do exercício de direito comparado efetuado com base noutros reguladores ou agências espaciais, da literatura técnica vigente e das melhores práticas da indústria corrente. Contudo, foram aceites várias das sugestões referenciadas, tendo sido, por exemplo, eliminada a alínea f).

Quanto à alínea g) do presente número, a **DEIMOS** considera que “não parece fazer sentido para o paradigma atual de desenvolvimento de sistemas espaciais, e não existem entidades certificadoras para estes sistemas, sobretudo num contexto de “New Space”.”.

A **AE** entende que os elementos técnicos dos critérios em causa resultam do exercício de direito comparado efetuado com base noutros reguladores ou agências espaciais, da literatura técnica vigente e das melhores práticas da indústria corrente. Em todo o caso, foi aditado que só será exigida a informação que for aplicável, não se exigindo que essa certificação exista em todos os casos.

Relativamente ao n.º 3 do presente artigo, a **DEIMOS** salienta o seguinte: “a informação exigida nestes pontos é específica de cada lançamento e é impossível fornecê-la num contexto de licença global (como referido no número um). Se se pretender instituir um procedimento assente “num pedido de licenciamento por lançamento”, tal implicará uma

excessiva complexidade do procedimento e implicará custos que os operadores evidentemente não pretenderão suportar. Mais, a informação aqui requerida parece também ser mais relevante para o pedido de licença para “operações de comando e controlo” de um satélite, mas aparece associada ao lançador o que, julgamos, não ser o mais adequado. É natural que uma licença para operações de lançamento seja para um veículo lançador num determinado porto espacial, mas não deveria associar também a carga útil bem como os detalhes específicos do lançamento. Assim, é nosso entendimento que: - a licença seja global para determinados “intervalos” que seriam parte do pedido de licença e que, para cada lançamento, o operador apenas tenha que demonstrar que a carga útil e trajetória estão dentro dos “intervalos” que fazem parte da licença de operador de “lançamento e/ou retorno”; - que se considere requerer a informação referente ao uso de “materiais perigosos, materiais radioativos” e as quantidades dos mesmos no lançador e, caso o requerente o pretenda, quais os “intervalos” que pretende licenciar nesta matéria para a carga útil (de forma genérica); - Deverá, por fim, ser feita uma referência à regulamentação Europeia REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) nesta matéria.”.

A **AE** entende que os elementos técnicos dos critérios em causa resultam do exercício de direito comparado efetuado com base noutros reguladores ou agências espaciais, da literatura técnica vigente e das melhores práticas da indústria corrente.

Para além disso, a informação exigida “*por lançamento*” cumpre o que é exigido pelo DLAE, sem prejuízo de se salvaguardar a desnecessidade de serem remetidos documentos ou informação já disponibilizados à AE, ou que esta possa remeter a apresentação para momento posterior (*vide* a nova formulação da alínea f) do n.º 4 do artigo 25.º). Em sede de elaboração de formulários (previstos no artigo 47.º), a AE pode consagrar a desnecessidade de ser apresentada informação idêntica respeitante a diferentes objetos espaciais no caso de licenças conjuntas.

A informação relativa à carga útil é relevante, uma vez mais, para se ter um conhecimento exato de toda a atividade prosseguida designadamente para efeitos da avaliação nos termos do artigo 7.º do DLAE.

A AE considera não ser de acolher a sugestão de incluir a referência à regulamentação Europeia REACH (*Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals*), uma vez que, como princípio, o Regulamento não lista as disposições gerais que são aplicáveis às atividades espaciais.

Quanto à alínea d), a **PT Space** afirma que a descrição das instalações e serviços do centro de lançamento será possível somente em casos muito limitados. Recomenda a separação da informação solicitada para efeitos da base de dados e da análise de riscos – neste último caso, o regulamento deveria limitar-se a pedir essa informação.

A **AE** entende que, por um lado, o requerente deverá dispor deste tipo de informação relativamente ao centro de lançamento do qual pretende efetuar a atividade espacial para a qual requer licença. Contudo, a regra deve ser a da disponibilização dessa informação por via da apresentação de um certificado de qualificação prévia ou de um contrato de concessão. Por outro lado, esta disposição é um dos critérios que permite a esta Autoridade avaliar as condições de atribuição dessa mesma licença, tal como prevê o DLAE. De resto, salienta-se que a AE procurará fazê-lo da forma mais adequada que se justificar.

Sobre a alínea h) do presente número, a **DEIMOS** refere que “é necessária uma clarificação profunda da norma. A AE pretenderá conhecer o plano de radiofrequências do lançador ou as estações solo que estarão encarregues de assegurar as comunicações?”.

É entendimento da **AE** que esta Autoridade deve ter conhecimento de quais as características técnicas das estações de radiocomunicações do lançador, por constituírem, também, um dos critérios que nos permitem avaliar as condições de atribuição da licença, sem necessidade de mais clarificações. Note-se que não se exige o plano de frequências, nem as estações terrenas.

Por outro lado, a **AVIO** sugere aditar uma nova alínea i), nos seguintes termos: “Informação sobre reentrada de estágios.”.

A **AE** entende que esta sugestão deve ser acolhida no Regulamento.

Relativamente ao n.º 4, e começando pela alínea b), a **ILEX** considera que a referência deve ser *massa* e não *peso*. Quanto à alínea f) do n.º 4, a mesma empresa entende que, para além das características técnicas das estações de radiocomunicações, deve ser prestada informação sobre a localização das mesmas.

A AE concorda que a referência deve ser *massa* e não *peso*, procedendo-se sempre que necessário a essa substituição nos restantes preceitos. As estações de radiocomunicações em causa são apenas as instaladas a bordo para efeitos da operação do lançador.

3.11. Artigo 12.º - Descrição do objeto espacial no espaço e de atividade

Sobre o n.º 1, a **DEIMOS** considera que “a licença de comando e controlo de veículos não deveria ser específica para um veículo, mas sim para um conjunto de veículos a definir pelo requerente no seu pedido. Apesar de ser compreensível que a referida informação seja exigida, afigura-se mais relevante conhecer a missão do veículo, o seu desempenho e o seu conceito de operações para se decidir acerca da licença de comando e controlo do mesmo.”.

A **AE** entende que o DLAE limita a licença unitária a um veículo e a licença global ao comando e controlo de mais do que um *objeto espacial*. Por outro lado, a AE considera que quer a *missão do veículo*, quer o seu desempenho, quer o seu conceito de operações estão englobados na sua *atividade* como exposta no Regulamento. De um ponto de vista prática, a licença global resolve o problema apontado (uma licença para mais do que um objeto).

No que diz respeito à alínea a) do n.º 3, a **DEIMOS** afirma que “não é claro (...) o que se entende por “modo de controlo”.”.

A **AE** entende que o modo de controlo é o conjunto de procedimentos que tem início com a separação do lançador e do objeto destinado ao espaço, permitindo manter a sua órbita ou trajetória, e que termina com a desorbitação, passivação, perda de controlo, início do retorno à Terra ou desintegração completa do objeto espacial, conforme exposto na subalínea ii) da alínea d) do artigo 3.º do DLAE.

No que toca às alíneas b) e d) do mesmo n.º 3, a **DEIMOS** afirma que “as informações a que se referem as alíneas b) e d) deveriam dizer respeito a deveriam, uma vez mais, dizer respeito a um conjunto de veículos”.

Por seu turno, a **ILEX** defende que “Acrescentaria "trajetória final" pois o objeto não tem necessariamente de ficar em Órbita Terrestre, mas poderá ter uma órbita de transferência Lunar, ou para asteroides, ou Marte, ou cometa, etc.”.

Pelas razões acima expostas, a **AE** é do entendimento que as informações referidas pela DEIMOS poderão corresponder a apenas um veículo ou a um conjunto de veículos, dependendo das características de cada operação espacial a utilização de um ou de mais veículos. Quanto à sugestão da ILEX, a **AE** considera que procede, devendo, como tal, ser aceite.

Quanto à alínea e), a **ILEX** sustenta que “Existem outros serviços que podem ser prestados”, tais como transporte, exploração de recursos, abastecimento e servicing em órbita, remoção de detritos ou até fabrico, e que, “com a palavra “nomeadamente” parecem estar a limitar as aplicações. Poderão existir aplicações futuras que não estão hoje previstas”.

A **AE** esclarece que a expressão “nomeadamente” - tantas vezes utilizada em Direito para que se possa elencar uma enumeração exemplificativa ou mesmo enunciativa - está aqui incluída precisamente para não limitar as aplicações, sendo os que se encontram expressamente descritos na alínea apenas exemplos, particularmente demonstrativos, no quadro do estado da arte atual.

Contudo, tendo em vista acautelar as preocupações manifestadas pelos interessados, procede-se à substituição da expressão “nomeadamente” pela expressão “entre outros”. Foi igualmente aditado “se aplicável” para os casos em que o objeto espacial não tem por finalidade prestar serviços.

3.12. Artigo 13.º - Plano de minimização de detritos espaciais

A título geral, a **PT Space** considera que o próximo passo deve também ser dado, concedendo-se incentivos àqueles que mitiguem e/ou removam os detritos. A vertente comercial das coisas compete à Agência Espacial, mas devem existir incentivos também do ponto de vista do licenciamento.

A **AE** é do entendimento, porém, que a alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do DLAE faz constar das condições de atribuição da licença “a minimização, na máxima extensão possível, de

detritos espaciais, de acordo com os princípios e obrigações internacionais”. Consequentemente, não podendo o RAE ir além dos limites estabelecidos pelo DLAE, não se prevê qualquer situação como a referida. Aliás, de notar que a PT Space não indica de quais os incentivos que poderiam ser dados em sede de licenciamento.

Relativamente ao n.º 1, a **ZERO** afirma que “não está prevista a necessária obrigatoriedade de medidas de mitigação de detritos aeroespaciais, algo relevante dado que existem questões relacionadas com a queda de resíduos de lançamento, retorno e eventual acidente/incidente e poluição do espaço extra-atmosférico”.

Por sua vez, a **DEIMOS** entende sobre este número que “os conceitos de “minimização, na máxima extensão possível” são indeterminados, devendo ser clarificados”.

E a **AVIO** vem alegar, neste contexto, que “O artigo não determina quem avalia a “máxima extensão possível.” Por exemplo, em relação à reentrada direta ou indireta?”.

A **AE** relembra, desde já, que o n.º 1 do artigo 13.º exige expressamente a apresentação de elementos que demonstrem a garantia da minimização de detritos espaciais. Essa é uma obrigação que decorre do DLAE.

Por outro lado, seria temerário concretizar os conceitos de “minimização” e de “na máxima extensão possível”, tendo em conta que os mesmos constam expressamente da alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º do DLAE e que, assim, qualquer concretização poderia extravasar, expressamente ou em espírito, os limites deste – o que seria, inevitavelmente, uma ilegalidade por violação de norma hierarquicamente superior.

Por fim, a avaliação da “máxima extensão possível” terá de ser realizada pela AE.

Quanto ao n.º 2, a **AVIO** afirma, desde logo, que “Não é claro se estas normas são ou não obrigatórias”; e que redação do preceito deveria ser alterada para: “O plano de minimização de detritos espaciais deve ser preparado de acordo com os princípios de padrões/normas internacionalmente reconhecidos (por exemplo, “ISO 24113:2011 – Space systems – Space debris mitigation requirements”, “IADC Space Debris Mitigation Guidelines”, “Space Debris Mitigation Guidelines of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space”, ESA/ADMIN/IPOL (2014)2, etc.)”.

A **DEIMOS** afirma, por um lado, que “A expressão “pode remeter as medidas a implementar para as melhores práticas e princípios internacionais” refere uma obrigação opcional que o requerente poderá, ou não, cumprir?”. Mais alega que, “Deixar ao critério do requerente o plano de mitigação de detritos é vago e leva a múltiplas interpretações, e está longe de ser um critério objetivo. Colocar o ónus de estabelecer planos de mitigação de detritos ao requerimento quando estes standards já existem é ineficiente e desrazoável. Por outro lado, no DLAE diz-se que se deve obedecer a princípios e normas internacionais, no presente Regulamento não se faz ressalva aos Tratados celebrados pelo Estado Português quanto a esta matéria”.

Por sua vez, a **D-ORBIT** sugere “a inclusão de uma referência ao recentemente publicado Handbook for Small Satellite Debris Mitigation” e questiona “Porque não pedir menos de 25 anos?”.

A **AE** considera que a escolha da palavra “pode remeter” para as melhores práticas e princípios internacionais quer as previstas no n.º 2, quer outras, não limita, nem diminui a obrigação (*deve*) do n.º 1, mas tem em vista apenas facilitar a demonstração da obrigação do n.º 1 por remissão para documentos internacionais de forma meramente exemplar.

Para além disso, a proposta de redação da AVIO, optando pela sujeição aos “princípios de padrões/normas internacionalmente reconhecidos”, não obrigaria à observância das melhores práticas, mas apenas aos princípios. Ou seja, levaria a um menor e mais genérico âmbito de obrigações. A mesma proposta, bem como a da D-Orbit, levaria à referência expressa às *guidelines* ESA/ADMIN/IPOL (2014)², que se entende não estarem excluídas, sendo, aliás, a ESA parte de um dos documentos de referência do artigo. Pretendeu-se não listar de forma exaustiva todas as referências, mas apenas as que parecem mais estáveis, também de um ponto de vista internacional.

Por fim, não se compreende qual o âmbito da questão relativa aos “menos de 25 anos”.

3.13. Artigo 14.º - Planos de segurança

Quanto ao n.º 1, a **MGRA** defende a substituição do atual n.º 1 por três números, tendo em conta que deve ser referida a obrigatoriedade de observância das diretivas comunitárias em matéria de segurança, bem como uma especificação temporal de que regras da FAA devem ser cumpridas, defendendo ainda que, para minorar o risco, se exija uma

certificação de conformidade dos planos, emitida por entidade certificada e acreditada para o efeito, com a seguinte redação:

“1. O requerente deve apresentar um plano detalhado e fundamentado, que comprove que a operação espacial é compatível com as normas nacionais e comunitárias em vigor acerca da segurança e saúde públicas, à proteção ambiental, e acautela devidamente os danos na superfície da Terra, no espaço aéreo e no espaço ultraterrestre.

2. O plano referido no número anterior deve ser construído e apresentado de acordo com o modelo definido na última versão das normas emanadas pela Federal Aviation Administration (FAA) dos Estados Unidos da América, para planos de segurança, com as devidas adaptações no que respeita ao sistema métrico.

3. O plano a apresentar nos termos dos números anteriores tem de ser certificado, acerca do cumprimento das diretivas comunitárias, legislação nacional e demais normas aplicáveis sobre planos de segurança, por empresa de certificação ela própria certificada e acreditada junto da AE. (...), defendendo ainda que se acrescente um n.º 6, com a seguinte redação: “Os custos de avaliação do plano e respetivos testes serão suportados pelo requerente”.

Por seu turno, a **PT Space**, afirma que “Os standards da FAA evoluirão e devemos considerar em dar apoio às PAEs e aos novos operadores para que percebam aquilo que devem e não devem ter em conta. Caso contrário a barreira será demasiado grande.”.

A **DEIMOS** suscita várias questões, a saber: “O Regulamento pretende referir-se a uma versão específica da FAA ou simplesmente a versão em vigor no momento da submissão do pedido?”; “Além da FAA há normas equivalentes de outras nações (ex. França) – seria aceitável o uso dessas normas? Se sim, de que Países?”; e “Em caso de conflito, prevalecerão sempre as normas nacionais?”.

E a **AVIO** alega o seguinte:

- “O estado de qualificação e/ou certificação não é expressamente requerido. A FAA pode ser a base, mas qual é a entidade certificadora? A FAA, a AE ou qual?”
- “O Plano de Segurança deve ser preparado de acordo com o regulamento da FAA. Caso o licenciado não possa ser uma empresa, mas apenas uma organização

internacional, podem existir requisitos contraditórios entre a FAA e as normas requeridas pela organização internacional (por exemplo, as normas da ESA);

- “Aplicáveis e devidamente, sem uma lista de referências, implica um elevado nível de indeterminação: quem tem a responsabilidade de identificá-lo?”.

Ricardo Abreu afirma que “Verifico que é exigido ao requerente um plano de segurança detalhado e fundamentado com base nas normas da Federal Aviation Administration (FAA). A questão que se levanta neste artigo é a razão da utilização de normas de uma organização Norte Americana? Sendo Portugal um país europeu era de esperar referências às normas europeias de segurança na aviação (EASA). Por exemplo, o caso da plataforma de lançamento da Guiana francesa, com resultados desde da década 90 e impulsionada pelo French Space Operation Act (FSOA), se rege pelas normas do "Guiana Space Centre Safety Regulations". Provavelmente outros países, como a Índia ou o Japão também tem as suas normas de segurança. Julgo que as normas da FAA são robustas e de "senso comum" entre a indústria, mas seria mais justo não cingirmos a uma só norma.”.

Para a **D-ORBIT**, “Uma referência em branco a regulação de outros países? Não sabemos como iria funcionar na prática. Sugiro que se decidam quais os standards e descrições relevantes e que sejam incluídos no regulamento”.

A **RFA** é da opinião “que a regulamentação da FAA dos EUA não é relevante para o escopo da proteção ambiental, portanto, não deve ser considerado em relação a este escopo. Consideramos que será antes a do território em causa (i.e., a da Região Autónoma dos Açores no caso do porto espacial dos Açores)”.

A **AE** entende que as normas emanadas pela FAA – por serem conhecidas da indústria e devidamente testadas a nível internacional, bem como por constarem já no “call for interest” do porto espacial dos Açores e serem habitualmente utilizadas em portos espaciais de natureza semelhante ao dos Açores –, são as mais adequadas para a elaboração dos Planos de Segurança.

As normas da FAA são também as que mais se dirigem ao tipo de lançamentos que se espera virem a ter lugar em Portugal, e que são diferentes do tipo de lançamentos de alguns dos locais referidos pelos participantes na consulta.

Contudo, a disposição foi alterada para clarificar que a aplicação das normas da FAA deve ter em conta o sistema de unidades de medida legais.

Não seria própria uma referência a mais do que uma norma, já que isso significaria, na prática, a aplicação dos padrões de segurança mais baixos entre todas elas;

Por fim, razões de garantia de maior segurança jurídica, também estão na base da escolha das normas da FAA. A prática de remissão para as normas da FAA tem, aliás, exemplos em outras áreas de atividades, como a aviação civil. Considera-se que o plano de segurança não tem de ser objeto de certificação, na medida em que tal poderia constituir um procedimento demasiado oneroso para o próprio requerente, no entanto outras autorizações obtidas nos termos da alínea c) do n.º 4 do artigo 8.º do DLAE.

Os requisitos de licenciamento são iguais para todos os interessados, contudo as organizações internacionais podem beneficiar do regime especial, tal como previsto na alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º do DLAE, sendo aceitável, se for esse o caso, que os requisitos a exigir tenham em conta outras autorizações e normas aplicáveis.

Esclarece-se também que no Regulamento faz-se referência às normas emanadas pela FAA, que estejam em vigor no momento da submissão do pedido, sem prejuízo das alterações que possam vir a ocorrer entre esse momento e o da emissão da licença.

A AE aceita que os planos de segurança em aplicação das normas de segurança da FAA, tenham que ser sujeitos a adaptações, de modo a adequá-los a outras leis e padrões nacionais, como, aliás, já resulta da atual redação do artigo.

A responsabilidade de identificar as normas de segurança pública aplicáveis, bem como a de verificar que o plano acautela devidamente os danos na superfície da Terra, no espaço aéreo e no espaço ultraterrestre é, necessariamente, da AE.

A respeito do n.º 2, a **DEIMOS** apresenta os seguintes comentários relativamente à alínea a), “Em concreto, qual a informação que se pretende obter e em que medida estas informações poderão implicar uma análise discricionária da AE?”. Sobre a alínea c), afirma que “As mitigações requeridas só fazem sentido quando associadas a um risco mínimo quantificado que tenha de ser cumprido”; e a respeito da alínea d), diz que “É sobretudo do operador do centro de lançamento que se espera os procedimentos requeridos, mas tal operador, segundo a interpretação que fazemos do DLAE, este não requer qualquer licenciamento em particular, pelo que não é claro como este requisito se concretizará em termos práticos”.

A **AE** é do entendimento que se pretende obter precisamente a informação descrita na alínea a), isto é, a identificação e descrição dos perigos, bem como a avaliação de cada risco em termos de probabilidade de ocorrência e a sua severidade, sendo que a avaliação a realizar por esta Autoridade está vinculada às normas gerais do procedimento administrativo, logo, aos princípios gerais da atividade administrativa. Não deve haver qualquer exceção quanto à obrigatoriedade de que o plano de segurança contenha medidas de mitigação de risco.

No que respeita à alínea c), mesmo que esteja definido um nível de risco, será sempre necessário indicarem-se as medidas necessárias para a sua salvaguarda;

Por fim, quanto à alínea d), deve dizer-se que os requisitos de segurança só são exigidos se não estiverem salvaguardados para o centro de lançamento, tendo sido aditado texto neste sentido.

3.14. Artigo 15.º - Plano de segurança de lançamento e/ou retorno

No que respeita ao n.º 1, a **DEIMOS** relativamente à alínea a), pergunta: “Dado que esta norma abrange as operações de lançamento e/ou retorno, é expectável que apenas se aplique desde a descolagem, correto? Se assim for, a que entidade em Portugal caberá assegurar o cumprimento das normas de segurança das operações precedentes? I.e., como é feita a interface entre a AE e a referida entidade e como se pode assegurar que esse procedimento é transparente para os requerentes de licenças?”; Quanto à alínea b), refere que “O requerido nesta alínea parece ser da responsabilidade do operador do centro de lançamento que não exerce uma operação espacial. Questiona-se, portanto, qual a razão de o mesmo se aplicar aos demais operadores”. Sobre a alínea d), indaga “A que tipo de vítimas se pretende referir (ex. vítimas mortais, feridos graves, outras)? Essa identificação tem de ser clara, tal como o número limite que a AE entenderá “justificável”. Quanto à alínea e), refere “Além da identificação dos diferentes riscos, é essencial requerer também a análise que permite identificar esses mesmos riscos, assim como a justificação de porque tais níveis de risco são aceitáveis”. Por fim, no que toca à alínea g), pergunta “Até quando ou até que alcance é preciso este sistema operar e em que medida será analisado o cumprimento deste requisito?”.

A **AVIO**, relativamente à alínea f), afirma que “Com base no artigo, parece que o operador de lançamento e de retorno não está ligado ao operador do centro de lançamento. O artigo

é confuso e não identifica a quota-parte de responsabilidade dos dois”, e que “O responsável pela segurança deve ser identificado claramente.”, ou seja, “É o operador de serviço de lançamento? É o licenciado?”.

A **AE** é do entendimento que a operação de lançamento tem início quando se torna irreversível, nos termos do disposto na subalínea i) da alínea d) do artigo 3.º do DLAE. O cumprimento das normas de segurança das operações anteriores à operação de lançamento não é matéria abrangida pelo DLAE para efeitos de licenciamento e, portanto, também não o é pelo Regulamento. Contudo, há regras específicas para as questões de segurança do centro de lançamentos que são relevantes na qualificação prévia.

A entidade fiscalizadora é a AE, nos termos do disposto no artigo 21.º e na alínea f) do n.º 1 do artigo 22.º do DLAE.

Aceita-se que a responsabilidade pelas medidas de segurança que visem proteger o pessoal operacional e visitantes do centro de lançamento deve ser do operador do centro, tendo sido o texto revisto em conformidade.

Mais se esclarece que, uma vez que a alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º do DLAE se refere à “*segurança física dos cidadãos*”, tem forçosamente que se concluir que são vítimas todos aqueles que sofram danos de natureza pessoal.

Relevante é que a AE possa identificar a área geográfica e os riscos para o ambiente, não que tenha conhecimento de como o requerente concluiu que é essa a área geográfica e que esses são os riscos sendo que, por outro lado, cabe à AE apenas verificar se o plano contempla estes elementos, e não avaliar o mérito do mesmo.

Devem ser identificados, como consta da alínea f), os responsáveis pelos diferentes aspetos de segurança, sejam eles do operador de lançamento e/ou retorno e/ou do operador do centro de lançamento. Foi aditado texto no n.º 2 do presente artigo e na alínea b) do artigo 19.º para se evitar duplicação de responsabilidades quanto à apresentação do plano de segurança.

Nos termos do disposto na subalínea i) da alínea d) do artigo 3.º do DLAE, a operação de lançamento termina com a separação do lançador e do objeto destinado a ser colocado no espaço.

O requisito constante da alínea g) considerar-se-á cumprido com a apresentação da descrição dos sistemas e procedimentos de segurança que permitam terminar o voo do lançador, como aí se consagra.

Quanto ao disposto no n.º 2, segundo a **DEIMOS**, “além dos casos não nominais, o plano de segurança tem que também considerar o caso nominal. Apesar de ser evidente recomendamos que isto seja explícito para remover ambiguidade”.

A **AE** entende que, tal como a DEIMOS expressamente admite, a norma em causa considera também o caso nominal, não se verificando qualquer ambiguidade.

3.15. Artigo 16.º - Plano de segurança de comando e controlo

Segundo a **AVIO**, “O artigo não aborda vários casos específicos: por exemplo, o que acontece se o lançamento ou reentrada for efetuado em Portugal enquanto o controlo orbital é realizado noutro país? O comando e controlo aplicam-se à fase de lançamento ou de reentrada? Como é disciplinada a passagem de responsabilidade entre duas fases diferentes consecutivas?”.

A **AE** desde já esclarece que ao plano de segurança de lançamento e/ou retorno a realizar em Portugal aplicam-se os requisitos dos artigos 14.º e 15.º.

Acresce, que o controlo orbital que ocorra noutro país só terá que seguir as normas constantes dos artigos 14.º e 16.º se for prosseguido por operadores portugueses ou estabelecidos em território nacional, conforme preceituado na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do DLAE.

Nos termos do disposto na subalínea ii) da alínea d) do artigo 3.º do DLAE, a operação de comando e controlo inicia-se com a separação do lançador e do objeto destinado ao espaço, terminando quando se verifica a realização das últimas manobras de desorbitação e das atividades de passivação, a perda de controlo do objeto espacial ou o momento do início do retorno à Terra ou desintegração completa do objeto espacial na atmosfera. Portanto, o comando e controlo, nos termos do DLAE, não abrange as ações de comando e controlo do lançamento e retorno. A responsabilidade é determinada pelas diferentes fases – lançamento/retorno – comando e controlo, que se sucedem e nunca se sobrepõem. Por outras palavras, as operações de “comando e controlo” do lançamento inserem-se nos artigos 14.º e 15.º e não no artigo 16.º.

A respeito do n.º 2, a **ZERO**, afirma no âmbito da alínea a) que “Não está prevista a necessária obrigatoriedade de medidas de mitigação de detritos aeroespaciais, algo

relevante dado que existem questões relacionadas com a queda de resíduos de lançamento, retorno e eventual acidente/incidente e poluição do espaço extra-atmosférico”.

A **D-ORBIT**, relativamente à alínea b), questiona “O que é uma destruição intencional em órbita? Se é intencional e cria detritos isto é um problema. A destruição intencional com reentrada é um caso diferente... uma vez que não deverá gerar detritos em órbita”.

A **AE** é do entendimento que a alínea a) do n.º 2 do artigo 16.º exige, contrariamente ao alegado pela **ZERO**, que sejam tidos em conta os riscos derivados de detritos espaciais, e, por outro lado, é o artigo 13.º que disciplina as medidas de mitigação desses detritos e que acresce ao plano de segurança.

Uma destruição intencional em órbita é aquela que é propositadamente provocada, e, aqui, releva que o plano de segurança tenha em conta os riscos daí derivados, seja em caso de reentrada na atmosfera seja noutras circunstâncias.

Note-se, em todo o caso, que os operadores têm que apresentar um plano autónomo para a redução dos detritos espaciais.

Sobre o n.º 3, a **ILEX** diz que “Sup[õe] que esta análise fará parte do requerimento das frequências e não deste licenciamento em si. Ou seja, não devia ser apenas necessário apresentar a respetiva licença de espectro”.

Para a **DEIMOS**, “A expectativa é que estas questões sejam tratadas no procedimento de licenciamento para a utilização do espectro, não no procedimento de licenciamento das operações espaciais utilizando, caso contrário poderá haver sobreposição de procedimentos e decisões e, eventualmente, decisões contraditórias”.

A **AE** entende que esta disposição pode introduzir confusão quer com o licenciamento radioelétrico, quer com as questões de compatibilidade eletromagnética – questões que não são objeto de licenciamento neste âmbito. Assim, deve a mesma ser eliminada.

3.16. Artigo 17.º - Sistemas e processos do centro de comando e controlo

Para a **PT Space** também aqui se deve distinguir entre a informação para efeitos de base de dados e a análise do risco. Para além disso, a **AE** deveria concentrar-se no que pode ser conseguido e não na recolha de informação.

A **AVIO** questiona, quanto à alínea a), “Quem avalia o uso das melhores práticas?” e “Quais são as normas ou referências?”. Quanto à alínea c), firma que “Parece que deve ser garantida uma ligação permanente com a terra durante toda a duração da missão, a usar também em caso de reentradas não controladas. É necessário um esclarecimento” e, assim, defende que seja acrescentado o seguinte texto: “Uma perda programada e limitada da ligação de telemetria pode ser aceite mediante apresentação, em anexo ao pedido, de Licença Unitária de documentação técnica que demonstre a não perigosidade do objeto espacial ou a impossibilidade de intervenções de terra em conformidade com os requisitos de minimização de detritos espaciais tal como especificado no artigo 13.º durante as fases sem visibilidade ou com visibilidade limitada.”.

Por sua vez, a **DEIMOS**, quanto à alínea a) afirma que “A referência a “melhores práticas correntes” é insuficiente e o conceito indeterminado”. Quanto às alíneas b) e c), considera que “Quem determina que comandos enviar e/ou quem explora a telemetria, não é necessariamente quem envia esses comandos ou quem recebe a telemetria (que será quem tem os meios físicos para o fazer).” e questiona “Quais destes dois tipos de atividades requerem licença?”. Sobre a alínea b) afirma que “Não é claro o que se entende por “gestão de orbitação” nem qual a informação específica necessária para a atribuição (ou não) da licença.” Mais, questiona “o que se entende por descrição geral de sistemas e software?” e “Qual o objetivo e qual a sua relevância para o processo de atribuição de licença?”.

Sobre a alínea c), diz que “Reflete uma exigência desproporcional e, em certos casos, objetivamente impossível de garantir para algumas missões (ex. operações em Marte, satélites que passam por trás do Sol). Alternativamente, [recomenda] requerer o conceito de operações do objeto espacial juntamente com a justificação demonstrando que as janelas de comunicação disponíveis permitem executar a missão pretendida e de forma segura”.

A **D-ORBIT** a respeito da alínea a), questiona “Quem define quais são as “melhores práticas?”.

A **AE** esclarece que, para os efeitos do que está em causa – os sistemas e processos do centro de comando e controlo – não é relevante qualquer distinção entre informação alegadamente para efeitos de base de dados e a análise do risco. Toda a informação requerida tem apenas por fim conceder a licença.

De notar que quem avalia as “melhores práticas” é a AE, entendendo-se ser mais prudente optar por este conceito indeterminado do que escolher expressamente normas (e excluir outras), solução que muito poderia vir a prejudicar os requerentes.

Pretende-se apenas uma descrição genérica e não detalhada dos meios utilizados para o controlo do objeto espacial. Para além disso, pretende-se, como se prevê na alínea c), uma ligação com a Terra durante toda a duração da operação, mesmo em caso de retornos não nominais. Contudo, “durante toda a operação” não exclui situações de não comunicação com o objeto espacial em circunstâncias excecionais ou programadas, que não ponham em causa o controlo do objeto.

Para terminar esta parte, o Regulamento – e não poderia ser de outro modo – consagra os conceitos constantes do DLAE, e não quaisquer outros.

3.17. Artigo 18.º - Sistemas e processos do centro de lançamento

A **AVIO** afirma que “Não é claro a que licença se aplica o requisito: lançamento e reentrada ou comando e controlo?”.

Por seu turno, a **DEIMOS**, alega que “Existe uma confusão fundamental entre requerente da licença e operador de um centro de lançamento, e o que deve ser cumprido por cada uma das entidades. Em particular, é desrazoável que um requerente tenha que fornecer, por exemplo, o guia de utilização do porto espacial.” E afirma que “Não se compreende, de todo, a que operador este artigo se refere. Atendendo à norma do artigo 3.º do DLAE, as operações de centro de lançamentos não são operações espaciais e, portanto, não sujeitas a licenciamento. A verificar-se que este entendimento está correto, qual o sentido e alcance do artigo 18.º?”.

A **AE** entende que estes elementos devem ser apresentados por todos os operadores relevantes que requeiram uma licença, de modo a que não possam existir lançamentos fora de centros que cumpram os requisitos do artigo 18º. É estritamente necessário, para que se possa avaliar da idoneidade técnica do centro de lançamento (o que, atento o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do DLAE, e fora das situações de qualificação prévia – necessariamente da iniciativa dos operadores de centro de lançamento –, centros públicos ou concessionados, tem forçosamente de ser feito no processo de licenciamento de qualquer operador), que a AE conheça o respetivo manual de utilizador.

A respeito do n.º 1, a **DEIMOS** afirma que “Parece pretender-se assumir um modelo concreto para a gestão do centro de lançamento.” e questiona, “Tal significará que o mesmo está fixado e não será objeto de uma decisão casuística?”.

A **AVIO** sobre a alínea c) alega que “Parece difícil negociar uma relação jurídica com o proprietário do centro sem uma licença.” e questiona, “Como é atribuída a concessão ou propriedade do centro de lançamento?”. A respeito da alínea d), pergunta “Quais são as outras autorizações (por exemplo ambiental, da comunidade local) prescritas?”, acrescentando que “Seria da máxima importância a elaboração de uma lista. A licença global não deveria ser a principal.”.

Para a **PT Space**, o preceituado na alínea c) é confuso e o seu propósito não é claro. E questiona, num serviço verticalizado (que inclui o lançador e a carga útil), por exemplo, é essa informação realmente necessária? Se são duas partes diferentes com licenças diferentes também a AE não necessita dela.

A **MGRA** a respeito da alínea d), afirma que “Não se compreende que comprovativo será aceite e por que entidade será emitido. O teor amplo e vago da norma proposta parece ser no sentido de uma declaração de honra do operador assegurando que dispõe de todas as autorizações das entidades necessárias para efeitos da operação de centro de lançamento. Assim, será necessário enunciar as entidades competentes, por exemplo remetendo para regulamento a aprovar posteriormente com a identificação das autorizações e licenças necessárias, a exemplo do regime de licenciamento das construções”.

A **AE** considera que não seria aconselhável optar por qualquer modelo concreto para a gestão dos centros de lançamento, e, assim, a norma em causa não o faz, cabendo tal decisão aos respetivos operadores.

Por outro lado, não cabe à própria AE atribuir títulos de propriedade, nem de concessão. Contudo, toda a lógica do sistema implica uma negociação prévia entre as entidades em momento anterior ao da atribuição da licença. Em todo o caso, não se exclui que o documento que prove a relação jurídica possa ser apresentado em momento posterior.

É necessário que, no processo de atribuição de uma licença, a AE venha a conhecer das relações jurídicas entre os diversos operadores, por razões de segurança, idoneidade e capacidade técnica. Uma licença não deve ser concedida sem se saber de onde irá ser lançado o objeto espacial.

Não se afigura prudente referir quais as outras autorizações previstas, tendo em conta que podem ser muito distintas consoante a localização e as características próprias de diferentes centros de lançamento. Neste contexto, recorde-se que o centro de lançamento escolhido pode não estar situado em Portugal. Estão em causa, por exemplo, autorizações relativas às instalações industriais e outras e não necessariamente uma autorização/licença específica para o funcionamento de centros espaciais, que não é exigida pelo DLAE.

Para além disso, é evidente que o “comprovativo” referido na alínea d) não corresponde a qualquer declaração de honra, mas sim ao comprovativo ou conjunto de comprovativos necessários para os efeitos aí pretendidos.

Quanto à questão da declaração de honra, tendo em conta o que se pretende com esta norma e o equívoco que poderia derivar da redação proposta, implicitamente sublinhado pela MGRA, procede-se à alteração da redação da alínea d) nos seguintes termos: Cópia certificada das autorizações das entidades competentes necessárias para efeitos da operação do centro de lançamento, eliminando-se a parte inicial da redação do projeto.

Sobre o n.º 2, a **MGRA** entende que, “Atento o disposto no n.º 3 do artigo 4.º do DLAE, e a contrário, nos restantes casos os operadores terão de obter licença para o desenvolvimento de operações espaciais, mesmo que prosseguidas fora do território nacional. O RAE não faz qualquer alusão aos operadores portugueses nestas circunstâncias.”. Neste sentido, questiona o seguinte: “Existe dispensa da apresentação dos elementos caso se trate de centro de lançamento operado por entidades públicas ou cuja exploração tenha sido concessionada? E se isso acontecer fora do território nacional? Se o operador for entidade pública estrangeira e/ou concessionado por entidade pública estrangeira também está incluído na exceção do n.º 2?”.

A **AE** esclarece, desde já, que o que está aqui em causa no n.º 2 são os centros de lançamento operados por entidades públicas portuguesas ou que cuja exploração tenha sido por estes concessionada, independentemente de quem sejam os requerentes.

Assim, altera-se a redação para que se compreenda que não se trata de qualquer concessão, mas das concessões feitas por entidades públicas portuguesas.

3.18. Artigo 19.º - Manual do centro de lançamento

A **DEIMOS** entende que “Não se compreende, de todo, a que operador este artigo se refere. Atendendo à norma do artigo 3.º do DLAE, as operações de centro de lançamentos não são operações espaciais e, portanto, não sujeitas a licenciamento. A verificar-se que este entendimento está correto, qual o sentido e alcance do artigo 19.º?”.

Por seu turno, a **AVIO** defende que, “relativamente a este artigo e ao anterior, parece que o licenciamento de um veículo de lançamento para uma operação espacial atribui ao licenciado lançador a responsabilidade pela seleção de um centro de lançamentos adequado em termos de processo, cadeia de responsabilidade, segurança, corredores aéreos, etc. Fazendo um paralelismo com a aviação civil, parece que uma companhia aérea (o lançador) é responsável pela adequação do aeroporto e dos seus serviços (o centro de lançamentos). Especificar se é esta a intenção. Caso tal se confirme, o licenciado deverá ser capaz de exercer um forte controlo sobre a organização do centro de lançamentos, que normalmente é mais rigorosa do que resulta da obrigação contratual de serviço entre a central de lançamentos e o licenciado.”.

A **AE** esclarece que a apresentação do manual de utilizador do centro de lançamento é uma obrigação que recai sobre todos os operadores que não apresentem uma qualificação prévia, este sim pedido pelo operador do centro de lançamento. Em causa está o operador do centro de lançamento e não o operador de comando e controlo ou de lançamento e/ou retorno (a *companhia aérea*), e, mesmo que assim não fosse, não se trataria aqui de uma avaliação de mérito, mas apenas de uma verificação de cumprimento de requisitos.

Sobre a alínea a), em concreto, as subalíneas iv) e vii), a **DEIMOS** expôs que “Afigura-se necessário que o critério seja densificado, no sentido de compreender quais os critérios que a AE atenderá para emitir um juízo crítico sobre o pedido de licenciamento. Mais, o centro de lançamento é composto por várias infraestruturas e equipamentos que poderão, conforme os casos, ser utilizados simultaneamente, dependendo da fase da campanha de lançamento de cada lançador. Isto dito, não é claro qual a informação que de facto é requerida”. Sobre as subalíneas viii), ix) e x), questiona se “Pode a informação requerida fazer parte de uma qualificação prévia?”.

A **AE** é do entendimento que está em causa a recolha de informação para cumprimento dos requisitos expostos e não a avaliação das condições de uso do centro por terceiros para a prestação de serviços relacionados com as atividades do centro de lançamento,

nem da possibilidade de o centro ser utilizado para mais do que um lançador ao mesmo tempo, incluindo condições para essa utilização. Tal informação pode e deve fazer parte de um eventual processo de qualificação prévia do operador de centro de lançamento, ou seja, o centro pode estar certificado para os diferentes tipos de lançadores em questão.

Segundo a **DEIMOS**, relativamente à alínea b), “A norma é redundante relativamente à alínea c) do n.º 1 do artigo 18.º”.

A **AE** entende, porém, que essa conclusão confunde duas realidades muito diferentes: a relação jurídica entre dois diferentes operadores, que é descrita na alínea c) do n.º 1 do artigo 18.º, com a propriedade do centro de lançamento e a sua exploração através de títulos tais como, por exemplo, um contrato de concessão – que é aquilo a que esta alínea b) se refere.

Sobre a alínea c), em concreto as subalíneas iv) e v), a **DEIMOS** afirma que “Um manual deveria conter a informação necessária para operar e gerir o elemento em questão, neste caso o centro de lançamento. Não é a função de um manual justificar a capacidade técnica do centro de lançamento.”, como tal, sugere que as alíneas sejam eliminadas.

Sobre a subalínea vi) afirma que “A norma deveria acautelar, simultânea e expressamente (o que não se verifica), que: (i) apenas pessoal devidamente autorizado poderá enviar telecomandos para o objeto espacial, i.e., que os telecomandos são legítimos. (ii) os telecomandos legítimos correspondem a operações seguras”; Quanto às interferências radioelétricas, a expectativa é que estas questões sejam tratadas no procedimento de licenciamento para a utilização do espectro, não no procedimento de licenciamento das operações espaciais utilizando, caso contrário poderá haver sobreposição de procedimentos e decisões e, eventualmente, decisões contraditórias”.

É entendimento da **AE** que com o disposto nas subalíneas iv) e v) desta alínea c), pretende-se conhecer as qualificações, experiência e formação do pessoal, e, aliás, nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do DLAE, que obriga à avaliação da capacidade técnica para as operações espaciais que pretende realizar. Aceita-se que esta informação passe a constar antes do novo artigo 19.º.

De acordo com o disposto na subalínea i) da mesma alínea c), o manual de utilizador do centro de lançamento inclui a “*estrutura organizacional do centro, acompanhada do*

respetivo organigrama”, o que necessariamente contém qual o pessoal que se encontra autorizado a enviar telecomandos para o objeto espacial, para além do que ainda vem disposto na subalínea v) da alínea d).

Nos termos do disposto na alínea d) do mesmo artigo, os procedimentos de segurança estão salvaguardados, de modo a que os telecomandos correspondam a operações seguras.

A AE concorda que a parte final da subalínea vi), corresponde a questões que devem ser tratadas no procedimento de licenciamento para a utilização do espectro, e não no procedimento de licenciamento das operações espaciais, caso contrário poderá haver sobreposição de procedimentos e decisões e, eventualmente, decisões contraditórias.

Sobre a alínea d), a **AVIO** suscita “Quem e com base em que critérios avalia a aceitabilidade da organização proposta? Sem uma declaração clara sobre isto, o risco é um círculo contínuo e arbitrariedade. Além disso, o nível de detalhe requerido implica um faseamento (por exemplo, apresentação para nível 0, 1, etc.) que não é sequer mencionado”. Muitas das disposições provêm da Diretiva Seveso III: é aplicável e como se evita a sobreposição?”.

A **DEIMOS** vem afirmar que “Esta alínea parece criar dependências entre todos os tipos de operações, espaciais ou não, independentemente de elas existirem, devendo a redação da norma, por essa razão, ser clarificado em conformidade.”, e questiona se “É intenção da AE apenas emitir uma licença para “operação de lançamento e/ou retorno” quando esta esteja associada à “operação de um centro de lançamento?”.

A **ZERO** sobre a subalínea vii) pergunta, “Relativamente à fiscalização de toda a atividade, incluindo o transporte de material para os Açores, onde poderá estar incluído o transporte de carga nuclear associada ao lançamento de satélites, existem conhecimentos técnicos para efetuar este tipo de fiscalização?”. Quanto à subalínea ix) questiona “Quem terá a competência de proceder à avaliação das medidas? Será a Agência Portuguesa do Ambiente e o Governo Regional dos Açores? Existem técnicos formados e com as competências necessárias para esta tarefa? Está prevista monitorização das emissões atmosféricas e outras, para evitar repetir a contaminação de solos e aquíferos que se verificou na Terceira, com a base das Lajes? E quanto ao ruído, está de igual forma prevista a sua monitorização?”; e sugere “O lançamento de cada objeto espacial deveria ser

precedido de uma efetiva avaliação de impacto ambiental, tal como acontece com outros locais de lançamento, de forma a prevenir e acautelar eventuais problemas”.

A **AE** é do entendimento que o que está em causa não é um juízo sobre o conteúdo, não é uma avaliação de mérito, mas apenas e só uma verificação de que todos estes elementos estão previstos e contidos no manual, o que permite avaliar a capacidade técnica do requerente.

A Diretiva Seveso III é aplicável no território nacional, tendo desde logo em conta a sua transposição para a ordem jurídica portuguesa através do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto. Não se compreende, contudo, em que medida as suas disposições poderiam conflitar com as constantes do artigo 19.º.

De acordo com a alínea a) do artigo 3.º do DLAE, centro de lançamento é definido como *“qualquer instalação, fixa ou móvel, destinada ao lançamento ou retorno de objetos espaciais, incluindo todos os equipamentos dessa instalação que sejam necessários para a realização de lançamentos ou retornos”*, pelo que, conseqüentemente, se considera que toda e qualquer operação de lançamento e/ou retorno é necessária e inevitavelmente realizada a partir de um centro de lançamento, sejam quais forem as características deste.

Por seu turno, salienta-se que as questões relativas ao transporte de quaisquer materiais, emissões atmosféricas, contaminações e ruído estão fora do âmbito do DLAE, e, conseqüentemente, do âmbito do Regulamento.

Com efeito, a AE apenas verificará se existe ou não avaliação e monitorização de impacto ambiental do centro, não sobre o mérito e qualidade das mesmas. Acresce, que este preceito não se aplica aos Açores, por se enquadrar no âmbito do processo de licenciamento, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 27.º do DLAE.

Para além disso, a subalínea ix) já prevê uma avaliação global do impacto ambiental do centro de lançamento e a sua monitorização, que se considera suficiente e proporcional, ao que acresce que exigir avaliação de impacto ambiental para cada lançamento seria absolutamente incomportável.

Para terminar, clarifica-se que a supervisão não é matéria abrangida pelo Regulamento.

3.19. Artigo 20.º - Seguro de responsabilidade civil

A **AVIO** pede esclarecimento sobre “se o seguro deve ser tomado diretamente pelo licenciado ou por outra entidade”.

Para a **PLD SPACE**, deverão ser fixados (como em França) limites de responsabilidade para as atividades de lançamento. Não o fazer levanta preocupações sobre as dimensões dos custos com seguros para o operador de lançamento, bem como incertezas devido à potencial exposição à responsabilidade. Deverá ser oferecida uma garantia estatal de cobertura da quantia que exceda a cobertura do seguro. Uma abordagem mais competitiva, pelo contrário, não seguiria o teto francês de 60 milhões de euros, mas um teto variável que limitasse a responsabilidade, baseado, entre outros, na massa lançada (launching mass) ou no tipo de propulsor utilizado pelo veículo de lançamento. Entende ainda apropriado utilizar a segurança cross-waiver (seja o que isto for, mas uma má tradução será renúncia cruzada) durante as atividades de lançamento como prática standard do operador de centro de lançamento, do operador de lançamento e do operador do satélite. O teto de responsabilidade deve ser limitado pelo Governo Português não só pelo direito de recurso, mas estendido à responsabilidade ambiental e à responsabilidade perante terceiros. Quanto à responsabilidade perante terceiros, deverá ser fixado um limite utilizando a grandeza “tão baixo como razoavelmente praticável”, tal como no Reino Unido. Isto porque, sem limites ao seguro, o prémio iria previsivelmente subir devido à ausência de registos de performance de voo do veículo de lançamento, bem como devido à incerteza do risco associado aos primeiros lançamentos.

A **AE** sublinha que, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 19.º do DLAE, “os operadores licenciados (...) devem ter a sua responsabilidade coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil”. O beneficiário do seguro, independentemente de quem o financia, terá que ser o requerente.

Para além disso, dá-se nota que as questões colocadas pela PLD Space estão fora do âmbito do presente Regulamento e são tratadas nos termos previstos no DLAE.

Sobre o disposto no n.º 1, a **MGRA**, propõe a alteração da redação nos seguintes termos: “Para efeitos do disposto no artigo 19.º do DLAE, o requerente deve apresentar comprovativo de que possui seguro de responsabilidade civil válido, com o capital e condições mínimas exigidas na Portaria a que alude o n.º 3 do artigo 19.º do DLAE.”.

A **RFA** sugere “especificar os requisitos relativos ao seguro de responsabilidade civil, bem como definir melhor o capital e condições mínimas exigidas. Por outro lado, noutros regulamentos espaciais nacionais, a responsabilidade do operador de lançamento licenciado está limitada a um determinado montante (limite máximo de responsabilidade) que é algo de elevado valor no que respeita à competitividade comercial de Portugal como Estado de lançamento. Para criar uma vantagem competitiva na UE para o porto espacial dos Açores, Portugal deve fixar o limite em 0€. Se não for possível, deverá ser muito inferior ao limite de 60M€ atualmente em vigor noutros países europeus”.

A **DGAE**, tendo em conta que nos termos do artigo 23.º da Diretiva Serviços e do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, os seguros, garantias financeiras ou instrumentos equivalentes celebrados noutro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu poderem ser reconhecidos em território nacional, alerta para a necessidade da futura regulamentação por portaria prever o requisito da contratação de seguro dentro do enquadramento postulado pela Diretiva, propondo a seguinte redação: “Para os efeitos do disposto no artigo 19.º do DLAE, o requerente deve apresentar comprovativo de que possui seguro de responsabilidade civil válido, com o capital e condições mínimas exigidas, nos termos do artigo 23.º da Diretiva 2006/123/CE.”.

A **DEIMOS** questiona: “Não deveria ser explícito que a obrigação de manutenção do referido seguro se mantém durante todo o período da licença atribuída? Ou essa questão será regulada pela Portaria a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º do DLAE? Se a operação espacial for contratada por conta de terceiro, também este terceiro deverá possuir um seguro?”.

A **AE** é do entendimento que a proposta da MGRA não pode ser acolhida, porque o n.º 3 do artigo 19.º do DLAE refere que a portaria deve fixar as situações de dispensa de seguro ou possibilidade de redução do respetivo montante, aliás, expressas no n.º 2 do projeto. Por outro lado, não se afigura conveniente que se fizesse uma referência ao n.º 1 do artigo 19.º do DLAE, de modo a acautelar a devida concretização jurídica do regime legal.

Para além disso, tendo em conta o disposto no artigo 18.º e no n.º 1 do artigo 19.º do DLAE, não compete à AE decidir sobre questões de responsabilidade civil.

Independentemente da aplicabilidade ou não da Diretiva 2006/123/CE, não seria boa prática jurídica fazer qualquer referência à mesma no RAE quando o DLAE não o faz. A lei geral será sempre aplicada.

De notar que decorre do n.º 2 do artigo 19.º do DLAE que a atividade licenciada implica a existência de uma apólice de seguro válida e vigente.

Uma vez que, como acima se referiu, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 19.º do DLAE, “os operadores licenciados (...) devem ter a sua responsabilidade coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil”, compete ao operador licenciado, independentemente de ter contratado um terceiro ou de atuar por conta de terceiro, cobrir a sua responsabilidade por um contrato de seguro.

Sobre o n.º 2, a **MGRA** propõe a sua eliminação, tendo em conta a proposta que apresentada ao n.º 1.

A **ZERO** afirma que “Não se compreende a possibilidade de dispensa de seguro, pois na prática pode levar a que todos objetos espaciais de pequena dimensão (lançadores ou objetos espaciais de comando e controlo até 50 kg) podem estar isentos. Se houver um acidente, o Estado português, a não ser que acautele previamente por meio de acordo bilateral (de acordo com o direito internacional público, num lançamento pode haver até 4 Estados lançadores e somente um Estado de registo perante a ONU), muito provavelmente terá de assumir responsabilidade - artigo 20.º. O baixo ou alto risco, em caso de acidente é uma falsa questão. Tratar-se-á de um acidente com consequências”.

A **AE** entende que a proposta da MGRA se encontra prejudicada por não se ter aceite a sua proposta de alteração ao n.º 1.

Por seu turno, sobre a questão colocada pela ZERO, sempre se dirá que a mesma está fora do âmbito do presente regulamento, pois as questões relativas aos seguros e respetivas isenções estão previstas no DLAE.

Sobre o n.º 3, a **ILEX** afirma que a expressão “peso bruto” deve ser substituída “por massa bruta”, para além de que “50kg é pouco para ser relevante”, pois “os diferentes operadores e stakeholders, incluindo instituições públicas e privadas têm apontado para 500kg (e não 50)”.

Para a **AVIO**, “Parece um parâmetro errado para a dispensa. Uma carga útil de 50kg para a órbita de Marte implica um lançador muito maior do que 500kg na órbita terrestre de baixa altitude (LEO). O GLOW (Gross Lift-Off Weight – Peso de Lançamento Bruto) seria um parâmetro mais adequado”.

A **MGRA** pretende a eliminação deste número, “uma vez que não faz sentido tendo em conta que o regime está pensado para objetos de pequena dimensão. Os 50kg não têm em conta a massa de descolagem, que poderá representar um risco elevado, mesmo quando cada um dos objetos espaciais incluídos na carga tenha pequena dimensão. Nesse aspeto cumpre salientar que a carga útil corresponde ao somatório dos objetos incluídos em cada lançamento. A ser admitida a dispensa, questiona-se se será por cada operação de lançamento, independentemente do número de objetos espaciais que possam ser lançados, ou se o valor bruto consiste na totalidade do valor total dos objetos lançados. Uma vez que neste caso poderemos ter uma situação de um lançador que irá lançar, ao mesmo tempo, vários objetos espaciais de pequena dimensão, e como tal supostamente dispensados de seguro, mas no total da carga útil do lançador superar este valor”.

A **RFA** solicita a clarificação “se o limite de massa da carga útil (50 kg) a considerar neste artigo deve ser considerado separadamente para cada carga útil ou como a massa total da carga útil da missão de lançamento”.

A **DEIMOS** afirma que “O seguro de responsabilidade civil é para eventuais danos causados pelo lançador incluindo a carga útil, não danos causados pela carga útil; é também uma responsabilidade do operador de lançamento. Como uma carga útil pode também não ser a única a bordo do lançador, como aplicar este Artigo para lançamentos em que um satélite tem menos de 50Kg e outro(s) terão uma massa superior? Dado o DLAE se referir apenas à carga útil e não ao lançador, talvez seja necessário considerar apenas lançamentos em que todas as cargas úteis são inferiores a 50Kg. O conhecimento da massa de uma carga útil (ex. 50 Kg) não é suficiente para determinar as dimensões do lançador e, portanto, do risco inerente para pessoas e bens. Para que haja uma certa equivalência é necessário indicar uma órbita de referência: por exemplo, um lançador para enviar 50Kg para Plutão será muito maior que um lançador para enviar 50Kg para uma órbita Terrestre de baixa altitude (ex. 400km). O que será mais relevante será a massa total na descolagem do lançador utilizado para lançar essa carga. Dado o DLAE se referir apenas à carga útil e não ao lançador, talvez seja necessário considerar apenas lançamentos efetuados por lançadores cujo desempenho máximo não excede 50Kg numa determinada órbita (ex. 500km polar). No entanto isto será penalizador para a maioria dos Microlançadores a serem considerados para operar em Portugal, por essa razão recomenda-se aumentar o valor de 50Kg se isto for compatível com a intenção do legislador”.

A **AE** é do entendimento que a expressão “peso bruto” deve ser substituída por “massa total”, tendo em conta a proposta da ILEX, no que diz respeito aos lançadores – alterando-se, assim, o preceito nesse sentido.

O limite de massa total corresponde à massa total de carga útil da missão de lançamento, e, conseqüentemente, a unidade de medida a utilizar para os objetos espaciais sujeitos a comando e controlo deve ser a carga útil – alterando-se também o preceito nesse sentido. A capacidade de lançamento é determinada em termos de máximo de capacidade para determinado lançador, sendo o texto clarificado nesse sentido.

Decorre da alínea a) do n.º 3 do artigo 19.º do DLAE, a obrigação da AE definir o que são objetos espaciais de pequenas dimensões, cabendo ao Governo, discricionariamente, decidir pela possibilidade ou não de dispensa ou redução do seguro.

Quanto ao valor de referência para a situação de dispensa ou redução do montante segurado, considera-se que esta é uma situação de exceção em termos de seguros e que tem de ser necessariamente interpretada sob uma perspetiva restritiva.

Havendo uma obrigação de se definir objetos de pequena dimensão, nenhum dos interessados sugeriu alternativa à solução proposta no projeto. Esta é matéria que poderá ser revista de acordo com a experiência na aplicação do Regulamento.

A **DEIMOS** a respeito do n.º 4 considera que “É essencial que seja explícito e inequívoco qual o critério para aprovação/rejeição relacionado com a informação requerida – previsibilidade é essencial para otimizar o tempo e o custo no processo de obtenção de licença”.

A **AE** compreende que os requerentes devem ter alguma visibilidade sobre a forma de cálculo do risco para efeitos de seguro, ou sobre a informação que devem disponibilizar para a autoridade poder proceder a esse cálculo. Entende-se, contudo, que a definição desses critérios não é possível de ser feita previamente, atendendo às variáveis. Assim, substitui-se a redação deste número nos seguintes termos: A definição dos critérios para a qualificação de uma operação espacial como de riscos reduzidos, para efeitos da alínea d) do n.º 3 do artigo 19.º do DLAE, será determinada pela AE.

Sobre o n.º 5, a **AVIO** afirma que “O prazo para a realização de análises de risco ou verificações cruzadas para avaliar a cobertura de seguro parece demasiado curto e otimista”.

A **AE** é do entendimento que, a bem da celeridade e tendo em conta que, na sequência da alteração determinada ao número anterior, existirão critérios para a qualificação de uma operação espacial como de riscos reduzidos (que se passam a referir na nova redação deste número), 10 dias são suficientes. Aproveita-se, ainda, a oportunidade para se proceder a uma correção, substituindo-se “próximo” por “prazo”.

Nestes termos, procede-se às alterações necessárias.

3.20. Artigo 21.º - Outras autorizações e pareceres

Sobre o n.º 1, a **AVIO** afirma que “Mais uma vez, deverá ser anexada uma lista de entidades que devem emitir uma autorização adicional”.

Já a **MGRA** propõe a seguinte redação: “O requerente deve apresentar os comprovativos de todas as autorizações e/ou licenças necessárias para efeitos da operação espacial em causa, emitidas pelas autoridades competentes, designadamente em matéria ambiental e de licenciamento radioelétrico.”

A **DEIMOS** questiona o seguinte: “Confirma-se o entendimento de que a apresentação destes documentos deve ser feita antes de cada operação espacial? Em caso negativo, como harmonizar essa solução com a definida no n.º 3?”.

A **AE** considera que a parte final do preceito já configura o nível de concretização que a **AVIO** pretende, ao referir as autorizações em matéria ambiental e de licenciamento radioelétrico.

Por seu turno, a redação proposta pela **MGRA** deve ser adotada, por tornar mais claro que o que releva para a Autoridade são as autorizações e não as entidades.

Relativamente à questão colocada pela **DEIMOS**, esclarece-se que, como fixa o n.º 3, “no caso de licença global a **AE** pode autorizar o operador a submeter a informação e a documentação necessária para outras autorizações previamente a cada operação, não podendo o operador proceder à operação espacial sem as referidas autorizações” (aqui destacado), pelo que, conseqüentemente, o princípio geral é que essa apresentação deve ser feita no momento de requerimento para obtenção da licença.

Sobre o disposto no n.º 2, a **AVIO** afirma que o preceito “não é claro. Parece que a Seveso ou leis ambientais precedentes podem ser contornadas pela AE! Pede-se esclarecimento.

A **DEIMOS** é da opinião que “Não é claro sobre quem recai (requerente ou AE) a obrigação de identificar tais entidades.”; e questiona: “Na hipótese de o Requerente não ser capaz de o fazer, caberá à AE oficiosamente fazê-lo?”.

A **D-ORBIT** questiona se uma das entidades competentes é a ITU.

A **AE** entende que a desconfiança suscitada pela AVIO não tem fundamento, tendo em conta o princípio da legalidade a que a atuação da AE está sujeita. Ademais, não se afigura prudente referir todas as outras autorizações previstas.

Nos termos deste preceito, a AE poderá oficiosamente identificar as entidades competentes para emitirem as autorizações devidas.

Mais se esclarece que a UIT não é uma das entidades competentes para efeitos do disposto neste preceito, o que será objeto de clarificação.

A respeito dos n.ºs 4 e 5, a **DEIMOS** pergunta se “Os pareceres são obrigatórios ou facultativos? E sendo obrigatórios, são vinculativos? Isto é, aplicar-se-ão as normas dos artigos 91.º e 92.º do Código de Procedimento Administrativo?”.

A **AE** é do entendimento que se aplica a regra geral, ou seja, os pareceres são obrigatórios e não vinculativos, nos termos das normas referidas, sem se excluir que, em virtude de legislação específica, sejam exigidos outros tipos de pareceres.

3.21. Artigo 22.º - Procedimento

A respeito do n.º 1, a **DEIMOS** pergunta se “A assinatura do requerimento e dos documentos que eventualmente o instruem, considerando que a AE antecipa a criação de uma plataforma eletrónica para o efeito, seguirão (com as devidas adaptações) as regras e formalidades fixadas na Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, designadamente, no que se refere à utilização de certificados digitais qualificados?”.

A **AE** esclarece que o âmbito da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, consiste na disponibilização e utilização das plataformas eletrónicas de contratação pública para

efeitos do disposto no Código dos Contratos Públicos. Assim sendo, entende-se que não é sequer possível aplicar tais regras e formalidades.

Sobre o n.º 2, a **DGAE** defende uma nova redação, que inclua os artigos que “preveem que, por um lado, que Portugal deve aceitar qualquer documento emitido por uma autoridade competente de outro Estado-membro que ateste o cumprimento de um dado requisito; e que, por outro lado, as autoridades competentes portuguesas somente podem exigir que os documentos emitidos noutra Estado-membro sejam apresentados sob a forma original, autêntica, autenticada ou cópia ou tradução certificadas, quando essa obrigação encontre acolhimento em legislação europeia ou por uma imperiosa razão de interesse público”, e avançam com a seguinte proposta de redação: “O requerimento e os documentos associados são apresentados em língua portuguesa ou, em alternativa, na língua original, devidamente autenticados, devendo ser acompanhados de tradução feita por tradutor certificado, sem prejuízo dos documentos de natureza técnica poderem ser apresentados em língua facilmente compreensível pela AE e do artigo 5.º n.º 3 da Diretiva 2006/123/CE e do artigo 7.º n.º 2 e 5 do Decreto-lei 92/2010, de 26 de julho, alterado pelo Decreto-lei 80/2019, de 17 de junho.”.

A **MGRA** entende que “Seria melhor referir que os documentos de natureza técnica podem ser apresentados em inglês.”.

A **DEIMOS** apresenta a seguinte proposta: “O requerimento e os documentos que o instruem devem ser apresentados em língua portuguesa ou, em alternativa, em língua inglesa. (...) Quando na língua original, e que não português ou inglês, a documentação deverá ser devidamente legalizada e autenticada, devendo ser acompanhada de tradução feita por tradutor certificado e de acompanhada de declaração do requerente nos termos da qual este declare aceitar a prevalência dessa tradução, para todos e quaisquer efeitos, sobre os respetivos originais. Os documentos de natureza técnica poderão ser sempre apresentados em inglês, sem necessidade de qualquer formalidade adicional.”.

A **AE** antes demais salienta que, nos termos do disposto no artigo 54.º do CPA, a língua do procedimento é a língua portuguesa. Sem prejuízo, entende-se que conceito de “língua facilmente compreensível pela AE” é mais adequado e flexível, possibilitando a entrega de documentos em várias línguas que sejam compreensíveis à Autoridade.

Em todo o caso, pelas razões acima expostas, considera-se que não seria também aqui adequado indicar diplomas legais não mencionados, nem invocados no DLAE. A lei geral será sempre aplicável.

Por outro lado, entende a AE, numa nova apreciação, que se deve consagrar no Regulamento a apresentação preferencial do requerimento e dos documentos associados por via eletrónica.

Nestes termos, o n.º 2 foi alterado.

A respeito do n.º 4, a **DEIMOS** pergunta se, “na medida em que a AE pretende criar uma plataforma eletrónica de gestão destes procedimentos, fará sentido manter estas formalidades ou, em alternativa, considerar a sua tramitação eletrónica”.

A **AE** esclarece que todo esse procedimento poderá ser feito eletronicamente desde o primeiro momento, mesmo que na altura ainda não esteja disponível a dita plataforma eletrónica.

Sobre o n.º 5, a **DGAE**, de modo a incentivar o recurso a meios eletrónicos, apresentou a seguinte proposta:

“A AE deve ainda verificar se o requerimento foi devidamente apresentado e instruído e, em caso contrário e de modo fundamentado, solicita ao requerente, por escrito, preferencialmente por via eletrónica, o suprimento das deficiências existentes que não possam ser oficiosamente supridas, bem como a prestação de informações que entenda necessárias à sua apreciação, nomeadamente para efeitos do disposto no artigo 7.º do DLAE.”.

A **AE** manifesta a sua concordância com esta proposta, aproveitando, ainda, a oportunidade para proceder à substituição de “solicita” por “solicitar”.

Sobre o n.º 6, a **DGAE** propôs, tendo em conta questões de compatibilidade com a Diretiva Serviços, a seguinte redação: “Para efeitos do número anterior, a prestação de informações necessárias suplementares ou o cumprimento de condições adicionais deverá cingir-se exclusivamente à apreciação do cumprimento de requisitos previamente publicados de forma transparente e acessível e não devem complicar ou atrasar indevidamente a prestação do serviço, nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alíneas f) e g) e do artigo 13.º n.º 1 e 2 da Diretiva 2006/123/CE.”.

A **AE** reitera, pelas razões acima expostas, que não deve o Regulamento referir diplomas que o DLAE não mencionou. A lei geral será sempre aplicável.

3.22. Artigo 23.º - Critérios de Avaliação

A respeito do n.º 2, a **AVIO** menciona que “Os critérios deveriam ser esclarecidos”.

Acresce que segundo a **RFA** “Os critérios de concessão de licenças devem ser especificados com maior precisão: a referência no regulamento às “melhores práticas internacionais aplicáveis às matérias relativas aos planos de segurança” não é considerada adequada, uma vez que pode conduzir a diferentes interpretações e está, por definição, sujeita a uma avaliação subjetiva. Pode, a propósito, conduzir a um certo conflito no que respeita à declaração do n.º 1 do artigo 14 afirmando que o regulamento da FAA dos EUA é a referência em matéria de segurança. Esta definição aberta dos critérios de licenciamento é considerada um risco elevado no que respeita à execução das operações espaciais. Compreendemos e concordamos plenamente que Portugal pretende considerar as melhores práticas internacionais, mas sugerimos que tal seja implementado através de uma atualização dos critérios de licenciamento definidos no regulamento”.

Para a **DEIMOS**, “relativamente à ao conceito indeterminado “melhores práticas internacionais” constante do n.º 2, é essencial que seja explícito e inequívoco qual o critério de avaliação relacionado com a informação requerida e em que medida a mesma considerar-se-á suficiente.”.

A **AE** toma boa nota das observações da RFA, e conclui que o preceito é de facto desnecessário, por poder conflitar com o disposto no n.º 1 do artigo 14.º e se pretender inequivocamente que quanto aos planos de segurança se sigam as normas vigentes da FAA. Neste sentido, procede-se à sua eliminação, e, conseqüentemente, o n.º 1 passa a corpo único do artigo.

3.23. Artigo 24.º - Atribuição

A **AVIO** afirma que “Não é claro qual o faseamento” e questiona “o pedido completo deverá ser apresentado de uma só vez ou será aconselhável fixar etapas preliminares de autorização?”.

A **AE** esclarece que toda a lógica do sistema que se pretende tem por base que o pedido seja apresentado de uma só vez. Quando se refere “pedido completo”, tem-se o objetivo de que os 90 dias apenas contem a partir da data em que todos os elementos já estão na posse da AE, sem prejuízo da licença conter condições de entrega posteriores.

3.24. Artigo 25.º - Direitos e deveres do titular da licença

A **AVIO** refere que, “Não são claros os mecanismos para permitir operações espaciais: por exemplo, quem é responsável pela luz verde para o lançamento? A autoridade civil (câmara municipal) deverá autorizar o evento? Quem irá assumir o controlo do tráfego aéreo ou marítimo, das evacuações...?”.

A **AE** entende que aqui estão em causa os direitos e deveres do titular da licença, e não quais as entidades responsáveis para vários efeitos. O titular deve estar munido da licença, cabendo à AE coordenar os pedidos de pareceres e autorizações com outras entidades, e cumprir com as eventuais condições nela impostas, o que pode incluir que as operações espaciais dependam de requisitos impostos por entidades públicas.

Sobre o n.º 2, por um lado, a **AVIO** indaga sobre “Que tipo de titular da licença? Por exemplo, muitas das obrigações seguintes aplicam-se apenas a um tipo de licença”.

A **MGRA**, em concreto, a respeito da alínea h), indaga se “no final do prazo de validade da licença o operador não deveria fornecer à AE um relatório com toda a informação referente ao desenvolvimento do projeto, bem como eventuais vicissitudes (...)” para “salvaguardar situações de eventual responsabilidade por danos”.

A **AE** é do entendimento que todas estas alíneas se aplicam aos operadores de lançamento e/ou retorno e aos operadores de comando e controlo, embora dentro de algumas haja a referência a atividades que apenas digam respeito a uns ou a outros. Em concreto, a respeito da obrigação reivindicada pela MGRA, esclarece-se que a mesma já consta desta alínea e até de forma mais desenvolvida.

A respeito do n.º 3, a **ZERO** afirma que “Parece-nos um período extremamente reduzido”.

A **AE** considera que, se as atividades já estão licenciadas e tendo em conta a forma como neste domínio pode haver necessidade de mudanças de agenda, nomeadamente por

razões meteorológicas e de outros fenómenos naturais, não se afigura existir qualquer justificação para estabelecer um período maior.

3.25. Artigo 27.º - Duração da licença

Relativamente ao n.º 1, a **MGRA**, propõe nova redação: “A licença unitária é atribuída pelo período de tempo correspondente à operação licenciada, a qual tem que ser realizada no prazo máximo de 3 anos no caso das operações de lançamento e/ou retorno e 15 anos para as operações de comando e controlo.”.

A **DEIMOS** considera que “Os prazos das licenças deveriam, atendendo ao setor de mercado a regular, ser de 5, 10 e 15 anos respetivamente”.

A **D-ORBIT** apresenta as seguintes questões: “3 anos a contar de que instante? Do pedido da licença? Da emissão da licença? Do início da operação?”.

A **AE** esclarece que os prazos correm, naturalmente, a partir da data de emissão da licença. Foi inserida clarificação neste sentido.

Por outro lado, feita nova apreciação com base nos comentários apresentados, entende-se ser de alterar a redação inicial nos termos propostos pela MGRA. Para além disso, alargou-se o prazo para 5 anos, no caso dos lançamentos.

3.26. Artigo 28.º - Requerimento

A **MGRA** sugere, por referência à alínea c), substituir a palavra “transmitente” pela palavra “transmissário”.

A **DEIMOS** sugere eliminar a expressão “caso não seja considerado Estado lançador”.

A **AE** entende que se deve eliminar a alínea c).

3.27. Artigo 32.º - Âmbito da qualificação prévia

Quanto ao n.º 1, alínea a), a **RFA** refere que “Os requisitos de capacidade referidos na alínea a) do ponto 1 para o operador do centro de lançamento devem ser especificados com maior precisão. Pode também ser de algum modo redundante (ou mesmo contraditório?) com as condições para a atribuição do contrato de concessão do centro de lançamento, que devem também abordar esta capacidade. Sugerimos que, se as

condições do contrato de concessão não estiverem alinhadas com os requisitos a especificar mais adiante neste artigo, este deve, pelo menos, ser consistente e complementar. A FAA dos EUA oferece um kit de ferramentas dedicado para avaliação de pré-qualificação. Este deve ser considerado como uma linha de base no esforço para alinhar o procedimento geral, tanto quanto possível, com as FAA. Tal assegurará um baixo esforço para os operadores de serviços de lançamento já qualificados pela FAA e aumentará o potencial comercial do porto especial”.

A **AE** é do entendimento que a remissão do n.º 1 do artigo 33.º para o artigo 10.º do Regulamento deixa claro que os requisitos não necessitam de maior especificação.

Quanto à alínea b) do mesmo número, a **RFA** indica que "Os requisitos constantes de regulamento técnico aprovado pela AE", referidos no presente artigo, devem ser melhor especificados”.

A **AE** é do entendimento que se tratou de uma mera incorreção redatorial, pelo que o mesmo é retirado, deixando de fazer sentido a presente sugestão.

Sobre o n.º 2, a **RFA** considera que é de “esclarecer se o operador do centro de lançamento pode ou deve ser pré-qualificado para apoiar o licenciamento do operador do lançamento”.

A **AE** entende que o âmbito da qualificação prévia resulta do próprio DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra).

3.28. Artigo 34.º Requerimento

A respeito do n.º 4, a **MGRA** considera que o preceito “deveria referir que a AE notifica o requerente, por escrito e por via eletrónica.”

A **AE** é do entendimento que o facto da resposta ser por escrito não invalida que seja por via eletrónica. Acresce, que estabelecer apenas a via eletrónica poderia vir a invalidar outras possibilidades, cuja utilização possa vir a afigurar-se necessária.

3.29. Artigo 35.º - Emissão do certificado de qualificação prévia

Em geral, a **AVIO** considera “que a qualificação prévia é uma espécie de certificado técnico que é emitido após a verificação com sucesso por parte da AE de requisitos legais e regulamentares, mas não é mencionada uma lista dos aplicáveis. Em particular, falta uma lista exaustiva de requisitos regulamentares, que deve ser incluída. Além disso, menciona-se que o certificado de qualificação prévia será ou não emitido num prazo de 60 dias. Geralmente, no estado inicial de um projeto, os dados técnicos não estão suficientemente consolidados para serem escritos num pedido formal de um certificado de qualificação prévia, ao mesmo tempo que, num estado avançado do projeto, quando os dados estão consolidados para um pedido formal, as consequências de uma recusa podem ser difíceis de gerir (significa que é demasiado tarde para corrigir o produto sem grandes impactos). Normalmente, o projeto de um veículo de lançamento demora alguns anos, a seleção do local do lançamento é feita no início e é necessário ter uma interface dentro da AE que acompanhe o projeto e forneça feedback intermédio (formal?).”; e questiona se “Esta necessidade foi considerada e, em caso de resposta afirmativa, como será regulado e onde?”.

A **AE** entende que a remissão para os requisitos de atribuição da licença feita no n.º 1 do artigo 34.º é considerada uma exposição dos mesmos. Por outro lado, toda a lógica do sistema implica que o requerimento de qualificação prévia seja apresentado quando o interessado está na posse de todos os elementos necessários. Tal pode pressupor uma fase prévia de avaliação e de cooperação entre a AE e o interessado.

3.30. Artigo 40.º - Registo de acidentes e do fim da vida útil

Sobre o disposto na alínea b) do n.º 2, a **ILEX** salienta que “pode existir fim de vida útil sem regresso à Terra. Ou por os objetos não estarem em órbita terrestre ou por estarem em órbitas em que o retorno é impraticável (e.g. GEO).”.

É entendimento da **AE** que esta terminologia resulta do DLAE. Acresce, que a formulação da presente norma contempla a expressão “nomeadamente”, não se reduzindo, no limite, às situações aqui elencadas.

3.31. Artigo 42.º - Procedimento

A respeito do n.º 1, a **D-ORBIT** considera que “Talvez 2 dias seja curto... para se poder apurar se há um problema em estabelecer contacto... (sobretudo para LEOPs de satélites, não do lançador em si).”.

A **AE** é do entendimento que este prazo decorre do próprio DLAE (*vide*, para os devidos efeitos, nota 2.1. supra).

4. Outras alterações (AE e contributos de entidades públicas)

Para além das alterações que decorreram das propostas acolhidas fruto das pronúncias recebidas, conforme supra se fundamentou, com vista a um melhor aperfeiçoamento do presente Regulamento, AE decidiu, ainda, com base também nos comentários recebidos de outras entidades públicas, proceder às seguintes alterações (para além de outras de atualização da numeração ou de correções ortográficas), as quais, refira-se, não traduzem uma alteração substancial dos princípios, finalidade ou forma do articulado inicial:

1. O ponto 5 do Preâmbulo foi clarificado;
2. Na alínea b) do n.º 1 do artigo 1.º foi retirada a expressão “sujeitas a licenciamento”;
3. No n.º 1 do artigo 3.º foi aditada a referência a autorizações, de acordo com o artigo 21.º do RAE;
4. No n.º 1 do artigo 5.º foi inserida a expressão “pessoas singulares ou coletivas” em substituição de “entidades”, eliminada a palavra “presente”, inserida a expressão “II do presente Capítulo”, eliminada a expressão “para cada operação” e inserida a expressão “consoante aplicável a cada tipo de licença”;
5. No n.º 2 do artigo 5.º foi removido “quando aplicável”;
6. No artigo 6.º aditou-se novo número para se identificar melhor o certificado a entregar;
7. Foi inserido um novo artigo (artigo 7.º) sob epígrafe “atividades fora do território nacional”, tendo a numeração sido revista a partir daqui;
8. No artigo 8.º foi alterada a alínea b) do n.º 1 em conformidade com as alterações introduzidas na subalínea iii) da alínea b) do n.º 2;
9. No n.º 1 do artigo 8.º foi removida alínea b);

10. No n.º 1 do artigo 9.º, clarificaram-se os conceitos de licença unitária e global e no n.º 4 e acrescentou-se a expressão “nos termos do artigo 10.º do presente regulamento, e apresentar um comprovativo dessa relação contratual”;
11. A alínea c) do n.º 1 do artigo 10.º foi clarificada no sentido em referir que só se aplica em Portugal e o n.º 3 foi eliminado;
12. Os n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º e n.º 1 do artigo 12.º foram alterados, com vista à clarificação de que os elementos devem referir-se a cada objeto espacial individualmente;
13. Na alínea e) do n.º 2 do artigo 11.º foi substituído “materiais perigosos” por “substâncias perigosas” e acrescentada a expressão “substâncias perigosas, tais como radioativas, explosivas ou tóxicas”; esta alteração foi refletida ao longo do regulamento;
14. A alínea a) do n.º 3 do artigo 11.º foi alterada para “Identificação dos objetos a serem lançados no espaço que façam parte da carga útil”;
15. Na alínea b) do n.º 3 do artigo 11.º foi aditado “Identificação dos equipamentos e objetos a bordo, assim como a respetiva finalidade, que façam parte da carga útil para além dos referidos na alínea anterior”;
16. No n.º 3 do artigo 11.º foram renomeadas as alíneas seguintes;
17. No n.º 4 do artigo 11.º foram clarificadas as referências do articulado;
18. Nas alíneas c) e d) do n.º 4 do artigo 11.º aditou-se “se aplicável”;
19. No n.º 1 do artigo 12.º foi inserida a expressão “de cada objeto” e eliminada a expressão “ou objetos espaciais” e inserida a palavra “espacial”; no n.º 2 do artigo 12.º, foram inseridas as alíneas e) e f);
20. No n.º 1 do artigo 13.º, substituiu-se “elementos comprovativos em como” por “elementos que demonstrem que”;
21. No n.º 1 do artigo 14.º, acrescentou-se a expressão “em vigor” antes da palavra “emanadas”, assim como se aditou, a seguir a “Estados Unidos da América,” a expressão “adaptadas ao sistema de unidades de medida legais,”;
22. No n.º 1 do artigo 14.º substituiu-se “que comprove que a operação” por “que demonstre que a operação”;
23. No n.º 2 do artigo 14.º acrescentou-se no final “caso estes elementos não estejam salvaguardados para o centro de lançamento”;

24. No artigo 15.º foi clarificada a referência à separação do lançador e objeto;
25. No n.º 2 do artigo 16.º foi aditada a alínea c), para se dar conta das questões de segurança relacionadas com o fim da missão;
26. Na parte final do corpo do artigo 17.º eliminou-se a expressão “cumprem com o seguinte”, terminando assim em “controlo”;
27. Na alínea a) do artigo 17.º, substituiu-se “Implementa” por “Implementam”; na alínea b) substituiu-se “contém” por “contêm”; na alínea c) substituiu-se “prevê” por “preveem”; acrescentou-se um novo n.º 2 ao artigo 17.º;
28. No n.º 2 do artigo 18.º foi clarificado que o n.º 2 só se aplica a entidades públicas ou concessionadas em Portugal;
29. No artigo 19.º eliminaram-se as alíneas b) e c), tendo a anterior alínea d) passado a alínea b);
30. Na subalínea vi) da alínea a) do artigo 19.º clarificou-se linguagem e acrescentou-se “que podem utilizar o centro”;
31. No artigo 19.º, agora alínea b) reformulou-se para “Plano de segurança do centro de lançamento, incluindo, nomeadamente, os procedimentos e medidas respeitantes.”;
32. Na alínea d) do artigo 19.º eliminaram-se as subalíneas iii) e iv), tendo as subsequentes subalíneas sido renumeradas;
33. Na alínea d) do artigo 19.º foi aditada nova subalínea iii) proveniente da alínea b), n.º 1 do artigo 15.º;
34. Nas restantes subalíneas da agora alínea b) do artigo 19.º foram introduzidas alterações redatoriais;
35. No n.º 3 do artigo 21.º foi acrescentada a referência a “pareceres”;
36. No artigo 21.º aditou-se um novo n.º 6, permitindo a suspensão do prazo para a concessão de autorizações ou emissão de pareceres;
37. O corpo do n.º 1 do artigo 22.º alterou-se para “O requerimento de licenciamento, incluindo os elementos previstos na Seção II do presente Capítulo ou os certificados de qualificação prévia correspondentes, deve ser assinado”; e foi clarificado que se aplica também aos certificados de qualificação prévia;
38. No n.º 2 do artigo 22.º passa a ler-se “tradução certificada”;

39. É aditada uma nova alínea e) ao n.º 4 do artigo 24.º, com a seguinte redação: “Número da apólice do seguro de responsabilidade civil, identificação da empresa seguradora e data de validade”, procedendo-se à subsequente renumeração das alíneas originalmente e) e f);
40. Na alínea f) do n.º 4 do artigo 24.º foi aditado “nomeadamente quanto à operação espacial licenciada ficar condicionada à apresentação posterior de informação ou documentação;”;
41. Na alínea f) do n.º 2 do artigo 25.º foi aditada a palavra “graves”;
42. Na alínea h) do n.º 2 do artigo 25.º foi clarificado que o relatório se refere às alterações espaciais objeto de cada licença;
43. No n.º 1 do artigo 26.º foram corrigidas as referências aos artigos;
44. No n.º 2 do artigo 26.º alterou-se o texto de modo a clarificar que a autorização da AE se aplica sobretudo às alterações determinantes para a concessão da licença;
45. No artigo 27.º foi aditado um novo n.º 3 relativo aos lançamentos sem sucesso;
46. Na alínea a) do artigo 28.º clarificou-se a linguagem;
47. No artigo 29.º foram aditados novos números do 1 ao 4, por paralelismo com o procedimento que consta do artigo 34.º, procedendo-se à subsequente renumeração dos números originalmente 1 e 2;
48. No n.º 3 do artigo 32.º foi aditada norma semelhante à do n.º 6 do artigo 22.º;
49. Na alínea b) do n.º 1 do artigo 34.º foi acrescentado “e estatutariamente”;
50. O n.º 2 do artigo 34.º foi alterado para “tradução certificada”;
51. O n.º 3 do artigo 36.º foi eliminado;
52. No n.º 2 do artigo 37.º foram corrigidas as referências ao DLAE;
53. No Capítulo IV edita-se a respetiva estrutura de seções, passando a constar a Seção I “Registo” e a Seção II “Transferência da titularidade dos objetos espaciais”; consequentemente, elimina-se a divisão do anterior Capítulo V, com a subsequente renumeração dos Capítulos V e VI;
54. No n.º 1 do artigo 38.º foi aditado “conforme aplicável” e na alínea b) foram clarificadas as referências à identificação; na alínea h) do n.º 1 foi aditada a palavra “trajetória”;

55. Na alínea c) do n.º 1 do artigo 39.º foi acrescentado “devidamente documentada”, na alínea d) foi acrescentado “trajetória” e foi eliminada a alínea e); na alínea d) do n.º 2 foi acrescentada a palavra “trajetória”;
56. Na alínea c) do n.º 1 do artigo 40.º foi acrescentada a descrição do incidente ou acidente grave, procedendo-se à subsequente renumeração; na nova alínea d) foi acrescentada a palavra “trajetória”;
57. No artigo 43.º procede-se à eliminação do n.º 3, por se considerar que o disposto não decorre do DLAE;
58. No artigo 44.º acrescentou-se “entre o proprietário registado nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 39º e um novo proprietário”; e foi acrescentado o prazo de 30 dias;
59. Na alínea a) do artigo 45.º foi acrescentado “completo” e foi eliminada a referência ao capital social; na alínea b) foi clarificado que a identificação se refere ao novo operador;
60. No Capítulo VI altera-se o respetivo título, que passou a ser apenas “Minutas”;
61. No artigo 46.º eliminou-se a expressão “modelos para os requerimentos e comunicações previstos nos Capítulos II e III, designadamente”;
62. No artigo 47.º acrescentou-se a palavra “prévia” após “qualificação” e procede-se à correção de elementos de sintaxe da frase;
63. Na alínea a) do n.º 1 do artigo 48.º substituiu-se “desse documento” por “dos certificados”;
64. No artigo 50.º eliminou-se a expressão “revisto no presente regulamento” e aditou-se “as autorizações”, a seguir a “bem como”, e também se aditou “e outros atos”, a seguir “os pareceres”.
65. O artigo 51.º foi reformulado, tendo sido substituído, designadamente, o termo “pode” por “deve”.

5. Conclusão

Tendo em consideração as pronúncias recebidas de 13 interessados, tanto da indústria do sector em causa, como da ciência, oriundas de entidades públicas e privadas, o entendimento formulado com base no DLAE, nas competências que dispõe, e os fins visados pelo presente Regulamento, a AE manteve, no essencial, o sentido e o conteúdo

do Regulamento, sem prejuízo das alterações que acima ficaram devidamente fundamentadas.

Para além disso, procedeu ainda a AE à revisão da redação de todo o articulado, incluindo a necessária atualização das remissões, bem como à clarificação de alguns aspetos de redação, em benefício da sua futura interpretação e aplicação, e a algumas correções pontuais.