

- d) Verificar, sempre que o entenda, a regularidade dos livros, registos contabilísticos e documentos que lhe servem de suporte, assim como a situação de quaisquer bens ou valores possuídos pela sociedade a qualquer título;
- e) Aprovar o relatório e as contas elaborados pela direcção;
- f) Elaborar anualmente um relatório sobre a sua actividade e apresentá-lo à assembleia geral;
- g) Convocar a assembleia geral, quando o entenda conveniente.

#### Artigo 15.º

##### Funcionamento

O conselho geral reúne ordinariamente com uma periodicidade bimensal.

#### Artigo 16.º

##### Remuneração

Os membros do conselho geral podem ser remunerados por senhas de presença, nos termos e condições fixados pela assembleia geral.

### SECÇÃO III

#### Fiscalização da sociedade

#### Artigo 17.º

##### Revisor oficial de contas

O revisor oficial de contas deve ser obrigatoriamente uma sociedade de revisores oficiais de contas de reconhecida reputação e idoneidade.

### CAPÍTULO IV

#### Disposições finais

#### Artigo 18.º

##### Dissolução e liquidação

1 — A sociedade dissolve-se nos casos previstos na lei.

2 — A liquidação da sociedade rege-se pelas disposições da lei e pelas deliberações da assembleia geral.

### Decreto-Lei n.º 156/2000

de 22 de Julho

O Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, que aprovou o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), transpôs para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Julho, e 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho.

A Directiva n.º 98/25/CE, do Conselho, de 27 de Abril, e as Directivas n.ºs 98/42/CE e 1999/97/CE, ambas da Comissão, respectivamente de 19 de Junho e de 13 de Dezembro, vieram posteriormente alterar a Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de

vida e de trabalho a bordo aplicáveis aos navios que escalem os portos da União Europeia ou que naveguem em águas sob jurisdição dos Estados membros.

Neste contexto, torna-se pois necessário alterar o Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, por forma a adequar as suas disposições às referidas directivas.

Foram ouvidos os órgãos de Governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Alterações

Os artigos 2.º, 3.º, 6.º, 7.º e 17.º, bem como os anexos II, IV, V, VI e IX do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 2.º

##### Definições

Para efeitos do presente diploma, deve entender-se por:

- 1) MA — Memorando do Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor em 1 de Julho de 1999;
- 2) .....
- 3) .....
- 4) .....
- 5) .....
- 6) .....
- 7) .....
- 8) .....
- 9) .....

#### Artigo 3.º

##### Convenções

1 — Para efeitos do presente diploma, são aplicáveis as seguintes as convenções:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....

2 — Além dos textos originais das convenções aplicáveis, serão também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e os respectivos códigos que tenham carácter vinculativo e estejam em vigor em 1 de Julho de 1999.

#### Artigo 6.º

##### Objectivos de inspecção

O Instituto Marítimo-Portuário/Direcção de Inspeção de Navios (IMP/DIN) deve realizar, anualmente,

um número total de inspecções correspondente a, pelo menos, 25 % do número de navios que tenham escalado os portos nacionais durante cada ano civil.

#### Artigo 7.º

##### Obrigações de inspecção

1 — Na selecção dos navios a inspeccionar, o IMP/DIN deve dar prioridade máxima aos navios referidos na parte I do anexo II e, ao determinar a ordem de prioridade para inspecção de outros navios referidos no anexo II, deve ter em conta o factor global de selecção referido na parte II do mesmo anexo.

2 — O IMP/DIN deve abster-se de inspeccionar um navio que já tenha sido inspeccionado por outro Estado membro nos seis meses anteriores, desde que:

- a) Esse navio não esteja incluído na lista do anexo II;
- b) Em relação a esse navio não haja qualquer notificação de anomalia detectada;
- c) Relativamente a esse navio não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção.

3 — O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções.

#### Artigo 17.º

##### Informações sobre detenções

1 — O IMP/DIN tomará as medidas necessárias para garantir a publicação, no mínimo com periodicidade mensal, das informações enumeradas no ponto 1 do anexo XII relativas aos navios detidos num porto ou aos quais foi recusado o acesso a um porto nacional durante o mês precedente.

2 — As informações disponíveis no sistema SIRENAC relativas aos navios inspeccionados em portos nacionais referidas nas partes I e II do anexo XII devem ser tornadas públicas, através de dispositivos técnicos adequados, o mais rapidamente possível, após a conclusão da inspecção ou o levantamento da detenção.

3 — Sempre que necessário, procede-se à alteração do sistema de informação SIRENAC, tendo em vista a aplicação das prescrições supramencionadas.

4 — As capitánias dos portos devem manter registos actualizados das decisões de detenção e de interrupção de operações, bem como dos relatórios vinculativos que servem de base às primeiras.

#### ANEXO II

##### Lista dos navios a inspeccionar prioritariamente

###### I — Factores prevalectentes

A inspecção dos navios a seguir referidos deve ser considerada de prioridade máxima, qualquer que seja o valor do factor de selecção:

1 — Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação nos termos do artigo 21.º do RINE.

2 — Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, de 5 de Outubro de 1993.

3 — Navios que tenham sido objecto de relatório ou de notificação por outro Estado membro.

4 — Navios que tenham sido objecto de relatório ou de queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que a autoridade competente considere o relatório ou a queixa manifestamente infundado, não devendo a identidade da pessoa que apresentar o relatório ou a queixa ser revelada ao comandante ou ao proprietário do navio.

5 — Navios nas seguintes condições:

Envolvidos num abaloamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto;

Envolvidos em alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;

Manobrados de modo irregular ou perigoso, sem respeito pelas medidas de organização do tráfego, adoptadas pela IMO, ou pelos procedimentos e práticas de uma navegação segura, ou cujo modo de operação represente um perigo para as pessoas, para os bens ou para o ambiente.

6 — Navios suspensos ou retirados da sua classe por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

###### II — Factor global de selecção

Os navios a seguir indicados devem ser considerados prioritários para serem inspeccionados:

1 — Navios que escalem um porto nacional pela primeira vez ou após uma ausência de 12 meses ou mais e ao aplicar este critério a autoridade deve ter em conta as inspecções já efectuadas pelos membros do MA. Na falta de elementos adequados para tal fim, o IMP/DIN deve basear-se nos dados disponíveis do SIRENAC, devendo inspeccionar os navios não registados nesta base de dados, após a sua entrada em funcionamento, em 1 de Janeiro de 1993.

2 — Navios que não tenham sido inspeccionados por um Estado membro no decurso dos seis meses anteriores.

3 — Navios cujos certificados obrigatórios de construção e de equipamento, emitidos nos termos das condições, e cujos certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida, nos termos do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto, relativo às regras comuns para as organizações de vistorias e de inspecção de navios e às actividades relevantes das administrações marítimas.

4 — Navios que arvore o bandeira de um Estado que figure na tabela das detenções e de atrasos superiores à média, de que consta a média móvel trienal, publicada no relatório anual do MA.

5 — Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto de um Estado membro sob certas condições, nomeadamente:

- a) Anomalias a rectificar antes da largada;
- b) Anomalias a rectificar no porto de escala seguinte;
- c) Anomalias a rectificar no prazo de 14 dias;
- d) Outras condições.

No caso de terem sido tomadas medidas relacionadas com o navio ou se tiverem sido rectificadas todas as anomalias, estes factos devem ser tidos em consideração.

6 — Navios relativamente aos quais tenha sido registado um número significativo de anomalias numa inspecção anterior.

7 — Navios anteriormente detidos num porto.

8 — Navios que arvozem a bandeira de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais, referidas no artigo 3.º deste Regulamento.

9 — Navios que arvozem a bandeira de um Estado com uma taxa de anomalias superior à média.

10 — Navios com um número de anomalias relacionadas com a sua classe superior à média.

11 — Navios que pertençam a uma categoria para a qual tenha sido decidida uma inspecção alargada, nos termos do artigo 12.º deste Regulamento.

12 — Outros navios com mais de 13 anos de idade.

Ao determinar a ordem de prioridade para a inspecção dos navios atrás enumerados, o IMP/DIN deve ter em conta a ordem expressa pelo factor global de selecção indicado pelo sistema de informação SIRENAC.

A um factor de selecção maior corresponde uma prioridade mais elevada. O factor global de selecção é a soma dos valores dos factores de selecção definidos no quadro do MA. Os pontos 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspecções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos pontos 3, 4, 8, 9, 10, 11 e 12.

#### ANEXO IV

##### Lista de certificados e documentos

- 1 — .....
- 2:
  - Certificado de segurança para navios de passageiros;
  - Certificado de segurança de construção para navios de carga;
  - Certificado de segurança de equipamento para navios de carga;
  - Certificado de segurança radioeléctrica para navios de carga;
  - Certificado de segurança para navios de carga;
  - Certificado de isenção, incluindo, quando necessário, a lista das cargas.
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....
- 9 — Livro de registo de carga.
- 10 — Documento relativo à lotação mínima de segurança. Certificados de competência.
- 11 — Certificados médicos em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa a exames médicos dos marítimos.
- 12 — Informações sobre a estabilidade.
- 13 — Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão para a segurança, emitidos nos termos do Código Internacional de Gestão para a Segurança

da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (SOLAS) (capítulo IX).

14 — Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas, emitidos pela sociedade de classificação respectiva, apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade classificadora.

15 — Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.

16 — Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade.

17 — Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas.

18 — Diário de bordo onde são registados os ensaios e exercícios e o diário onde são registadas as inspecções e as operações de manutenção dos meios e dos dispositivos de salvação.

19 — Certificado de segurança para navio especializado.

20 — Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*.

21 — Registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro, no caso de navios petroleiros.

22 — Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias.

23 — Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos.

24 — Registos dos relatórios de vistorias para graneleiros e petroleiros.

25 — Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto.

26 — Informação sobre a razão  $A/A_{max}$ , para navios ro-ro de passageiros.

27 — Documento de autorização de transporte de grão.

28 — Manual de fixação da carga.

29 — Plano de gestão e livro de registo do lixo.

30 — Sistema de apoio a decisões tomadas pelos comandantes de navios de passageiros.

31 — Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.

32 — Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.

33 — Caderno de estabilidade para navios graneleiros.

34 — Plano de carga e de descarga para navios graneleiros.

#### ANEXO V

##### Procedimentos para a inspecção de navios

1 — Princípios de lotação de segurança [Resolução A.48(xii) da IMO e anexos «Contents of Minimum Safe Manning Document» (annex 1) e «Guidelines for the application of Principles of Safe Manning» (annex 2)].

2 — As disposições do Código Marítimo Internacional para o Transporte de Mercadorias Perigosas.

3 — Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), *Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedures*

4 — Anexo I, *Port State Control Procedures*, do MA de Paris.

ANEXO VI

**Exemplos de motivos inequívocos para inspecção aprofundada**

1 — Navios identificados na parte I e na parte II, pontos II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 e II-11, do anexo II.

2 — Manutenção adequada do livro de registo de hidrocarbonetos.

3 — Inexactidões apuradas aquando da verificação dos certificados e de outros documentos.

4 — Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 156/96, de 31 de Agosto, relativo ao nível mínimo de formação dos marítimos.

5 — Prova de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da IMO, por exemplo, de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.

6 — Não apresentação pelo comandante de um navio petroleiro dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

7 — Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconheçam os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.

8 — Emissão de falsos sinais de perigo não seguida de procedimentos de anulação adequados.

9 — Falta de equipamentos ou de dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.

10 — Condições de excessiva insalubridade a bordo.

11 — Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e das observações dos inspectores, da existência de deterioração ou de anomalias graves no casco ou na estrutura, susceptíveis de comprometer a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries sofridas pelo navio.

12 — Informações ou provas de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou para a prevenção da poluição ou de não terem sido realizadas tais operações.

ANEXO IX

**Critérios da detenção de um navio**

**Introdução**

Antes de se determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a detenção do navio implicado, o inspector deve aplicar os critérios referidos nos n.ºs 1 e 2 deste anexo.

No n.º 3 apresentam-se exemplos de deficiências que, por si só, podem justificar a detenção do navio implicado em conformidade com o n.º 3 do artigo 15.º, do presente Regulamento.

Se o motivo para a detenção resultar de avaria acidental sofrida pelo navio, quando em rota para um porto, não deve ser dada ordem de detenção, na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da Convenção SOLAS de 1974 relativas à notificação da administração do Estado de bandeira, do inspector designado ou da organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;

- b) Terem sido fornecidas à autoridade competente do Estado de porto pelo comandante ou pelo proprietário, antes do navio dar entrada, as informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a notificação obrigatória da administração do Estado de bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas;
- d) Ter a autoridade competente verificado que foram corrigidas as anomalias manifestamente perigosas para a segurança, saúde ou ambiente, uma vez notificada da conclusão dos trabalhos de rectificação.

1 — Critérios principais [ . . . ]

2 — Aplicação dos critérios principais [ . . . ]

3 — A fim de auxiliar o inspector na execução destas directrizes, segue-se uma lista, não exaustiva, de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e ou códigos pertinentes.

No entanto, as deficiências nos domínios abrangidos pela Convenção STCW de 1978, numeradas no n.º 3.8 que podem justificar a detenção do navio são os únicos motivos para a detenção de um navio ao abrigo desta convenção:

3.1 — Generalidades [ . . . ]

3.2 — Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS:

- 1) .....
- 2) .....
- 3) .....
- 4) .....
- 5) .....
- 6) .....
- 7) .....
- 8) .....
- 9) .....
- 10) .....
- 11) .....
- 12) .....
- 13) Deficiências graves a nível dos requisitos operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo I do MA.
- 14) Efectivo, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

3.3 — Domínios abrangidos pelo Código IBC:

.....

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

.....

3.5 — Domínios abrangidos pela Convenção sobre as Linhas de Carga:

.....

3.6 — Áreas abrangidas pelo anexo I à Convenção MARPOL:

.....

3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II à Convenção MARPOL:

.....

3.8 — Áreas abrangidas pela Convenção STCW:

- 1) Marítimos que não disponham de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de bandeira;
- 2) Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança, estabelecidas pela administração do Estado de bandeira;
- 3) Organização de serviço de quartos de navegação ou máquinas, não conforme com os requisitos especificados para o navio pela administração do Estado de bandeira;
- 4) Ausência num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, para as radiocomunicações de segurança ou para a prevenção da poluição marinha;
- 5) Impossibilidade de fornecer prova de aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos, relacionadas com a segurança do navio e com a prevenção da poluição;
- 6) Impossibilidade de garantir tripulantes suficientemente repousados e aptos para o serviço do primeiro quarto, no início de uma viagem e para os quartos seguintes.

3.9 — Áreas abrangidas pelas Convenções OIT:

.....

3.10 — Áreas que podem não justificar uma detenção, mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento:

.....»

#### Artigo 2.º

##### Aditamentos

São aditados ao Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, o artigo 14.º-A e o anexo XII, com a seguinte redacção:

#### «Artigo 14.º-A

##### Procedimentos aplicáveis

1 — Se de uma inspeção resultar comprovada a inexistência de cópia do Documento de Conformidade (DOC) ou do Certificado de Gestão para a Segurança (SMC), emitidos em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração de Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM) a bordo dum navio, ao qual seja aplicável o Código ISM à data da inspeção, deve ser determinada a detenção do navio nos termos do artigo anterior.

2 — Não obstante a falta de documentos referidos no número anterior, o capitão do porto pode anular a ordem de detenção de um navio, para evitar o con-

gestionamento do porto, se da inspeção não resultarem comprovadas outras anomalias justificativas da detenção.

3 — O capitão do porto deve proceder nos termos do n.º 4 do artigo seguinte e comunicar a decisão, de imediato, ao IMP, que, por sua vez, informará as autoridades competentes dos Estados membros.

4 — Nas situações previstas nos n.ºs 1 e 2, o IMP/DIN deve solicitar às autoridades dos portos comunitários que recusem a entrada desses navios nos seus portos, enquanto os proprietários ou os armadores não demonstrem ao IMP/DIN que já dispõem dos certificados válidos emitidos em conformidade com o Código ISM.

5 — A recusa de entrada dos navios em portos comunitários, a que se refere o número anterior, não deve impedir o acesso dos navios a esses portos, em casos de força maior, de garantia de segurança, de reparação de avarias ou de minimização de riscos de poluição.

6 — Se resultarem comprovadas outras anomalias justificativas de uma detenção, que não possam ser corrigidas no porto onde o navio está detido, deve ser aplicado o disposto no artigo 18.º deste Regulamento.

#### ANEXO XII

##### Publicação das informações sobre detenções e inspeções efectuadas em portos nacionais

I — As informações publicadas nos termos do n.º 1 do artigo 17.º devem incluir os seguintes elementos:

- Nome do navio;
- Número IMO;
- Tipo de navio;
- Arqueação (GT);
- Ano de construção;
- Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;
- Estado de bandeira;
- A sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;
- A sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;
- Número de detenções nos 24 meses precedentes;
- País e porto de detenção;
- Data de levantamento da detenção;
- Duração da detenção, em dias;
- Número de anomalias encontradas e motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
- Em caso de recusa de acesso do navio a qualquer dos portos comunitários, motivos da mesma, em termos claros e explícitos;
- Indicação referindo se a sociedade de classificação, ou outro organismo privado, ao efectuar uma inspeção teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
- Descrição das medidas tomadas nos casos em que um navio seja autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou em que lhe seja recusado o acesso a qualquer porto comunitário.

II — A informação relativa aos navios inspeccionados, tornada pública nos termos do n.º 2 do artigo 17.º deve incluir os seguintes elementos:

Nome do navio;  
 Número IMO;  
 Tipo de navio;  
 Arqueação (GT);  
 Ano de construção;  
 Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;  
 Estado de bandeira;  
 Sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;  
 Sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;  
 País, porto e data de inspecção;  
 Número de anomalias, por categoria de anomalias.»

### Artigo 3.º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Junho de 2000. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho* — *Júlio de Lemos de Castro Caldas*.

Promulgado em 6 de Julho de 2000.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 12 de Julho de 2000.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

### Decreto-Lei n.º 157/2000

de 22 de Julho

Nos controlos oficiais no domínio da alimentação animal são utilizados, na análise das amostras dos produtos, os métodos oficiais de análise definidos em portaria ou norma portuguesa ou, por força das decisões comunitárias, aprovados mediante decreto-lei.

Uma vez que não existe norma portuguesa relativa ao método para a determinação dos aditivos diclazuril e carbadox nos alimentos para animais e que os métodos de análise para a determinação do amprolium, diclazuril e do carbadox se encontram comunitariamente fixados na Directiva n.º 1999/27/CE, da Comissão, de 20 de Abril, há que proceder à sua transposição para a ordem jurídica nacional.

Procede-se ainda à revogação dos métodos oficiais de análise relativos à determinação da essência de mostarda, da teobromina, do retinol (vitamina A) e do amido, da dinitolmida (DOT), da menadiona (vitamina K3) e da nicarbazina, por se considerar que à luz do progresso técnico e científico estes já não satisfazem os objectivos pretendidos.

Foram ouvidos os órgãos do governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Adopção de métodos oficiais de análise

1 — É adoptado o método oficial de análise a utilizar na determinação do teor de amprolium nos alimentos para animais e pré-misturas, no âmbito dos controlos oficiais no domínio da alimentação animal, constante da parte A do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

2 — É adoptado o método oficial de análise a utilizar na determinação do teor de diclazuril nos alimentos para animais e pré-misturas, no âmbito dos controlos oficiais no domínio da alimentação animal, constante da parte B do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

3 — É adoptado o método oficial de análise a utilizar na determinação do teor de carbadox nos alimentos para animais e pré-misturas e preparações contendo o aditivo, no âmbito dos controlos oficiais no domínio da alimentação animal, constante da parte C do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

### Artigo 2.º

#### Revogação de métodos oficiais de análise

São revogados os métodos oficiais de análise relativos à determinação da essência de mostarda, da teobromina, do retinol (vitamina A) e do amido, da dinitolmida (DOT), da menadiona (vitamina K3) e da nicarbazina, constantes do anexo à Portaria n.º 816/89, de 14 de Setembro.

### Artigo 3.º

#### Métodos oficiais constantes em norma portuguesa

Não são aplicáveis, para efeitos dos controlos oficiais no domínio da alimentação animal, as seguintes normas portuguesas:

- NP 3994, relativa à determinação do teor de essência de mostarda;
- NP 4019, relativa à determinação do teor de teobromina;
- NP 4051, relativa à determinação do teor de retinol (vitamina A);
- NP 2970, relativa à determinação do teor de amprolium;
- NP 3257, relativa à determinação do teor de etopabato;
- NP 4050, relativa à determinação do teor de dinitolmida (DOT);