

QUADRO N.º 6

6.º semestre

Unidades curriculares	Tipo	Escolaridade (em horas totais)				Observações
		Aulas teóricas	Aulas teórico-práticas	Aulas práticas	Seminários e estágios	
Estágio na comunidade .....	Semestral .....				280	
Estágio de opção .....	Semestral .....				350	

## MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, DA ECONOMIA E DO AMBIENTE

Portaria n.º 646/97

de 11 de Agosto

A política de melhoria da qualidade do ar tem em vista a prevenção e controlo da poluição atmosférica, designadamente mediante a introdução de novas tecnologias e meios técnicos que minimizem os efeitos dos poluentes sobre o equilíbrio ecológico e a saúde pública.

O Decreto-Lei n.º 352/90, de 9 de Novembro, e a Portaria n.º 286/93, de 12 de Março, adoptaram diversas medidas para a salvaguarda da qualidade do ar, nomeadamente quanto ao estabelecimento de valores limite de emissão, valores guia e valores limite da qualidade do ar de compostos e substâncias como o dióxido de enxofre, partículas em suspensão, dióxido de azoto, monóxido de carbono e chumbo.

Por sua vez, os compostos orgânicos voláteis por emissão dos veículos a motor foram objecto da regulamentação constante das Portarias n.ºs 427/87, de 22 de Maio, e 906/92, de 21 de Setembro, com o último aditamento introduzido pela Portaria n.º 595/95, de 19 de Junho.

O presente diploma transpõe para o direito interno a Directiva n.º 94/63/CE, de 20 de Dezembro, relativa ao controlo das emissões de compostos orgânicos voláteis resultantes do armazenamento de gasolinas e da sua distribuição dos terminais para as estações de serviço.

O artigo 8.º da Lei n.º 11/87, de 7 de Abril, impõe que se regule o lançamento para a atmosfera de quaisquer substâncias susceptíveis de afectarem de forma nociva a qualidade do ar.

Tendo em conta que as emissões de compostos orgânicos voláteis contribuem significativamente para a poluição atmosférica e que existem tecnologias disponíveis e meios técnicos para a redução, retenção e recuperação dos vapores de compostos orgânicos voláteis:

Manda o Governo, nos termos do artigo 8.º da Lei n.º 11/87, de 7 de Abril, pelos Ministros da Administração Interna, da Economia e do Ambiente, o seguinte:

1.º

### Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) «Gasolina», qualquer derivado do petróleo, com ou sem aditivos, cuja pressão de vapor de Reid seja, no mínimo, 27,6 KPa, destinado a ser utilizado como combustível em veículos a motor, com excepção do gás de petróleo liquefeito (GPL);

- b) «Vapores», qualquer composto gasoso que se evapore das gasolinas;
- c) «Instalação de armazenamento», qualquer depósito fixo de um terminal utilizado para armazenar gasolinas;
- d) «Terminal», qualquer meio que seja utilizado no armazenamento e carga de gasolinas em camiões-cisterna, vagões-cisterna e embarcações, incluindo as instalações de armazenamento existentes no local onde esses meios estão instalados;
- e) «Reservatório móvel», qualquer cisterna, transportada por via rodoviária, ferroviária ou fluvial, utilizada para a transferência de gasolina de um terminal para outro ou de um terminal para uma estação de serviço;
- f) «Estação de serviço», qualquer instalação onde os reservatórios de combustível dos veículos a motor sejam abastecidos de gasolina proveniente de depósitos de armazenamento fixos;
- g) «Instalações de armazenamento ou de carga, estações de serviço e reservatórios móveis de gasolina existentes», as instalações, estações de serviço e reservatórios móveis que já se encontravam em funcionamento antes da publicação desta portaria ou a que, antes de tal data, tenha sido concedida uma licença de construção ou funcionamento;
- h) «Novos», referindo-se a instalações de armazenamento ou de carga, estações de serviço e reservatórios móveis de gasolinas, as instalações, estações de serviço e reservatórios móveis não abrangidos pela alínea g);
- i) «Caudal», a maior das quantidades totais de gasolinas carregadas num ano numa instalação de armazenamento de um terminal ou numa estação de serviço, em reservatórios móveis, num dos três anos precedentes;
- j) «Unidade de recuperação de vapor», o equipamento para a recuperação de gasolinas a partir dos seus vapores, incluindo os eventuais sistemas de reservatórios tampão num terminal;
- k) «Embarcação», as embarcações de navegação interior, tal como definidas no capítulo I da Directiva n.º 82/714/CEE, do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior;
- l) «Valor alvo de referência», a orientação dada para avaliar a adequação genérica às soluções técnicas constantes dos anexos que não constitui um valor limite em função do qual seja avaliado o rendimento de cada uma das instalações, terminais e estações de serviço;

- m) «Armazenamento intermediário de vapores», o armazenamento intermediário de vapores num depósito de tecto fixo num terminal para posterior transferência e recuperação noutra terminal. A transferência de vapores entre instalações de armazenamento num terminal não será considerada armazenamento intermediário de vapores na aceção da presente directiva;
- n) «Instalação de carga», qualquer instalação de um terminal em que é possível carregar gasolina em reservatórios móveis. As instalações de carga para camiões-cisterna podem comportar um ou mais pórticos;
- o) «Pórtico», qualquer estrutura de um terminal em que possa ser carregada gasolina num camião-cisterna num dado momento.

## 2.º

**Instalações de armazenamento em terminais**

1 — As instalações de armazenamento serão concebidas e utilizadas de acordo com os requisitos técnicos do anexo I.

Estas disposições têm como objectivo reduzir as perdas anuais de gasolina na carga de uma instalação de armazenamento de um terminal e durante o seu armazenamento a um valor objectivo de referência de 0,01 massa por massa (m/m) % do respectivo caudal.

2 — O disposto no n.º 1 é aplicável:

- a) A partir da data de publicação deste diploma, no caso de instalações novas;
- b) A partir de 1 Janeiro de 1999, no caso de instalações existentes, se o caudal de carga de terminal exceder 50 000 t/ano;
- c) A partir de 1 de Janeiro de 2002, no caso de instalações existentes, se o caudal de carga de um terminal exceder 25 000 t/ano;
- d) A partir de 1 de Janeiro de 2005, no caso de qualquer outra instalação de armazenamento existente em terminais.

## 3.º

**Carga e descarga de reservatórios móveis nos terminais**

1 — Os meios de carga e descarga serão concebidos e utilizados de acordo com os requisitos técnicos do anexo II.

Estas disposições têm como objectivo reduzir as perdas anuais de gasolina nas cargas e descargas de reservatórios móveis nos terminais a um valor objectivo de referência de 0,005 m/m % do respectivo caudal.

Todos os terminais que disponham de instalações de carga para camiões-cisterna deverão estar equipados com pelo menos um pórtico que satisfaça as especificações relativas ao equipamento de carga pelo fundo constantes do anexo IV. Estas especificações serão revistas periodicamente e alteradas, se adequado, tendo em consideração as deliberações da União Europeia sobre este assunto.

2 — O disposto no n.º 1 é aplicável:

- a) A partir da data de publicação deste diploma, no caso de novos terminais de carga dos camiões-cisterna, vagões-cisterna e ou embarcações;
- b) A partir de 1 Janeiro de 1999, no caso de terminais de carga dos camiões-cisterna, vagões-

-cisterna e ou embarcações existentes, se o caudal exceder 150 000 t/ano;

- c) A partir de 1 de Janeiro de 2002, no caso de terminais de carga dos camiões-cisterna e vagões-cisterna existentes, se o caudal exceder 25 000 t/ano;
- d) A partir de 1 de Janeiro de 2005, no caso de qualquer outra instalação existente em terminais de carga de camiões-cisterna e de vagões-cisterna.

3 — A partir de 1 de Janeiro de 2005, as especificações relativas ao equipamento de carga pelo fundo constantes do anexo IV serão aplicáveis a todos os pórticos de carga dos camiões-cisterna de todos os terminais, excepto os referidos no n.º 4.

4 — Os n.ºs 1 e 3 não se aplicam aos terminais existentes de caudal inferior a 10 000 t/ano.

## 4.º

**Reservatórios móveis**

1 — Os reservatórios móveis serão concebidos e utilizados de acordo com os seguintes requisitos:

- a) Os reservatórios móveis serão concebidos e utilizados de modo que os vapores residuais fiquem retidos no reservatório depois da descarga das gasolinas;
- b) Os reservatórios móveis que abastecem de gasolinas estações de serviço ou terminais serão concebidos e utilizados de modo a poderem receber e reter os vapores de retorno provenientes das instalações de armazenamento dessas estações de serviço ou terminais. Relativamente aos vagões-cisterna, o presente requisito apenas será aplicável se abastecerem de gasolina estações de serviço ou terminais em que seja efectuada armazenagem intermédia de vapores;
- c) Salvo escape através das válvulas de redução de pressão, os vapores mencionados nas alíneas a) e b) devem ficar retidos no reservatório móvel até que se processe nova carga num terminal.

Se o reservatório móvel, depois de descarregadas as gasolinas, for utilizado para produtos distintos das mesmas, na medida em que não seja possível a recuperação dos vapores ou o seu armazenamento intermédio, é admitida a evacuação destes para a atmosfera numa área geográfica onde seja improvável que as emissões possam contribuir de modo significativo para problemas ambientais ou sanitários;

- d) Os camiões-cisterna serão submetidos regularmente a um ensaio de pressão para verificar a sua estanquidade aos vapores e em todos os reservatórios móveis será verificado o bom funcionamento das válvulas de pressão/vácuo.

2 — O disposto no n.º 1 é aplicável:

- a) A partir da data de publicação deste diploma, no caso dos camiões-cisterna, vagões-cisterna e ou embarcações novos;
- b) A partir de 1 Janeiro de 1999, no caso dos vagões-cisterna e outras embarcações existentes que forem carregados num terminal a que se aplique o disposto no n.º 1 do artigo 3.º;

- c) No caso dos camiões-cisterna existentes quando a parte traseira estiver adaptada para carga pelo fundo, de acordo com as especificações previstas no anexo IV.

3 — O disposto no n.º 1, alíneas a), b) e c), não é aplicável a perdas de vapores resultantes de operações de medição através de varetas de nível em relação a:

- a) Contentores móveis existentes; e  
b) Novos contentores móveis que entrem em funcionamento nos quatro anos seguintes à data de publicação deste diploma.

#### 5.º

#### Carga das instalações de armazenamento das estações de serviço

1 — Os meios de carga e armazenamento serão concebidos e utilizados de acordo com os requisitos técnicos constantes do anexo III.

O objectivo destas disposições é reduzir as perdas anuais de gasolinas na carga das instalações de armazenamento das estações de serviço a um valor objectivo de referência de 0,01 m/m % do respectivo caudal.

2 — O disposto no n.º 1 é aplicável:

- a) A partir da data de publicação deste diploma, no caso de estações de serviço novas;  
b) A partir de 1 Janeiro de 2000, no caso de:

Estações de serviço existentes cujo caudal exceda 1000 m<sup>3</sup>/ano;

Estações de serviço existentes que estejam localizadas em zonas de habitação ou de trabalho permanentes, qualquer que seja o seu caudal;

- c) A partir de 1 de Janeiro de 2002, no caso de estações de serviço existentes cujo caudal exceda 500 m<sup>3</sup>/ano;  
d) A partir de 1 de Janeiro de 2005, no caso de qualquer outra estação de serviço existente.

Ministérios da Administração Interna, da Economia e do Ambiente.

Assinada em 18 de Julho de 1997.

O Ministro da Administração Interna, *Alberto Bernardes Costa*. — O Ministro da Economia, *Augusto Carlos Serra Ventura Mateus*. — Pela Ministra do Ambiente, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*, Secretário de Estado Adjunto da Ministra do Ambiente.

#### ANEXO I

#### Requisitos das instalações de armazenamento dos terminais

1 — As paredes e o tecto exteriores dos reservatórios situados acima do solo devem ser revestidos com uma tinta caracterizada por um coeficiente de reflexão total do calor de 70% ou mais. As operações podem ser programadas por forma a serem integradas nos ciclos de manutenção normal dos reservatórios num período de três anos.

Esta disposição não se aplica aos reservatórios ligados a uma unidade de recuperação de vapores, em conformidade com os requisitos estabelecidos no n.º 2 do anexo II.

2 — Os reservatórios com tectos flutuantes exteriores devem estar equipados com um sistema de vedação pri-

mário, que ocupe o espaço anular entre a parede do reservatório e a periferia do tecto flutuante, e com um sistema de vedação secundário instalado acima do primeiro. Os sistemas de vedação deverão ser concebidos de modo a efectuarem uma retenção global de pelo menos 95% dos vapores, relativamente a um reservatório de tecto fixo comparável sem qualquer sistema de contenção de vapores (ou seja, um reservatório de tecto fixo munido apenas de uma válvula de redução de pressão/vácuo).

3 — Todas as novas instalações de armazenamento dos terminais em que seja obrigatória a recuperação de vapores por força do n.º 3.º da portaria (ver anexo II) deverão:

- a) Ser constituídas por reservatórios de tecto fixo ligados à unidade de recuperação de vapores, em conformidade com os requisitos do anexo II; ou  
b) Ser concebidas com um tecto flutuante, quer interno quer externo, equipadas com sistemas de vedação primário e secundário, por forma a respeitar os requisitos estabelecidos no n.º 2.

4 — Os reservatórios de tecto fixo existentes devem:

- a) Estar ligados a uma unidade de recuperação de vapores, de acordo com os requisitos do anexo II; ou  
b) Dispor de um tecto flutuante interno equipado com um sistema de vedação primário concebido de modo a efectuar uma contenção global de pelo menos 90% dos vapores relativamente a um reservatório de tecto fixo comparável sem qualquer sistema de contenção dos vapores.

5 — Os requisitos relativos aos sistemas de contenção de vapores mencionados nos n.ºs 3 e 4 não são aplicáveis aos reservatórios de tecto fixo dos terminais em que o armazenamento intermediário de vapores é permitido de acordo com o n.º 1 do anexo II.

#### ANEXO II

#### Requisitos das instalações de carga e de descarga dos terminais

1 — Os vapores deslocados dos reservatórios móveis quando estes estão a ser carregados devem ser reconduzidos a uma unidade de recuperação de vapores do terminal, através de uma mangueira de conexão estanque aos vapores, para regeneração.

Esta disposição não se aplica aos camiões-cisterna de carga pelo topo, enquanto este tipo de carga for permitido.

Nos terminais onde se procede à carga de gasolinas em embarcações, as unidades de recuperação de vapores podem ser substituídas por unidades de incineração de vapores, no caso de a recuperação ser um processo perigoso ou tecnicamente impraticável devido ao volume dos vapores a recuperar. Os requisitos relativos às emissões das unidades de recuperação de vapores para a atmosfera também se aplicam às unidades de incineração de vapores.

Nos terminais cujo caudal for inferior a 25 000 t/ano o armazenamento intermediário dos vapores poderá ser substituído por uma recuperação imediata de vapores no terminal.

2 — A concentração média de vapores no escape das unidades de recuperação de vapores — corrigida quanto

à diluição durante o tratamento — não deve exceder  $35 \text{ g/m}^3 N$  em qualquer período de uma hora.

Os métodos de medição e de análise, bem como a sua frequência, são definidos através de normas portuguesas ou, na sua ausência, por notas técnicas do presidente do Instituto de Meteorologia.

As medições devem ser efectuadas de modo a abranger um dia completo de funcionamento ao caudal normal (mínimo de sete horas).

As medições podem ser feitas em contínuo ou periodicamente. Neste último caso, deverão ser feitas pelo menos quatro medições por hora.

O erro global das medições devido ao equipamento, ao gás de calibração e ao método utilizados não deve exceder 10% dos valores medidos.

O equipamento utilizado deve ser capaz de medir concentrações da ordem de pelo menos  $3 \text{ g/m}^3 N$ .

A precisão dos valores medidos deve ser de pelo menos 95%.

3 — As autoridades licenciadoras devem certificar-se de que as mangueiras de conexão e as tubagens são regularmente verificadas quanto à existência de fugas.

4 — As autoridades licenciadoras devem certificar-se de que as operações de carga se interrompem a nível do pátio no caso de fugas de vapores. O dispositivo de interrupção deve ser instalado no cais.

5 — Nos casos em que seja permitida a carga de reservatórios móveis pelo topo, a boca do braço de carga deve ser mantida próxima do fundo do reservatório, de modo a evitar esguichos.

### ANEXO III

Requisitos das instalações de carga e armazenamento das estações de serviço e dos terminais em que é efectuado o armazenamento intermediário de vapores.

Os vapores deslocados durante a carga de gasolina nas instalações de armazenamento das estações de serviço e nos reservatórios de tecto fixo utilizados para o armazenamento intermediário de vapores devem ser reconduzidos ao reservatório móvel que procede à descarga através de uma mangueira de conexão estanque aos vapores. As operações de carga não poderão ser efectuadas enquanto estes dispositivos não se encontrarem instalados e em perfeito funcionamento.

### ANEXO IV

Especificações para o carregamento pelo fundo, recolha de vapores e protecção contra a sobrecarga dos camiões-cisterna europeus.

#### 1 — Acoplamentos:

1.1 — O acoplador de líquidos no braço de carga será um acoplador fêmea que encaixará no adaptador macho A. P. I. de 4 polegadas (101,6 mm) situado no veículo e definido por:

A. P. I. RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER, 1988  
Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306  
Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1 — Type of Adapter used for Bottom Loading).

1.2 — O acoplador de recolha de vapores da mangueira de recolha de vapores do pátio de carga será um acoplador fêmea de came e encaixe que encaixará

num adaptador macho de came e encaixe de 4 polegadas (101,6 mm) situado no veículo e definido por:

A. P. I. RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER, 1988  
Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306  
Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2 — Vapour Recovery Adapter).

#### 2 — Condições de carga:

2.1 — O débito de carga líquida normal será de 2300 l por minuto (máximo 2500 l por minuto)/por braço de carga.

2.2 — Quando o terminal estiver a funcionar ao débito máximo, o seu sistema de recolha de vapores no pátio de carga, incluindo a unidade de recuperação de vapores, pode gerar uma contrapressão máxima de 55 milibares no lado do veículo em que encontrar o adaptador de recolha de vapor.

2.3 — Todos os veículos de carga pelo fundo aprovados ostentarão uma chapa de identificação, em que será especificado o número máximo autorizado de braços de carga que podem ser accionados simultaneamente sem que ocorra libertação de vapores através das válvulas P e V do compartimento, quando a contrapressão máxima no sistema for de 55 milibares, tal como especificado no n.º 2.2.

3 — Ligação à massa/detecção de sobrecarga do veículo. — O pátio de carga será equipado com uma unidade de detecção de sobrecarga que, quando ligada ao veículo, emitirá um sinal de autorização de carga à prova de avaria, que possibilitará o carregamento, desde que nenhum dos sensores de sobrecarga do compartimento detecte um sinal demasiado elevado.

3.1 — O veículo será ligado à unidade de comando do pátio através de um dispositivo eléctrico industrial de ligação uniformizado de 10 pinos. O dispositivo de ligação macho será instalado no veículo e o dispositivo fêmea será ligado a um cabo móvel, que por sua vez estará ligado à unidade de controlo do pátio.

3.2 — Os detectores de nível do veículo consistirão quer em sensores termistor ou ópticos de dois fios, quer em sensores ópticos de cinco fios quer ainda num sistema equivalente compatível, desde que munido de um dispositivo à prova de avaria. (N. B. — Os termistores terão um coeficiente de temperatura negativo.)

3.3 — A unidade de comando do pátio deverá poder adaptar-se tanto aos sistemas de dois fios como aos sistemas de cinco fios dos veículos.

3.4 — O veículo será ligado ao pátio por meio do fio de retorno comum dos sensores de sobrecarga, que estarão ligados ao pino n.º 10 do dispositivo de ligação macho através do *chassis* do veículo. O pino n.º 10 do dispositivo de ligação fêmea estará ligado à caixa da unidade de comando, por sua vez ligada à massa do pátio.

3.5 — Todos os veículos de carregamento pelo fundo aprovados ostentarão uma placa de identificação (referência 2.3), em que será especificado o tipo de sensores de detecção de sobrecarga instalados (isto é, de dois ou três fios).

#### 4 — Posição das conexões:

4.1 — As instalações de carga de líquidos e recolha de vapores do pátio serão concebidas para veículos com as seguintes dimensões na zona de ligação:

4.1.1 — A altura do eixo central dos adaptadores de líquidos será de 1,4 m no máximo (não carregado) e

de 0,5 m no mínimo (carregado), sendo preferível uma altura compreendida entre 0,7 m e 1 m.

4.1.2 — A distância entre os adaptadores, medida na horizontal, não deverá ser inferior a 0,25 m (sendo preferível uma distância mínima de 0,3 m).

4.1.3 — Todos os adaptadores de líquidos estarão situados dentro de uma zona com menos de 2,5 m de comprimento.

4.1.4 — O adaptador de recolha de vapores deverá situar-se de preferência à direita dos adaptadores de líquidos e a uma altura não superior a 1,5 m (não carregado) e de pelo menos 0,5 m (carregado).

4.2 — O dispositivo de ligação à massa/sobrecarga será colocado à direita dos adaptadores de líquidos e de recolha de vapores e a uma altura não superior a 1,5 m (não carregado) e não inferior a 0,5 m (carregado).

4.3 — Os sistemas de conexão acima descritos serão colocados num só dos lados do veículo.

5 — Dispositivos de segurança:

5.1 — Ligação à massa/detecção de sobrecarga. — A carga só será possível se a unidade de comando combinada massa/sobrecarga emitir um sinal de autorização.

Em caso de sobrecarga ou de perda de ligação à massa do veículo, a unidade de comando do pórtico fechará a válvula de controlo de carga no cais de carga.

5.2 — Detecção de recolha de vapor. — A operação de carga só poderá efectuar-se se a mangueira de recolha de vapor tiver sido ligada ao veículo e se existir uma passagem livre que permita o escoamento dos vapores em deslocação do veículo para o sistema de recolha de vapor da instalação.

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

Portaria n.º 647/97

de 11 de Agosto

Pela Portaria n.º 615-I/91, de 8 de Julho, foi concessionada à Associação de Caçadores e Pescadores das Pereiras — Gare uma zona de caça associativa situada nas freguesias de Pereiras — Gare e Santa Clara-a-Velha, município de Odemira.

Entretanto, a entidade concessionária veio requerer atempadamente a sua renovação, com fundamento no disposto no artigo 83.º do Decreto-Lei n.º 136/96, de 14 de Agosto.

Contudo, o processo não pôde ficar concluído até ao termo da concessão.

Nestes termos e em obediência ao princípio geral da legalidade e com fundamento no disposto no artigo 141.º do citado decreto-lei:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, que, pela presente portaria, seja suspensa a exploração cinegética da zona de caça associativa das Caveiras, Covas, Vilares e outras (processo n.º 761-DGF) pelo prazo máximo de 180 dias.

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas.

Assinada em 3 de Julho de 1997.

Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Luis Manuel Capoulas Santos*, Secretário de Estado da Agricultura e do Desenvolvimento Rural.

Portaria n.º 648/97

de 11 de Agosto

Pela Portaria n.º 722-O2/92, de 15 de Julho, foi concessionada ao Clube de Caça e Pesca de Castro Daire uma zona de caça associativa situada no município de Castro Daire, com uma área de 2898 ha.

Com o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 866/96, de 18 de Dezembro, foi declarada a inconstitucionalidade dos n.ºs 3 a 6 do artigo 63.º do Decreto-Lei n.º 311/87, de 10 de Agosto, dos n.ºs 3, 4, 6 e 7 do artigo 65.º do Decreto-Lei n.º 274-A/88, de 3 de Agosto, e dos artigos 71.º e 76.º do Decreto-Lei n.º 251/92, de 12 de Novembro, por violação do artigo 2.º e do n.º 1 do artigo 62.º da Constituição da República Portuguesa, na parte em que a criação de zonas de caça associativa impôs a integração de terrenos relativamente aos quais os respectivos titulares de direitos reais sobre os mesmos não produziram uma efectiva manifestação de vontade no sentido dessa integração.

Considerando que, por força do citado acórdão, a inconstitucionalidade das normas dos artigos atrás referidos determina a exclusão dos prédios integrados em zonas de caça associativa sem o acordo dos respectivos titulares, a zona de caça associativa (processo n.º 1265-DGF) constituída pela Portaria n.º 722-O2/92, de 15 de Julho, encontra-se abrangida pela declaração de inconstitucionalidade referida.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, com fundamento no artigo 2.º da Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro, o seguinte:

1.º O n.º 1.º da Portaria n.º 722-O2/92, de 15 de Julho, passa a ter a seguinte redacção:

«Ficam sujeitos ao regime cinegético especial os prédios rústicos englobados pela poligonal constante da planta anexa ao presente diploma e que dele faz parte integrante, sítos nas freguesias de Almofala, Castro Daire, Cujó, São Joaninho e Monteiras, município de Castro Daire, com a área de 2283 ha.»

É aditado à Portaria n.º 722-O2/92, de 15 de Julho, um n.º 1.º-A, com a seguinte redacção:

«Exceptuam-se do número anterior as áreas não submetidas ao regime cinegético especial, devidamente assinaladas na planta em anexo.»

2.º Mantêm-se integralmente os direitos e obrigações decorrentes da lei e constantes da Portaria n.º 722-O2/92, de 15 de Julho.

3.º A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas.

Assinada em 15 de Julho de 1997.

Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Luis Manuel Capoulas Santos*, Secretário de Estado da Agricultura e do Desenvolvimento Rural.