

obras) e «condutor de máquinas de 2.ª classe» algumas categorias pertencentes às letras P e Q, pelo que se procede à sua publicação.

Designação	Grupo de actividade
<b>P</b>	
.....	.....
Fiscal de serviços de águas .....	1
Fiscal de serviços de águas e saneamento ..	1
Fiscal de serviços de electricidade .....	1
Guia-intérprete de 1.ª classe .....	(f) 3
Leitor-cobrador de consumos .....	1
Mecânico de 1.ª classe .....	9
Mecânico electricista de 1.ª classe .....	1 e 9
Mestre de obras .....	8
Motorista de transportes colectivos .....	10
Operador de centrais ou subestações eléctricas de 1.ª classe .....	1
Pintor de automóveis .....	9
Recepcionista de 1.ª classe .....	(f) 3
Serralheiro civil de 1.ª classe .....	1, 8 e 9
Serralheiro mecânico de 1.ª classe .....	9
Soldador a electroarco ou oxiacetileno de 1.ª classe .....	9
Tipógrafo de 1.ª classe .....	11
Torneiro de 1.ª classe .....	9
<b>Q</b>	
Aferidor de contadores de 1.ª classe .....	1
Aferidor de pesos e medidas (concelho de 1.ª ordem) .....	11
Alfaiate de 1.ª classe .....	8
Apontador .....	1 e 8
Asfaltador de 1.ª classe .....	9
Bate-chapas de 2.ª classe .....	8
Cabo de cantoneiros .....	1 e 8
Calceteiro de 1.ª classe .....	1, 8 e 9
Canalizador de 2.ª classe .....	8
Canteiro de 2.ª classe .....	1, 4, 7 e 8
Capataz .....	1, 8 e 9
Carpinteiro de 1.ª classe .....	3
Catalogador de 1.ª classe .....	1, 5 e 9
Cobrador .....	

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 18 de Março de 1977. — O Secretário-Geral, *Alfredo Barroso*.

## MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

SECRETARIA DE ESTADO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Registos e do Notariado

**Portaria n.º 180/77**

de 31 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado da Justiça, que, nos termos do n.º 3 do artigo 71.º do Decreto n.º 314/70, de 8 de Julho, seja aumentado com um lugar de escrivão auxiliar do Cartório Notarial de Castelo de Paiva.

Ministério da Justiça, 10 de Março de 1977. — O Secretário de Estado da Justiça, *José Dias dos Santos Pais*.

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO COMÉRCIO E TURISMO

**Decreto-Lei n.º 121/77**

de 31 de Março

Publicada em 27 de Novembro a Portaria n.º 719/76, que fixou novos preços de venda dos adubos para a campanha em curso, impõe-se prorrogar até àquela data o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 606/75, de 3 de Novembro, cujo prazo de vigência já havia sido prorrogado até 30 de Junho de 1976 pelo Decreto-Lei n.º 135/76, de 17 de Fevereiro.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º É prorrogado, até à data da entrada em vigor do novo regime de preços estabelecido pela Portaria n.º 719/76, de 27 de Novembro, o prazo referido no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 135/76, de 17 de Fevereiro.

Art. 2.º Os encargos para o Fundo de Abastecimento resultantes desta prorrogação e os demais referentes à campanha de 1976-1977 não deverão ultrapassar o montante de 900 000 contos, acrescidos de 30 000 contos, correspondentes aos encargos resultantes de subsídios de transporte para as ilhas adjacentes.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Henrique Teixeira Queirós de Barros* — *Henrique Medina Carreira* — *António Miguel Morais Barreto*.

Promulgado em 24 de Março de 1977.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

## MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E TECNOLOGIA

SECRETARIA DE ESTADO DA INDÚSTRIA LIGEIRA

Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais

**Portaria n.º 181/77**

de 31 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Indústria e Tecnologia, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 38 801, de 25 de Junho de 1952, com a nova redacção dada pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 48 454, de 25 de Junho de 1968, aprovar como normas definitivas os inquéritos I-949 a I-952, com as alterações propostas nos respectivos pareceres do Conselho de Normalização e com os números e títulos seguintes:

NP-1415 — Águas. Colheita das amostras de águas de amassadura e de águas em contacto com betões.

NP-1416 — Águas. Determinação da agressividade para o carbonato de cálcio de águas de amassadura e de águas em contacto com betões.

NP-1417 — Água. Determinação do teor de sulfuretos totais de águas de amassadura e de águas em contacto com betões. Método volumétrico.

NP-1418 — Água. Determinação do teor em sulfuretos dissolvidos de águas de amassadura e de águas em contacto com betões. Método volumétrico.

Ministério da Indústria e Tecnologia, 4 de Março de 1977. — Pelo Ministro da Indústria e Tecnologia, José Eduardo Cardoso Trigo de Morais, Secretário de Estado da Indústria Ligeira.

## MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 122/77 de 31 de Março

1. O desenvolvimento do transporte aéreo, consequência das necessidades operacionais dos países aliados enquanto intervenientes no segundo conflito mundial, levou à celebração da Convenção sobre Aviação Civil Internacional com o objectivo não só de racionalizar e facilitar o emprego dos importantíssimos recursos disponíveis, mas também disciplinar, à escala mundial, o exercício das diversas actividades relacionadas com a utilização de meios aéreos. Aqui se iniciou uma das mais significativas etapas de progresso do conhecimento humano nos domínios da investigação, das indústrias de tecnologia avançada e da organização do trabalho, entre muitos outros.

Em resultado dos compromissos internacionais então assumidos, foi necessário proceder à remodelação dos serviços nacionais dotados de competência no domínio da aviação civil, sendo então criada a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (Decreto-Lei n.º 36 061, de 27 de Dezembro de 1946), cujos quadros orgânicos seriam estabelecidos pelos Decretos-Leis n.ºs 36 319, de 2 de Junho de 1947, e 36 619, de 24 de Novembro de 1947, respeitantes aos serviços centrais e aos externos.

Desde então, porém, a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil desfasou-se progressivamente da evolução acelerada da aviação civil, meicê de causas diversas de que poderão salientar-se o envelhecimento das estruturas, o desfalque do pessoal qualificado, a inadaptação dos equipamentos disponíveis, tendo deste modo os serviços decaído a um nível próximo da degradação.

O panorama, já de si contendo importantes motivos de preocupação, foi, ultimamente, agravado pela presença de fortes correntes reivindicativas de grupos profissionais específicos que corporizando, embora, legítimos anseios sistematicamente esquecidos no passado, determinaram a adopção de soluções de recurso ditadas por circunstâncias histórico-conjunturais que, resolvendo a curto prazo a continuidade de funcionamento de certos serviços, pouco adiantaram face às necessidades de reestruturação global da aviação civil. Procedeu-se, portanto, à execução dos necessários estudos, por natureza complexos, no se-

guimento dos quais o Governo tomou determinadas opções apoiadas nas conclusões dos mesmos.

A reestruturação tem *grosso modo* como orientações principais: por um lado, separar da Administração Central o conjunto de serviços que, depois de adequadamente organizados, geram receitas e, conseqüentemente, são susceptíveis de se bastarem a si próprios, os quais, a partir de agora, passarão a integrar a empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea; por outro, oriar a Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) com atribuições de assegurar, de modo efectivo, a orientação, regulamentação e fiscalização das actividades do sector.

2. Diversas são as razões que aconselham a não protelar por mais tempo a criação da empresa pública, que podem, no entanto, sintetizar-se da seguinte forma: razões de política económica, de adaptação do Estado à gestão de actividades empresariais e de política legislativa.

Com efeito, no primeiro caso, elementares considerações de política económica mostram ser injustificável que o funcionamento dos serviços integrados na empresa seja suportado, como até aqui, pelo Orçamento Geral do Estado, sendo certo que são os cidadãos de maiores disponibilidades — por consequência uma limitada parcela —, bem como as companhias transportadoras estrangeiras que retiram os principais benefícios da existência e utilização dos mesmos. Pretende-se, portanto, inverter a situação, ou seja, fazer incidir nos utentes, e não nos cidadãos em geral, o custo dos serviços, suportando estes apenas a parte legitimamente proporcional ao benefício social que a existência dos mesmos necessariamente gera.

Por outro lado, os países de maior desenvolvimento económico cedo procuraram organizar a aviação civil na base de estruturas empresariais sempre que se mostrou imprescindível racionalizar custos, seleccionar e aplicar novos investimentos, aumentar a produtividade.

Finalmente, e de acordo com orientação que decorre do regime geral das empresas públicas, impõe-se que o Governo se liberte progressivamente do exercício de funções directamente ligadas à gestão de serviços dominados por exigências de tipo empresarial que deverão, pelo contrário, ser relegados para o plano da gestão económica propriamente dita a cargo de outras pessoas colectivas de direito público. O Governo poderá então libertar energias e tempo para se empenhar mais profundamente nas importantíssimas tarefas de organização e execução das políticas de investimento formuladas nos planos económicos nacionais e em que as empresas públicas são um instrumento de excepcional importância.

3. O suporte económico-financeiro da empresa terá de assentar, fundamentalmente, no resultado da sua actividade. Tanto quanto é legítimo concluir de estudos económicos empregando variáveis não domináveis como, por exemplo, a previsão de tráfego para os próximos cinco anos, pode afirmar-se que na nova empresa pública se reunirão os pressupostos de uma actividade económico-financeira equilibrada, quando atingir o seu pleno desenvolvimento.

É certo que as conclusões dos estudos realizados indicam que, num horizonte de três a quatro anos, os exercícios serão deficitários, embora progressivamente decrescentes.