

em veículos ligeiros de passageiros, definido no Decreto-Lei n.º n.º 74/79, de 4 de Abril, regulamentado pela Portaria n.º 149/79, da mesma data, refere, por diversas vezes, o «sindicato de motoristas da área respectiva», o «Sindicato dos Transportes Rodoviários» e o «Sindicato dos Motoristas do Distrito de ...» como entidade com competência para certificar o exercício da profissão ou para dinamizar o processo de alteração dos critérios de atribuição de licenças.

2 — Aquelas expressões, pela terminologia usada, inculcam a existência, em cada área geográfica, de uma única estrutura sindical representativa de motoristas com competência para intervir nos processos de atribuição de licenças e de alteração dos critérios dessa mesma atribuição.

3 — Tal conclusão, contudo, está em manifesta oposição com os princípios constitucionais, designadamente os do artigo 57.º, que consagra a liberdade de constituição de associações sindicais e a liberdade de inscrição e que proíbe qualquer discriminação nesse domínio. E está igualmente em oposição com o Decreto-Lei n.º 773/76, de 27 de Outubro, que revogou as disposições legais anteriores consagradas da unicidade sindical.

4 — Urge, pois, dar, neste domínio, consagração prática aos princípios constitucionais, assegurando às disposições do Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, e às da Portaria n.º 149/79, da mesma data, uma interpretação que não privilegie, em sede de atribuição de licenças de táxi ou de carro de aluguer, uma estrutura sindical ou um modelo de sindicatos, em detrimento de outras estruturas ou sindicatos existentes ou que possam vir a ser constituídos.

5 — Nestes termos, determina-se:

- 1.º As expressões «sindicato de motoristas da área respectiva», «Sindicato dos Transportes Rodoviários» e «Sindicato dos Motoristas do Distrito de ...», usadas no Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, e na Portaria n.º 149/79, da mesma data, devem entender-se como abrangendo toda e qualquer associação sindical que, na respectiva área, represente estatutariamente motoristas profissionais.
- 2.º Para os efeitos do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 74/79, de 4 de Abril, deverão as associações sindicais representativas de motoristas demonstrar perante as câmaras municipais a que a disposição se aplica a sua capacidade estatutária para representar motoristas na correspondente área.
- 3.º Para os efeitos do n.º 2.º, n.º 1, da Portaria n.º 149/79, de 4 de Abril, deverão as associações sindicais representativas de motoristas fazer idêntica prova perante as câmaras municipais envolvidas.

Ministérios da Administração Interna e dos Transportes e Comunicações, 12 de Fevereiro de 1981. — O Ministro da Administração Interna, *Fernando Monteiro de Amaral*. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, *José Carlos Pinto Soromenho Viana Baptista*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO PLANO

Gabinete do Ministro

Despacho Normativo n.º 72/81

Tendo em atenção que se revela indispensável a prorrogação do denominado «período de transição» a que se refere o n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 526/80, de 5 de Novembro, determino:

1 — A prorrogação daquele período de transição por mais noventa dias, ao abrigo do n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 526/80, de 5 de Novembro;

2 — Que o presente despacho normativo produza todos os seus efeitos legais a partir da data da sua emissão.

Ministério das Finanças e do Plano, 4 de Fevereiro de 1981. — O Ministro das Finanças e do Plano, *José António de Moraes Leitão*.

Despacho Normativo n.º 73/81

O Decreto-Lei n.º 124/77, de 1 de Abril, ao criar a figura jurídica dos contratos de viabilização, pretendeu dotar o Estado de um instrumento de política económica que permitisse apoiar as empresas que foram seriamente afectadas pela conjuntura económica verificada durante os anos de 1974, 1975 e 1976. O cerne da viabilização consiste na concessão, às empresas carenciadas que se encontrem em determinadas condições, de benefícios de índole vária, expressos nomeadamente no artigo 4.º do referido Decreto-Lei n.º 124/77. Dada a natural diversidade de situações possíveis e tendo em conta a natureza essencialmente variada das próprias empresas a viabilizar, não pôde o legislador prever taxativamente todos os benefícios a conceder. Teve, por isso, a cautela de consagrar uma lista exemplificativa de benefícios — nas alíneas do artigo 4.º, n.º 1, do referido diploma e, por remissão, no artigo 6.º —, permitindo expressamente que outros benefícios fossem atribuídos quando a especificidade da situação a corrigir o exigisse; é o que resulta do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do aludido Decreto-Lei n.º 124/77.

A existência de contratos de viabilização acarreta encargos e pode, eventualmente, originar prejuízos. Caso o Estado não previsse uma forma de lhes fazer face, todo o esquema da viabilização ficaria sem conteúdo. O que é dizer: a quaisquer benefícios deve corresponder um esforço financeiro de uma entidade, caso contrário os benefícios serão puramente aparentes. Tal foi a ideia do Decreto-Lei n.º 124/77 quando, no seu artigo 14.º, criou o Fundo de Compensação. O Fundo de Compensação tem, pelo menos, seguramente, a função de cobrir os eventuais prejuízos resultantes dos contratos de viabilização, como expressamente manda o artigo 14.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 124/77. Na impossibilidade de prever todas as hipóteses, novamente o legislador recorreu à técnica legislativa comum e actual de exemplificar situações, acrescentando depois uma cláusula geral susceptível de dotar o esquema da necessária elasticidade. Assim, o artigo 14.º, n.º 1, em causa, que define em termos inequívocos a competência gené-

rica do Fundo, menciona, a título exemplificativo, alguns dos prejuízos a que o Fundo poderá ter de fazer face.

O Fundo de Compensação é, portanto, competente para cobrir, nos termos legislativos, todos os prejuízos genericamente referidos no artigo 14.º, n.º 1, quer por ser essa a letra da lei, quer porque, de outra forma, ficariam sem conteúdo todos os benefícios genericamente permitidos pelo disposto no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 124/77.

Os contratos de viabilização devem ser entendidos como um instrumento transitório; nessa linha de orientação, veio o Decreto-Lei n.º 23/81, de 29 de Janeiro, criar condições para a rápida conclusão de todos os processos ainda em curso. No âmbito limitado para que foram criados, devem, contudo, cumprir cabalmente e até ao fim todos os objectivos que justificaram a sua criação.

Nesse sentido, sempre se tem entendido que, nos termos acima justificados, os contratos de viabilização podem, ao abrigo do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 124/77, conceder benefícios não expressamente mencionados nas diversas alíneas do referido artigo 4.º, n.º 1, e, por remissão, do artigo 6.º do mesmo diploma. E, paralelamente, tem sido entendimento pacífico que, por imposição do artigo 14.º, n.º 1, princípio, do Decreto-Lei n.º 124/77, conjuntamente com a lógica do sistema, o Fundo de Compensação é competente para cobrir todos os prejuízos emergentes dos contratos de viabilização.

Já na fase final da vigência do sistema dos contratos de viabilização suscitaram-se, porém, dúvidas quanto aos aspectos acima referidos. Tais dúvidas não têm razão de ser e não devem subsistir.

Assim, tendo em conta o disposto nos artigos 4.º, n.ºs 1 e 2, e 14.º, n.º 1, primeira parte, todos do Decreto-Lei n.º 124/77, de 1 de Abril, e tendo presente o artigo 16.º do mesmo diploma, esclareço:

- 1.º Os contratos de viabilização celebrados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 124/77, de 1 de Abril, e legislação complementar podem compreender outros benefícios para além dos referidos nas alíneas do seu artigo 4.º, n.º 1, e no artigo 6.º, desde que a especificidade das situações empresariais o justifique;
- 2.º As bonificações de juros e os eventuais prejuízos resultantes dos contratos de viabilização são cobertos pelo Fundo de Com-

pensação criado pelo artigo 14.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 124/77, o qual fica vinculado a essa cobertura nos precisos termos que forem definidos no despacho ministerial de homologação ou, no caso de homologação tácita, nos termos do parecer formulado pelo Banco de Portugal;

- 3.º O presente despacho aplica-se a todos os contratos de viabilização celebrados ou a celebrar, nos termos legais e regulamentares.

Ministério das Finanças e do Plano, 10 de Fevereiro de 1981. — O Ministro das Finanças e do Plano, *João António de Moraes Leitão*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PISCAS

SECRETARIA DE ESTADO DAS PISCAS

Despacho Normativo n.º 74/81

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento de Apanha e Exploração de Amêijoas e Outros Bivalves, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 11/80, de 7 de Maio, determino:

1.º Os moluscos bivalves apanhados para exportação ou comércio interno não podem ter dimensões inferiores às a seguir discriminadas:

Amêijoia, amêijoia boa ou amêijoia cristã — 3 cm;
 Amêijoia de cão ou amêijoia bicuda — 2,5 cm;
 Amêijoia macha ou amêijoia judia — 2,5 cm;
 Amêijoia branca — 2,5 cm;
 Berbigão — 2,5 cm;
 Conquilha — 2 cm;
 Longueirão — 10 cm;
 Mexilhão — 5 cm.

2.º As dimensões referidas no número anterior são tomadas segundo o maior diâmetro dos indivíduos.

3.º Relativamente à limitação das dimensões estabelecidas pelo n.º 1 deste despacho, será tida em consideração uma tolerância de 10 % de indivíduos de dimensões inferiores em relação ao total dos que compõem o lote inspeccionado.

Secretaria de Estado das Pescas, 11 de Fevereiro de 1981. — O Secretário de Estado das Pescas, *José Carlos Gonçalves Viana*.

