

peritos em missão das Nações Unidas, em conformidade com a Convenção sobre os Privilégios e Imunidades das Nações Unidas, e solicita ao Governo do Iraque que lhes conceda total liberdade de movimentos e todas as instalações necessárias para a execução das suas tarefas tendo em vista a implementação da presente resolução;

17 — Afirma que nenhuma disposição da presente resolução afecta a obrigação do Iraque de cumprir escrupulosamente todas as suas obrigações relativas aos encargos e reembolso da sua dívida externa, em conformidade com os mecanismos internacionais adequados;

18 — Afirma também que nenhuma disposição da presente resolução deveria ser entendida de modo a infringir a soberania ou a integridade territorial do Iraque;

19 — Decide manter-se ao corrente da situação.

#### Aviso n.º 181/96

Por ordem superior se faz público que o Governo da Letónia depositou, em 11 de Abril de 1996, o instrumento de adesão ao Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada, adoptado em Genebra a 30 de Setembro de 1957.

De harmonia com o artigo 7(2), o Acordo entrou em vigor para a Letónia a 11 de Maio de 1996, um mês depois do depósito do instrumento de adesão.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 24 de Junho de 1996. — O Director de Serviços das Organizações Internacionais, *João Perestrello Cavaco*.

### MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO

#### Decreto-Lei n.º 94/96

de 17 de Julho

O transporte marítimo de mercadorias perigosas ou poluentes tem vindo a registar aumentos significativos, circunstância que impõe aos Estados a adopção de novas medidas e a permanente actualização das regras existentes, tendo em vista prevenir e evitar a ocorrência de acidentes marítimos e aumentando, simultaneamente, a segurança da navegação das embarcações e das pessoas embarcadas.

Esta situação mereceu também a devida atenção das autoridades da Comunidade Europeia e, por esse motivo, pelo Conselho das Comunidades foi adoptada a Directiva n.º 93/75/CEE, de 13 de Setembro, diploma que impõe aos Estados membros a introdução nas respectivas ordens jurídicas de regras adequadas, tendo em vista a diminuição do número de acidentes marítimos de acordo com os objectivos traçados pelo próprio Conselho.

Através do presente diploma, o Governo dá assim cumprimento ao que sobre a matéria se dispõe no direito comunitário e, em particular, às regras previstas na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, introduzindo no direito interno normas relativas ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes de ou para portos nacionais a observar pelos operadores, carregadores e comandantes dos navios.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Objecto

Pelo presente diploma são estabelecidas regras a observar pelos carregadores, operadores e comandantes dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes com origem, destino ou em trânsito nos portos nacionais.

#### Artigo 2.º

##### Exclusão de aplicação

O disposto no presente diploma não se aplica:

- a) A navios de guerra e às unidades auxiliares da Marinha e outros navios de Estado utilizados em fins não comerciais;
- b) Aos depósitos, reservatórios e equipamentos que se destinem a ser utilizados a bordo dos navios.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do presente diploma, consideram-se:

- a) «Mercadorias perigosas» as mercadorias ou substâncias constantes do código IMDG, do capítulo 17 do código IBC e do capítulo 19 do código IGC;
- b) «Mercadorias poluentes» os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas, respectivamente, nos anexos n.ºs 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL;
- c) «Código IMDG» o código marítimo internacional de mercadorias perigosas, aplicável aos transportes marítimos;
- d) «Código IBC» o código internacional relativo à construção e ao equipamento dos navios destinados ao transporte de substâncias químicas perigosas a granel;
- e) «Código IGC» o código internacional relativo à construção e equipamento de navios utilizados no transporte de gases liquefeitos a granel;
- f) «Convenção MARPOL» a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo de 1978;
- g) «Carregadores» os sujeitos passivos de contratos de transporte marítimo de mercadorias perigosas ou poluentes;
- h) «Operadores» os armadores, afretadores ou agentes dos navios transportadores de mercadorias perigosas ou poluentes;
- i) «Navios» as embarcações que transportem mercadorias perigosas ou poluentes;
- j) «Autoridade competente» as administrações portuárias ou as juntas autónomas dos portos;
- l) «Autoridade nacional competente» a Administração do Porto de Lisboa, para efeitos de centralização da informação disponível nos portos nacionais.

#### Artigo 4.º

##### Entrega de mercadorias em portos nacionais

1 — Os carregadores que pretendam embarcar mercadorias perigosas ou poluentes em portos nacionais

devem fazê-las acompanhar de uma declaração descritiva das designações técnicas, dos números na nomenclatura das Nações Unidas (UN), sempre que existentes, das classes de risco ou das indicações previstas nos códigos IMDG, IBC e IGC ou MARPOL 73/78 e das quantidades a transportar.

2 — Se as mercadorias embarcadas forem acondicionadas em tanques portáteis ou em contentores, da declaração devem também constar as respectivas marcas de identificação, sua dimensão e peso.

3 — Os carregadores são igualmente obrigados a marcar e a rotular, nos termos da regra 4 do capítulo VII da Convenção SOLAS, 1974, e respectivas emendas, os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes, de modo a permitir a sua imediata identificação.

4 — Se as mercadorias forem transportadas em contentores, os carregadores são ainda obrigados a mencionar na declaração que a carga a transportar se encontra devidamente acondicionada e em boas condições de transporte.

5 — A declaração referida nos números anteriores é entregue pelos carregadores aos operadores ou comandantes dos navios, tendo em vista o embarque das respectivas mercadorias.

6 — Sempre que os elementos da declaração não correspondam à natureza, à quantidade e aos demais requisitos identificativos das mercadorias perigosas ou poluentes, estas não podem ser embarcadas em portos nacionais, e os carregadores incorrerão em infracção punível com coima, nos termos deste diploma.

#### Artigo 5.º

##### Formalidades no porto de embarque

1 — Os operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes, embarcadas em portos nacionais, são obrigados a apresentar à autoridade competente no porto de embarque dessas mercadorias um documento contendo obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) O nome do navio, o número IMO e o indicativo de chamada;
- b) A nacionalidade do navio, comprimento e calado;
- c) A data e a hora previstas de saída, rota e portos de escala;
- d) O porto de destino, a data e a hora previstas de chegada a esse porto ou à respectiva estação de pilotagem;
- e) As designações técnicas correctas das mercadorias e respectivos números na nomenclatura das Nações Unidas (UN), sempre que existentes, classes de risco da IMO ou das indicações previstas nos códigos IMDG, IBC e IGC ou MARPOL 73/78 e das quantidades a transportar;
- f) As marcas de identificação dos depósitos portáteis e contentores, dimensão e peso dos mesmos;
- g) A confirmação da presença a bordo de uma lista, manifesto ou plano de carga adequado, especificando pormenorizadamente as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo do navio e a sua localização.

2 — O referido documento deve ser apresentado à autoridade competente antes da saída do navio.

3 — À autoridade competente cumpre dar conhecimento do documento, em tempo oportuno, quer à autoridade marítima com jurisdição na área do porto de embarque quer à Administração do Porto de Lisboa, como autoridade nacional competente para efeitos de centralização de informação disponível em portos nacionais.

4 — O cumprimento do procedimento previsto no número anterior, relativamente à autoridade marítima, é condição necessária para que esta proceda ao desembarço dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, sem prejuízo da demais legislação aplicável.

#### Artigo 6.º

##### Formalidades no porto de destino

1 — Os operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes destinadas a portos nacionais são obrigados a remeter à autoridade competente do porto de destino dos navios um documento contendo todos os elementos referidos nas alíneas do n.º 1 do artigo precedente.

2 — O referido documento deve ser remetido à autoridade competente do porto de destino dos navios no momento de saída do navio do porto de embarque.

3 — À autoridade competente cumpre dar conhecimento do documento, em tempo oportuno, quer à autoridade marítima com jurisdição na área do porto de destino quer à Administração do Porto de Lisboa, como autoridade nacional competente para efeitos da centralização de informação disponível em portos nacionais.

4 — O cumprimento do procedimento previsto no número anterior relativamente à autoridade marítima é condição necessária para que esta não impeça a entrada no respectivo porto aos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, sem prejuízo do cumprimento da demais legislação aplicável.

#### Artigo 7.º

##### Escala em portos nacionais

1 — Os operadores dos navios que escalem portos nacionais e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes são igualmente obrigados a remeter à autoridade competente desse porto os elementos referidos nas alíneas do n.º 1 do artigo 5.º deste diploma.

2 — O cumprimento do procedimento previsto no número anterior é condição necessária para que a autoridade competente do porto não impeça a entrada aos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, sem prejuízo do cumprimento da demais legislação aplicável.

#### Artigo 8.º

##### Informações inexactas

Se os elementos constantes do documento a que se referem os artigos 5.º e 6.º não corresponderem à natureza, à quantidade e aos demais requisitos identificativos das mercadorias perigosas ou poluentes, estas não podem ser embarcadas ou desembarcadas em portos nacionais e os operadores dos navios incorrerão em infracção punível com coima, nos termos deste diploma.

## Artigo 9.º

**Serviço de pilotagem nacional**

1 — Os comandantes dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes são obrigados a recorrer ao serviço de pilotagem nacional, sempre que pretendam entrar ou sair de portos nacionais.

2 — A utilização dos serviços de pilotagem nacional obriga os comandantes dos navios a entregar aos pilotos uma cópia da ficha de controlo, devidamente preenchida, a que se refere o anexo deste diploma, que dele é parte integrante.

3 — A ficha de controlo deve igualmente ser fornecida à autoridade competente e à autoridade marítima, sempre que tal seja solicitado aos comandantes dos navios.

## Artigo 10.º

**Dever de comunicação**

Os pilotos que procedam à acostagem, à desacostagem ou a manobras dos navios devem alertar de imediato a autoridade marítima e a autoridade competente, logo que suspeitem ou detectem anomalias susceptíveis de colocarem em perigo a segurança dos navios ou da navegação.

## Artigo 11.º

**Obrigações dos comandantes dos navios**

1 — Os comandantes dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes em águas sob jurisdição nacional e fora das águas portuárias são ainda obrigados:

- a) A informar de imediato a autoridade marítima com jurisdição na área e a autoridade nacional competente, dos factos e das situações susceptíveis de reduzirem as condições de manobra dos navios, de afectarem o movimento marítimo ou de constituírem perigo para o meio marinho ou zonas limítrofes;
- b) A estabelecer, com a máxima celeridade, de preferência por VHF, os contactos necessários com as estações de rádio costeiras e portuárias, mantendo a ligação durante todo o percurso;
- c) A fornecer à autoridade nacional competente a informação correspondente do n.º 1 do artigo 5.º anterior ou a indicar a autoridade nacional competente que no território comunitário detém a referida informação.

2 — Sempre que se verifiquem factos ou situações que coloquem em risco as áreas costeiras nacionais ou que prejudiquem a segurança de navios, tripulações e passageiros ou o próprio ambiente marinho, a autoridade marítima com jurisdição na área poderá restringir os movimentos ou impor determinadas rotas aos navios responsáveis por esses factos ou situações.

## Artigo 12.º

**Sanções**

1 — As infracções às normas previstas no presente diploma constituem contra-ordenação punível com coima nos termos dos números seguintes.

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de 100 000\$ a 9 000 000\$ o incumprimento do disposto no n.º 3 do artigo 4.º

3 — Constitui contra-ordenação punível com coima de 100 000\$ a 9 000 000\$ a entrega de declarações inexactas nos termos do n.º 6 do artigo 4.º

4 — Constitui contra-ordenação punível com coima de 100 000\$ a 9 000 000\$ a verificação do disposto no artigo 8.º, sempre que o documento a entregar à autoridade competente, nos termos dos artigos 5.º e 6.º deste diploma, apresente elementos que não correspondam à natureza, quantidade e demais requisitos identificativos de mercadorias perigosas ou poluentes.

5 — A negligência e a tentativa são puníveis.

6 — O processo por infracção às disposições do presente diploma rege-se pelo regime geral das contra-ordenações, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, e suas posteriores alterações.

## Artigo 13.º

**Competência para aplicação de coimas**

1 — A instrução das contra-ordenações e a aplicação das respectivas coimas competem às administrações portuárias ou às juntas autónomas dos portos com jurisdição nos respectivos portos de embarque e de desembarque de mercadorias perigosas ou poluentes ou em trânsito nesses portos.

2 — O montante das coimas cobradas em execução do presente diploma reverte:

- a) Em 40 % para o Estado;
- b) Em 60 % para as entidades autuantes.

## Artigo 14.º

**Fiscalização**

Sem prejuízo das competências de fiscalização atribuídas por lei aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, são igualmente competentes para a fiscalização do cumprimento das normas previstas no presente diploma as administrações portuárias e as juntas autónomas dos portos.

## Artigo 15.º

**Norma revogatória**

Pelo presente diploma são revogados os Decretos-Leis n.ºs 142/88, de 22 de Abril, e 297/90, de 22 de Setembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de Maio de 1996. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *António Manuel de Carvalho Ferreira Vitorino* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *José Manuel da Costa Monteiro Consiglieri Pedroso* — *Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira*.

Promulgado em 28 de Junho de 1996.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Julho de 1996.

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

ANEXO  
(a que alude o número 2 do Artigo 9º)

FICHA DE CONTROLO DE NAVIOS  
(CHECK LIST FOR VESSELS)

A. Identificação do navio  
(Vessel identification)

Nome do navio: (Name of vessel):	Armador: (Owner):	Ano de construção: (Year built):
.....	.....	.....
Pavilhão: (Flag):	Indicativo de chamada: (Call sign):	Tonelagem de arqueação bruta: (Gross tonnage):
.....	.....	.....
Porto de Registo: (Port of registry):	Comprimento: (Length overall):	.....
.....	.....	.....
Menção do indicativo internacional de chamada do navio, se existir: (Vessel's international call sign, if available):	.....	.....
.....	.....	.....
Sociedade de classificação: (Classification society):	.....	.....
.....	.....	.....
Classe de notação: (Class notation):	Casco: (Hull):	Máquinas: (Machinery):
.....	.....	.....
Grupo motopropulsor: (Propulsion machinery):	.....	Potência: (Output):
.....	.....	.....
Nome do agente: (Agent):	.....	.....
.....	.....	.....
Calado: (Draught):	Proa: (Forward):	Meio: (Amidships):
.....	.....	Ré: (Aft):
.....	.....	.....
Volume/massa da carga perigosa ou poluente: (Volume/mass of dangerous or polluting cargo):	.....	.....
.....	.....	.....

B. Equipamento de segurança a bordo  
(Safety installations aboard):

	Em perfeito estado de funcionamento (In good working order)		Deficiências Deficiencies
	Sim (Yes)	Não (No)	
1. Construção e equipamento técnico (Construction and technical equipment)			
Máquinas principais e auxiliares (Main and auxiliary engines)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Leme principal (Main steering gear)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Leme auxiliar (Auxiliary steering gear)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema de ancoragem (Anchor gear)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Aparelhos fixos de extinção de incêndios (Fixed fire - extinguishing system)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema de gás inerte (se existir) (Inert gas system (if applicable))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

	Em perfeito estado de funcionamento (In good working order)		Deficiências Deficiencies
	Sim (Yes)	Não (No)	
<b>2. Equipamentos de navegação (Navigation equipment)</b>			
Características de manobra disponíveis (Manoeuvring characteristics available)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Primeiro radar (First radar installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Segundo radar (Second radar installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Bússola giroscópica (Gyro compass)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Agulha magnética padrão (Standard magnetic compass)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Radiogoniómetro (Radio direction-finding apparatus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Eco-sonda (Echo-sounding device/sounding system)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Outros meios electrónicos que permitam determinar a posição do navio (Other electronic position-finding aids)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>3. Equipamento de rádio (Radio equipment)</b>			
Instalação radiotelegráfica (Radiotelegraphy installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Instalação radiotelefónica (códigos VHF) (Radiotelephony installation (VHF))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>C. Documentos (Documents)</b>			
	Certificados/documentos válidos a bordo (Certificates/documents valid on board)		
	Sim (Yes)	Não (No)	
Certificado de segurança de construção para navios de carga (Cargo ship safety construction certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de segurança do equipamento para navios de carga (Cargo ship safety equipment certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de segurança de equipamento radiotelegráfico para navios de carga (Cargo ship safety radio telegraphy certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de segurança de equipamento radiotelefónico para navios de carga (Cargo ship safety radio telephony certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de linha de carga (Load line certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de classificação (Classification certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de seguro contra os riscos de poluição (Pollution risk insurance certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado Solas para as mercadorias perigosas (Solas dangerous goods certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado de segurança dos passageiros (Passenger safety certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Livro de registo de carga de hidrocarbonetos preenchido (Oil/cargo record book filled in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado (internacional) da aptidão para o transporte de produ- tos químicos perigosos a granel ((International) certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado (internacional) da aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel ((International) certificate of fitness for the carriage of liquefied in bulk)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocar- bonetos (certificado IOPP) (International oil pollution prevention certificate (IOPP certificate))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Certificado internacional de prevenção da poluição para o trans- porte de substâncias líquidas nocivas a granel (International pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

D. Tripulação a bordo  
(Officers and ratings)

			Diploma profissional de aptidão (designação exacta e número de série) Certificate of competency (detailed description and serial number)	Emitido por (autoridade competente) Issued by (issuing authority)	Em (localidade/país) At (place/country)
	Sim (Yes)	Não (No)			
Comandante (Master)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
Imediato (Chief mate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
1º piloto (Second mate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
2º piloto (Third mate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
Chefe de máquinas (Chief engineer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
1º oficial maquinista (First engineer officer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
2º oficial maquinista (Second engineer officer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
3º Oficial maquinista (Third engineer officer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
Operador de rádio (Radio officer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....
Total dos outros membros da tripulação: (Total number of ratings)			no convés: (Deck)	na sala das máquinas: (Engine room)	.....
Piloto de alto mar tomado a bordo (Deep-sea pilot taken aboard)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....	.....

.....  
Data  
(Date)

.....  
Assinatura do comandante ou, em caso de impedimento, do seu substituto  
(Signature of the master or, if he is indisposed, of the deputy)

**Decreto-Lei n.º 95/96**  
de 17 de Julho

O Instituto das Comunicações de Portugal (ICP), enquanto instituto público cujas atribuições são apoiar o Governo na coordenação, tutela e planeamento do sector das comunicações, exerce competências de grande complexidade técnica, de vasto alcance económico e social e de importância decisiva na satisfação de necessidades colectivas.

Dai que a lei orgânica deste Instituto — o Decreto-Lei n.º 283/89, de 23 de Agosto — tenha previsto entre os seus órgãos um conselho consultivo ao qual compete dar parecer sobre matérias relevantes abrangidas pelas atribuições do ICP.

O acelerado desenvolvimento do sector das comunicações, desde o início da actividade do ICP até ao presente, traduziu-se nomeadamente na entrada no mercado de grande número de novos operadores e na prestação de novos serviços na área das telecomunicações, com consequentes novas exigências também ao nível dos consumidores.

A composição do órgão consultivo do ICP deve, pois, adaptar-se a esta nova realidade, através de uma repre-

sentação equitativa quer dos diversos segmentos de mercado envolvidos quer das diferentes associações de consumidores.

Assim se alcança uma maior aproximação da Administração Pública aos administrados e uma mais extensa participação dos cidadãos nas decisões que lhes dizem respeito.

Torna-se, assim, necessário alterar e alargar a composição do conselho consultivo do ICP, de modo a adequá-lo ao actual conjunto de interesses do sector e a consolidar as importantes funções deste órgão cujas reflexões, análises e pareceres são de especial relevância no quadro da progressiva liberalização que se regista na área das comunicações.

Nesta perspectiva, importa ainda proceder à ampliação da competência daquele órgão, procurando-se, dessa forma, actualizar o respectivo campo de intervenção face à nova problemática emergente do sector, designadamente em matéria da melhoria dos padrões da qualidade dos serviços prestados pelos diferentes operadores da área das comunicações e, em última análise, na vertente da estratégia global de desenvolvimento das telecomunicações.