

b) Submeter os resultados eleitorais à homologação do Chefe do Estado-Maior da Armada.

3 — Os resultados eleitorais são publicados na ordem da Direção de Pessoal.

DEFESA NACIONAL E MAR

Portaria n.º 177/2016

de 24 de junho

O Regulamento de Balizagem Marítima Nacional foi aprovado pela Portaria n.º 450/93, de 29 de abril, nos termos enquadrados e definidos no Decreto-Lei n.º 284/92, de 19 de dezembro, o qual estabeleceu que a transcrição do Sistema de Balizagem Marítima da Associação Internacional de Autoridades de Faróis e Ajudas à Navegação — International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) — para a ordem jurídica nacional se efetua por portaria conjunta dos Ministérios da Defesa Nacional e do Mar.

Nos termos estabelecidos no n.º 2 da regra 13, do capítulo v, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), os Governos Contratantes comprometem-se a ter em consideração as recomendações e as guias internacionais aquando da implementação de ajudas à navegação, por forma a garantir a maior uniformidade possível em termos de ajudas à navegação, sendo esta uma matéria nuclear no âmbito da segurança da navegação e, conseqüentemente, no quadro de funções e obrigações de Portugal como Estado costeiro.

Neste contexto, e decorrente da aprovação pela IALA, em março de 2010, da nova versão do Sistema de Balizagem Marítima, torna-se necessário atualizar, em conformidade, o Regulamento de Balizagem Marítima Nacional.

Assim, nos termos do disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 284/92, de 19 de dezembro, manda o Governo, pela Ministra do Mar e pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento de Balizagem Marítima Nacional (RBMN), cujo texto consta do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Sistema de Balizagem Marítima adotado

O RBMN adota o Sistema de Balizagem Marítima da IALA, respeitante à região A (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

Artigo 3.º

Direção técnica

A Direção de Faróis, como direção técnica nacional inserida na Direção-Geral da Autoridade Marítima, dirige o assinalamento e posicionamento marítimo nacional, competindo-lhe o acompanhamento e a interpretação das determinações técnicas constantes do RBMN e demais

regulamentação técnica internacional relativa ao assinalamento marítimo.

Artigo 4.º

Norma revogatória

É revogada a Portaria n.º 450/93, de 29 de abril.

Artigo 5.º

Vigência

A presente portaria entra em vigor na data da sua publicação.

A Ministra do Mar, *Ana Paula Mendes Vitorino*, em 20 de junho de 2016. — O Secretário de Estado da Defesa Nacional, *Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos*, em 21 de junho de 2016.

ANEXO

REGULAMENTO DE BALIZAGEM MARÍTIMA NACIONAL

CAPÍTULO I

Âmbito e definições

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento fixa as regras aplicáveis a todas as marcas fixas, flutuantes e marcas eletrónicas, servindo para indicar:

- a) Os limites laterais dos canais navegáveis;
- b) Perigos naturais e outras obstruções, tais como navios afundados;
- c) Margens, rumos a seguir e outras áreas ou configurações importantes para o navegante;
- d) Novos perigos.

Artigo 2.º

Tipos de marcas

Uma marca é definida como uma sinalização disponibilizada ao navegante, dando-lhe orientações para a condução de uma navegação em segurança. O sistema de balizagem compreende sete tipos de marcas que podem ser usadas em qualquer combinação:

a) Marcas laterais — A sua utilização está associada ao sentido convencional da balizagem e são geralmente aplicadas nos canais bem definidos. Estas marcas indicam os lados de bombordo e estibordo da rota a ser seguida. Quando um canal se divide, pode ser utilizada uma marca lateral modificada para indicar a rota principal a ser seguida. O significado das marcas laterais é diferente consoante as regiões internacionais de balizagem em que são utilizadas, regiões A e B, descritas no artigo 5.º e seguintes;

b) Marcas cardeais — A sua utilização está associada ao uso da agulha do navio, para indicar ao navegante a localização das águas navegáveis;

c) Marcas de perigo isolado — Indicam os perigos isolados de extensão limitada que têm águas navegáveis à sua volta;

d) Marcas de águas limpas — Indicam que à sua volta as águas são navegáveis (por exemplo, marcas assinalando o meio do canal);

e) Marcas especiais — Indicam uma zona ou configuração mencionada nos documentos náuticos, não sendo geralmente aplicada para sinalizar canais ou obstruções;

f) Boias de assinalamento de emergência — Servem para assinalar novos perigos;

g) Outras marcas — Providenciam informação para assistir a navegação.

Artigo 3.º

Método de caracterização das marcas

O significado da marca é determinado por uma ou mais das seguintes características:

a) De noite — cor, ritmo da luz e/ou iluminação intensificada;

b) De dia — cor, forma, alvo e/ou luz (incluindo cor e ritmo);

c) Com simbologia eletrónica (digital) como complemento a uma marca física;

d) Com simbologia eletrónica (digital) somente.

Artigo 4.º

Definição do sentido convencional de balizagem

O sentido convencional de balizagem, que deve ser indicado nos documentos náuticos apropriados, é definido como:

a) O sentido geral que segue o navio vindo do alto-mar na aproximação de um porto, rio, estuário ou outros canais, ou;

b) Em condições que o justifiquem, o sentido definido pelas autoridades competentes após consulta aos países vizinhos. É conveniente, em princípio, que este sentido siga o contorno das massas de terra no sentido do movimento dos ponteiros do relógio.

Artigo 5.º

Regiões de balizagem

1 — Existem duas regiões internacionais de balizagem, designadas A e B, nas quais as marcas laterais são diferentes. O RBMN adota o Sistema de Balizagem Marítima da International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), respeitante à região A (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

2 — No anexo C apresenta-se um quadro resumo da balizagem marítima respeitante à região A.

CAPÍTULO II

Caracterização das marcas

Artigo 6.º

Regras gerais para as marcas laterais

1 — Cor — A cor das marcas laterais tem de estar de acordo com a região do sistema de balizagem, conforme especificado no artigo 7.º

2 — Forma — As marcas laterais devem ser cilíndricas ou cónicas. No entanto, quando a sua identificação não depende de uma forma distinta, se exequível devem possuir a correspondente marca de topo.

3 — Numeração e inscrições — Quando as marcas de um canal possuem inscrições, números ou letras, a

sequência das inscrições deve respeitar o sentido convencional de balizagem, i. e. numeradas da entrada do porto para dentro. A regra para numerar as marcas laterais, especialmente em zonas interiores, deve ser números pares para as marcas vermelhas e números ímpares para as marcas verdes.

4 — Sincronização — Quando apropriado, podem ser utilizadas luzes sincronizadas (os relâmpagos são simultâneos) ou sequenciais (os relâmpagos são sequenciais) ou uma combinação de ambas.

Artigo 7.º

Descrição das marcas laterais (região A)

1 — Na região A, quando o navegante se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais, a bombordo ficam as marcas vermelhas, e a estibordo ficam as marcas verdes, tal como exemplificado no anexo A.

2 — As marcas de bombordo têm as seguintes características:

a) Cor: Vermelho;

b) Forma da boia: Cilíndrica, fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Um único cilindro vermelho;

d) Luz (quando colocada): Cor vermelha;

e) Ritmo: Qualquer, exceto o referido no n.º 5.

3 — As marcas de estibordo têm as seguintes características:

a) Cor: Verde;

b) Forma da boia: Cónica, fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Um único cone verde, com o vértice para cima;

d) Luz (quando colocada): Cor verde;

e) Ritmo: Qualquer, exceto o referido no n.º 5.

4 — Num ponto onde um canal se divide, seguindo o sentido convencional de balizagem, o canal principal pode ser indicado por uma marca lateral modificada de bombordo ou estibordo, como se indica no anexo B.

5 — As marcas laterais modificadas têm as seguintes características:

a) Se o canal principal se situar a estibordo da marca, desempenhando a função de marca lateral de bombordo para o canal principal:

i) Cor: Vermelho com uma larga faixa horizontal verde;

ii) Forma da boia: Cilíndrica, fuso ou antena;

iii) Alvo (se tiver): Um único cilindro vermelho;

iv) Luz (quando colocada): Cor vermelha;

v) Ritmo: Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [RL (2 + 1)];

b) Se o canal principal se situar a bombordo da marca, desempenhando a função de marca lateral de estibordo para o canal principal:

vi) Cor: Verde com uma larga faixa horizontal vermelha;

vii) Forma da boia: Cónica, fuso ou antena;

viii) Alvo (se tiver): Um único cone verde com o vértice para cima;

ix) Luz (quando colocada): Cor verde;

x) Ritmo: Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [RL (2 + 1)].

Artigo 8.º

Definição dos quadrantes das marcas cardeais

1 — As marcas cardeais indicam que as águas mais profundas, da zona onde se situa a marca, se encontram no quadrante que lhe dá o nome.

2 — Os quatro quadrantes (norte, leste, sul e oeste) são limitados pelos azimutes verdadeiros NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW tomados a partir do ponto assinalado.

3 — A marca cardeal recebe o nome do quadrante no qual está colocada.

4 — O nome de uma marca cardeal indica que ela deverá ser passada no quadrante indicado pela sua designação.

Artigo 9.º

Utilização das marcas cardeais

Uma marca cardeal pode ser usada, por exemplo, para:

a) Indicar que as águas mais profundas se encontram no quadrante indicado pela designação da marca;

b) Indicar o lado seguro pelo qual deve ser passado um perigo;

c) Chamar a atenção para uma configuração particular de um canal, tal como uma curva, confluência, bifurcação ou limite de um baixio;

d) As autoridades competentes devem avaliar cuidadosamente o excesso de utilização de marcas cardeais em corredores ou zonas de navegação, por induzirem a confusão no navegante, em virtude do uso da luz branca com ritmos similares.

Artigo 10.º

Descrição das marcas cardeais

1 — As marcas cardeais norte têm as seguintes características:

- a) Cor: Preto sobre amarelo;
- b) Forma da boia: Fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos com os vértices para cima;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Cintilante rápido (CtR) ou cintilante (Ct).

2 — As marcas cardeais leste têm as seguintes características:

- a) Cor: Preto com uma única larga faixa amarela;
- b) Forma da boia: Fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos unidos pela base;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 3 cintilações [CtR (3)] todos os 5 segundos ou cintilante agrupado, 3 cintilações [Ct (3)] todos os 10 segundos.

3 — As marcas cardeais sul têm as seguintes características:

- a) Cor: Amarelo sobre preto;
- b) Forma da boia: Fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos com os vértices para baixo;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 6 cintilações, acrescido de um relâmpago longo [CtR (6) + RL] todos os

10 segundos, ou cintilante agrupado, 6 cintilações, acrescido de um relâmpago longo [Ct (6) + RL] todos os 15 segundos.

4 — As marcas cardeais oeste têm as seguintes características:

- a) Cor: Amarelo com uma única faixa larga preta;
- b) Forma da boia: Fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos unidos pelo vértice;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 9 cintilações [CtR (9)] todos os 10 segundos ou cintilante agrupado, 9 cintilações [Ct (9)] todos os 15 segundos.

5 — O alvo de dois cones sobrepostos é a característica mais importante das marcas cardeais durante o dia. É conveniente que este alvo seja colocado, sempre que praticável, devendo ter o maior tamanho possível e uma separação nítida entre os cones.

6 — No Anexo B apresenta-se o quadro resumo das características das marcas cardeais.

Artigo 11.º

Marcas de perigo isolado

1 — Uma marca de perigo isolado é uma marca erguida ou fundeada sobre um perigo isolado que tem águas navegáveis a sua volta.

2 — As marcas de perigo isolado têm as seguintes características:

- a) Cor: Preta com uma ou mais faixas largas horizontais vermelhas;
- b) Forma da boia: Facultativa, mas não podendo prestar-se a confusão com as marcas laterais. São preferíveis as formas fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Duas esferas pretas sobrepostas;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Dois relâmpagos agrupados [RL (2)].

Artigo 12.º

Marcas de águas limpas

1 — As marcas de águas limpas servem para indicar que as águas são navegáveis em torno da marca. Estas marcas compreendem as marcas que definem os eixos dos canais e as marcas de meio canal. Podem também ser utilizadas para indicar a entrada de um canal, de um porto ou de uma aterragem.

2 — As marcas de águas limpas têm as seguintes características:

- a) Cor: Faixas verticais vermelhas e brancas;
- b) Forma da boia: Esférica, fuso ou antena com alvo esférico;
- c) Alvo (se tiver): Uma esfera de cor vermelha;
- d) Luz (quando colocada): Cor branca;
- e) Ritmo: Isofásica, ocultações, um relâmpago longo em cada 10 segundos ou Código Morse — letra «A» [Is, OC, RL, Mo(A)].

Artigo 13.º

Marcas especiais

1 — Estas marcas servem para indicar áreas especiais ou estruturas cuja natureza se encontra mencionada nos

documentos náuticos. Estas marcas não têm por objetivo primário sinalizar canais ou obstruções, quando outras marcas são mais apropriadas. Alguns exemplos de utilização das marcas especiais são:

- a) Assinalamento das estações de aquisição de dados oceânicos (ODAS);
- b) Assinalamento de zonas de separação de tráfego, onde a balizagem clássica do canal possa provocar confusão;
- c) Assinalamento de zonas para despejos;
- d) Assinalamento de áreas utilizadas para exercícios militares;
- e) Assinalamento de cabos ou oleodutos submersos;
- f) Assinalamento de áreas reservadas à navegação de recreio;
- g) Assinalamento dos limites de fundeadouros;
- h) Assinalamento de estruturas *offshores*, tais como instalações para aproveitamento de energias renováveis;
- i) Assinalamento de aquaculturas.

2 — As marcas especiais têm as seguintes características:

- a) Cor: Amarelo;
- b) Forma da boia: Facultativa, mas não se prestando a confusão com as marcas laterais;
- c) Alvo (se tiver): Em forma de X, de cor amarela;
- d) Luz (quando colocada): Cor amarela;
- e) Ritmo: Qualquer, exceto os reservados para as marcas cardeais, as marcas de perigo isolado e as marcas de águas limpas;
- f) Pictograma: É permitida a utilização de pictogramas, desde que aprovados pela entidade responsável pela direção técnica do assinalamento marítimo nacional.

Artigo 14.º

Boias de assinalamento de emergência

1 — As boias de assinalamento de emergência servem para assinalar novos perigos, conforme descrito no artigo 15.º

2 — As boias de assinalamento de emergência têm as seguintes características:

- a) Cor: Faixas verticais azuis e amarelas, em igual número e dimensão (mínimo: 4 faixas; e máximo: 8);
- b) Forma da boia: Fuso ou antena;
- c) Alvo (se tiver): Cruz amarela vertical/perpendicular;
- d) Luz: Amarelo e azul alternados;
- e) Ritmo: Luz azul durante 1 segundo e luz amarela durante 1 segundo, com um período de ocultação de 0,5 segundos entre os relâmpagos.

CAPÍTULO III

Novos perigos

Artigo 15.º

Sinalização de novos perigos

1 — A expressão «novos perigos» é usada para designar as obstruções recentemente descobertas que ainda não estejam indicadas nos documentos náuticos.

2 — Os novos perigos compreendem as obstruções naturais, tais como bancos de areia ou rochas, ou os perigos originados pelo homem, tais como navios naufragados ou afundados.

3 — Os novos perigos deverão ser adequadamente sinalizados utilizando marcas laterais, marcas cardeais, marcas

de perigo isolado ou boias de assinalamento de emergência (conforme descrito no artigo 14.º).

4 — Se para este objetivo, for estabelecida uma marca lateral com luz, deverá ser selecionado um ritmo cintilante rápido (CtR) ou cintilante (Ct).

5 — A sinalização do novo perigo pode ser retirada logo que a autoridade competente estime que a informação respeitante ao novo perigo foi suficientemente difundida ou o perigo deixe de existir.

Artigo 16.º

Marcação adicional

1 — Se a autoridade competente considerar que o risco para a navegação é particularmente elevado, pelo menos uma das marcas deverá ser duplicada, sendo que esta deverá ser idêntica ao seu par em todas as características.

2 — Cumulativamente, um «novo perigo» pode ser sinalizado:

- a) Por uma baliza radar tipo *racon*, codificado com a letra morse «D» (- ● ●);
- b) Com ajudas à navegação eletrónicas, tais como o Automatic Identification System (AIS AtoN).

3 — Ajudas à navegação virtuais (AIS Virtual) podem ser implementadas isoladamente ou como complemento das ajudas à navegação físicas.

CAPÍTULO IV

Outras estruturas de assinalamento marítimo

Artigo 17.º

Enfiamento e alinhamento

1 — Um enfiamento/alinhamento é um grupo de duas ou mais marcas, luminosas ou não, no mesmo plano vertical, que permita ao navegante manter um azimute constante ao prosseguir sobre a linha formada por esse enfiamento/alinhamento.

2 — As marcas de enfiamento podem ter qualquer cor ou forma se diferenciarem e não se confundirem com outras estruturas existentes nas proximidades.

3 — Não obstante o indicado no n.º 2, as marcas de enfiamento/alinhamento devem obedecer às seguintes regras:

- a) Cor: A autoridade competente determina a cor de forma a assegurar o contraste adequado em função da cor de fundo existente no local;
- b) Forma: São recomendadas figuras retangulares e triangulares;
- c) Luz: A autoridade competente determina a cor de forma a assegurar o contraste adequado em função da cor de fundo existente no local;
- d) Ritmo: Qualquer; no entanto, o uso de luzes fixas deve ser evitado e a utilização da sincronização pode mitigar o efeito negativo das luzes de fundo.

Artigo 18.º

Farolim de setores

1 — Uma luz de setor é uma ajuda à navegação fixa, que apresenta uma luz com diferentes cores e/ou ritmos num determinado arco de horizonte. A cor da luz providencia informação direcional ao navegante.

2 — Uma luz de setor pode ser utilizada para:

- Providenciar informação direcional numa via de navegação;
- Para indicar curvas, junções com outros canais, perigos ou outros elementos relevantes para a navegação;
- Para sinalizar áreas com perigos que devem ser evitadas;
- Nalguns casos poderá ser utilizado um único setor de luz.

3 — Se usadas para sinalizar os limites de um canal, as cores das luzes a utilizar devem obedecer ao princípio definido no artigo 5.º (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

Artigo 19.º

Farol

1 — Um farol é uma torre, edifício ou estrutura conspícuo, facilmente identificável, edificado num determinado local geográfico para suportar uma luz de sinalização e funcionar como marca diurna. Dispõem de uma luz de médio ou longo alcance para facilitar a sua identificação de noite.

2 — O farol pode suportar outras ajudas à navegação, tais como uma estação de Differential Global Positioning System (DGPS) ou uma ajuda à navegação eletrónica (*racon*, AIS, etc.).

A estrutura pode também sustentar uma marca diurna ou ainda uma luz de setor.

3 — Um farol tem as seguintes características:

- Cor e forma: A estrutura dos faróis pode apresentar qualquer forma, cor ou material, apresentando no entanto uma elevada conspicuidade;
- Luz: Branco, vermelho ou verde;
- Ritmo: Qualquer número de relâmpagos, isofásica, de ocultação ou outra apropriada, para que a luz seja rápida e facilmente identificável.

Artigo 20.º

Balizas e farolins

1 — Uma baliza ou farolim é uma marca de navegação artificial e fixa, que pode ser reconhecida por um ou uma combinação dos seguintes elementos: forma, cor, padrão, alvo, características da luz.

2 — Quando a marca de navegação está implantada na água designa-se por baliza, e denomina-se farolim a marca que se encontra implantada em terra.

3 — As balizas e farolins:

- Podem suportar uma marca luminosa, designando-se por farolim ou baliza luminosa;
- Se não estiverem guarnecidos com uma marca luminosa, designam-se por marca diurna não luminosa, baliza cega ou simplesmente marca diurna;
- Podem ser utilizados como marcas de enfiamento, alinhamento ou marca radar conspícua;
- Podem incluir um alvo.

Artigo 21.º

Marcas flutuantes de grandes dimensões

1 — São ajudas flutuantes de grande dimensão os barcos-faróis e as boias de grande dimensão.

2 — As ajudas flutuantes de grande dimensão são geralmente implementadas em locais críticos, com a finalidade

de sinalizar zonas de aterragem, com elevada densidade de navegação. Além da luz, podem possuir ajudas à navegação eletrónicas (*racon*, AIS, etc.).

Artigo 22.º

Marcas auxiliares

1 — As marcas auxiliares são pequenas ajudas que não foram descritas nas secções anteriores.

2 — Estas marcas são usualmente colocadas fora dos canais de navegação e, geralmente, não definem o lado de bombordo ou estibordo das vias de navegação, nem assinalam as obstruções a evitar.

3 — As marcas auxiliares não podem confundir-se ou entrar em conflito com as outras ajudas à navegação e devem ser adequadamente promulgadas nos documentos náuticos. Estas marcas não deverão ser utilizadas caso exista uma alternativa mais apropriada dentro do SBM.

4 — Os navegantes deverão tomar as medidas apropriadas para se informarem sobre a existência de marcas de assinalamento particulares, implementadas pela autoridade competente. Antes de praticar uma determinada área de navegação pela primeira vez, o navegante deve previamente inteirar-se do plano das ajudas à navegação local.

5 — Dentre outras aplicações, as marcas auxiliares podem ser usadas para:

- Providenciar informação relativa a segurança da navegação, molhes, cais e pontões;
- O assinalamento de pontes e sinais de reguladores de tráfego;
- O assinalamento de áreas de lazer, rios, canais e eclusas.

ANEXO A

Marcas laterais

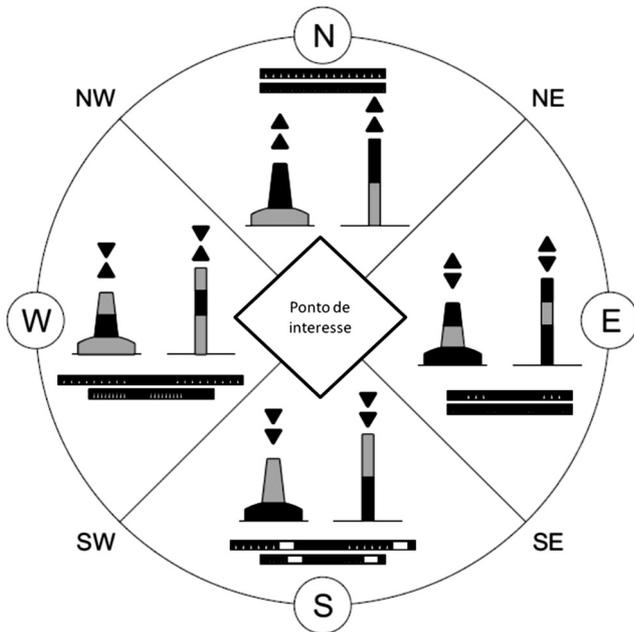
		
	Marcas de bombordo	Marcas de estibordo
Cor	Vermelha	Verde
Forma da boia	Cilíndrica, fuso ou antena	Cónica, fuso ou antena
Alvo (se tiver)	Um único cilindro vermelho	Um único cone verde, com vértice para cima
luz (quando colocada)		
Cor	Vermelha	Verde
Ritmo	Qualquer, exceto o referido no n.º 5 do artigo 7.º	Qualquer, exceto o referido no n.º 5 do artigo 7.º

Marcas laterais modificadas

		
	Canal principal a estibordo	Canal principal a bombordo
Cor	Vermelha com uma larga faixa horizontal verde	Verde com uma larga faixa horizontal vermelha
Forma da boia	Cilíndrica, fuso ou antena	Cónica, fuso ou antena
Alvo (se tiver)	Um único cilindro vermelho	Um único cone verde, com vértice para cima
luz (quando colocada)		
Cor	Vermelha	Verde
Ritmo	Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [R](2+1)]	Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [R](2+1)]

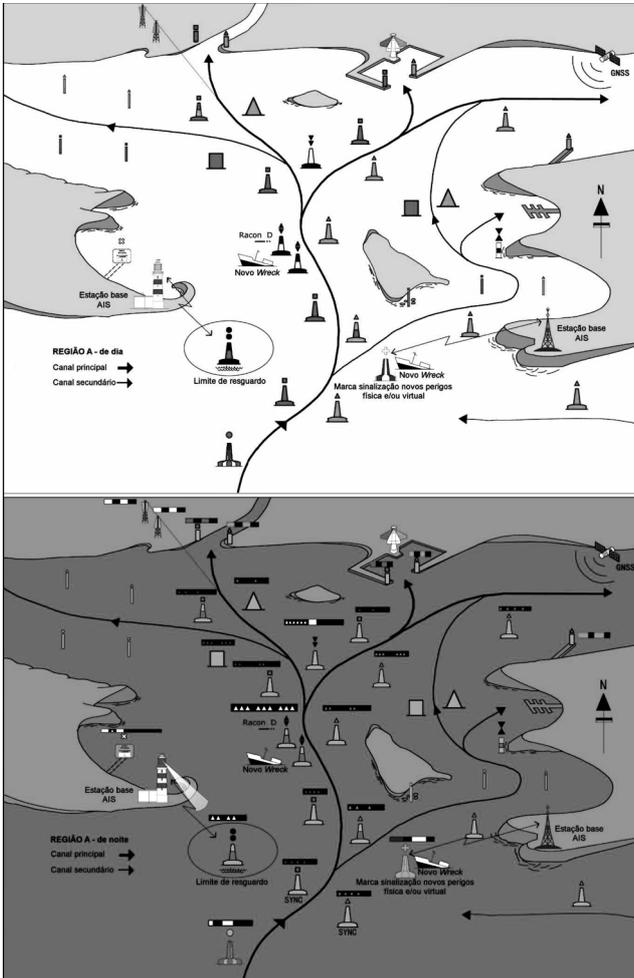
ANEXO B

Marcas cardeais



ANEXO C

Balizagem Marítima (região A)



AMBIENTE

Decreto-Lei n.º 30/2016

de 24 de junho

O Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, estabelece as regras relativas à restrição da utilização de determinadas substâncias perigosas em equipamentos elétricos e eletrónicos (EEE), com o objetivo de contribuir para a proteção da saúde humana e do ambiente, incluindo a valorização e a eliminação, ecologicamente corretas, dos resíduos de EEE, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2011/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, relativa à restrição do uso de determinadas substâncias perigosas em EEE, alterada pelas Diretivas Delegadas 2012/50/UE e 2012/51/UE, ambas da Comissão, de 10 de outubro de 2012.

Por seu turno, o Decreto-Lei n.º 119/2014, de 6 de agosto, procedeu à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, assegurando as retificações de que foi objeto a Diretiva 2011/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, bem como a transposição das Diretivas Delegadas 2014/1/UE, 2014/2/UE, 2014/3/UE, 2014/4/UE, 2014/5/UE, 2014/6/UE, 2014/7/UE, 2014/8/UE, 2014/9/UE, 2014/10/UE, 2014/11/UE, 2014/12/UE, 2014/13/UE, 2014/14/UE, 2014/15/UE, 2014/16/UE, todas da Comissão, de 18 de outubro de 2013, bem como das Diretivas Delegadas 2014/69/UE, 2014/70/UE, 2014/71/UE, 2014/72/UE, 2014/73/UE, 2014/74/UE, 2014/75/UE e 2014/76/UE, todas da Comissão, de 13 de março de 2014.

A recente alteração da Diretiva 2011/65/UE, introduzida pela Diretiva Delegada (UE) 2015/573 da Comissão, de 30 de janeiro de 2015, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, o seu anexo IV no que diz respeito a uma isenção para a utilização de chumbo em sensores de poli(cloreto de vinilo) em dispositivos médicos para diagnóstico *in vitro*, e pela Diretiva Delegada (UE) 2015/574, da Comissão, de 30 de janeiro de 2015, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, o anexo IV da mesma Diretiva no que diz respeito a uma isenção para a utilização de mercúrio em sistemas de imagiologia de ultrassom intravascular e, ainda, pela Diretiva Delegada (UE) 2015/863 da Comissão, de 31 de março de 2015, que altera o seu anexo II no que diz respeito à lista de substâncias sujeitas a restrição, torna necessária a adoção do presente decreto-lei que, para além da referida transposição, procede à correção de remissões e redação dos respetivos anexos.

Aproveita-se, igualmente, a oportunidade, face à experiência colhida com a aplicação do diploma, para clarificar as competências das entidades de acompanhamento para a execução do mesmo, bem como das entidades incumbidas da fiscalização do cumprimento das suas normas, tornando mais explícitas as condutas cuja prática é cominada com uma contraordenação, dada a coexistência de regimes jurídicos sancionatórios diversos.

Foi promovida a audição dos 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

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, que estabelece