



Bruxelas, 1.4.2014  
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Proposta de

### **DECISÃO DO CONSELHO**

**que estabelece a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, durante a 93.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, no que diz respeito à adoção de alterações às regras II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 e 2/29 e ao capítulo III da Convenção SOLAS, bem como ao Código dos meios de salvação e ao Código do programa reforçado de vistorias de 2011**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. INTRODUÇÃO

A presente proposta da Comissão diz respeito à definição da posição da União na 93.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC) da IMO relativamente às sete alterações apresentadas individualmente nos pontos que se seguem.

#### 1.1. Alterações às regras SOLAS II-2/3 e II-2/9.7 relativas à resistência ao fogo das condutas de ventilação nos navios novos

Estas alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS introduzem novas prescrições para os sistemas de ventilação dos navios. Visam também aclarar as prescrições relativas à montagem de válvulas de borboleta contra incêndios e fumos e às válvulas de borboleta contra incêndios acionadas por comando à distância. Além disso, foram introduzidas novas definições para «válvula de borboleta contra incêndios» e «válvula de borboleta contra fumos».

As alterações são definidas no anexo 13 do documento MSC 92/26/Add.1. O ponto 8.6 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

#### 1.2. Alterações à regra SOLAS II-2/13.4 relativas a meios adicionais de evacuação dos espaços de máquinas nos navios de carga e de passageiros novos

O capítulo II-2 da Convenção SOLAS contém as prescrições aplicáveis aos meios de evacuação em caso de incêndio. Estas alterações às prescrições SOLAS visam garantir que as escadas de mão e as escadas abertas dos espaços de máquinas, que façam parte de uma via de evacuação e não se encontrem no interior de uma caixa protegida, são construídas em aço. Além disso, são introduzidas prescrições para as vias de evacuação das oficinas que fazem parte dos espaços de máquinas.

As alterações são definidas no anexo 13 do documento MSC 92/26/Add.1. O ponto 8.17 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

#### 1.3. Alterações à regra SOLAS II-2/18 relativas aos postos de aterragem de helicópteros nos navios ro-ro de passageiros novos

O capítulo II-2 da Convenção SOLAS contém prescrições para as instalações para helicópteros. Estas alterações à Convenção visam introduzir a circular MSC.1/Circ.1431 IMO (diretrizes para a aprovação dos dispositivos de extinção de incêndios com espuma para as instalações de helicópteros) de 22 de junho de 2012. O sistema de aplicação de espuma terá, assim, de estar em conformidade com as referidas diretrizes.

As alterações são definidas no anexo 13 do documento MSC 92/26/Add.1. O ponto 8.30 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

#### 1.4. Alterações ao capítulo III da SOLAS e prescrições conexas de manutenção e revisão periódica de baleeiras e barcos salva-vidas em todos os navios

O capítulo III da Convenção SOLAS contém prescrições para os meios de salvação. Estas alterações à Convenção visam tornar obrigatórias as prescrições de manutenção e revisão periódica de baleeiras e barcos salva-vidas.

As alterações são definidas no anexo 31 do documento MSC 92/26/Add.2. O ponto 13.16 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

**1.5. Alterações ao Código dos meios de salvação (LSA) no que diz respeito aos dispositivos de ensaio de referência (RTD) de coletes de salvação — com as recomendações revistas relativas ao ensaio dos meios de salvação e as diretrizes para a validação da construção de um dispositivo completo de ensaio de referência para adulto**

O Código LSA da IMO contém prescrições para os meios de salvação. Estas alterações ao Código LSA introduzem novas prescrições para os dispositivos de ensaio de referência de coletes de salvação.

As alterações são definidas no anexo 34 do documento MSC 92/26/Add.2. O ponto 13.27.1 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

**1.6. Alterações à regra SOLAS II-1/29 relativas às prescrições para as provas dos aparelhos de governo**

O capítulo II-1 da Convenção SOLAS contém prescrições para os aparelhos de governo e define os meios de demonstração da conformidade. Estas alterações à Convenção preveem um meio alternativo para demonstrar a conformidade quando seja impraticável fazê-lo por prova no mar com o navio no seu calado máximo de navegação em água salgada.

As alterações são definidas no anexo 35 do documento MSC 92/26/Add.2. O ponto 13.29 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

**1.7. Alterações ao Código do programa reforçado de vistorias (ESP) de 2011, essencialmente para o harmonizar com as práticas das sociedades de classificação/organizações reconhecidas**

O programa de avaliação do estado dos navios (CAS) estabelece o quadro para a inspeção reforçada dos navios mais antigos. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou programa reforçado de vistorias (ESP), indica como efetuar esta inspeção reforçada. Como utiliza o ESP para alcançar o seu objetivo, o CAS refere-se a este como uma ferramenta para o fazer. Estas alterações ao Código ESP visam harmonizar o programa com as práticas correntes.

As alterações são definidas no anexo 36 do documento MSC 92/26/Add.2. O ponto 13.33 do relatório da 92.<sup>a</sup> sessão do MSC (MSC 92/26) indica que serão adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do comité.

**2. ADOÇÃO DAS ALTERAÇÕES DA IMO**

**2.1. Adoção das alterações às regras II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 e 2/29 e ao capítulo III da Convenção SOLAS, bem como ao Código dos meios de salvação e ao Código do programa reforçado de vistorias de 2011**

Estas alterações foram aprovadas na 92.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, que teve lugar entre 12 e 21 de junho de 2013, e serão apresentadas para adoção na 93.<sup>a</sup> sessão daquele comité, que terá lugar entre 14 e 23 de maio de 2014.

## **2.2. Aceitação e entrada em vigor**

Uma vez aprovadas e adotadas pelo MSC, as alterações supramencionadas serão apresentadas às partes contratantes para que estas deem o seu consentimento a ficar-lhes vinculadas.

## **3. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIA DA UE**

### **3.1. Alterações às regras SOLAS II-2/3 e II-2/9.7 relativas à resistência ao fogo das condutas de ventilação nos navios novos**

A União já adotou prescrições em matéria de prevenção, deteção e extinção de incêndios, no âmbito do anexo I, capítulo II-2, da Diretiva 2009/45/CE<sup>1</sup> relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. A regra 12 da parte A do referido capítulo estabelece prescrições específicas para as condutas de ventilação, derivadas das mesmas disposições da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas. Além disso, a regra 9 do capítulo II-2, parte B, do anexo acima referido estabelece prescrições abrangentes e pormenorizadas relativas aos materiais de construção a utilizar nas condutas de ventilação em diferentes partes dos navios de passageiros, em função da classe do navio. As alterações ao capítulo II-2, parte C, regra 9, da Convenção SOLAS substituem por completo a secção 7 relativa aos sistemas de ventilação, abrangendo tanto a definição como o ensaio das penetrações de condutas e incluindo disposições especiais para os navios de passageiros que transportem mais de 36 passageiros.

Consequentemente, as prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas às condutas de ventilação terão de ser revistas caso as alterações supramencionadas sejam adotadas. Trata-se, por exemplo, das disposições relativas às penetrações de condutas, constantes do anexo I, capítulo II-2, parte A, regra 12, e aos sistemas de ventilação dos navios que transportem mais de 36 passageiros, constantes da parte B, regra 9.

As alterações à Convenção SOLAS a adotar podem, portanto, ter incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas às condutas de ventilação.

### **3.2. Alterações à regra SOLAS II-2/13.4 relativas a meios adicionais de evacuação dos espaços de máquinas nos navios de carga e de passageiros novos**

A União já adotou prescrições relativas aos meios de evacuação dos espaços de máquinas dos navios de passageiros, no âmbito do anexo I, capítulo II-2, da Diretiva 2009/45/CE, em particular a regra 6 da parte B (medidas de segurança contra incêndios), derivadas das mesmas disposições da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas.

Consequentemente, as prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas aos meios de evacuação terão de ser revistas caso as alterações supramencionadas sejam adotadas, tendo em consideração as disposições específicas aplicáveis ao pavimento das anteparas e à evacuação das casas de comando das máquinas.

As alterações à Convenção SOLAS a adotar podem, portanto, ter incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas aos meios de evacuação dos espaços de máquinas nos navios de passageiros novos.

---

<sup>1</sup> JO L 163 de 25.6.2009, p. 1

### **3.3. Alterações à regra SOLAS II-2/18 relativas aos postos de aterragem de helicópteros nos navios ro-ro de passageiros novos**

A União já adotou prescrições relativas à disponibilização de postos de aterragem de helicópteros, no âmbito do anexo I, capítulo II-2, da Diretiva 2009/45/CE. Em particular, a regra 18 da parte B deste capítulo estabelece que «*os navios equipados com instalações para helicópteros devem satisfazer as prescrições da regra SOLAS II-2/G/18, na versão em vigor em 1 de janeiro de 2003*». Estas prescrições deverão agora ser alteradas.

Consequentemente, as prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas aos postos de aterragem de helicópteros nos navios ro-ro de passageiros novos terão de ser revistas caso as alterações supramencionadas sejam adotadas.

As alterações à Convenção SOLAS a adotar podem, portanto, ter incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas aos postos de aterragem de helicópteros, ao enquadrarem a revisão das regras em questão.

### **3.4. Alterações ao capítulo III da SOLAS e prescrições conexas de manutenção e revisão periódica de baleeiras e barcos salva-vidas em todos os navios**

A União já adotou prescrições em matéria de disponibilidade operacional, manutenção e inspeção dos meios de salvação, no âmbito do anexo I, capítulo III, regra 12, da Diretiva 2009/45/CE. A regra 12.2 estabelece que «*a manutenção e a inspeção dos meios de salvação devem ser realizadas de acordo com as prescrições da regra SOLAS III/20*». Por conseguinte, a diretiva exige o cumprimento das disposições aplicáveis da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas, sendo que qualquer alteração terá efeito direto na legislação da UE.

Assim, a alteração proposta das disposições SOLAS aplicáveis terá incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas à disponibilidade operacional, manutenção e inspeção dos meios de salvação.

### **3.5. Alterações ao Código dos meios de salvação (LSA) no que diz respeito aos dispositivos de ensaio de referência (RTD) de coletes de salvação — com as recomendações revistas relativas ao ensaio dos meios de salvação e as diretrizes para a validação da construção de um dispositivo completo de ensaio de referência para adulto**

A União já adotou prescrições relativas aos meios de salvação pessoais, no âmbito do anexo I, capítulo III, da Diretiva 2009/45/CE. Em particular, a regra 2.2 deste capítulo indica que todos os meios referidos «*devem satisfazer [...] o Código LSA*».

Além disso, o artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva 96/98/CE<sup>2</sup> relativa aos equipamentos marítimos estabelece que «*os equipamentos enumerados no anexo A.1, instalados a bordo de um navio comunitário [...], devem satisfazer os requisitos aplicáveis dos instrumentos internacionais mencionados no referido anexo*». Para o item A.1/1.4 (coletes de salvação) constante do quadro do anexo A.1, a norma aplicável é a Resolução IMO MSC 48(66) (Código LSA) e as normas de ensaio aplicáveis são as definidas na Resolução IMO A.689(17), conforme alterada.

Por conseguinte, ambas as diretivas exigem o cumprimento das disposições da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas, sendo que qualquer alteração às regras em questão terá efeito direto na legislação da UE.

---

<sup>2</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

Assim, as alterações ao Código LSA propostas terão incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE e da Diretiva 96/98/CE.

### **3.6. Alterações à regra SOLAS II-1/29 relativas às prescrições para as provas dos aparelhos de governo**

A União já adotou prescrições relativas às provas dos aparelhos de governo, no âmbito do anexo I, capítulo II-1, parte C, regras 6 e 7, da Diretiva 2009/45/CE, derivadas e que reproduzem as mesmas disposições da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas.

Consequentemente, as prescrições da Diretiva 2009/45/CE relativas aos aparelhos de governo principal e auxiliar terão de ser revistas, caso as alterações supramencionadas sejam adotadas, tendo em conta as novas disposições da Convenção SOLAS.

As alterações à Convenção SOLAS a adotar podem, portanto, ter incidência nas prescrições da Diretiva 2009/45/CE.

### **3.7. Alterações ao Código do programa reforçado de vistorias (ESP) de 2011, essencialmente para o harmonizar com as práticas das sociedades de classificação/organizações reconhecidas**

O Regulamento (UE) n.º 530/2012<sup>3</sup>, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples, visa estabelecer um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da MARPOL 73/78, conforme definida no artigo 3.º do regulamento, para os navios petroleiros de casco simples e proibir o transporte de/para portos dos Estados-Membros de petróleo e frações petrolíferas pesados em navios petroleiros de casco simples.

O regulamento torna obrigatória a aplicação do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) da IMO aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O artigo 5.º exige que esses petroleiros cumpram o CAS, definido no artigo 6.º como o programa de avaliação do estado dos navios adotado pela Resolução MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, tal como alterada pela Resolução MEPC 99(48), de 11 de outubro de 2002, e pela Resolução MEPC 112(50), de 4 de dezembro de 2003. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou o programa reforçado de vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Dado que o CAS utiliza o ESP como instrumento para alcançar o seu objetivo, as alterações ao regime das inspeções ESP serão direta e automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

Por conseguinte, as alterações a adotar na 93.ª sessão do MSC, que introduzirão alterações ao Código ESP, irão afetar a legislação da UE, designadamente a aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

### **3.8. Síntese**

À luz da legislação da UE supramencionada, a Comissão considera que a adoção das sete alterações em apreço, a adotar na 93.ª sessão do MSC, é da competência exclusiva da UE, em virtude do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, na medida em que a adoção dos instrumentos internacionais em causa pode afetar normas comuns ou alterar o seu âmbito de aplicação.

---

<sup>3</sup> JO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

Conforme estabelece a jurisprudência assente, ainda que a União não seja membro da IMO, os Estados-Membros não podem assumir obrigações suscetíveis de afetar as normas adotadas pela UE com vista à consecução dos objetivos dos Tratados, a menos que uma decisão do Conselho, adotada por proposta da Comissão, a isso os autorize.

#### **4. CONCLUSÃO**

A Comissão propõe, por conseguinte, uma decisão do Conselho sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no que diz respeito às alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.7 que irão ser adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**que estabelece a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, durante a 93.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, no que diz respeito à adoção de alterações às regras II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 e 2/29 e ao capítulo III da Convenção SOLAS, bem como ao Código dos meios de salvação e ao Código do programa reforçado de vistorias de 2011**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, e o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A intervenção da União Europeia no setor do transporte marítimo deve visar o reforço da segurança marítima.
- (2) O Comité de Segurança Marítima (MSC) da IMO, na sua 92.<sup>a</sup> sessão, aprovou alterações às regras II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 e 2/29 e ao capítulo III da Convenção SOLAS, bem como ao Código dos meios de salvação e ao Código do programa reforçado de vistorias de 2011. Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 93.<sup>a</sup> sessão do MSC, que terá lugar em maio de 2014.
- (3) As alterações às regras SOLAS II-2/3 e II-2/9.7, relativas à resistência ao fogo das condutas de ventilação nos navios novos, irão introduzir novas prescrições para os sistemas de ventilação dos navios, incluindo os navios de passageiros que transportem mais de 36 passageiros. As disposições da regra 12 e da regra 9 do capítulo II-2, partes A e B respetivamente, do anexo I da Diretiva 2009/45/CE<sup>4</sup> relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, respeitantes às penetrações das condutas de ventilação e aos sistemas de ventilação nos navios que transportam mais de 36 passageiros, são derivadas dessas disposições da Convenção SOLAS, que deverão agora ser alteradas.
- (4) As alterações à regra SOLAS II-2/13.4 irão introduzir meios adicionais de evacuação dos espaços de máquinas nos navios de carga e de passageiros novos. As disposições da regra 6 (meios de evacuação) do capítulo II-2, parte B, do anexo I da Diretiva 2009/45/CE são derivadas das disposições da Convenção SOLAS que deverão agora ser alteradas.
- (5) As alterações à regra SOLAS II-2/18, relativas aos postos de aterragem de helicópteros nos navios ro-ro de passageiros novos, irão obrigar a que os sistemas de aplicação de espuma para combate a incêndios satisfaçam a circular MSC.1/Circ.1431 IMO, de 22 de junho de 2012 (diretrizes para a aprovação dos dispositivos de extinção de incêndios com espuma para as instalações de helicópteros). A regra 18 do capítulo

<sup>4</sup> JO L 163 de 25.6.2009, p. 1



II-2, parte B, do anexo I da Diretiva 2009/45/CE estabelece que os navios equipados com instalações para helicópteros devem satisfazer as prescrições da referida regra SOLAS, na versão em vigor em 1 de janeiro de 2003, que deverão agora ser alteradas.

- (6) As alterações ao capítulo III, regra 20, da Convenção SOLAS e prescrições conexas de manutenção e revisão periódica de baleeiras e barcos salva-vidas em todos os navios visam tornar obrigatórias estas prescrições detalhadas. O capítulo III do anexo I da Diretiva 2009/45/CE estabelece que a manutenção e inspeção dos meios de salvação devem ser realizadas de acordo com as mesmas prescrições da regra SOLAS III/20, que deverão agora ser alteradas.
- (7) As alterações ao Código dos meios de salvação (LSA), relativas aos dispositivos de ensaio de referência (RTD), irão introduzir novas prescrições para os RTD. A regra 2.2 do capítulo III da Diretiva 2009/45/CE indica que todos esses meios de salvação pessoais devem satisfazer os requisitos do Código LSA. Além disso, o artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva 96/98/CE<sup>5</sup> relativa aos equipamentos marítimos estabelece que os equipamentos enumerados no seu anexo A.1, instalados a bordo de navios comunitários, devem satisfazer os requisitos aplicáveis dos instrumentos internacionais mencionados no referido anexo. Para o item A.1/1.4 (coletes de salvação) constante do quadro do anexo A.1, a norma aplicável é a Resolução IMO MSC 48(66) — Código LSA, que deverá agora ser alterado.
- (8) As alterações à regra SOLAS II-1/29, relativas às prescrições para as provas dos aparelhos de governo, irão introduzir prescrições suplementares para a demonstração da conformidade durante as provas no mar. As regras 6 e 7 do capítulo II-1, parte C, do anexo I da Diretiva 2009/45/CE são derivadas e reproduzem as mesmas disposições da Convenção SOLAS, constantes do capítulo II-1, parte C, regra 29, relativa às prescrições para os aparelhos de governo principal e auxiliar, que deverão agora ser alteradas.
- (9) As alterações ao Código do programa reforçado de vistorias (ESP) de 2011 harmonizam-no com as práticas das sociedades de classificação. Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (UE) n.º 530/2012<sup>6</sup>, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples, tornam obrigatória a aplicação do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) da IMO aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou o programa reforçado de vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Dado que o CAS utiliza o ESP como instrumento para alcançar o seu objetivo, as alterações ao regime das inspeções ESP serão direta e automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012.
- (10) A União não é membro da IMO nem parte contratante nas convenções e códigos em causa. É necessário, por conseguinte, que o Conselho autorize os Estados-Membros a expressarem a posição da União e a darem o seu consentimento a ficar vinculados pelas alterações em causa.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

---

<sup>5</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

<sup>6</sup> JO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

*Artigo 1.º*

1. A posição da União na 93.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da IMO é dar o seu acordo à adoção das alterações às regras II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 e 2/18 da Convenção SOLAS, constantes do anexo 13 do documento MSC 92/26.Add.1, e à adoção das alterações às regras II-2/20-1 e 2/29 e ao capítulo III da Convenção SOLAS, bem como ao Código dos meios de salvação e ao Código do programa reforçado de vistorias de 2011, constantes dos anexos 31, 34, 35 e 36, respetivamente, do documento MSC 92/26/Add.2. da IMO.
2. A posição da União definida no n.º 1 deve ser expressa pelos Estados-Membros, que são membros da IMO, agindo conjuntamente no interesse da União.
3. Podem ser acordadas alterações menores e de carácter formal à presente posição sem que seja necessário modificá-la.

*Artigo 2.º*

Os Estados-Membros ficam autorizados a consentir em ficar vinculados, no interesse da União, às alterações a que se refere o artigo 1.º, n.º 2.

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*