

d'embarcacions de menys de 20 tones de registre brut (TRB), dedicades a la pesca amb arts menors, no subjectes a reglamentació específica. En l'Ordre esmentada s'eximia, excepcionalment, de la norma general d'aportació de baixes per a noves construccions els pescadors professionals amb més de cinc anys continuats de professió que volguessin construir embarcacions de menys de 2,5 TRB, sempre que complissin les condicions fixades a l'efecte.

Aquesta norma la va derogar el Reial decret 1391/1990, de 8 de novembre, sobre construcció i modernització de vaixells pesquers d'eslora entre perpendiculars inferior a sis metres i sobre la materialització de baixes.

Per garantir la continuïtat en l'exercici de la seva activitat als pescadors que al moment oportú van accedir a aquestes embarcacions i continuen realitzant el seu treball amb el deteriorament lògic d'aquelles pel llarg període de temps de servei i, al seu torn, per mantenir la seguretat de la vida humana en el mar, és procedent que aquestes embarcacions es puguin substituir per altres unitats pesqueres més modernes, segures i fiables, com demanden els actuals plans de modernització de la flota pesquera espanyola i sempre que continuïn en la mateixa propietat i amb les mateixes característiques.

Per això, és necessari establir les normes aplicables a la renovació de les embarcacions de menys de 2,5 TRB, d'acord amb els principis generals de la política d'ordenació del sector pesquer, establerts en el títol II de la Llei 3/2001, de 26 de març, de pesca marítima de l'Estat.

En l'elaboració d'aquest Reial decret han estat consultades les comunitats autònomes i les associacions representatives del sector pesquer.

En virtut d'això, a proposta de la ministra d'Agricultura, Pesca i Alimentació, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 15 d'octubre de 2004,

DISPOSO:

Article 1. *Requisits i condicions de la substitució d'embarcacions.*

1. Els pescadors professionals que siguin propietaris d'embarcacions que es van construir a l'empara de l'apartat 2.4 de l'Ordre ministerial de 20 de novembre de 1979, de construcció, reparació, instal·lació de motors i canvis de llistes, d'embarcacions de menys de 20 TRB, dedicades a la pesca d'arts menors, no subjectes a reglamentació específica, sempre que aquesta circumstància estigui anotada en el full d'assentament del Registre de matrícula de vaixells i de les empreses marítimes, les poden substituir per altres de nova construcció i poden desballestar les anteriors.

2. S'ha d'exigir el compliment de les condicions següents en relació amb la substitució que regula aquest Reial decret:

a) Les embarcacions que es construeixin han de tenir com a màxim les mateixes característiques d'arqueig brut (GT) i potència propulsora que la que es pretén substituir.

b) Les noves unitats s'han de dedicar a la pesca amb arts menors.

c) Les embarcacions noves les ha d'explotar només i exclusivament el propietari de la unitat que s'ha de substituir, llevat del que preveu l'article 2.

d) Els armadors sol·licitants no poden ser al seu torn propietaris de cap altra embarcació dedicada a la pesca.

e) La nova embarcació no pot generar drets d'aportació de baixa, ni pot percebre primes per retirar-la de l'activitat pesquera.

Article 2. *Obligacions del titular de l'embarcació.*

En la sol·licitud de construcció de l'embarcació nova hi ha de figurar el compromís del seu titular de no alienar-la o, si s'escau, de dur a terme una sola transmissió «inter vivos» entre familiars de primer grau que continuïn en l'exercici de l'activitat pesquera i que no siguin titulars d'una altra embarcació. Aquesta condició s'ha d'anotar, en cada cas, en el full d'assentament del Registre oficial de matrícula de vaixells i en el Cens de la flota pesquera operativa.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.19a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases d'ordenació del sector pesquer.

Disposició final segona. *Normativa aplicable.*

En tot el que no preveu aquest Reial decret són aplicables les normes que estableix el capítol I del Reial decret 1048/2003, d'1 d'agost, d'ordenació del sector pesquer i ajudes estructurals.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

El present Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 15 d'octubre de 2004.

JUAN CARLOS R.

La ministra d'Agricultura, Pesca
i Alimentació,
ELENA ESPINOSA MANGANA

CAP DE L'ESTAT

17882 *INSTRUMENT d'adhesió d'Espanya al Protocol de 1997 que esmena el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978, fet a Londres el 26 de setembre de 1997. («BOE» 251, de 18-10-2004.)*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

Concedida per les Corts Generals l'autorització que preveu l'article 94.1 de la Constitució i, per tant, complerts els requisits exigits per la legislació espanyola, estenc el present Instrument d'adhesió d'Espanya al Protocol de 1997 que esmena el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978, fet a Londres el 26 de setembre de 1997, perquè mitjançant el dipòsit d'aquest i de conformitat amb el que

disposa el seu article 5, Espanya passi a ser part del Protocol esmentat.

Per donar-ne fe, signo el present Instrument, que segella i ratifica degudament la sotasignada ministra d'Afers Exteriors.

Madrid, 24 de juliol de 2003.

JUAN CARLOS R.

La ministra d'Afers Exteriors
ANA PALACIO VALLELERSUNDI

PROTOCOL DE 1997 QUE ESMENA EL CONVENI INTERNACIONAL PER PREVENIR LA CONTAMINACIÓ PELS VAIXELLS, 1973, MODIFICAT PEL PROTOCOL DE 1978

Les parts en aquest Protocol,

Sent parts en el Protocol de 1978 relatiu al Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973,

Reconeixent la necessitat de prevenir i contenir la contaminació atmosfèrica ocasionada pels vaixells,

Recordant el Principi 15 de la Declaració de Rio sobre el medi ambient i el desenvolupament a favor de l'aplicació del plantejament preventiu,

Atès que la manera més eficaç d'aconseguir aquest objectiu és la conclusió d'un Protocol de 1997 que esmeni el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978,

Convenen:

ARTICLE 1

Instrument que s'esmena

El present Protocol esmena el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978 (d'ara endavant anomenat «el Conveni»).

ARTICLE 2

Addició de l'annex VI al Conveni

S'afegeix l'annex VI, titulat «Regles per prevenir la contaminació atmosfèrica ocasionada pels vaixells», el text del qual figura a l'annex d'aquest Protocol.

ARTICLE 3

Obligacions generals

1. El Conveni i el present Protocol, respecte de les parts en el present Protocol, es llegeixen i s'interpreten conjuntament com un instrument únic.

2. Tota referència al present Protocol també suposa una referència a l'annex.

ARTICLE 4

Procediment d'esmena

Quan s'apliqui l'article 16 del Conveni respecte d'una esmena a l'annex VI i els seus apèndixs, es considera que la referència a «una part en el Conveni» correspon a una part obligada per l'annex.

Clàusules finals

ARTICLE 5

Signatura, ratificació, acceptació, aprovació i adhesió

1. El present Protocol és obert a la signatura a la seu de l'Organització Marítima Internacional (en endavant, anomenada «l'Organització») des de l'1 de gener de 1998 fins al 31 de desembre de 1998 i després d'aquest termini seguirà obert a l'adhesió. Únicament els estats contractants del Protocol de 1978 relatiu al Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973 (d'ara endavant anomenat «el Protocol de 1978»), es poden constituir en parts en aquest Protocol mitjançant:

- signatura sense reserva pel que fa a ratificació, acceptació o aprovació; o
- signatura amb reserva de ratificació, acceptació o aprovació, seguida de ratificació, acceptació o aprovació; o
- adhesió.

2. La ratificació, acceptació, aprovació o adhesió s'efectua dipositant davant el secretari general de l'Organització (d'ara endavant anomenat «el secretari general») l'instrument que sigui procedent.

ARTICLE 6

Entrada en vigor

1. Aquest Protocol entra en vigor dotze mesos després de la data en què, almenys, 15 estats, les flotes mercants combinades dels quals representin no menys del 50 per 100 del tonatge brut de la marina mercant mundial, s'hagin constituït en parts d'aquest de conformitat amb el que prescriu l'article 5 del present Protocol.

2. Tot instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió dipositat posteriorment a la data d'entrada en vigor d'aquest Protocol adquireix efectivitat tres mesos després de la data en què va ser dipositat.

3. Després de la data en què es consideri acceptada una esmena a l'actual Protocol de conformitat amb el que prescriu l'article 16 del Conveni, tot instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió dipositat s'ha d'aplicar al present Protocol esmenat.

ARTICLE 7

Denúncia

1. Aquest Protocol pot ser denunciat per una part en el present Protocol en qualsevol moment posterior a l'expiració d'un termini de cinc anys a comptar de la data en què el Protocol hagi entrat en vigor per a la part esmentada.

2. La denúncia s'efectua dipositant un instrument de denúncia davant el secretari general.

3. La denúncia té efecte transcorreguts dotze mesos a partir de la recepció de la notificació pel secretari general, o després de l'expiració de qualsevol altre termini més llarg que fixi la notificació.

4. Es considera que la denúncia del Protocol de 1978, de conformitat amb el seu article VII, inclou la denúncia d'aquest Protocol, de conformitat amb el present article. La denúncia té efecte en la data en què tingui efecte la denúncia del Protocol de 1978, de conformitat amb l'article VII del Protocol.

ARTICLE 8

Dipositari

1. Aquest Protocol es diposita davant el secretari general (d'ara endavant, anomenat «el dipositari»).

2. El dipositari:

a) ha d'informar tots els estats que hagin signat el present Protocol o s'hi hagin adherit de:

i) qualsevol nova signatura o dipòsit d'un instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió, així com de la data en què tinguin lloc;

ii) la data d'entrada en vigor del present Protocol; i

iii) qualsevol dipòsit d'un instrument de denúncia del present Protocol i de la data en què va ser rebut l'Instrument, així com de la data en què la denúncia tingui efecte; i

b) ha de remetre exemplars autèntics certificats del present Protocol a tots els estats que hagin signat el Protocol o s'hi hagin adherit.

3. Tan aviat com aquest Protocol entri en vigor, el dipositari n'ha de remetre a la Secretaria de les Nacions Unides una còpia autèntica certificada perquè es registri i es publiqui, d'acord amb el que disposa l'article 102 de la Carta de les Nacions Unides.

ARTICLE 9

Idiomes

Aquest Protocol està redactat en un sol exemplar en els idiomes àrab, xinès, espanyol, francès, anglès i rus, i cadascun dels textos té la mateixa autenticitat.

Per donar fe de tot això, els sotasignats, degudament autoritzats a l'efecte pels seus governs respectius, han signat el present Protocol.

Fet a Londres, el dia vint-i-sis de setembre de mil nou-cents noranta-set.

ANNEX

ADDICIÓ DE L'ANNEX VI AL CONVENI INTERNACIONAL PER PREVENIR LA CONTAMINACIÓ PELS VAIXELLS, 1973, MODIFICAT PEL PROTOCOL DE 1978

S'afegeix el nou annex VI després de l'annex V existent:

«ANNEX VI

Regles per prevenir la contaminació atmosfèrica ocasionada pels vaixells

CAPÍTOL I

Generalitats

REGLA 1

Àmbit d'aplicació

Les disposicions d'aquest annex s'apliquen a tots els vaixells, llevat que disposin expressament una altra cosa les regles 3, 5, 6, 13, 15, 18 i 19 d'aquest annex.

REGLA 2

Definicions

Als efectes d'aquest annex:

1) Per "la construcció del qual estigui en una fase equivalent" s'entén la fase en què:

a) comença la construcció que es pot identificar com a pròpia d'un vaixell concret; i

b) ha començat el muntatge del vaixell de què es tracta, utilitzant, almenys, 50 tones del total estimat del

material estructural o un 1 per 100 del total esmentat, si aquest segon valor és més petit.

2) Per "alimentació contínua" s'entén el procés mitjançant el qual s'alimenta de residus una cambra de combustió sense intervenció humana, amb l'incinerador en condicions de funcionament normal, amb la temperatura de treball de la cambra de combustió entre 850°C i 1.200°C.

3) Per "emissió" s'entén qualsevol alliberament dels vaixells a l'atmosfera o al mar de substàncies sotmeses a control en virtut d'aquest annex.

4) Per "noves instal·lacions", en relació amb la regla 12 d'aquest annex, s'entén la instal·lació en un vaixell de sistemes i equip, incloses les noves unitats portàtils d'extinció d'incendis, aïllament o altres materials després de la data en què el present annex entri en vigor, però no la reparació o recàrrega de sistemes i equip, aïllament i altres materials prèviament instal·lats, ni la recàrrega de les unitats portàtils d'extinció d'incendis.

5) Per "Codi tècnic sobre els NO_x" s'entén el Codi tècnic relatiu a les emissions d'òxids de nitrogen dels motors dièsel marins, aprovat mitjançant la Resolució 2 de la Conferència, amb les esmenes que introdueixi l'Organització, a condició que les esmenes s'aprovin i entrin en vigor de conformitat amb el que disposa l'article 16 del Conveni sobre els procediments d'esmena aplicables a un apèndix d'un annex.

6) Per "substàncies que esgoten la capa d'ozó" s'entenen les substàncies controlades que defineix el paràgraf 4 de l'article 1 del Protocol de Mont-real relatiu a les substàncies que esgoten la capa d'ozó, de 1987, que figuren als annexos A, B, C i E del Protocol esmentat, en vigor en el moment d'aplicar o interpretar aquest annex.

A bord dels vaixells hi pot haver, sense que aquesta llista sigui exhaustiva, les següents "substàncies que esgoten la capa d'ozó":

Haló 1211 Bromoclorodifluorometà.

Haló 1301 Bromotrifluorometà.

Haló 2402 1, 2-Dibrom- 1, 1, 2, 2-tetrafluoroetà— (anomenat també Haló 1 14B2).

CFC-1 1 Triclorofluorometà.

CFC-1 2 Diclorodifluorometà.

CFC-113 1, 1, 2-Triclor- 1, 2, 2-trifluoroetà—.

CFC-114 1, 2-Diclor- 1, 1, 2, 2-tetrafluoroetà—.

CFC-115 Cloropentafluoroetà.

7) Per "fangs oliosos" s'entén qualsevol fang provinent dels separadors de combustible o oli lubricant, els residus d'oli lubricant de les màquines principals o auxiliars i els residus oliosos dels separadors d'aigües de sentina, l'equip filtrador d'hidrocarburs o les safates de degoteig.

8) Per "incineració a bord" s'entén la incineració de residus o altres matèries a bord d'un vaixell si aquests residus o altres matèries s'han produït durant l'explotació normal del vaixell.

9) Per "incinerador de bord" s'entén la instal·lació projectada amb la finalitat principal d'incinerar a bord.

10) Per "vaixell construït" s'entén qualsevol vaixell la quilla del qual hagi estat col·locada o la construcció del qual estigui en una fase equivalent.

11) Per "zona de control de les emissions de SO_x" s'entén una zona en la qual és necessari adoptar mesures especials de caràcter obligatori per prevenir, reduir i contenir la contaminació atmosfèrica per SO_x i els seus conseqüents efectes negatius en zones terrestres i marítimes. Són zones de control de les emissions de SO_x les que detalla la regla 14 d'aquest annex.

12) Per "vaixell tanc" s'entén un petrolier definit en el paràgraf 4) de la regla 1 de l'annex I o un vaixell tanc de càrrega química definit en el paràgraf 1) de la regla 1 de l'annex II d'aquest Conveni.

13) Per "Protocol de 1997" s'entén el Protocol de 1997 que esmena el Conveni per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978.

REGLA 3

Excepcions generals

Les regles d'aquest annex no s'apliquen:

- a) a les emissions necessàries per protegir la seguretat del vaixell o salvar vides al mar; ni
- b) a les emissions resultants d'avaries sofertes per un vaixell o pel seu equip:

 - i) sempre que després de produir-se l'avaria o de descobrir-se l'emissió s'hagin pres totes les precaucions raonables per prevenir o reduir al mínim l'emissió; i
 - ii) llevat que el propietari o el capità hagin actuat sigui amb la intenció de causar l'avaria, o bé amb imprudència temerària i sabent que probablement es produiria una avaria.

REGLA 4

Equivalents

1) L'Administració pot autoritzar a bord d'un vaixell accessoris, materials, dispositius o aparells en lloc dels que prescriu aquest annex, si els accessoris, materials, dispositius o aparells són, almenys, tan eficaços com els que prescriu aquest annex.

2) L'Administració que autoritzi accessoris, materials, dispositius o aparells en lloc dels que prescriu aquest annex n'ha de comunicar els detalls a l'organització a fi que aquesta els notifiqui a les parts en el present Conveni per a la seva informació i perquè prenguin les mesures que puguin ser oportunes.

CAPÍTOL II

Reconeixement, certificació i mitjans de control

REGLA 5

Reconeixements i inspeccions

1) Tot vaixell d'arqueig brut igual o superior a 400 i totes les torres de perforació i altres plataformes, fixes o flotants, han de ser objecte dels reconeixements que s'especifiquen a continuació:

a) un reconeixement inicial abans que el vaixell entri en servei o abans que s'expedeixi per primera vegada el certificat que prescriu la regla 6 d'aquest annex. Aquest reconeixement s'ha de realitzar de manera que garanteixi que l'equip, els sistemes, els accessoris, les instal·lacions i els materials compleixen plenament les prescripcions aplicables d'aquest annex;

b) reconeixements periòdics a intervals especificats per l'Administració, però que no han d'excedir els cinc anys, els quals s'han de realitzar de manera que garanteixin que l'equip, els sistemes, els accessoris, les instal·lacions i els materials compleixen plenament les prescripcions d'aquest annex; i

c) un reconeixement intermedi, com a mínim, durant el període de validesa del certificat, que s'ha de realitzar de manera que garanteixi que l'equip i les instal·lacions compleixen plenament les prescripcions d'aquest annex i estan en bon estat de funcionament. Quan s'efectuï només un reconeixement intermedi durant un dels períodes de validesa del certificat, i quan el període de validesa del certificat sigui superior a dos anys i mig, el reconeixement s'ha d'efectuar no més de sis mesos abans ni més de sis mesos després de transcorreguda la meitat del

període de validesa del certificat. Aquests reconeixements intermedis s'han de consignar en el certificat expedit en virtut de la regla 6 d'aquest annex.

2) En el cas dels vaixells d'arqueig brut inferior a 400, l'Administració pot establir les mesures pertinents perquè es compleixin les disposicions aplicables d'aquest annex.

3) El reconeixement de vaixells, pel que fa a l'aplicació del que prescriu aquest annex, l'han de fer funcionaris de l'Administració. No obstant això, l'Administració pot confiar els reconeixements a inspectors nomenats a l'efecte o a organitzacions reconegudes per ella. Aquestes organitzacions han de complir les directrius aprovades per l'organització. En tots els casos, l'Administració interessada ha de garantir plenament la integritat i l'eficàcia del reconeixement.

4) El reconeixement dels motors i de l'equip, per determinar si compleixen el que disposa la regla 13 d'aquest annex, s'ha de realitzar de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x.

5) L'Administració ha de prendre disposicions perquè, durant el període de validesa del certificat, es realitzin inspeccions fora de programa. Les inspeccions han de garantir que l'equip continua sent satisfactori en tots els aspectes per al servei a què està destinat. Poden efectuar les inspeccions funcionaris del mateix servei de l'Administració, inspectors nomenats a aquest efecte, organitzacions reconegudes, o altres parts a petició de l'Administració. Quan l'Administració, en virtut del que disposa el paràgraf 1) d'aquesta regla, preceptuï la realització de reconeixements anuals obligatoris, no són obligatòries les inspeccions esmentades fora de programa.

6) Quan l'inspector nomenat o l'organització reconeguda dictaminin que l'estat de l'equip no es correspon en el que és essencial amb els detalls del certificat, l'inspector o l'organització han de fer que es prenguin mesures correctives i, quan escaigui, ho han de notificar a l'Administració. Si no es prenen les mesures correctives, l'Administració ha de retirar el certificat. Quan el vaixell estigui en un port d'una altra part, també se n'ha de donar notificació immediata a les autoritats competents de l'Estat rector del port. Quan un funcionari de l'Administració, un inspector nomenat o una organització reconeguda hagin informat amb la notificació oportuna les autoritats competents de l'Estat rector del port, el govern de l'Estat esmentat ha de prestar al funcionari, inspector o organització esmentats tota l'assistència necessària per al compliment de les obligacions imposades per aquesta regla.

7) Es manté l'equip de manera que s'ajusti a les disposicions d'aquest annex i no s'efectua cap canvi de l'equip, els sistemes, els accessoris, les instal·lacions o els materials que van ser objecte del reconeixement, sense l'autorització expressa de l'Administració. Es permet la simple substitució de l'equip o accessoris per un equip i accessoris que s'ajustin a les disposicions d'aquest annex.

8) Sempre que un vaixell tingui un accident o que es descobreixi algun defecte que afecti considerablement l'eficàcia o la integritat de l'equip al qual s'apliqui aquest annex, el capità o el propietari del vaixell han d'informar com més aviat millor l'Administració, l'inspector nomenat o l'organització reconeguda, encarregats d'expedir el certificat pertinent.

REGLA 6

Expedició del Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica

1) S'expedeix un Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica, després d'un reco-

neixement efectuat de conformitat amb les disposicions de la regla 5 d'aquest annex:

a) a tot vaixell d'arqueig brut igual o superior a 400, que realitzi viatges a ports o terminals mar endins sotmesos a la jurisdicció d'altres parts; i

b) a les plataformes i torres de perforació que realitzin viatges a aigües sotmeses a la sobirania o jurisdicció d'altres parts en el Protocol de 1997.

2) Als vaixells construïts abans de la data d'entrada en vigor del Protocol de 1997 se'ls expedeix un Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica d'acord amb el que disposa el paràgraf 1) d'aquesta regla, a la primera entrada programada en dic sec posterior a l'entrada en vigor d'aquest annex, com a molt tard, i en cap cas més de tres anys després de l'entrada en vigor del Protocol de 1997.

3) Aquest certificat l'expedeix l'Administració o qualsevol persona o organització degudament autoritzada per ella. En qualsevol cas, l'Administració assumeix la total responsabilitat del certificat.

REGLA 7

Expedició del certificat per un altre Govern

1) El Govern d'una part en el Protocol de 1997, a requeriment de l'Administració, pot fer que un vaixell sigui objecte de reconeixement i, si considera que compleix les disposicions d'aquest annex, pot expedir o autoritzar l'expedició a aquest vaixell d'un Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica, de conformitat amb aquest annex.

2) S'ha de remetre com més aviat millor a l'Administració que hagi demanat el reconeixement una còpia del certificat i una altra de l'informe relatiu al reconeixement.

3) En el certificat s'ha de fer constar que ha estat expedit a petició de l'Administració. Aquest té la mateixa força i gaudeix del mateix reconeixement que l'expedit en virtut de la regla 6 d'aquest annex.

4) No s'ha d'expedir el Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica a cap vaixell amb dret a enarborar el pavelló d'un Estat que no sigui part en el Protocol de 1997.

REGLA 8

Model del certificat

El Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica s'ha de redactar en un idioma oficial del país que l'expedeixi, d'acord amb el model que figura a l'apèndix 1 d'aquest annex. Si l'idioma utilitzat no és l'espanyol, el francès o l'anglès, el text ha d'incloure una traducció a un d'aquests tres idiomes.

REGLA 9

Durada i validesa del certificat

1) El Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica s'expedeix per a un període que ha d'especificar l'Administració i que no ha d'excedir els cinc anys, comptats a partir de la data d'expedició.

2) No es permet cap pròrroga del període de validesa de cinc anys del Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica, llevat que sigui conforme al que disposa el paràgraf 3).

3) Si en la data d'expiració del Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica el vaixell no està en un port de l'Estat el pavelló del qual tingui dret a enarborar o en el qual hagi de ser objecte de reconeixement, l'Administració pot prorrogar la validesa del certifi-

cat per un període que no excedeixi els cinc mesos. Aquesta pròrroga només es concedeix amb la finalitat que el vaixell pugui seguir el viatge i arribar a l'Estat el pavelló del qual té dret a enarborar o en el qual hagi de ser objecte de reconeixement, i tot i així només en cas que es consideri oportú i raonable fer-ho. El vaixell al qual s'hagi concedit la pròrroga no està autoritzat, quan arribi a l'Estat el pavelló del qual tingui dret a enarborar o al port en què hagi de ser objecte de reconeixement, a sortir d'aquest port o Estat sense haver obtingut prèviament un nou Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica.

4) El Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica perd la validesa en qualsevol de les circumstàncies següents:

a) si les inspeccions i els reconeixements no s'han efectuat dins dels terminis que especifica la regla 5 d'aquest annex;

b) si s'efectuen reformes considerables de l'equip, els sistemes, els accessoris, les instal·lacions o els materials als quals s'aplica aquest annex sense autorització expressa de l'Administració, llevat que es tracti de la simple substitució de l'equip o els accessoris per equip o accessoris que s'ajustin a les prescripcions d'aquest annex. Als efectes de la regla 13, el concepte de reforma considerable inclou qualsevol canvi o ajust del sistema, els accessoris o la instal·lació d'un motor dièsel com a resultat dels quals el motor deixi de complir els límits relatius a l'emissió d'òxids de nitrogen que li corresponen; o

c) quan el vaixell canviï el seu pavelló pel d'un altre Estat. Només s'expedeix un nou certificat quan el govern que l'expedeixi s'hagi assegurat plenament que el vaixell compleix tot el que prescriu la regla 5 d'aquest annex. En el cas d'un canvi de pavelló entre parts, el Govern de la part el pavelló del qual tenia dret a enarborar abans el vaixell ha de transmetre com més aviat millor a l'Administració de l'altra part, amb la petició prèvia d'aquesta cursada en un termini de tres mesos després d'efectuat el canvi, una còpia del Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica que portava el vaixell abans del canvi i, si estan disponibles, còpies dels informes dels reconeixements pertinents.

REGLA 10

Supervisió de les prescripcions operacionals per l'Estat rector del port

1) Un vaixell que estigui en un port o en un terminal mar endins sotmès a la jurisdicció d'una altra part en el Protocol de 1997 pot ser objecte d'una inspecció per funcionaris degudament autoritzats per l'esmentada part pel que fa a les prescripcions operacionals del present annex, si hi ha motius fundats per pensar que el capità o la tripulació no estan familiaritzats amb els procediments essencials de bord relatius a la prevenció de la contaminació atmosfèrica ocasionada pels vaixells.

2) En les circumstàncies que indica el paràgraf 1) d'aquesta regla, la part interessada ha de prendre mesures per garantir que el vaixell no es faci a la mar fins que s'hagi posat remei a la situació d'acord amb el que prescriu aquest annex.

3) Els procediments relatius a la supervisió per l'Estat rector del port que prescriu l'article 5 d'aquest Conveni s'han d'aplicar a aquesta regla.

4) Res del que disposa aquesta regla s'ha d'interpretar com una limitació dels drets i les obligacions d'una part que supervisi les prescripcions operacionals específicament previstes en aquest Conveni.

REGLA 11

Detecció de transgressions i compliment

1) Les parts en aquest annex han de cooperar en tota gestió que condueixi a la detecció de les transgressions i al compliment de les seves disposicions utilitzant qualsevol mesura apropiada i practicable de detecció i de vigilància ambiental, els procediments adequats de notificació i la recollida de proves.

2) Tot vaixell al qual s'apliqui aquest annex pot ser objecte d'inspecció, en qualsevol port o terminal mar endins d'una part, pels funcionaris que nomeni o autoritzi la part esmentada a fi de verificar si el vaixell ha emès alguna de les substàncies a les quals s'aplica el present annex que transgredeixi el que aquest disposa. Si la inspecció indica que hi ha hagut transgressió del present annex s'ha d'enviar un informe a l'Administració perquè prengui les mesures oportunes.

3) Qualsevol part ha de facilitar a l'Administració proves, si n'hi ha, que un vaixell ha emès alguna de les substàncies a les quals s'aplica el present annex i ha transgredit així el que aquest disposa. Quan sigui possible, l'autoritat competent de la part esmentada ha de notificar al capità del vaixell la transgressió que se li imputa.

4) En rebre les proves, l'Administració ha d'investigar l'assumpte i pot sol·licitar a l'altra part que li faciliti més o millors proves de la presumpta transgressió. Si l'Administració considera que hi ha proves suficients per incoar un procediment respecte a la presumpta transgressió, ha de fer que s'iniciï el procediment com més aviat millor de conformitat amb la seva legislació. Aquesta Administració ha d'informar immediatament la part que hagi notificat la presumpta transgressió, i l'Organització, de les mesures que s'hagin pres.

5) Així mateix, tota part pot procedir a la inspecció d'un vaixell al qual sigui aplicable el present annex quan el vaixell entri en els ports o terminals mar endins sota la seva jurisdicció, si ha rebut de qualsevol altra part una sol·licitud d'investigació juntament amb proves suficients que aquest vaixell ha emès en qualsevol lloc alguna de les substàncies a les quals s'aplica aquest annex i ha transgredit així el que aquest disposa. L'informe de la investigació s'ha de transmetre tant a la part que la va sol·licitar com a l'Administració, per tal que es puguin prendre les mesures oportunes d'acord amb aquest Conveni.

6) Les normes de dret internacional relatives a la prevenció, reducció i control de la contaminació del medi marí causada pels vaixells, incloses les relatives a execució i garanties, que estiguin en vigor en el moment de l'aplicació o interpretació d'aquest annex s'apliquen mutatis mutandis a les regles i normes que s'hi estableixen.

CAPÍTOL III

Prescripcions per al control de les emissions dels vaixells

REGLA 12

Substàncies que esgoten la capa d'ozó

1) Amb la reserva del que disposa la regla 3, es prohibeix qualsevol emissió deliberada de substàncies que esgoten la capa d'ozó. Les emissions deliberades inclouen les que es produeixen durant el manteniment, la revisió, la reparació o la retirada de sistemes o equip, excepte l'alliberament de quantitats mínimes durant la recuperació o el reciclatge d'una substància que esgota la capa d'ozó. Les emissions degudes a fugues d'una substància que esgota la capa d'ozó, independentment que les fugues siguin o no deliberades, poden ser reglamentades per les parts en el Protocol de 1997.

2) Es prohibeixen a tots els vaixells les instal·lacions noves que continguin substàncies que esgoten la capa d'ozó, llevat de les instal·lacions noves que continguin hidroclorofluorocarbonis (HCFC), que es permeten fins a l'1 de gener de l'any 2020.

3) Les substàncies a què fa referència aquesta regla i l'equip que contingui les substàncies esmentades s'han de dipositar en instal·lacions de recepció adequades quan es retirin del vaixell.

REGLA 13

Òxids de nitrogen (NO_x)

1).a) La present regla s'ha d'aplicar:

i) a tot motor dièsel amb una potència de sortida superior a 130 kW, instal·lat a bord d'un vaixell construït l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment; i

ii) a tot motor dièsel amb una potència de sortida superior a 130 kW, que hagi estat objecte d'una transformació important l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment.

b) La present regla no s'aplica:

i) als motors dièsel d'emergència, als motors instal·lats a bord de bots salvavides ni a cap dispositiu o equip previst per ser utilitzat únicament en cas d'emergència, ni

ii) als motors instal·lats a bord de vaixells que estiguin només dedicats a realitzar viatges dins de les aigües sotmeses a la sobirania o jurisdicció de l'Estat el pavelló del qual estan autoritzats a enarborar, a condició que els motors estiguin sotmesos a una altra mesura de control dels NO_x establerta per l'Administració.

c) No obstant el que disposa l'apartat a) del present paràgraf, l'Administració pot permetre que la present regla no s'apliqui als motors dièsel que s'instal·lin en els vaixells construïts abans de la data d'entrada en vigor del present Protocol o en els vaixells que siguin objecte d'una transformació important abans d'aquesta data, a condició que aquests estiguin exclusivament dedicats a fer viatges cap a ports o terminals mar endins situats a l'Estat el pavelló del qual estan autoritzats a enarborar.

2).a) Als efectes d'aquesta regla, per «transformació important» s'entén la modificació d'un motor mitjançant la qual:

i) se substitueix el motor per un motor nou construït l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment, o

ii) es realitza una modificació apreciable del motor, segons es defineix aquesta en el Codi tècnic sobre els NO_x, o

iii) s'augmenta la velocitat de règim màxima contínua del motor en més d'un 10%.

b) L'emissió de NO_x resultant de les modificacions a què fa referència l'apartat a) del present paràgraf s'ha de documentar de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x amb vista a la seva aprovació per l'Administració.

3).a) Amb la reserva del que disposa la regla 3 d'aquest annex, es prohibeix el funcionament de tot motor dièsel al qual s'apliqui aquesta regla, llevat que l'emissió d'òxids de nitrogen (calculada en forma d'emissió total ponderada de NO_x) del motor estigui dins dels límits que figuren a continuació:

i) 17,0 g/kWh si n'és inferior a 130 rpm.

- ii) $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh si n és igual o superior a 130 rpm però inferior a 2000 rpm.
- iii) 9,8 g/kWh si n és igual o superior a 2000 rpm.

on n = velocitat de règim del motor (revolucions per minut del cigonyal).

Quan s'usi combustible compost per barreges d'hidrocarburs derivats del refinament de petroli, els procediments d'assaig i els mètodes de mesurament s'han d'ajustar al que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x, tenint en compte els cicles d'assaig i els factors de ponderació que indica l'apèndix V d'aquest annex.

b) No obstant el que disposa l'apartat a) del present paràgraf, es permet el funcionament d'un motor dièsel si:

i) el motor consta d'un sistema de neteja dels gasos d'escapament, aprovat per l'Administració de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x, destinat a reduir les emissions de NO_x del vaixell als límits especificats a l'apartat a), com a mínim; o

ii) s'utilitza qualsevol altre mètode equivalent, aprovat per l'Administració tenint en compte les directrius pertinents que elabori l'Organització, per tal de reduir les emissions de NO_x del vaixell als límits especificats a l'apartat a) del present paràgraf, com a mínim.

REGLA 14

Òxids de sofre (SO_x)

Prescripcions generals:

1) El contingut de sofre de tot fueloil utilitzat a bord dels vaixells no ha d'excedir el 4,5 per 100 massa/massa.

2) El contingut mitjà de sofre a escala mundial del fueloil residual subministrat per a ús a bord dels vaixells s'ha de vigilar tenint en compte les directrius que elabori l'Organització.

Prescripcions aplicables a les zones de control de les emissions de SO_x:

3) Als efectes d'aquesta regla les zones de control de les emissions de SO_x inclouen:

a) la zona del mar Bàltic que defineix l'apartat 1).b) de la regla 10 de l'annex I; i

b) qualsevol altra zona marítima o portuària designada per l'organització de conformitat amb els criteris i procediments per a la designació de zones de control de les emissions de SO_x, pel que fa a la prevenció de la contaminació atmosfèrica ocasionada pels vaixells, que figuren a l'apèndix II.

4) Mentre els vaixells estiguin dins d'una zona de control de les emissions de SO_x, han de complir almenys una de les condicions següents:

a) el contingut de sofre del fueloil que s'utilitza a bord dels vaixells en una zona de control de les emissions de SO_x no excedeix l'1,5 per 100 massa/massa;

b) s'utilitza un sistema de neteja dels gasos d'escapament, aprovat per l'Administració tenint en compte les directrius que elabori l'organització, per reduir la quantitat total de les emissions d'òxids de sofre del vaixell, incloses les dels motors propulsors principals i auxiliars, a 6,0 g de SO_x/kWh o menys, calculada en forma d'emissió total ponderada de diòxid de sofre. Els fluxos de residus procedents de la utilització de l'equip esmentat no es poden descarregar en ports tancats ni en estuaris, llevat que es pugui demostrar de manera detallada amb documents que aquests fluxos de residus no tenen un efecte negatiu en els ecosistemes dels ports, basant-se en els criteris notificats per les autoritats de l'Estat rector del

port a l'organització. L'organització ha de notificar aquests criteris a totes les parts en el Conveni; o

c) s'utilitza qualsevol altre mètode o tecnologia verificable i que es pugui fer aplicar per reduir les emissions de SO_x a un nivell equivalent al que indica l'apartat b). Aquests mètodes han d'estar aprovats per l'Administració tenint en compte les directrius que elabori l'organització.

5) El proveïdor ha de demostrar mitjançant la documentació pertinent, segons el que prescriu la regla 18 d'aquest annex, el contingut de sofre del fueloil que esmenten el paràgraf 1) i l'apartat 4) a) de la present regla.

6) En els vaixells que utilitzin fueloil de diferents tipus per complir el que prescriu l'apartat 4) a) de la present regla, s'ha de preveure temps suficient per netejar tots els combustibles que tinguin un contingut de sofre superior a l'1,5 per 100 massa/massa del sistema de distribució de fueloil, abans d'entrar en una zona de control de les emissions de SO_x. S'han d'indicar en el llibre registre prescrit per l'Administració el volum de fueloil amb baix contingut de sofre (igual o inferior a l'1,5 per 100) de cada tanc, així com la data, l'hora i la situació del vaixell quan es va portar a terme l'operació esmentada.

7) Durant els dotze mesos següents a l'entrada en vigor d'aquest Protocol, o d'una esmena al present Protocol per la qual es designi una zona específica de control de les emissions de SO_x en virtut del que disposa l'apartat 3) b) d'aquesta regla, els vaixells que penetrin en una zona de control de les emissions de SO_x esmentada en l'apartat 3) a) de la present regla o designada en virtut del que disposa l'apartat 3) b) de la present regla estan exempts de les prescripcions dels paràgrafs 4) i 6) de la present regla i de les prescripcions del paràgraf 5) de la present regla pel que fa al seu apartat 4) a).

REGLA 15

Compostos orgànics volàtils

1) Si les emissions de compostos orgànics volàtils (COV) procedents dels vaixells tanc es reglamenten en els ports o terminals sotmesos a la jurisdicció d'una part en el Protocol de 1997, la dita reglamentació ha de ser conforme al que disposa la present regla.

2) Tota part en el Protocol de 1997 que designi ports o terminals sotmesos a la seva jurisdicció en què s'hagin de reglamentar les emissions de COV ha d'enviar una notificació a l'organització en què s'indiqui la mida dels vaixells que s'han de controlar, les càrregues que requereixen l'ús de sistemes de control de l'emissió de vapors i la data d'entrada en vigor del control esmentat. La notificació s'ha d'enviar almenys sis mesos abans de la data d'entrada en vigor.

3) El Govern d'una part en el Protocol de 1997 que designi ports o terminals en què s'hagin de reglamentar les emissions de COV procedents dels vaixells tanc, ha de garantir que en els ports i terminals designats existeixen sistemes de control de l'emissió de vapors aprovats per ell tenint en compte les normes de seguretat elaborades per l'organització i que aquests sistemes funcionen en condicions de seguretat i de manera que el vaixell no pateixi una demora innecessària.

4) L'organització ha de distribuir una llista dels ports i terminals designats per les parts en el Protocol de 1997 als altres estats membres de l'organització, als efectes d'informació.

5) Tot vaixell tanc que pugui ser objecte d'un control de l'emissió de vapors d'acord amb el que disposa el paràgraf 2) de la present regla està proveït d'un sistema de recollida de vapors aprovat per l'Administració tenint en compte les normes de seguretat elaborades per l'organització, que s'ha d'utilitzar durant l'embarcament

de les càrregues pertinents. Els terminals que hagin instal·lat sistemes de control de l'emissió de vapors de conformitat amb aquesta regla poden acceptar els vaixells tanc existents que no estiguin equipats amb un sistema de recollida de vapors durant un període de tres anys després de la data d'entrada en vigor a què es refereix el paràgraf 2).

6) Aquesta regla s'aplica només als vaixells de càrrega de gas quan el tipus de sistema de càrrega i de contenció permeti la retenció sense riscos a bord dels COV que no contenen metà o el seu retorn sense riscos a terra.

REGLA 16

Incineració a bord

1) Amb la reserva del que disposa el paràgraf 5), la incineració a bord només es permet en un incinerador de bord.

2) a) Amb l'excepció del que disposa l'apartat b) d'aquest paràgraf, tot incinerador que s'instal·li a bord d'un vaixell a partir de l'1 de gener de l'any 2000 ha de complir el que disposa l'apèndix IV d'aquest annex. Cada incinerador ha de ser aprovat per l'Administració tenint en compte les especificacions normalitzades per als incineradors de bord elaborades per l'organització.

b) L'Administració pot permetre que s'eximeixi de l'aplicació de l'apartat a) del present paràgraf tot incinerador que s'instal·li a bord d'un vaixell abans de la data d'entrada en vigor del Protocol de 1997, a condició que el vaixell estigui dedicat només a realitzar viatges en aigües sotmeses a la sobirania o jurisdicció de l'Estat el pavelló del qual està autoritzat a enarborar.

3) Res del que disposa aquesta regla afecta la prohibició que estableix el Conveni sobre la prevenció de la contaminació del mar per abocament de deixalles i altres matèries, 1972, esmenat, i el seu Protocol de 1996, ni altres prescripcions de l'esmentat Conveni.

4) Es prohibeix la incineració a bord de les substàncies següents:

a) residus de les càrregues enumerades en els annexos I, II i III del present Conveni i els corresponents materials d'emballatge o envàs contaminats;

b) difenils policlorats (PCB);

c) les escombraries, segons les defineix l'annex V del present Conveni, que continguin metalls pesants en concentracions que no siguin meres traces; i

d) productes refinats del petroli que continguin compostos halogenats.

5) La incineració a bord de fang d'aigües residuals i fangs d'hidrocarburs produïts durant l'explotació normal del vaixell també es pot realitzar a la planta generadora o caldera principal o auxiliar, encara que en aquest cas no es porta a terme dins de ports o estuaris.

6) Es prohibeix la incineració a bord de clorurs de polivinil (PVC), llevat dels incineradors de bord per als quals s'hagi expedit un certificat d'homologació de l'OMI.

7) Tots els vaixells proveïts d'incineradors subjectes al que disposa aquesta regla han de tenir un manual d'instruccions del fabricant que especifiqui com fer funcionar l'incinerador dins dels límits que estableix el paràgraf 2) de l'apèndix IV d'aquest annex.

8) El personal encarregat del funcionament d'un incinerador ha de rebre formació sobre això i pot seguir les instruccions que dona el manual del fabricant.

9) Cal vigilar en tot moment la temperatura de sortida del gas de combustió i no s'han de tirar residus en un incinerador d'alimentació contínua quan la temperatura estigui per sota de la temperatura mínima permesa de 850 °C. Pel que fa als incineradors de bord de càrrega dis-

contínua, la unitat s'ha de projectar de manera que a la cambra de combustió la temperatura arribi a 600 °C en els cinc minuts següents a l'encesa.

10) Res del que disposa aquesta regla impedeix desenvolupar, instal·lar i utilitzar altres dispositius de tractament tèrmic de residus a bord que satisfacin les prescripcions d'aquesta regla o les superin.

REGLA 17

Instal·lacions de recepció

1) Els governs de les parts en el Protocol de 1997 es comprometen a garantir la provisió d'instal·lacions adequades que s'ajustin a:

a) les necessitats dels vaixells que utilitzin els seus ports de reparacions per a la recepció de substàncies que esgoten la capa d'ozó i l'equip que conté les substàncies esmentades quan aquestes es retirin dels vaixells;

b) les necessitats dels vaixells que utilitzin els seus ports, terminals o ports de reparacions per a la recepció dels residus de la neteja dels gasos d'escapament procedents d'un sistema de neteja dels gasos d'escapament aprovat, quan la descàrrega en el medi marí d'aquests residus no estigui permesa en virtut de la regla 14 del present annex; sense causar demores innecessàries als vaixells; i

c) la necessitat de mitjans de desballestament per a la recepció de substàncies que esgoten la capa d'ozó i de l'equip que conté les substàncies quan aquestes es retiren dels vaixells.

2) Cada part en el Protocol de 1997 ha de notificar a l'organització, perquè aquesta ho comuniqui als seus membres, tots els casos en què les instal·lacions proveïdes en compliment de la present regla no estiguin disponibles o en què es consideri que són insuficients.

REGLA 18

Qualitat del fueloil

1) El fueloil per a combustible que es lliuri i s'utilitzi a bord dels vaixells als quals s'apliqui el present annex s'ha d'ajustar a les prescripcions següents:

a) a excepció del que estipula l'apartat b):

i) ha d'estar compost per barreges d'hidrocarburs derivats del refinament de petroli. Això no exclou la possibilitat d'incorporar-hi petites quantitats d'additius per tal de millorar alguns aspectes de rendiment;

ii) no ha de contenir cap àcid inorgànic;

iii) no ha de contenir cap substància afegida ni residu químic que:

1) comprometi la seguretat dels vaixells o afecti negativament el rendiment dels motors, o

2) sigui perjudicial per al personal, o

3) contribueixi en general a augmentar la contaminació atmosfèrica; i

b) el fueloil obtingut per mètodes diferents del refinament de petroli no ha de:

i) tenir un contingut de sofre superior al que estipula la regla 14 del present annex;

ii) ser causa que el motor superi els límits d'emissió de NO_x que estipula l'apartat 3) a) de la regla 13 del present annex;

iii) contenir cap àcid inorgànic;

iv) 1) comprometre la seguretat dels vaixells ni afectar negativament el rendiment de les màquines;

2) ser perjudicial per al personal, ni

3) contribuir en general a augmentar la contaminació atmosfèrica.

2) La present regla no s'aplica al carbó en la seva forma sòlida ni als combustibles nuclears.

3) En tot vaixell al qual s'apliquin les regles 5 i 6 del present annex, els detalls relatius al fueloil per a combustible lliurat i utilitzat a bord s'han de registrar en una nota de lliurament de combustible que ha de contenir, com a mínim, la informació que especifica l'apèndix V d'aquest annex.

4) La nota de lliurament de combustible s'ha de conservar a bord, en un lloc que permeti inspeccionar-la fàcilment en qualsevol moment raonable. S'ha de conservar durant un període de tres anys a partir de la data en què s'efectuï el lliurament del combustible a bord.

5) a) L'autoritat competent del Govern d'una part en el Protocol de 1997 pot inspeccionar les notes de lliurament de combustible a bord de qualsevol vaixell al qual s'apliqui aquest annex mentre el vaixell estigui en un dels seus ports o terminals mar endins, pot treure una còpia de cada nota de lliurament de combustible i pot demanar al capità o a la persona que estigui a càrrec del vaixell que certifiqui que cadascuna d'aquestes còpies és una còpia autèntica de la nota de lliurament de combustible corresponent. L'autoritat competent també pot verificar el contingut de cada nota mitjançant una consulta amb el port on va ser expedida.

b) Quan, en virtut del present paràgraf, l'autoritat competent inspeccioni les notes de lliurament de combustible i en tregui còpies certificades, ho ha de fer amb la diligència més gran possible i sense causar demores innecessàries al vaixell.

6) La nota de lliurament de combustible ha d'anar acompanyada d'una mostra representativa del fueloil lliurat, tenint en compte les directrius que elabori l'organització. La mostra ha de ser segellada i signada pel representant del proveïdor i pel capità o l'oficial encarregat de l'operació de presa de combustible quan aquesta conclogui, i s'ha de conservar en el vaixell fins que el fuel oil s'hagi consumit en gran part, i en qualsevol cas durant un període no inferior a dotze mesos comptats des de la data de lliurament.

7) Les parts en el Protocol de 1997 es comprometen a fer que les autoritats portuàries que elles han designat:

a) mantinguin un registre dels proveïdors locals de combustible líquid;

b) exigeixin als proveïdors locals que facilitin la nota de lliurament de combustible i la mostra que prescriu la present regla amb la certificació del proveïdor que acredita que el combustible s'ajusta al que prescriuen les regles 14 i 18 d'aquest annex;

c) exigeixin als proveïdors de combustible que conservin còpies de les notes de lliurament de combustible facilitades als vaixells durant tres anys, com a mínim, de manera que l'Estat rector del port pugui inspeccionar-les i verificar-les si és necessari;

d) prenguin les mesures pertinents contra els proveïdors de combustible que hagin lliurat combustible que

no s'ajusta al que indica la nota de lliurament de combustible;

e) informin l'Administració dels casos en què un vaixell hagi rebut combustible que no s'ajusta al que prescriuen les regles 14 o 18 d'aquest annex; i

f) informin l'organització, perquè aquesta ho comuniqui a les parts en el Protocol de 1997, de tots els casos en què un proveïdor de combustible no hagi complert el que prescriuen les regles 14 o 18 d'aquest annex.

8) Pel que fa a les inspeccions per l'Estat rector del port realitzades per les parts en el Protocol de 1977, les parts es comprometen a més a:

a) informar la part o l'Estat que no sigui part, sota la jurisdicció del qual s'hagi expedit la nota de lliurament de combustible, dels casos de lliurament de combustible no reglamentari, aportant-hi totes les dades pertinents; i

b) assegurar-se que es prenen les mesures correctives apropiades per fer que el combustible no reglamentari descobert s'ajusti al que prescriu.

REGLA 19

Prescripcions aplicables a les plataformes i a les torres de perforació

1) Amb la reserva del que disposen els paràgrafs 2) i 3) de la present regla, les plataformes i les torres de perforació, fixes o flotants, han de complir les prescripcions d'aquest annex.

2) Les emissions resultants directament de l'exploració, l'explotació i el consegüent tractament mar endins dels recursos minerals dels fons marins queden exemptes del compliment de les prescripcions del present annex, de conformitat amb l'incís 3) b) ii) de l'article 2 del present Conveni. Aquestes emissions inclouen:

a) les emissions procedents de la incineració de substàncies resultants únicament i directament de l'exploració, l'explotació i el consegüent tractament mar endins dels recursos dels fons marins, incloses, sense que l'enumeració sigui exhaustiva, la combustió d'hidrocarburs en torxa i la crema de sediments de perforació, fang o fluids d'estimulació durant les operacions de terminació i assaig dels pous, i la combustió en torxa deguda a circumstàncies excepcionals;

b) el despreniment de gasos i compostos volàtils presents en els fluids i sediments de perforació;

c) les emissions relacionades únicament i directament amb el tractament, la manipulació o l'emmagatzematge de minerals dels fons marins; i

d) les emissions dels motors dièsel dedicats exclusivament a l'exploració, l'explotació i el consegüent tractament mar endins dels recursos minerals dels fons marins.

3) Les prescripcions de la regla 18 d'aquest annex no s'apliquen a la utilització dels hidrocarburs que es produeixen i s'utilitzen ulteriorment «in situ» com a combustible, quan així ho aprovi l'Administració.

APÈNDIX I

Model de Certificat IAPP (regla 8)

CERTIFICAT INTERNACIONAL DE PREVENCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Expedit en virtut del que disposa el Protocol de 1997 que esmena el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978 (d'ara endavant anomenat «el Conveni»), amb l'autoritat conferida pel Govern de:

.....
(nom oficial complet del país)

per

(títol oficial complet de la persona o organització competent autoritzada en virtut del que disposa el Conveni)

Nom del vaixell	Número o lletres distintius	Número IMO	Port de matrícula	Arqueig brut

Tipus de vaixell: vaixell tanc.
 un altre tipus.

Se certifica:

- que el vaixell ha estat objecte de reconeixement, de conformitat amb el que disposa la regla 5 de l'annex VI del Conveni; i
- que el reconeixement ha posat de manifest que l'equip, els sistemes, els accessoris, les instal·lacions i els materials compleixen plenament les prescripcions aplicables de l'annex VI del Conveni.

Aquest certificat és vàlid fins al
a condició que es realitzin els reconeixements que prescriu la regla 5 de l'annex VI del Conveni.

Expedit a

(lloc d'expedició del certificat)

el

(data d'expedició)

(signatura del funcionari degudament autoritzat)

(segell o estampilla de l'autoritat)

RATIFICACIÓ DE RECONeixEMENTS ANUALS I INTERMEDIS

ES CERTIFICA que en el reconeixement efectuat de conformitat amb el que prescriu la regla 5 de l'annex VI del Conveni, s'ha comprovat que el vaixell compleix les disposicions pertinents del Conveni.

Reconeixement anual: Signat:
(signatura del funcionari degudament autoritzat)
Lloc:
Data:

(segell o estampilla de l'autoritat)

Reconeixement anual*/ Signat:
intermedi*: (signatura del funcionari degudament autoritzat)
Lloc:
Data:

(segell o estampilla de l'autoritat)

Reconeixement anual*/ Signat:
intermedi*: (signatura del funcionari degudament autoritzat)
Lloc:
Data:

(segell o estampilla de l'autoritat)

Reconeixement anual: Signat:

(signatura del funcionari degudament autoritzat)

Lloc:

Data:

(segell o estampilla de l'autoritat)

Suplement del Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica (Certificat IAPP)

Quadernet de construcció i equip

De conformitat amb el que disposa l'annex VI del Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973, modificat pel Protocol de 1978 (d'ara endavant anomenat «el Conveni»).

Notes:

1. Aquest quadernet ha d'acompanyar permanentment el Certificat IAPP. El Certificat IAPP ha d'estar disponible a bord del vaixell en tot moment.

2. Quan l'idioma utilitzat al quadernet original no sigui l'espanyol, el francès o l'anglès, s'ha d'incloure en el text una traducció a un d'aquests idiomes.

3. A les caselles s'ha de posar una creu (x) si la resposta és «sí» o «aplicable» i un guió (—) si la resposta és «no» o «no aplicable», segons correspongui.

4. Llevat que s'indiqui el contrari, les regles esmentades en el present quadernet són les regles de l'annex VI del Conveni i les resolucions o circulars són les aprovades per l'Organització Marítima Internacional.

1. Detalls del vaixell.

- 1.1 Nom del vaixell
- 1.2 Número o lletres distintius
- 1.3 Número IMO
- 1.4 Porta de matrícula
- 1.5 Arqueig brut
- 1.6 Data en què es va col·locar la quilla o en què el vaixell estava en una fase equivalent de construcció

1.7 Data en què va començar la transformació important del motor (si és procedent) (regla 13)

2. Control de les emissions dels vaixells.

2.1 Substàncies que esgoten la capa d'ozó (regla 12).

2.1.1 Els següents sistemes i equips d'extinció d'incendis que contenen halons poden continuar en servei

Sistema/equip	Ubicació a bord

2.1.2 Els següents sistemes i equips que contenen CFC poden continuar en servei

Sistema/equip	Ubicació a bord

2.1.3 Els següents sistemes que contenen hidroclorofluorocarbons (HCFC) instal·lats abans de l'1 de gener de l'any 2020 poden continuar en servei

Sistema/equip	Ubicació a bord

2.2 Òxids de nitrogen (NO_x) (regla 13).

2.2.1 Els motors dièsel següents, amb una potència de sortida superior a 130 kW, instal·lats en un vaixell construït l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment, s'ajusten a les normes sobre emissions de l'apartat 3).a) de la regla 13 de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x

Fabricant i model	Número de sèrie	Utilització	Potència de sortida (kW)	Velocitat de règim (rpm)

2.2.2 Els motors dièsel següents, amb una potència de sortida superior a 130 kW, que han estat objecte d'una transformació important, segons la definició del paràgraf 2) de la regla 13, l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment, s'ajusten a les normes sobre emissions de l'apartat 3).a) de la regla 13, de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x

Fabricant i model	Número de sèrie	Utilització	Potència de sortida (kW)	Velocitat de règim (rpm)

2.2.3 Els motors dièsel següents, amb una potència de sortida superior a 130 kW i instal·lats en un vaixell construït l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment, o amb una potència de sortida superior a 130 kW i que hagin estat objecte d'una transformació important segons la definició del paràgraf 2) de la regla 13, l'1 de gener de l'any 2000 o posteriorment, estan dotats d'un sistema de neteja dels gasos d'escapament o d'altres mètodes equivalents, de conformitat amb l'apartat 3).b) de la regla 13 i amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x

Fabricant i model	Número de sèrie	Utilització	Potència de sortida (kW)	Velocitat de règim (rpm)

2.2.4 Els motors dièsel següents, indicats a 2.2.1 i 2.2.2 i 2.2.3 supra estan dotats de dispositius de vigilància i registre de les emissions de NO_x, de conformitat amb el que disposa el Codi tècnic sobre els NO_x

Fabricant i model	Número de sèrie	Utilització	Potència de sortida (kW)	Velocitat de règim (rpm)

2.3 Òxids de sofre (SO_x) (regla 14).

2.3.1 Quan s'explota el vaixell dins d'una zona de control de les emissions de SO_x especificada al paràgraf 3) de la regla 14, aquest utilitza:

- .1 fueloil amb un contingut de sofre que no excedeix l'1,5 per 100 massa/massa, segons consta a les notes de lliurament de combustible; o
- .2 un sistema aprovat de neteja dels gasos d'escapament per reduir les emissions de SO_x a menys de 6,0 g de SO_x/kWh; o
- .3 una altra tècnica aprovada per reduir les emissions de SO_x a menys de 6,0 g de SO_x/kWh

2.4 Compostos orgànics volàtils (COV) (regla 15).

2.4.1 El vaixell tanc compta amb un sistema de recollida del vapor, instal·lat i aprovat de conformitat amb la circular MSC/Circ.585

2.5 El vaixell té un incinerador:

- .1 que compleix el que prescriu la resolució MEPC.76(40) esmenada.....
- .2 instal·lat abans de l'1 de gener de l'any 2000 que no compleix el que prescriu la resolució MEPC.76(40) esmenada.....

ES CERTIFICA que aquest quadernet és correcte en tots els aspectes.

Expedeix a

(loc d'expedició del quadernet)

a.....
(data d'expedició)

.....
(signatura del funcionari degudament autoritzat que expedeix el quadernet)

APÈNDIX II

Cicles d'assaig i factors de ponderació (regla 13)

S'haurien d'aplicar els següents cicles d'assaig i factors de ponderació per verificar si els motors dièsel marins compleixen els límits relatius als NO_x de conformitat amb la regla 13 d'aquest annex. A aquest efecte s'utilitzen el procediment d'assaig i el mètode de càlcul que especifica al Codi tècnic sobre els NO_x .

1. Per a motors marins de velocitat constant, utilitzats per a la propulsió principal del vaixell, inclosa la

transmissió dieselelèctrica, s'hauria d'aplicar el cicle d'assaig E2.

2. Per a grups de motors amb hèlix de pas regulable s'hauria d'aplicar el cicle d'assaig E2.

3. Per a motors auxiliars i principals adaptats a la demanda de l'hèlix s'hauria d'aplicar el cicle d'assaig E3.

4. Per a motors auxiliars de velocitat constant s'hauria d'aplicar el cicle d'assaig D2.

5. Per a motors auxiliars de càrrega i velocitat regulables no pertanyents a les categories anteriors s'hauria d'aplicar el cicle d'assaig C1.

Cicle d'assaig per a «propulsió principal de velocitat constant» (incloses la transmissió dieselelèctrica o les instal·lacions d'hèlix de pas regulable).

Tipus de cicle d'assaig E2	Velocitat	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potència	100 %	75 %	50 %	25 %
	Factor de ponderació	0,2	0,5	0,15	0,15

Cicle d'assaig per a «motors principals i auxiliars adaptats a la demanda de l'hèlix».

Tipus de cicle d'assaig E3	Velocitat	100 %	91 %	80 %	63 %
	Potència	100 %	75 %	50 %	25 %
	Factor de ponderació	0,2	0,5	0,15	0,15

Cicle d'assaig per a «motors auxiliars de velocitat constant».

Tipus de cicle d'assaig D2	Velocitat	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potència	100 %	75 %	50 %	25 %	10
	Factor de ponderació	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Cicle d'assaig per a «motors auxiliars de càrrega i velocitat regulables».

Tipus de cicle d'assaig C1	Velocitat	de règim				intermèdia			lenta
	Parell %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Factor de ponderació	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

APÈNDIX III

Críteris i procediments per a la designació de zones de control de les emissions de SO_x (Regla 14)

1. Objectius.

1.1 Aquest apèndix té per objecte proporcionar els críteris i procediments per a la designació de zones de control de les emissions de SO_x . La finalitat de les zones de control de les emissions de SO_x és prevenir, reduir i controlar la contaminació atmosfèrica ocasionada per les emissions de SO_x dels vaixells i els seus conseqüents efectes negatius en zones marítimes i terrestres.

1.2 L'organització ha de considerar l'establiment d'una zona especial de control de les emissions de SO_x quan es demostrï que és necessari per prevenir, reduir i controlar la contaminació atmosfèrica ocasionada per les emissions de SO_x dels vaixells.

2. Críteris aplicables a les propostes de designació de zones de control de les emissions de SO_x .

2.1 Només els estats contractants del Protocol de 1997 poden proposar a l'organització la designació d'una zona de control de les emissions de SO_x . Quan dos o més estats contractants comparteixin l'interès per una zona particular haurien de formular una proposta conjunta.

2.2 Tota proposta ha d'incloure:

1. Una clara delimitació de la zona proposada per a l'aplicació de les mesures de control de les emissions de SO_x , juntament amb una carta de referència on s'indiqui la zona esmentada.

2. Una descripció de les zones marítimes i terrestres en les quals les emissions de SO_x dels vaixells poden tenir efectes negatius.

3. Una avaluació que demostrï que les emissions de SO_x dels vaixells que operen a la zona proposada per a l'aplicació de les mesures de control de les emissions de SO_x contribueixen a la contaminació atmosfèrica per SO_x .

inclosa la deposició de SO_x , i als conseqüents efectes negatius a les zones marines i terrestres de què es tracta. Aquesta avaluació ha d'incloure una descripció dels efectes de les emissions de SO_x en els ecosistemes aquàtics i terrestres, les zones de productivitat natural, els hàbitats crítics, la qualitat de l'aigua, la salut de l'home i, quan sigui procedent, les zones d'importància cultural i científica. S'han d'indicar les fonts de les dades pertinents així com les metodologies utilitzades.

4. Informació pertinent sobre les condicions meteorològiques de la zona proposada per aplicar-hi les mesures de control de les emissions de SO_x i de les zones marines i terrestres que poden ser afectades, en particular els vents dominants, o les condicions topogràfiques, geològiques, oceanogràfiques, morfològiques o altres condicions que puguin afavorir l'augment de la contaminació atmosfèrica local o dels nivells d'acidificació.

5. La naturalesa del trànsit marítim a la zona de control de les emissions de SO_x proposada, incloses les característiques i la densitat del trànsit esmentat, i

6. Una descripció de les mesures de control adoptades per l'Estat contractant o els estats contractants que formulen la proposta per fer front a les emissions de SO_x procedents de fonts terrestres que afecten la zona en perill, i que estan en vigor i s'apliquen, juntament amb les que s'estiguin examinant amb vista a la seva adopció en relació amb el que disposa la regla 14 de l'annex VI d'aquest Conveni.

2.3 Els límits geogràfics de la zona de control de les emissions de SO_x es basen en els criteris pertinents abans esmentats, incloses les emissions i deposicions de SO_x procedents dels vaixells que naveguin a la zona proposada, les característiques i la densitat del trànsit i el règim de vents.

2.4 La proposta per designar una zona determinada com a zona de control de les emissions de SO_x s'ha de presentar a l'Organització de conformitat amb les regles i els procediments que aquesta estableix.

3. Procediments per a l'avaluació i adopció de zones de control de les emissions de SO_x per l'organització.

3.1 L'organització ha d'examinar tota proposta que li presentin un o diversos estats contractants.

3.2 La designació d'una zona de control de les emissions de SO_x s'ha de fer per mitjà d'una esmena d'aquest annex, que s'ha d'examinar i adoptar i que entra en vigor de conformitat amb l'article 16 d'aquest Conveni.

3.3 En avaluar la proposta, l'organització ha de tenir en compte tant els criteris que s'han d'incloure en cada proposta que es presenti per a la seva aprovació, segons s'indiquen a la secció 2 supra, com els costos relatius de la reducció de les deposicions de sofre procedents dels vaixells per comparació amb les mesures de control en terra. També s'han de tenir en compte els efectes econòmics en el transport marítim internacional.

4. Funcionament de les zones de control de les emissions de SO_x .

4.1 S'insta les parts els vaixells de les quals naveguen a la zona que comuniquin a l'organització tot assumpte d'interès relatiu al funcionament de la zona.

APÈNDIX IV

Homologació i límits de servei dels incineradors de bord (Regla 16)

1. Els vaixells que tinguin incineradors de bord com els que descriu el paràgraf 2 de la regla 16 han de tenir un

certificat d'homologació de l'OMI per a cada incinerador. Per obtenir el certificat, l'incinerador s'ha de projectar i construir de conformitat amb una norma aprovada com la que descriu el paràgraf 2 de la regla 16. Cada model ha de ser objecte d'una prova de funcionament específica per a l'homologació, que s'ha de fer a la fàbrica o en una instal·lació de proves aprovada, sota la responsabilitat de l'Administració, utilitzant les següents especificacions normalitzades de combustible i deixalles per determinar si l'incinerador funciona dins dels límits que especifica el paràgraf 2 d'aquest apèndix.

Fangs oliosos compostos de:

75 per 100 de fangs oliosos provinents de fueloil pesant;
5 per 100 de deixalles d'oli lubricant; i
20 per 100 d'aigua emulsionada.

Residus sòlids compostos de:

50 per 100 de deixalles alimentàries.
50 per 100 d'escombraries que continguin

aproximadament 30 per 100 de paper,
aproximadament 40 per 100 de cartró,
aproximadament 10 per 100 de draps,
aproximadament 20 per 100 de plàstics.

La barreja ha de tenir fins a un 50 per 100 d'humitat i 7 per 100 de sòlids incombustibles.

2. Els incineradors descrits en el paràgraf 2 de la regla 16 han de funcionar dins dels límits següents:

Quantitat d' O_2 a la cambra de combustió: 6 a 12 per 100.

Quantitat de CO en els gasos de combustió (mitjana màxima): 200 mg/MJ.

Grau de sutge (mitjana màxima): Bacharach 3 o Ringelman 1 (20 per 100 d'opacitat) (només s'accepta un grau més alt de sutge durant períodes molt breus, per exemple durant l'encesa).

Components no cremats en els residus de cendra: màxim 10 per 100 en pes.

Gamma de temperatures dels gasos de combustió a la sortida de la cambra de combustió: 850 a 1.200 °C.

APÈNDIX V

Informació que s'ha d'incloure a la nota de lliurament de combustible (regla 18.3)

Nom i número IMO del vaixell receptor.

Port.

Data de començament del lliurament.

Nom, adreça i número de telèfon del proveïdor del fueloil per a usos marins.

Denominació del producte o dels productes.

Quantitat en tones mètriques.

Densitat a 15 °C, en kg/m^3 .

Contingut en sofre (percentatge massa/massa).

Una declaració signada pel representant del proveïdor del fueloil que acrediti que el fueloil lliurat s'ajusta al que disposen els paràgrafs 1 o 4, apartat a), de la regla 14 i el paràgraf 1 de la regla 18 d'aquest annex.

ESTATS PART

Data dipòsit Instrument

Alemanya	17-06-2003	AD
Azerbaidjan	16-07-2004	AD
Bahames	08-11-2001	AD
Bangla Desh	18-12-2002	AD
Barbados	05-04-2004	AD
Dinamarca	18-12-2002	R
D. Territorial		Es reserva el dret a l'aplicació a les illes Fèroe i Groenlàndia.
Espanya	26-09-2003	AD
Grècia	28-05-2003	AD
Illes Marshall	07-03-2002	AD
Libèria	28-08-2002	AD
Noruega	21-12-1998	FD
Panamà	13-05-2003	AD
Regne Unit	05-08-2004	AD
Samoa	18-05-2004	AD
Singapur	10-08-2000	AD
Suècia	18-05-1998	FD
Vanuatu	15-03-2004	AD

1D: adhesió; R: ratificació; FD: signatura definitiva.

Aquest Protocol entra en vigor de forma general i per a Espanya el 19 de maig de 2005, de conformitat amb el que disposa el seu article 6.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 6 d'octubre de 2004.—El secretari general tècnic, Ignacio Matellanes Martínez.

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS I DE COOPERACIÓ

17932 *ACORD per a la promoció i protecció recíproca d'inversions entre el Govern del Regne d'Espanya i el Govern de la República de Trinitat i Tobago, fet «ad referendum» a Port of Spain el 3 de juliol de 1999. («BOE» 252, de 19-10-2004.)*

ACORD PER A LA PROMOCIÓ I PROTECCIÓ RECÍPROCA D'INVERSIONS ENTRE EL GOVERN DEL REGNE D'ESPANYA I EL GOVERN DE LA REPÚBLICA DE TRINITAT I TOBAGO

El Govern del Regne d'Espanya i el Govern de la República de Trinitat i Tobago (d'ara endavant «les parts contractants»),

Amb la voluntat d'intensificar la seva cooperació econòmica en benefici recíproc dels dos països,

Proposant-se crear condicions favorables per a les inversions dutes a terme per inversors de cada part contractant al territori de l'altra part contractant,

Acordant que aquests objectius es poden aconseguir sense detriment de les mesures aplicables de manera general en matèria de sanitat, seguretat i medi ambient, i

Reconeixent que la promoció i protecció de les inversions d'acord amb el present Acord estimulen les iniciatives en aquest camp,
Han convingut:

Article 1. Definicions.

Als efectes del present Acord:

1. Per «inversor» s'entén qualsevol nacional o qualsevol societat d'una de les parts contractants que dugui a terme inversions al territori de l'altra part contractant:

a) per «nacional» s'entén qualsevol persona física que, d'acord amb les legislacions respectives del Regne d'Espanya i de la República de Trinitat i Tobago, sigui considerada ciutadana o nacional d'un d'aquests;

b) per «societat» s'entén qualsevol persona jurídica o qualsevol altra entitat jurídica que hagi estat constituïda o degudament organitzada d'una altra manera de conformitat amb les lleis aplicables d'aquesta part contractant, com ara societats anònimes, col·lectives o associacions empresarials.

2. Per «inversió» s'entén qualsevol tipus d'actius i, en particular, encara que no exclusivament, els següents:

a) la propietat de béns mobles i immobles, així com altres drets reals, com ara hipoteques, gravàmens i penyores;

b) participacions, accions i obligacions d'una societat o qualsevol altra forma de participació en una societat o empresa mercantil;

c) el dret a aportacions monetàries o a qualsevol altre tipus de prestació en virtut d'un contracte que tingui valor econòmic, inclosos els préstecs només quan estiguin directament relacionats amb una inversió específica;

d) drets de propietat intel·lectual, inclosos, encara que sense caràcter exhaustiu, els drets de reproducció, les patents, els dissenys industrials, les marques, els noms comercials i processos tècnics, els coneixements tècnics («know-how») i fons de comerç;

e) concessions econòmiques atorgades per llei o en virtut d'un contracte, incloses les concessions per a la prospecció, el conreu, l'extracció o l'explotació de recursos naturals.

Les inversions dutes a terme al territori d'una part contractant per qualsevol persona jurídica de la mateixa part contractant però posseïdes o controlades efectivament per inversors de l'altra part contractant també es consideren inversions dutes a terme per inversors de la segona part contractant sempre que s'hagin efectuat de conformitat amb les lleis i els reglaments de la primera part contractant.

Cap canvi en la forma en què s'inverteixin o reinverteixin els actius n'afecta el caràcter d'inversió.

3. Per «rendes» s'entenen els imports produïts per una inversió i comprenen en particular, encara que no exclusivament, els beneficis, els dividendes, els interessos, les plusvàlues, els cànons i honoraris.

4. Per «territori» s'entén:

a) pel que fa a la República de Trinitat i Tobago, l'illa de Trinitat i l'illa de Tobago, inclosos el mar territorial i les aigües arxipelàgiques, així com la zona econòmica exclusiva i la plataforma continental adjacent al límit exterior del mar territorial de Trinitat i Tobago que hagi estat designada o pugui ser designada segons la llei nacional de Trinitat i Tobago com una zona sobre la qual Trinitat i Tobago tingui o pugui tenir drets sobirans i/o jurisdicció segons el dret internacional.

b) pel que fa al Regne d'Espanya, el territori terrestre, les aigües interiors i el mar territorial del Regne d'Espanya, així com la zona econòmica exclusiva i la pla-