

# I. Disposiciones generales

## JEFATURA DEL ESTADO

**30758** *CORRECCION de errores del Real Decreto-ley 5/1991, de 20 de diciembre, por el que se dispone el comienzo de la aplicación del Impuesto General Indirecto Canario el 1 de enero de 1993.*

Advertido error en el texto del Real Decreto-ley 5/1991, de 20 de diciembre, por el que se dispone el comienzo de la aplicación del Impuesto General Indirecto Canario el 1 de enero de 1993, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 305, de fecha 21 de diciembre de 1991, se procede a efectuar la oportuna rectificación en su fórmula promulgatoria, que debe entenderse redactada de la siguiente forma:

«En su virtud, con informe favorable del Parlamento de Canarias, en uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 1991.»

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**30759** *ACUERDO de 13 de diciembre de 1991 sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá, hecho en Ottawa el 15 de septiembre de 1988.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE CANADÁ

### INDICE

| Artículo | Título                                               |
|----------|------------------------------------------------------|
| I        | Definiciones.                                        |
| II       | Concesión de derechos.                               |
| III      | Designación.                                         |
| IV       | Autorización.                                        |
| V        | Revocación y limitación de autorización.             |
| VI       | Aplicación de las Leyes.                             |
| VII      | Certificados y licencias.                            |
| VIII     | Seguridad en la aviación.                            |
| IX       | Tasas por la utilización de aeropuertos y servicios. |
| X        | Capacidad.                                           |
| XI       | Estadísticas.                                        |
| XII      | Exenciones.                                          |
| XIII     | Tarifas.                                             |
| XIV      | Ventas y transferencias de fondos.                   |
| XV       | Impuestos.                                           |
| XVI      | Representantes y personal de la línea aérea.         |
| XVII     | Aplicación a los servicios no regulares.             |
| XVIII    | Zonas prohibidas.                                    |
| XIX      | Consultas.                                           |
| XX       | Modificación del Acuerdo.                            |
| XXI      | Solución de controversias.                           |
| XXII     | Expiración.                                          |
| XXIII    | Registro ante la OACI.                               |
| XXIV     | Convenios Multilaterales.                            |
| XXV      | Entrada en vigor.                                    |

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE CANADÁ

El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá, en lo sucesivo denominados Partes contratantes,

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944,

Deseando concluir un acuerdo para promover la cooperación y el transporte aéreo con carácter suplementario al mencionado Convenio

sobre transporte aéreo entre sus respectivos territorios y más allá de éstos;

Convienen en lo siguiente:

### ARTÍCULO I

#### Definiciones

A efectos de la interpretación y aplicación del Acuerdo, salvo cuando expresamente se prevea otra cosa:

a) Por «Convenio» se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944; el término comprende cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor con respecto a ambas Partes contratantes o hayan sido ratificados o adoptados por las mismas de conformidad con su legislación nacional respectiva;

b) Por «autoridades aeronáuticas» se entenderán, en el caso de Canadá, el Ministro de Transportes y la Agencia Nacional de Transporte de Canadá, y en el caso de España, el de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Dirección General de Aviación Civil), o, en ambos casos cualquier persona u Organismo debidamente autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades;

c) Por «línea aérea designada» se entenderá la Empresa de transporte aéreo que cada Parte contratante haya designado o autorizado para prestar los servicios acordados según se especifican en el anexo al presente Acuerdo y de conformidad con sus artículos III y IV;

d) Se entenderá que los términos «territorio», «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» y «escala para fines no comerciales» tienen el significado que se especifica en los artículos 2.º y 96 del Convenio;

e) Por «Acuerdo» se entenderá el presente Acuerdo, su anexo y cualesquiera enmiendas a los mismos;

f) Por «rutas especificadas» se entenderán las rutas establecidas o que se hayan de establecer en el anexo al presente Acuerdo;

g) Por «servicios acordados» se entenderán los servicios aéreos internacionales que pueden prestarse, de conformidad con lo previsto en el presente Acuerdo, en las rutas señaladas para el transporte de pasajeros, carga y correo, separadamente o de forma combinada;

h) Por «tarifa» se entenderán los precios que se paguen por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en que se aplicarán aquellos, incluyendo, en la medida que lo exijan las respectivas legislaciones y reglamentaciones nacionales, los precios y las condiciones de los servicios de agencia y de otros servicios prestados por el transportista en relación con el transporte aéreo, pero con exclusión de la remuneración y condiciones para el transporte de correo.

### ARTÍCULO II

#### Concesión de derechos

1. Cada Parte contratante concede a la otra Parte, salvo que se especifique otra cosa en el anexo, los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por la otra Parte contratante:

a) Sobrevolar su territorio sin aterrizar en él;

b) Hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c) Hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar en la operación, de las rutas especificadas en el anexo, tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separada o conjuntamente, hacia o desde el territorio de la otra Parte contratante y hacia o desde el territorio de otros Estados.

2. Las líneas aéreas de cada Parte contratante, que no sean las designadas en el artículo III del presente Acuerdo, disfrutarán también de los derechos señalados en el párrafo 1 a) y b) del presente artículo.

3. El párrafo 1 del presente artículo no se interpretará en ningún caso en el sentido de que confiera a una línea aérea designada de una Parte contratante el privilegio de embarcar pasajeros, carga o correo en el territorio de la otra Parte contratante, por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte contratante.

### ARTÍCULO III

#### Designación

Cada Parte contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, una línea o varias líneas aéreas para prestar los servicios

acordados en las rutas especificadas en el anexo con respecto a esa Parte contratante y de sustituir por otra una línea aérea previamente designada.

#### ARTÍCULO IV

##### *Autorización*

1. Al recibo de una notificación de designación o de sustitución en virtud del artículo III de este Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, de conformidad con su propia legislación y reglamentos, concederán sin demora a la línea o líneas aéreas designadas para ello las autorizaciones correspondientes para prestar los servicios acordados para los que se haya designado a dicha línea aérea.

2. Al recibo de la autorización, la línea aérea podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios acordados, parcial o totalmente, siempre y cuando la línea aérea cumpla las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo y las tarifas se hayan fijado de conformidad con lo dispuesto en el artículo XIII del mismo.

#### ARTÍCULO V

##### *Revocación y limitación de autorización*

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante tendrán, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte contratante, el derecho de retener las autorizaciones aludidas en el artículo IV del presente Acuerdo, de revocarlas o de suspenderlas, o de imponer condiciones con carácter temporal o permanente.

a) En el caso de que dicha línea aérea no reúna las condiciones exigidas por las autoridades aeronáuticas de esa Parte contratante en virtud de Leyes y Reglamentos que normalmente y de forma razonable apliquen dichas autoridades de conformidad con el Convenio;

b) En el caso de que dicha línea aérea no observe las leyes y reglamentación de esa Parte contratante;

c) En el caso de que no tengan certeza de que la propiedad fundamental y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la Parte contratante que la designa o de nacionales suyos, y

d) En el caso de que la línea aérea no funcione en cualquier otro aspecto de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. A menos que sea indispensable actuar inmediatamente para evitar la infracción de las Leyes y Reglamentos antes mencionados, sólo se ejercerán los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente artículo, previas consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante de conformidad con el artículo XIX del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO VI

##### *Aplicación de las Leyes*

1. La línea o líneas aéreas designadas por una Parte contratante al entrar en el territorio de la otra Parte contratante, al abandonar el mismo o mientras se hallen en él observarán las Leyes, Reglamentos y procedimientos de esta última con respecto a la admisión en su territorio, la permanencia en él o la salida del mismo de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o la operación y navegación de dichas aeronaves.

2. Se observarán las Leyes y reglamentación de una Parte contratante en relación con la entrada, el pase de aduanas, el tránsito, la inmigración, el control de pasaportes, aduanas y cuarentena por parte de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante y por parte o en nombre de su tripulación, pasajeros, carga y correo, cuando se hallen en tránsito en el territorio de la Parte contratante, al admitírselos en él o al abandonarlo o mientras se hallen en él.

#### ARTÍCULO VII

##### *Certificados y licencias*

1. Los certificados de aeronavegabilidad y los certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por una Parte contratante y que estén todavía vigentes serán reconocidos como válidos por la otra parte contratante a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas señaladas en el anexo al Acuerdo, siempre y cuando los requisitos para que se expidan dichos certificados y licencias o para que sean declarados válidos equivalgan o excedan a las normas mínimas que puedan establecerse con arreglo al Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y de las licencias concedidos a sus propios nacionales por la otra Parte contratante cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.

3. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados aludidos en los párrafos 1 y 2 anteriores, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave que preste los servicios acordados en las rutas señaladas en el anexo, permitiera una diferencia con respecto a las normas establecidas en el Convenio y esa diferencia se hubiese registrado ante la Organización de Aviación Civil Internacional, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante pueden

pedir consultas, de conformidad con el artículo XIX del presente Acuerdo, con las autoridades aeronáuticas de aquella Parte contratante, a fin de tener la seguridad de que la práctica de que se trata les resulta aceptable. La falta de un acuerdo satisfactorio en cuestiones relativas a la seguridad de vuelo constituirá motivo para la aplicación del artículo V del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO VIII

##### *Seguridad en la aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones, en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes afirman nuevamente que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal constituye parte integrante del presente Acuerdo.

2. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en derecho internacional, las Partes contratantes actuarán particularmente de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre Infracciones y ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y cualesquiera otros acuerdos multilaterales reguladores de la seguridad aérea que obliguen a ambas Partes contratantes.

3. Las Partes contratantes se facilitarán, previa petición, toda la asistencia necesaria a fin de evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean de aplicación a las Partes contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves que estén matriculados en sus países, los explotadores de aeronaves que tengan sede comercial principal o su residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos de su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad en la aviación.

5. Cada una de las Partes contratantes convienen en que se podrá exigir a sus explotadores de aeronaves la observancia de las disposiciones de seguridad en la aviación mencionadas en el párrafo 4 y exigidas por la otra Parte contratante para entrar, salir, o permanecer en el territorio de la otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que se aplican medidas adecuadas de manera eficaz dentro de su territorio para proteger las aeronaves y para inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje, carga y provisiones de la aeronave con anterioridad al embarque y a la carga y durante ambas operaciones.

6. Cada Parte contratante considerará también con ánimo de cooperación cualquier petición de la otra Parte contratante para que se adopten medidas de seguridad especiales a fin de hacer frente a una determinada amenaza.

7. Cuando se produzca un incidente o haya amenaza de que se produzca un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil o de que se produzca cualquier otro acto ilícito contrario a la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y tripulación, de los aeropuertos o de las instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se prestarán asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas, con el fin de poner término con rapidez y seguridad a dicho incidente o amenaza.

8. Cuando una Parte contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte contratante se ha apartado de lo dispuesto en el presente artículo, la primera Parte contratante puede pedir celebrar con la otra consultas inmediatas. El no llegar a un acuerdo satisfactorio constituirá motivo para la aplicación del artículo V del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO IX

##### *Tasas por la utilización de aeropuertos y servicios*

1. Las tasas que se cobren en el territorio de una Parte contratante a una línea aérea designada de la otra Parte contratante por el uso de aeropuertos y otros servicios de aviación por parte de las aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte contratante no serán más elevadas que las que se carguen a una línea aérea nacional de la primera Parte contratante que se dedique a servicios internacionales semejantes.

2. Cada Parte contratante alentará la celebración de consultas entre sus autoridades competentes encargadas de fijar las tasas y las líneas aéreas designadas que empleen los servicios e instalaciones y, cuando sea factible, a través de las organizaciones representativas de éstas. Debe darse a los usuarios un aviso razonable de propuestas de cambio de las tasas con el fin de que puedan manifestar sus puntos de vista antes de que se introduzcan los cambios.

3. Ninguna de las Partes contratantes dará preferencia a sus líneas aéreas propias o a cualesquiera otras con respecto a la línea aérea que preste servicios aéreos internacionales semejantes y que pertenezcan a la

otra Parte contratante en la aplicación de sus normas aduaneras, de inmigración, cuarentena y afines o en el uso de aeropuertos, aerovías, servicios de tráfico aéreo e instalaciones afines que se hallen bajo su control.

## ARTÍCULO X

### Capacidad

1. Habrá oportunidades iguales y equitativas para la línea aérea designada de ambas Partes contratantes en la explotación de servicios acordados en las rutas señaladas.

2. En la explotación de los servicios acordados, las líneas aéreas designadas de cada Parte contratante tendrán en cuenta los intereses de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante de forma que no se vean afectados de forma indebida los servicios que presten éstos en el conjunto o en parte de la misma ruta.

3. Los servicios acordados facilitados por las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes guardarán una relación razonable con las necesidades de transporte público en rutas determinadas y tendrán como objetivo básico facilitar, con un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para hacer frente a las necesidades presentes y que puedan razonablemente preverse de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte contratante que ha designado la línea aérea y los países de destino final del tráfico.

4. Las disposiciones para el transporte de pasajeros, carga y correo que se embarquen y desembarquen en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estado diferentes de los que han designado la línea aérea se adoptarán de conformidad con el principio general de que la capacidad guardará relación con:

- Las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- Las necesidades de tráfico del área a través de la cual pase la línea aérea una vez tenidos en cuenta los otros servicios de transportes establecidos por las líneas aéreas de los Estados comprendidos en el área; y
- Las necesidades de explotación de servicios directos.

5. La capacidad que se facilitará en las rutas especificadas se acordará, si es posible, entre las líneas aéreas designadas de conformidad con los principios fijados en el presente artículo y estará sujeta a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes. En los casos en que las autoridades aeronáuticas no puedan ponerse de acuerdo sobre el nivel de capacidad que se facilitará en las rutas especificadas en el anexo, se resolverá el asunto de conformidad con lo dispuesto en el artículo XXI del presente Acuerdo.

## ARTÍCULO XI

### Estadísticas

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante facilitarán o harán que su línea o líneas aéreas designadas faciliten a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, previa petición, estadísticas, con carácter periódico o de otra forma, según sea necesario, a fin de examinar el funcionamiento de los servicios acordados, incluidas las estadísticas, aunque no limitándose a ellas, relacionadas con el tráfico servido por sus líneas aéreas designadas entre puntos situados en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, en las que aparezcan los puntos de origen y de destino del tráfico.

2. Los detalles del sistema por el que se facilitarán las estadísticas serán objeto de acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicará sin demora una vez que una línea aérea designada de una o de ambas Partes contratantes inicie la explotación total o parcial de los servicios acordados.

## ARTÍCULO XII

### Exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea o líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes contratantes, así como su equipo normal, suministros de combustible y lubricante, y provisiones de la aeronave (inclusive alimentos, bebidas y tabaco) que se hallen a bordo de la aeronave, estarán exentos, al máximo que permita la legislación nacional, y con carácter recíproco, de todos los derechos de aduana, tarifas de inspección y otras cargas o gravámenes a la llegada al territorio de la otra Parte contratante, siempre y cuando tal equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También quedarán exentas de esos mismos gravámenes y tasas, con la excepción de las cargas correspondientes a los servicios prestados:

a) Las provisiones de la aeronave llevadas a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de la Parte contratante de que se trate y para su uso a bordo de la aeronave dedicada a la prestación de un servicio aéreo internacional de la otra Parte contratante.

b) El equipo normal de aeronave y los repuestos, incluidos motores, traídos al territorio de cualquiera de las Partes contratantes para el

mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante.

c) El combustible, el lubricante y los suministros técnicos consumibles destinados al suministro de aeronaves en servicio aéreo internacional prestado por la línea aérea designada de la Parte contratante, aun cuando dichos suministros vayan a utilizarse en la parte del viaje realizada sobre el territorio de la Parte contratante en la que se embarquen, y

d) Existencias de billetes impresos, conocimiento de embarque, y cualquier material impreso que lleve impresa la insignia de la Compañía y el material de publicidad habitual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada.

Los artículos mencionados en los apartados a), b), c) y d) podrán ser sometidos a vigilancia o control aduanero.

3. El equipo normal de las aeronaves, así como los materiales y suministros mencionados anteriormente, sólo podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso podrán ponerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o se disponga de ellos de otra forma de conformidad con las normas de aduanas.

4. A los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquiera de las partes contratantes sólo se les someterá a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo quedarán exentos de derechos de aduanas y otras tasas semejantes.

## ARTÍCULO XIII

### Tarifas

1. Las tarifas para el transporte en los servicios acordados, con procedencia de la otra Parte contratante o con destino a ella se fijarán a un nivel razonable, teniendo en cuenta debidamente todos los factores del caso, incluidos el costo de explotación, unos beneficios razonables, las características del servicio (tales como niveles de velocidad y acomodo) y, cuando se considere apropiado, las tarifas de otras líneas aéreas correspondientes a cualquier parte de la ruta señalada.

2. Las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes mantendrán consultas e intentarán llegar a un acuerdo, cuando sea posible, sobre las tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo; dicho acuerdo se alcanzará siempre que sea posible mediante la coordinación recíproca o a través de un mecanismo apropiado de coordinación de tarifas a nivel internacional.

3. Las tarifas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes y habrán de obrar en poder de ellas por lo menos cuarenta y cinco días antes de la fecha propuesta para su implantación; en casos especiales las autoridades aeronáuticas podrán aceptar un periodo más breve. Si en un plazo de treinta días, desde la fecha de su recibo, las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante no hubieran notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante que no les satisface la tarifa que se les ha sometido, se considerará que la tarifa es aceptable y entrará en vigor en la fecha señalada en la misma. En el caso de que las autoridades aeronáuticas acepten un periodo más breve para la presentación de una tarifa, también pueden acordar que el periodo para notificar su disconformidad sea inferior a treinta días.

4. Si no puede establecerse una tarifa de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo o, si, durante el periodo aplicable, de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, se hubiera notificado dicha disconformidad, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes procurarán determinar la tarifa mediante acuerdo entre ellas. Las consultas entre las autoridades aeronáuticas se mantendrán de conformidad con el artículo XIX del presente Acuerdo.

5. Si las autoridades aeronáuticas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa que les sea presentada en virtud del párrafo 3 del presente artículo o sobre la determinación de una tarifa en virtud del párrafo 4 del presente artículo, se zanjará la controversia de conformidad con lo dispuesto en el artículo XXI del presente Acuerdo.

6. a) No entrará en vigor ninguna tarifa si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes contratantes no estuvieran de acuerdo con ella, salvo lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo XXI del presente Acuerdo.

b) Cuando las tarifas se hayan establecido de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, estarán vigentes hasta que se fijen nuevas tarifas de conformidad con lo dispuesto en este artículo o en el del artículo XXI del presente Acuerdo. Sin embargo, no se prorrogará una tarifa en virtud de este párrafo por más de doce meses después de la fecha en la que de otra forma hubiere expirado.

7. Si las autoridades aeronáuticas de una de las Partes contratantes llegaran a estar disconformes con una tarifa establecida, lo notificarán así a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante y las líneas aéreas designadas intentarán, cuando así sea necesario, llegar a un acuerdo. Si, dentro del periodo de noventa días desde la fecha de recepción de dicha notificación, no se pudiera

establecer una nueva tarifa de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, se aplicará el procedimiento que figura en sus párrafos 4 y 5.

8. La línea o líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes tendrá derecho a hacer ofertas iguales a cualquier tarifa aplicable en rutas entre los territorios de las dos Partes contratantes que esté públicamente disponible y que esté dentro de la ley, en servicios regulares de fletamento, de otro transportista sobre una base que no tendría que ser necesariamente idéntica, pero que sí sería equivalente en términos generales. Las tarifas de una línea aérea designada de una Parte contratante para el transporte entre el territorio de la otra Parte contratante y puntos de los servicios acordados en terceros países, para la misma clase de servicio, pueden representar una oferta equivalente, pero no más baja, ni sus condiciones habrán de ser menos restrictivas que las tarifas de cualquier línea regular de la otra Parte contratante.

9. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes intentarán garantizar que (A) las tarifas aplicadas y cobradas se conformen a las tarifas aceptadas por ambas autoridades aeronáuticas y (B) que ninguna línea aérea reduzca en cualquier porción dichas tarifas por procedimiento cualquiera.

#### ARTÍCULO XIV

##### *Ventas y transferencias de fondos*

1. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho a dedicarse a la venta de títulos de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte contratante de forma directa y, a su propia discreción, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender tales títulos en la moneda de dicho territorio o, a su propia discreción, en divisas libremente convertibles de otros países, y cualquier persona será libre de comprar dichos títulos en las monedas aceptadas en la venta por la línea aérea de que se trate.

2. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho a convertir y remitir libremente a su propio país previa la solicitud, los fondos obtenidos en el desarrollo normal de sus operaciones. Se permitirá la conversión y remesa en cualquiera de las monedas nacionales de las Partes contratantes, a opción de la línea aérea designada, sin restricciones para los pagos corrientes, a los tipos de cambio extranjero del mercado que prevalezca en el momento de presentarse la petición de transferencia y no estarán sujetas a ninguna carga aparte de las normales de servicio cobradas por los bancos por dichas operaciones.

#### ARTÍCULO XV

##### *Impuestos*

Las Partes contratantes procederán de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio entre España y Canadá para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, firmado el 23 de noviembre de 1976, y cualesquiera enmiendas al mismo con respecto a la explotación de aeronaves en el tráfico internacional.

#### ARTÍCULO XVI

##### *Representantes y personal de la línea aérea*

1. A la línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante se le permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte contratante a sus representantes y personal comercial, técnico y de operaciones, según sea necesario en relación con la explotación de los servicios acordados.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante, ser atendidas por su propio personal o recurriendo a los servicios de cualquier otra organización, Compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte contratante y que esté autorizada a prestar tales servicios en el territorio de esa Parte contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte contratante podrá, con carácter recíproco y con un mínimo retraso, conceder los permisos de trabajo necesarios, los visados y otros documentos semejantes, a los representantes y personal aludidos en el párrafo 1 del presente artículo.

4. Ambas Partes contratantes eximirán de la necesidad de los permisos de trabajo o de visados o de otra documentación semejante para aquel personal que preste determinados servicios y funciones de carácter temporal, salvo en las circunstancias especiales determinadas por las autoridades nacionales correspondientes. Cuando los permisos, visados o documentación sean necesarios, se expedirán gratuitamente y con prontitud, de forma que no se retrase la entrada de ese personal en el Estado.

5. La línea o líneas aéreas designadas de una Parte contratante podrán prestar sus servicios auxiliares de tierra en el territorio de la otra Parte contratante.

#### ARTÍCULO XVII

##### *Aplicación a los servicios no regulares.*

1. Lo dispuesto en los artículos VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVIII y XIX del presente Acuerdo serán de aplicación también a los vuelos fletados realizados por un transportista de una Parte contratante con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte contratante y también al transportista aéreo que realice los vuelos.

2. El derecho de las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante de aprobar o desaprobar vuelos fletados de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales respectivas, no se verá afectado por lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo.

#### ARTÍCULO XVIII

##### *Zonas prohibidas.*

Cada una de las Partes contratantes tendrá derecho, por motivos militares o de seguridad pública, a restringir o prohibir los vuelos de aeronaves pertenecientes a la línea aérea designada por la otra Parte contratante sobre determinadas zonas de su territorio, siempre y cuando dichas restricciones y prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la primera Parte contratante o a las líneas aéreas de otros Estados que presten servicios aéreos internacionales con carácter regular.

#### ARTÍCULO XIX

##### *Consultas.*

1. En un espíritu de estrecha colaboración, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán mutuamente de vez en cuando con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de lo dispuesto en el presente Acuerdo.

2. Las consultas darán comienzo dentro de los sesenta días siguientes a la fecha del recibo de una petición en este sentido, a menos que las Partes contratantes acuerden otra cosa.

#### ARTÍCULO XX

##### *Modificación del Acuerdo.*

Si cualquiera de las Partes contratantes considera conveniente modificar lo dispuesto en el presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte contratante. Dichas consultas, que podrán tener lugar entre las autoridades aeronáuticas mediante conversaciones o por correspondencia, darán comienzo dentro de los sesenta días siguientes a la fecha de la petición. Cualquier modificación que se acuerde como resultado de las consultas entrará en vigor cuando se haya confirmado mediante un canje de notas diplomáticas.

#### ARTÍCULO XXI

##### *Solución de controversias.*

1. Si se produjese alguna controversia entre las Partes contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, aquellas tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones.

2. Si las Partes contratantes no llegarán a un acuerdo mediante negociación, podrán acordar someter la controversia a alguna persona u órgano, para que decida al respecto, o cualquiera de las Partes contratantes podrá someter la controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, de los que cada Parte contratante nombrará uno mientras que el tercero lo designarán los otros dos árbitros. Cada una de las Partes contratantes designará un árbitro en un período de sesenta días a partir de la fecha de recibo por cualquiera de las Partes contratantes de un aviso de la otra por vía diplomática en el que se solicite el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en el plazo de otros sesenta días. Si una de las Partes contratantes no hubiera designado árbitro dentro del período señalado, o si no se hubiera designado al tercer árbitro dentro del período señalado al efecto, cualquiera de las Partes contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros según exija el caso. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en el que se celebrará el arbitraje.

3. Las Partes contratantes se comprometen a cumplir todas las decisiones alcanzadas en virtud del párrafo 2 de este artículo.

4. Los gastos del Tribunal se repartirán por igual entre las Partes contratantes.

5. Si una de las Partes contratantes no cumpliera cualesquiera decisiones dictadas en virtud del párrafo 2 de este artículo, la otra Parte contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios concedidos en virtud del presente Acuerdo mientras dure el incumplimiento a la Parte contratante incumplidora o a una línea aérea designada que lo haya incumplido.

## ARTÍCULO XXII

*Denuncia*

Cualquiera de las Partes contratantes en cualquier momento a partir de la entrada en vigor del Acuerdo, podrá notificar por escrito y por vía diplomática a la otra Parte contratante su decisión de denunciarlo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, la denuncia entrará en vigor doce meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte contratante, a menos que se retire la misma por acuerdo mutuo antes de que expire ese período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce días después del recibo de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTÍCULO XXIII

*Registro ante la OACI*

El presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo deberá registrarse en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTÍCULO XXIV

*Convenios multilaterales*

Si entrara en vigor un convenio aéreo multilateral de carácter general con respecto a ambas Partes contratantes, prevalecerían las disposiciones de dicho Convenio. Podrán celebrarse consultas de conformidad con el artículo XX del presente Acuerdo para determinar el grado en que el Acuerdo resulta afectado por las disposiciones de un convenio multilateral.

## ARTÍCULO XXV

*Entrada en vigor*

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor en la última de las fechas en que las Partes contratantes hayan notificado a la otra mediante nota diplomática el cumplimiento de cualesquiera exigencias de carácter constitucional o de los procedimientos necesarios para dar validez a este Acuerdo en cada país.

## ANEXO A

*Cuadro de rutas**Sección I.*

Las siguientes rutas podrán explotarse en ambas direcciones por una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de España:

Punto de partida: Cualquier punto o puntos en España.  
Puntos intermedios: Puntos que serán determinados por España.  
Destino: Montreal.  
Puntos más allá: Ciudad de México.

## NOTAS:

1. El número total de puntos intermedios y más allá designados por España no excederá en dos en ningún momento.
2. No se ejercerán Derechos de Quinta Libertad excepto entre Montreal y la Ciudad de México.
3. No se explotarán servicios más allá de Montreal sobre la base de derechos de tráfico arrendados o subarrendados a otros países o a sus líneas aéreas.
4. Los puntos intermedios determinados por España podrán cambiar cada seis meses previo aviso con sesenta días de antelación a las autoridades aeronáuticas de Canadá.
5. Podrán omitirse un punto o varios puntos, a opción de la aerolínea designada, en cualquiera de los vuelos, siempre y cuando el punto de origen esté en España.

*Sección II*

La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Canadá podrán explotar las siguientes rutas en ambas direcciones:

Punto de partida: Cualquier punto o puntos en Canadá.  
Puntos intermedios: Amsterdam, Lisboa.  
Destino: Madrid.  
Puntos más allá: Francfort, Niza.

## NOTAS:

1. El total de puntos intermedios y más allá nombrados por Canadá no excederá de dos en ningún momento.

2. Los puntos designados podrán servirse con carácter intermedio o como puntos situados más allá de España.

3. No se explotarán servicios más allá de España sobre la base de derechos de tráfico arrendados o subarrendados de otros países o de sus líneas aéreas.

4. A opción de la línea aérea designada, podrán omitirse cualquier punto o puntos en cualquiera de los vuelos o en todos ellos, siempre y cuando el punto de origen esté en Canadá.

5. No podrán ejercerse Derechos de Quinta Libertad en Francfort y/o Niza mientras se ejerciten Derechos de Quinta Libertad en Amsterdam y/o Lisboa.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado en Ottawa, el 15 de septiembre de 1988, en español, inglés y francés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Ottawa, this 15<sup>th</sup> day of september, in the english, french and spanish languages, all texts being equally authentic.

En foi de quoi, les suossignés, dument autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présent Accord.

Fait en deux exemplaires à Ottawa le 15<sup>ème</sup> jour de septembre en anglais, en français et en espagnol, chaque version faisant également foi.

Por el Gobierno de España  
For the Government of Spain  
Pour le Gouvernement  
de l'Espagne,  
Antonio José Fournier Bermejo  
Embajador de España en Ottawa

Por el Gobierno de Canadá  
For the Government of Canada  
Pour le Gouvernement du Canada,  
Benoit Bouchard  
Ministro de Transportes

## MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO SOBRE DESIGNACION

Como complemento al Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá sobre el Transporte Aéreo (el «Acuerdo») firmado en Ottawa el 15 de septiembre de 1988, el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá han establecido el siguiente entendimiento de carácter confidencial:

Cada Parte contratante podrá designar más de una línea aérea, pero no designará más de una línea aérea para cada par de ciudades servidas entre Canadá y España.

Este Memorándum de Entendimiento formará parte integrante del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno del Canadá firmado en Ottawa el 15 de septiembre de 1988.

Por el Gobierno de España

Por el Gobierno de Canadá

## MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO SOBRE EL CAMBIO DE CALIBRE

Como ampliación al Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo («Acuerdo») firmado en Ottawa el 15 de septiembre de 1988, el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá acuerdan lo siguiente con respecto al anexo del Acuerdo:

En la explotación de los servicios acordados en virtud del Acuerdo, una línea aérea designada del Canadá tendrá el derecho de practicar un cambio de calibre sólo en Amsterdam en servicios entre Canadá y España. Una línea aérea designada de España tendrá el derecho de practicar un cambio de calibre en Montreal. Cualquier cambio de calibre en los puntos señalados sólo podrá hacerse en las siguientes condiciones:

- i) Que esté justificado por motivos de economía de explotación;
- ii) Que la capacidad de la aeronave utilizada en la parte de la ruta más distante del territorio de la Parte contratante que designe la línea aérea no es mayor que la utilizada en la parte más cercana;
- iii) Que la aeronave de menor capacidad sólo opere en conexión con la aeronave de mayor capacidad y se programe de conformidad con ello; la primera llegará al punto de transbordo a fin de hacerse cargo del tráfico transferido de la aeronave de mayor capacidad o a la misma, y su capacidad vendrá determinada con referencia primordial a este objetivo;
- iv) Que exista un volumen adecuado de tráfico en ruta hacia otros destinos;

v) Que la línea aérea no se ofrezca al público mediante publicidad o de otra forma, como explotado a de un servicio que tenga como origen el punto en el que se produce transbordo de aeronave, a menos que de otra forma lo permita el anexo;

vi) Que en relación con cualquier vuelo de una aeronave hacia el territorio de la otra Parte contratante, sólo se efectúe un vuelo con punto de partida en ese territorio, a menos que la línea aérea esté autorizada por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante a explotar más de un vuelo; y

vii) Que las disposiciones del artículo X del Acuerdo rijan todos los arreglos que se realicen con respecto al cambio de calibre.

Este Memorándum de Entendimiento será parte integrante del Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de España sobre Transporte Aéreo firmado en Ottawa el 15 de septiembre de 1988.

Por el Gobierno de España

Por el Gobierno de Canadá

El presente Acuerdo entró en vigor el 15 de agosto de 1991, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las Partes comunicándose mutuamente el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales, según se señala en su artículo XXV.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 13 de diciembre de 1991.-El Secretario general técnico,  
Aurelio Pérez Giralda.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

**30760** *ORDEN de 19 de diciembre de 1991 por la que se dispone la entrada en funcionamiento de la Gerencia Territorial del Ministerio de Justicia en Cataluña y se asumen nuevas competencias por determinadas Gerencias Territoriales.*

Para una gestión más eficaz de los recursos puestos a disposición de la Administración de Justicia, el Real Decreto 10/1991, de 11 de enero, adaptó el ámbito de actuación de las Gerencias al de los Tribunales Superiores de Justicia y, en su caso, a las sedes de las salas desplazadas de éstos, reordenándose, al propio tiempo, las competencias que deben corresponder a las mismas.

La disposición final primera del citado Real Decreto establece que el Ministro de Justicia dictará las disposiciones que sean necesarias, previa aprobación, en su caso, del Ministro para las Administraciones Públicas, para la progresiva entrada en funcionamiento de las distintas Gerencias Territoriales del Ministerio de Justicia, a tenor de las disponibilidades de personal y medios materiales, pudiendo limitar sus competencias en la fase de implantación.

La Gerencia estará integrada por las unidades que resulten de las relaciones de puestos de trabajo. Dichas unidades dependerán del Gerente territorial y su nivel orgánico será el que asimismo determinen las indicadas relaciones de puestos de trabajo.

Para cumplimiento de la referida disposición final y previa aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, he dispuesto:

Artículo 1.º El 1 de enero de 1992 entrará en funcionamiento la Gerencia Territorial del Ministerio de Justicia en Cataluña, que desarrollará sus funciones en esta Comunidad Autónoma.

La referida Gerencia asumirá, en un principio, las funciones establecidas en el apartado 4 a), del artículo 12 del Real Decreto 10/1991, de 11 de enero, por el que se determina la estructura orgánica del Ministerio de Justicia, en relación con la provincia de Barcelona. Asimismo, desempeñará en toda la Comunidad Autónoma de Cataluña, las competencias que en materia de obras se establecen en el apartado 6 del artículo 12 del referido Real Decreto.

Art. 2.º Las Gerencias Territoriales de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife e islas Baleares asumirán todas las competencias que en materia de personal se establecen en el apartado a) del artículo 3.º de la Orden del Ministro de Justicia de 16 de abril de 1991.

Art. 3.º Las competencias que se establecen en apartado 4, a), del artículo 12 del Real Decreto 10/1991, de 11 de enero, serán asumidas por las siguientes Gerencias Territoriales:

- Aragón, en relación con las provincias de Huesca y Teruel.
- Extremadura, en relación con las provincias de Cáceres y Badajoz.
- Granada, en relación con las provincias de Almería y Jaén.
- Sevilla, en relación con la provincia de Cádiz y con Ceuta.

### DISPOSICION ADICIONAL

La Dirección General de Relaciones con la Administración de Justicia pondrá a disposición de las Gerencias Territoriales cuantos documentos figuren en los expedientes del personal al servicio de la Administración de Justicia que sean precisos para el desempeño de las funciones que les encomienda el artículo 2.º de la presente Orden.

## DISPOSICIONES FINALES

Primera.-Por el Subsecretario de Justicia se adoptarán las medidas precisas para el cumplimiento de cuanto se dispone en la presente Orden.

Segunda.-La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 19 de diciembre de 1991.

DE LA QUADRA-SALCEDO  
Y FERNÁNDEZ DEL CASTILLO

Ilmo. Sr. Subsecretario.

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**30761** *REAL DECRETO 1814/1991, de 20 de diciembre, por el que se regulan los mercados oficiales de futuros y opciones.*

La creación en España de mercados de futuros y opciones financieros se produjo en 1989, poco antes de la plena entrada en vigor de la Ley del Mercado de Valores, circunscribiéndose inicialmente a las operaciones sobre Deuda del Estado y quedando provisionalmente regulada por una Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, que encomendaba al Banco de España, en cuanto que Entidad rectora del mercado de Deuda Pública Anotada, la supervisión administrativa de los nuevos mercados.

Con posterioridad, y al amparo del artículo 77 de la Ley de Mercado de Valores, modificado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1990, el Ministro de Economía y Hacienda autorizó la negociación en los mercados de futuros y opciones ya existentes de contratos relativos al tipo de interés de los depósitos interbancarios en pesetas a tres meses, ampliándose así la gama de contratos negociados en tales mercados.

El desarrollo de éstos justifica que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 31 y 59 de la Ley de Mercado de Valores, el Gobierno los regule ya con carácter general, reconociéndoles carácter oficial.

Dicha regulación, que se efectúa mediante el presente Real Decreto, se inspira, de acuerdo con lo establecido en la citada Ley, en los criterios reguladores de las Bolsas de Valores y del mercado de la Deuda Pública, y, más concretamente, en lo dispuesto en el Real Decreto 726/1989, de 23 de junio, sobre Sociedades Rectoras y miembros de las Bolsas de Valores, Sociedad de Boisas y Fianza Colectiva. No obstante, ha sido preciso introducir en el régimen normativo establecido en dicho Real Decreto reglas especiales que se acomodan a la singular naturaleza de los mercados de futuros y opciones.

Así, el presente Real Decreto otorga un especial protagonismo al Reglamento de cada Mercado que, si bien deberá ser administrativamente aprobado, será elaborado por cada Sociedad Rectora, que lo adecuará a sus especiales características técnicas. Consecuencia adicional de la singularidad técnica de estos mercados es el papel central que cada Sociedad Rectora tendrá encomendada en materia de liquidación de los contratos, aspecto éste en el que la regulación prevista difiere de la establecida para el mercado bursátil, en el que la liquidación y compensación son gestionadas por un servicio distinto de las Sociedades Rectoras. Ejercidas por las Rectoras de los nuevos mercados las funciones de compensación y liquidación, el presente Real Decreto contempla, a semejanza de lo previsto en el antepenúltimo párrafo del artículo 54 de la Ley del Mercado de Valores para el Servicio de Compensación y Liquidación, que en el capital de la Sociedad Rectora de un mercado de futuros u opciones puedan participar Entidades distintas de los miembros del mercado.

En aras de una mayor flexibilidad, aunque se reconoce a todo miembro del mercado el derecho a convertirse en socio de la correspondiente Sociedad Rectora, no se le impone tal obligación, no dándose pues la identidad entre miembro del mercado y socio de la Rectora típica del mercado bursátil, pero sin que exista tampoco la disociación absoluta entre ambos conceptos que caracteriza al mercado de la Deuda Pública Anotada. De suerte que, en esta materia, el presente Real Decreto establece un régimen equidistante del previsto en la Ley del Mercado de Valores para las Bolsas, de una parte, y para el mercado de la Deuda Pública, de otra.

Asimismo, se presta especial atención al régimen de garantías y al principio esencial de su actualización diaria, pilar básico sobre el que se asienta la tradicional seguridad de la contratación en estos mercados, cuyos riesgos potenciales de incumplimiento quedan considerablemente atenuados por el estricto régimen de garantías que típicamente exigen.