

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

15985 *ACUERDO entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, relativo al programa AIRBUS A 330/A 340, hecho en Madrid el 26 de julio de 1995.*

ACUERDO ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA FRANCESA, LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, EL REINO DE ESPAÑA Y EL REINO DE BÉLGICA, RELATIVO AL PROGRAMA AIRBUS A 330/A 340

Los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, en lo sucesivo denominados los «Gobiernos Signatarios»

—deseando reforzar aún más la colaboración europea dentro del consorcio AIRBUS;

—animados por el vivo deseo de que el Groupement d'Interet Economique AIRBUS Industrie, en lo sucesivo denominado «AIRBUS Industrie», y Aerospatiale Societe Nationale Industrielle, Deutsche AIRBUS GmbH (ahora: Deutsche Aerospace AIRBUS GmbH), British Aerospace PLC, Construcciones Aeronáuticas S.A. y Belairbus S.A., en lo sucesivo denominados los «Fabricantes Asociados», puedan realizar las propuestas que han sometido a los Gobiernos Signatarios en relación con el desarrollo de los aviones AIRBUS A 330/A 340 tal y como quedan definidos en el Anexo 1 de este Acuerdo;

—habiendo verificado la viabilidad económica del programa,

Han convenido en lo siguiente:

CAPÍTULO I

Consideraciones generales

Artículo 1.

En el presente Acuerdo se establecen las obligaciones de los Gobiernos Signatarios en relación con el desarrollo

y la financiación de las ventas de los aviones AIRBUS A 330/A 340, los requisitos que los Gobiernos Signatarios exigen a AIRBUS Industrie y a los Fabricantes Asociados, y los procedimientos de los Gobiernos Signatarios para el seguimiento del programa.

Artículo 2.

Los Gobiernos Signatarios aceptan, que, salvo que acordaren por unanimidad otra cosa, no apoyarán la participación de sus fabricantes de estructuras de aviones en el desarrollo y producción de aviones civiles que compitan con el AIRBUS A 330/A 340.

CAPÍTULO II

Organización

Artículo 3.

3.1 Las facultades y responsabilidades

—del Comité Intergubernamental,
—de sus subcomités, a saber el Comité ejecutivo y el grupo de trabajo permanente para la financiación de ventas,
—y de la Agencia Ejecutiva AIRBUS,

tal y como se definen en el Acuerdo entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, relativo al programa AIRBUS A 320, serán ampliadas en la medida en que sea necesario por lo que respecta a los Gobiernos Signatarios, para llevar a cabo el programa AIRBUS A 330/A 340.

3.2 Los derechos de voto de los Gobiernos Signatarios tal y como se definen en el Acuerdo concerniente al programa AIRBUS A 320 serán aplicables, «mutatis mutandis», al presente Acuerdo.

Artículo 4.

Con el fin de hacer efectivo el presente Acuerdo, y en nombre de los Gobiernos Signatarios, la Agencia Ejecutiva AIRBUS concluirá un Acuerdo Marco con AIRBUS Industrie, en el que se prevea en particular:

—el compromiso necesario por parte de AIRBUS Industrie de completar satisfactoriamente, junto con sus Fabricantes Asociados, el desarrollo de los aviones AIRBUS A 330/A 340 y de obtener las certificaciones necesarias;

—la definición de los trabajos de desarrollo y las etapas técnicas, con el fin de que la Agencia Ejecutiva AIRBUS pueda supervisar y valorar la marcha del programa de desarrollo;

—el compromiso de AIRBUS Industrie de presentar un documento acordado por los Fabricantes Asociados, en el que se definan las respectivas aportaciones nacionales a los costes de desarrollo de los aviones AIRBUS A 330/A 340, y el calendario de gastos previsto, ambos sometidos a la aprobación del Comité Intergubernamental;

—el compromiso de AIRBUS Industrie de facilitar a la Agencia Ejecutiva AIRBUS toda la información necesaria para supervisar el programa de desarrollo, incluyendo la evolución de sus aspectos financieros;

—el compromiso de AIRBUS Industrie de informar inmediatamente a la Agencia Ejecutiva AIRBUS si se produce alguna modificación del contenido de los trabajos de desarrollo;

—el compromiso de AIRBUS Industrie de mantener informada a la Agencia Ejecutiva AIRBUS sobre los importes que deba pagar AIRBUS Industrie a cada Fabricante Asociado en concepto de reembolso por la respectiva aportación nacional al coste de desarrollo;

—el compromiso de AIRBUS Industrie de facilitar información a la Agencia Ejecutiva AIRBUS sobre la distribución del trabajo de producción del programa AIRBUS A 330/A 340, incluida la subcontratación en terceros países, así como sobre todos los aspectos pertinentes del programa AIRBUS en general;

—la conclusión, lo antes posible, de contratos entre AIRBUS Industrie y sus Fabricantes Asociados, en virtud de los cuales éstos comparten la responsabilidad de AIRBUS Industrie frente a la Agencia Ejecutiva AIRBUS, en relación con el programa AIRBUS A 330/A 340, y la presentación de dichos contratos para su examen y aprobación por la Agencia Ejecutiva AIRBUS.

CAPÍTULO III

Desarrollo

Artículo 5.

Tan pronto como cada Fabricante Asociado se haya comprometido a llevar a cabo su parte de los trabajos de desarrollo, especificados en el Anexo 2 de este Acuerdo, y a costear su participación en los gastos de los trabajos de desarrollo que no puedan asignarse, los Gobiernos Signatarios tomarán las medidas necesarias, con arreglo a sus respectivos procedimientos internos, para que su Fabricante Asociado pueda completar su parte del programa de desarrollo AIRBUS A 330/A 340. Este compromiso se aplica a los aviones AIRBUS A 330/A 340 tal y como están definidos en el Anexo 1 del presente Acuerdo y, sin perjuicio de los respectivos convenios nacionales aplicables, se considerará cumplido mediante la concesión de anticipos reembolsables a los Fabricantes Asociados hasta un máximo de las siguientes cantidades:

República Francesa:

FF 7.800.000.000 (siete mil ochocientos millones de Francos Franceses) aplicados a la fase inicial del programa;

República Federal de Alemania:

DM 2.996.000.000 (dos mil novecientos noventa y seis millones de Marcos Alemanes) aplicados a ambas fases del programa;

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

£ 450.000.000 (cuatrocientos cincuenta millones de Libras Esterlinas) aplicadas a la fase inicial del programa;

Reino de España:

PTAS 29.356.000.000 (veintinueve mil trescientos cincuenta y seis millones de Pesetas) aplicadas a ambas fases del programa;

Reino de Bélgica:

BFR 1.908.000.000 (mil novecientos ocho millones de Francos Belgas) aplicados a la fase inicial del programa.

Artículo 6.

6.1 Las respectivas aportaciones nacionales a los costes de desarrollo de los aviones AIRBUS A 330/A 340, serán determinadas por el Comité Intergubernamental, teniendo en cuenta estimaciones obtenibles de AIRBUS Industrie.

6.2 Las cantidades que expresan las aportaciones nacionales a los costes de desarrollo de los aviones AIRBUS A 330/A 340, determinados por el Comité Intergubernamental de acuerdo con el Artículo 6.1, serán objeto de reajuste en la fecha del gasto, conforme a una fórmula de reajuste definida en el Acuerdo Marco que recogerá los índices nacionales correspondientes.

6.3 Si alguno de los Fabricantes Asociados incumple sus compromisos, el Gobierno del país por cuyas leyes se rija seguirá siendo responsable ante los demás Gobiernos Signatarios hasta la cantidad reajustada de su aportación nacional a los costes de la fase inicial del programa, teniendo en cuenta el trabajo de desarrollo realizado por el Fabricante Asociado.

Artículo 7.

7.1 Cuando partes del trabajo de desarrollo asignado a la industria de uno de los Gobiernos Signatarios no sean realizadas por la industria del país de ese Gobierno, dichas partes seguirán considerándose asignadas a la industria de ese país, a menos que el Comité Intergubernamental decida otra cosa.

7.2 Si, en el caso de que se modifique el contenido de los trabajos de desarrollo, el Comité Intergubernamental considera que ha habido una reducción en los trabajos, los Gobiernos Signatarios podrán revisar sus obligaciones establecidas en los Artículos 5 y 6.

7.3 Caso de haber otros costes de desarrollo adicionales a las cantidades determinadas por el Comité Intergubernamental de acuerdo con el Artículo 6.1, éstos serán sufragados por AIRBUS Industrie y sus Fabricantes Asociados.

Artículo 8.

Las respectivas aportaciones nacionales al coste de desarrollo serán reembolsadas por AIRBUS Industrie con el producto de las ventas de aviones. AIRBUS Industrie cumplirá esta obligación por medio de reembolsos a cada Fabricante Asociado según las modalidades acordadas por los Fabricantes Asociados.

CAPÍTULO IV

Equipamiento

Artículo 9.

Para garantizar que se dan oportunidades equitativas de participación a las industrias de equipamiento de los países de los Gobiernos Signatarios, en tanto éstas puedan suministrar equipos competitivos para los aviones AIRBUS A 330/A 340, se exigirá de AIRBUS Industrie y de los Fabricantes Asociados que:

—inviten a todos los proveedores competentes, especialmente a aquellos de los países de los Gobiernos Signatarios, a participar en licitaciones de equipamiento;

—proporcionen por adelantado a la Agencia Ejecutiva AIRBUS listas de todos aquellos a los que se proponga invitar a las licitaciones;

—informen sin demora a la Agencia Ejecutiva AIRBUS sobre los detalles de la elección de cada proveedor, exponiendo las razones de la misma.

CAPÍTULO V

Producción

Artículo 10.

La producción en serie de estructuras y de los diversos equipos debiera distribuirse, en la medida de lo posible, entre las industrias de los países de los Gobiernos Signatarios en las mismas proporciones en que participen en el desarrollo. Si no resultara posible poner en práctica este criterio de proporcionalidad, el Comité Intergubernamental estudiará el asunto.

Artículo 11.

Corresponderá a cada Fabricante Asociado aportar los fondos necesarios para financiar su participación en la producción en serie.

CAPÍTULO VI

Financiación de las ventas de exportación

Artículo 12.

Los Gobiernos Signatarios, con excepción del Gobierno del Reino de Bélgica, participarán en la financiación de las ventas de exportación de los aviones AIRBUS A 330/A 340 dentro del marco de las normas internacionales vigentes y teniendo en cuenta los componentes respectivos de fabricación nacional de cada avión, incluyendo sus motores y equipos. En el caso del Reino de España esta obligación se cumplirá mediante la financiación de los aviones adquiridos por las líneas aéreas nacionales españolas.

CAPÍTULO VII

Versiones derivadas

Artículo 13.

Los Gobiernos Signatarios celebrarán consultas mutuas con el fin de decidir las modalidades de extensión del presente Acuerdo a versiones derivadas de los aviones AIRBUS A 330/A 340.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 14.

14.1 El Gobierno del Reino de España será el depositario del presente Acuerdo.

14.2 El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que todos los Gobiernos Signatarios hayan notificado por vía diplomática al Gobierno del Reino de España el cumplimiento de sus respectivas formalidades internas. El Gobierno del Reino de España informará a los Gobiernos Signatarios de la fecha de la última notificación.

ANEXO 1

Características generales de los aviones de línea de media a larga distancia con dos pasillos, AIRBUS A 330/A 340

1. El AIRBUS A 330 será una aeronave subsónica de transporte civil, para medios y largos recorridos. Irá equipada con dos motores turboventiladores, instalados en góndolas bajo las alas. Los motores seleccionados para la certificación inicial son:

- General Electric CF6- 80E1.
- Pratt & Whitney PW 4164.
- Rolls-Royce Trent 768.

El AIRBUS A 340 será una aeronave subsónica de transporte civil para largos recorridos. Irá equipada con cuatro motores turboventiladores, instalados en góndolas bajo las alas. El motor seleccionado para la certificación inicial es:

- CFMI CFM56-5C2.

El AIRBUS A 340 será certificado inicialmente en dos versiones, designadas A 340-200 (de mayor autonomía) y A 340-300 (de mayor capacidad).

2. Los AIRBUS A 330 y A 340-300 tendrán un fuselaje común de gran diámetro, con dos pasillos y sección transversal aproximadamente circular. El AIRBUS A 340-200 tendrá un fuselaje más corto con la misma sección transversal. Los AIRBUS A 330 y A 340 tendrán alas encastradas en la parte inferior del fuselaje, comunes excepto por las diferencias requeridas por las distintas configuraciones de la motorización. La velocidad de crucero será de unos 470 nudos.

3. La cabina de los AIRBUS A 330 y A 340-300 tendrá capacidad para 335 pasajeros sentados en una configuración de clases mixta, por ejemplo, 30 asientos en filas de seis en seis con un espacio de separación entre filas de 102 centímetros (40 pulgadas) y 305 asientos en filas de ocho en ocho con un espacio de separación entre filas de 86 centímetros (34 pulgadas).

La cabina del AIRBUS A 340-200 tendrá capacidad para 303 pasajeros sentados en una configuración de clases mixta, por ejemplo, 30 asientos en filas de seis en seis con un espacio de separación entre filas de 102 centímetros (40 pulgadas) y 273 asientos en filas de ocho en ocho con un espacio de separación entre filas de 86 centímetros (34 pulgadas).

Dispondrá de dos bodegas para carga y equipaje, una anterior y otra posterior al plano del ala, bajo el piso de la cabina de pasajeros, con capacidad para contenedores idénticos a los usados en las otras aeronaves AIRBUS de fuselaje ancho.

Una versión mixta carga/pasajeros será también desarrollada si existe una adecuada demanda de mercado.

4. Una fase inicial del programa conducirá a la certificación y entrada en servicio de las versiones AIRBUS A 330-300A, A 340-200A y A 340-300A con las siguientes características:

El AIRBUS A 330-300A tendrá una autonomía de hasta aproximadamente 4750 millas náuticas cuando lleve sus reservas de combustible, una carga útil correspondiente a 335 pasajeros con sus equipajes, y las instalaciones y equipamientos típicos de las aerolíneas comerciales. La fase inicial incluirá la certificación de este tipo de avión con cada uno de los motores siguientes:

- General Electric CF6- 80E1.
- Pratt and Whitney PW 4164.
- Rolls Royce Trent 768.

El AIRBUS A 340-300A tendrá una autonomía de hasta aproximadamente 6750 millas náuticas cuando lleve sus reservas de combustible, una carga útil correspondiente a 295 pasajeros con sus equipajes, y las instalaciones y equipamientos típicos de las aerolíneas comerciales.

El AIRBUS A 340-200A tendrá una autonomía de hasta 7500 millas náuticas cuando lleve sus reservas de combustible, una carga útil correspondiente a 262 pasajeros con sus equipajes, y las instalaciones y equipamientos típicos de las aerolíneas comerciales.

5. Una segunda fase del programa conducirá a la certificación de la versión AIRBUS A 340-300B que tendrá una autonomía de hasta 7200 millas náuticas cuando lleve sus reservas de combustible, una carga útil correspondiente a 295 pasajeros con sus equipajes, y las instalaciones y equipamientos típicos de las aerolíneas comerciales. Además, esta segunda fase del programa incluirá la certificación de versiones mejoradas del AIRBUS A 340-200A y del A 330-300A.

6. La definición de estas aeronaves permitirá que con su desarrollo se cubran las futuras necesidades de la clientela de líneas aéreas.

ANEXO 2

Trabajos de desarrollo y costes conexos del Programa AIRBUS A 330/A 340

El término «trabajos de desarrollo», tal como se utiliza en este Acuerdo Intergubernamental, incluye el trabajo de carácter no recurrente y que sea necesario para desarrollar los aviones AIRBUS A 330/A 340 según se especifica en el Anexo 1, incluida la obtención de la certificación de tipo, según las reglamentaciones de Europa JAR y de los Estados Unidos FAR.

Estos trabajos de desarrollo comprenden:

- El diseño de la aeronave;
- Las pruebas en túnel aerodinámico, de estructuras y de sistemas;
- Los simuladores, excluyendo los destinados al entrenamiento de las tripulaciones;
- Los trabajos de desarrollo de equipos, incluido el desarrollo de los motores, del que se excluirán los trabajos financiados directamente por los fabricantes de equipos y de motores;
- Las plantillas y herramientas específicas para la fabricación de hasta siete aeronaves AIRBUS A 330/A 340 al mes, para su ensamblaje en una única cadena de montaje en Toulouse;
- Fabricación de tres aeronaves prototipo AIRBUS A 340 y dos AIRBUS A 330 incluyendo recambios y las modificaciones que sean necesarias para obtener la certificación;
- Pruebas de vuelo de 15 aeronaves AIRBUS A 330/A 340, necesarias para obtener la certificación, incluido todo el apoyo correspondiente en tierra y los trabajos necesarios para el análisis de los resultados de las pruebas;
- La documentación necesaria para la certificación de las aeronaves encargadas por las compañías de lanzamiento (AIR INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL y UTA) y de las versiones estándar;
- Las actividades concernientes a la versión mixta carga/pasajeros del AIRBUS A 340-300, hasta el momento en el cual AIRBUS INDUSTRIE y los Fabricantes Asociados decidieron parar estos trabajos debido a una inadecuada demanda de mercado;
- Otras actividades esenciales, incluyendo, viajes internacionales, enlaces, traducciones y transporte de piezas de aeronaves;

— Dirección de la gestión de los trabajos de desarrollo por parte de AIRBUS INDUSTRIE;

— Apoyo continuado durante los dos años siguientes a la certificación, incluyendo :

- todas las modificaciones necesarias para completar el programa de desarrollo;
- continuación de las actividades de diseño y pruebas;
- adaptaciones, reparaciones y mantenimiento de plantillas, herramientas y equipos de apoyo terrestre;
- almacenamiento de los equipos de pruebas de vuelo;
- puesta al día de la documentación;
- actividades conexas de viajes, traducciones y transportes.

En la determinación de las aportaciones nacionales, del total de los costes de desarrollo se deducirá una cantidad que representa los ingresos netos esperados de la venta de los aviones de desarrollo, una vez tenidos en cuenta los costes de depreciación y reacondicionamiento así como la depreciación del precio de venta de los aviones de serie que hayan tomado parte en el programa de ensayo de vuelos de desarrollo.

Los trabajos de desarrollo no incluirán ningún trabajo efectuado después del 31 de diciembre de 1996.

Les dispositions qui précèdent constituent l'Accord entre les Gouvernements Signataires relatif aux matières auxquelles elles se rapportent.

Signé à Madrid le 26-7-1995 en un original en langues française, allemande, anglaise, espagnole et néerlandaise, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne fournira aux autres Gouvernements Signataires les copies certifiées conformes du présent Accord.

Die obigen Bestimmungen stellen die Vereinbarung dar, die zwischen den Unterzeichnerregierungen über die darin enthaltenen Angelegenheiten getroffen wurde.

Unterzeichnet in Madrid am 26-7-1995 in einer Urschrift in französischer, deutscher, englischer, spanischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Die Regierung des Königreichs Spanien wird den anderen Unterzeichnerregierungen beglaubigte Abschriften dieser Vereinbarung übermitteln.

The foregoing record represents the Arrangements entered into between the Signatory Governments upon the matters referred to therein.

Signed at Madrid on 26-7-1995 in one original in the French, German, English, Spanish and Dutch languages, each text being of equal validity. The Government of the Kingdom of Spain will provide the other Signatory Governments with certified copies of the present Arrangements.

El presente documento constituye el Acuerdo concluido por los Gobiernos Signatorios sobre los asuntos a que se refiere el mismo.

Firmado en Madrid, el día 26-7-1995, en un original, en francés, alemán, inglés, español y neerlandés, siendo cada uno de los textos igualmente válidos. El Gobierno del Reino de España remitirá a los demás Gobiernos Signatarios copia certificada del presente Acuerdo.

Voormeld document is de Overeenkomst tussen de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend aangaande de aangelegenheden waarnaar daarin wordt verwezen.

Getekend te Madrid op 26-7-1995 in een origineel in de Franse, Duitse, Engelse, Spaanse en Nederlandse

taal, iedere tekst zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De Regering van het Koninkrijk Spanje zal de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend een eensluidend verklaarde kopie van deze Overeenkomst sturen.

Estados parte	Firma	Manifiestación Consentimiento	E. Vigor
Alemania.....	26-7-1995	6-11-1995	2-7-2004
Bélgica	26-7-1995	2- 7-2004	2-7-2004
España	26-7-1995	4- 1-1996	2-7-2004
Francia.....	26-7-1995	14- 2-1996	2-7-2004
Reino Unido...	26-7-1995	1- 2-1996	2-7-2004

El presente Acuerdo entró en vigor de forma general y para España el 2 de julio de 2004 de conformidad con lo dispuesto en su artículo 14.2.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 8 de septiembre de 2004.—El Secretario General Técnico, Ignacio Matellanes Martínez.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

15986 *RESOLUCIÓN de 9 de septiembre de 2004, del Comisionado para el Mercado de Tabacos, por la que se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en Expendedurías de Tabaco y Timbre del Área del Monopolio.*

En virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 13/1998, de Ordenación del Mercado de Tabacos, se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en expendedurías de tabaco y Timbre del área del Monopolio, que han sido propuestos por los correspondientes fabricantes e importadores.

Primero.—Los precios de venta al público de las labores de tabaco que se indican a continuación, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurías de Tabaco y Timbre de la Península e Illes Balears, serán los siguientes:

	Precio total de venta al público — Euros/unidad
--	---

A) Cigarros y cigarrillos

Backwoods:	
100 % Tobacco	0,50
Aromatic	0,50
Wild Rum	0,50
El Copey:	
Elegance	1,00
Felungo:	
Mareva Caja	1,75
Mareva Mazo	1,60

Precio total
de venta
al público
—
Euros/unidad

Placeres:

Momentos	1,50
Şuaves	1,30
Únicos	1,70

Precio total
de venta
al público
—
Euros/envase

B) Cigarros y cigarrillos

Neos:

Feelings Kit	66,00
Feelings Mango (el envase de 20)	3,00
Feelings Vainilla (el envase de 20)	3,00

Vegafina:

Mini F.P. (el envase de 1)	0,20
----------------------------------	------

Precio total
de venta
al público
—
Euros/unidad

C) Picadura para liar

Amber Leaf (50 g)	2,75
-------------------------	------

Precio total
de venta
al público
—
Euros/unidad

D) Picadura para pipa

Mac Baren Habibi Banana	3,00
Mac Baren Habibi Frutas	3,00
Mac Baren Habibi Manzana	3,00
Mac Baren Habibi Naranja	3,00
Stanwell Classic (50 g)	3,00
Stanwell Melange (50 g)	3,00
Stanwell Vanilla (50 g)	3,00

Segundo.—Los precios de venta al público de las labores de tabaco que se indican a continuación, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurías de Tabaco y Timbre de Ceuta y Melilla, serán los siguientes:

Precio total
de venta
al público
—
Euros/cajetilla

A) Cigarrillos

Lucky Strike Red	1,70
Pall Mall Red	1,50

Tercero.—La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de septiembre de 2004.—El Presidente del Comisionado, Felipe Sivít Gañán.