

**Belgische Kamer  
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1992-1993 (\*)

14 JANUARI 1993

**WETSONTWERP**

**houdende goedkeuring van de  
Overeenkomst tussen de Regeringen  
van de Franse Republiek, de  
Bondsrepubliek Duitsland, het  
Verenigd Koninkrijk van  
Groot-Brittannië en Noord-Ierland,  
het Koninkrijk Spanje en het  
Koninkrijk België betreffende het  
Airbus A 320 programma, en bijlagen 1  
en 2, ondertekend te Bonn  
op 6 februari 1991**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

DAMES EN HEREN,

België heeft op 6 mei 1991 in Bonn de Overeenkomst getekend betreffende het Airbus A 320 vliegtuig, om de Europese samenwerking te versterken in het kader van het consortium Airbus en de « Groupement d'Intérêt économique » Airbus Industrie, als ook de « Geassocieerde Fabrikanten » (Aérospatiale, Deutsche Airbus, British Aerospace, Construcciones aeronauticas, Belairbus) in staat te stellen dit nieuwe Airbus vliegtuig met een initiële capaciteit van 150 passagiers, te ontwikkelen.

(\*) Tweede zitting van de 48<sup>e</sup> zittingsperiode.

**Chambre des Représentants  
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (\*)

14 JANVIER 1993

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord  
entre les Gouvernements de la  
République française, de la  
République Fédérale d'Allemagne,  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord, du Royaume  
d'Espagne et du Royaume de  
Belgique relatif au programme  
Airbus A 320, et annexes 1 et 2,  
signé à Bonn le 6 février 1991**

**EXPOSE DES MOTIFS**

MESDAMES, MESSIEURS,

La Belgique a signé à Bonn, le 6 mai 1991, l'Accord concernant l'avion Airbus A 320, afin de renforcer la coopération européenne dans le cadre du consortium Airbus et de permettre au Groupement d'Intérêt économique Airbus Industrie, ainsi qu'aux « Constructeurs Associés » (Aérospatiale, Deutsche Airbus, British Aerospace, Construcciones aeronauticas, Belairbus) de mettre en œuvre le développement de ce nouvel avion Airbus, d'une capacité initiale de 150 passagers.

(\*) Deuxième session de la 48<sup>e</sup> législature.

## I. — INLEIDING

Bij de aankoop door de Belgische Luchtmacht van de F 16 vliegtuigen in 1975, merkte de Regering het belang op van een ruimere deelneming van België aan programma's voor onderzoek/ontwikkeling op het gebied van de luchtvaart.

In 1977 richtte de heer G. Geens, Minister van Wetenschapsbeleid, binnen de Interministeriële Commissie voor Wetenschapsbeleid (ICWB) een Interdepartementaal Comité voor de luchtvaart (ICL) op, met als doel de valorisatiemogelijkheden te analyseren van het industrieel luchtvaartpotentieel en de aanverwante industrieën door middel van een Fonds voor de Luchtvaart.

In oktober 1978 overhandigde het ICL aan de Regering een rapport waarin het een op twee aanvullende doelstellingen gerichte strategie aanbeval, te weten :

- de inpassing in de consortia die nieuwe Europese luchtvaartprogramma's uitdenken (GIE Airbus Industrie);
- een coherente onderzoeksinspanning om de luchtvaartindustrie technologisch in gereedheid te brengen.

*Programma A 310*

Ten gevolge van dit rapport, besloot het MCESC op 10 november 1978, op voorstel van de Minister van Wetenschapsbeleid, de heer A. Vandekerckhove, de onderhandelingen aan te vatten met de GIE Airbus Industrie voor de deelneming van de Belgische nijverheid aan het programma Airbus A 310 en, op 21 december 1978, de beheermaatschappij Belairbus op te richten.

Op 6 april 1979 nam het Memorandum of Understanding tussen de GIE Airbus Industrie en Belairbus akte van de Belgische deelneming aan het programma Airbus A 310 (vliegtuig met een initiële capaciteit van 270 passagiers).

De kosten voor de Belgische deelneming aan de ontwikkeling van het Airbus A 310 vliegtuig werden op nationaal vlak gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken en de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid.

*Programma A 320*

Het Airbus A 320 vliegtuig is een tweemotorig lijnvliegtuig voor korte en middellange afstanden, waarvan de basisversie een capaciteit van 150 passagiers heeft.

In tegenstelling tot de voorgaande Airbus vliegtuigen, te weten de A 300 en de A 310, heeft het slechts één enkele centrale gang in de passagiersruimte. Behalve bredere en meer comfortabele zitplaatsen (in die vliegtuigcategorie), is het comfort uitgebreid met verbrede armsteunen, een ruimere gang en ruimere bagagerekken.

## I. — INTRODUCTION

A l'occasion de l'acquisition par la Force aérienne belge des avions F 16 en 1975, le Gouvernement notait l'importance d'une plus grande participation de la Belgique à des programmes de recherche/développement en aéronautique.

En 1977, le Ministre de la Politique scientifique, M. G. Geens, créait au sein de la Commission interministérielle de Politique scientifique (CIPS) un Comité interdépartemental de l'aéronautique (CIA) dans le but d'analyser les possibilités de valorisation du potentiel industriel aéronautique et des industries connexes au travers d'un Fonds de l'Aéronautique.

En octobre 1978, le CIA remettait un rapport au Gouvernement dans lequel il préconisait une stratégie axée sur deux objectifs complémentaires, à savoir :

- l'insertion dans les consortia concepteurs de nouveaux programmes aéronautiques européens (GIE Airbus Industrie);
- un effort cohérent de recherche en vue de la mise en condition technologique de l'industrie du secteur aéronautique.

*Programme A 310*

Suite à ce rapport, le CMCES, sur proposition du Ministre de la Politique scientifique, M. A. Vandekerckhove, décidait le 10 novembre 1978 d'entamer les négociations avec le GIE Airbus Industrie pour la participation de l'industrie belge au programme Airbus A 310 et, le 21 décembre 1978, de créer la société de gestion Belairbus.

Le 6 avril 1979, le Memorandum of Understanding entre le GIE Airbus Industrie et Belairbus accitait la participation belge au programme Airbus A 310 (avion d'une capacité initiale de 270 passagers).

Les coûts de la participation belge au développement de l'avion Airbus A 310 ont été financés à l'échelon national par le Ministère des Affaires économiques et par les Services de Programmation de la Politique scientifique.

*Programme A 320*

L'avion Airbus A 320 est un avion de ligne bi-réacteur court et moyen courrier, de la classe de 150 passagers en version de base.

Contrairement aux avions Airbus précédents, à savoir l'A 300 et l'A 310, il ne compte qu'un seul couloir central dans la partie du fuselage réservée aux passagers. Les caractéristiques de confort sont, outre des sièges passager plus larges et plus confortables (dans cette catégorie d'avion), des accoudoirs élargis, un couloir plus spacieux et des porte-bagages de plus grande capacité.

De A 320 blijkt heel wat kleiner te zijn dan zijn voorgangers, de A 300 en de A 310, maar het maakt gebruik van de thans beschikbare spitsstechnologieën (composietmaterialen, nieuwe lijmpocédés, geavanceerde aërodynamica, ...) om het leeggewicht ervan te verminderen en de prestaties ervan te verbeteren.

Het gedeelte dat aan België toekomt, belooft ongeveer 2 % van het gehele programma Airbus A 320, in onderaanneming van British Aerospace en betreft de beweegbare kleppen vooraan de vleugels (slats) en de ermee verbonden mechanismen, te weten de rails (tracks), de tandsegmenten (racks) en de tandraden (pinions). Het geheel van de slats verhoogt de draagkracht bij lage snelheid, bij het opstijgen of bij het landen. Bij hoge snelheid worden de slats ingetrokken om de weerstand te verkleinen en dienovereenkomstig ook het verbruik te drukken.

De deelneming van België aan het programma Airbus A 320 werd door het MCEC op zijn vergadering van 12 juli 1984 goedgekeurd en de gepaste begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid en voor de helft door het Ministerie van Economische Zaken.

De uitgaven die voor rekening van Belairbus door de uitvoerders Sonaca, Asco en Watteeuw werden gedaan, werden conform de beslissing van het MCEC, door beide betrokken departementen ten laste genomen.

In die context heeft Sonaca de leiding genomen van de Belgische deelneming aan het programma Airbus A 320 en ook de fabricage verzekerd van de slats en van de gereedschappen voor de produktie ervan.

Asco heeft, in onderaanneming van Sonaca, de tracks en de gereedschappen voor de produktie ervan voor zijn rekening genomen, alsook de assemblage van racks en pinions.

M.C. Watteeuw heeft, in onderaanneming van Asco, de racks, de pinions en de gereedschappen voor de produktie ervan gerealiseerd, onder de technische controle van Sonaca.

## II. — INTERGOUVERNEMENTEEL AKKOORD MET BETREKKING TOT HET PROGRAMMA AIRBUS A 320

Het Akkoord tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België omschrijft de verplichtingen voor de ondertekenende Regeringen met betrekking tot de ontwikkeling en de financiering van de verkoop van het Airbus A 320 vliegtuig, alsook de modaliteiten voor de opvolging van het programma.

Het Akkoord betreft hoofdzakelijk volgende punten :

— de ondertekenende Regeringen aanvaarden geen steun te verlenen aan de deelneming van hun

Il apparaît que l'A 320 est nettement plus petit que ses prédécesseurs, l'A 300 et l'A 310, mais il fait appel aux technologies de pointe du moment (matériaux composites, nouveaux procédés de collage, aérodynamique sophistiquée, ...) afin de réduire son poids à vide et d'améliorer ses performances.

La part revenant à la Belgique représente environ 2 % de l'ensemble du programme Airbus A 320, en sous-traitance de British Aerospace et concerne les bords d'attaque mobiles des ailes (slats) et les mécanismes associées, à savoir les rails (tracks), les crémaillères (racks) et les pignons (pinions). L'ensemble « slats » produit une augmentation de l'hypersustention à vitesse réduite, en configuration décollage ou atterrissage. A grande vitesse les « slats » sont rentrés pour diminuer la traînée et donc aussi la consommation.

La participation de la Belgique au programme Airbus A 320 a été approuvée par le CMCEC en sa séance du 12 juillet 1984 et les mesures budgétaires appropriées ont été prises, pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique et pour moitié par le Ministère des Affaires économiques.

Les dépenses encourues par les exécutants industriels, Sonaca, Asco et Watteeuw, pour compte de Belairbus, ont été prises en charge par les deux départements concernés, conformément à la décision du CMCEC.

Dans ce contexte la Sonaca a assumé la maîtrise d'œuvre de la participation belge au programme Airbus A 320 et a assuré la fabrication des « slats » ainsi que de leur outillage de production.

L'entreprise Asco en sous-traitance de Sonaca, a produit les « tracks » et leurs outillages de production et a effectué l'assemblage « racks-pinions ».

L'entreprise M.C. Watteeuw a réalisé les « racks-pinions » et leurs outillages de production en sous-traitance d'Asco et sous le contrôle technique de Sonaca.

## II. — ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL RELATIF AU PROGRAMME AIRBUS A 320

L'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique définit les obligations des Gouvernements signataires relatives au développement et au financement des ventes de l'avion Airbus A 320, ainsi que les modalités de suivi du programme.

L'Accord porte essentiellement sur les points suivants :

— l'acceptation par les Gouvernements signataires de ne pas soutenir la participation de leurs fabri-



cascobouwers aan de ontwikkeling en de produktie van concurrerende burgervliegtuigen van het Airbus A 320 vliegtuig, tenzij ze eenparig anders beslissen;

— de vertegenwoordiging van de Regering van het Koninkrijk België wordt verruimd tot de vergaderingen van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie met betrekking tot het programma Airbus A 320 (p.m. België is, via de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid, al vertegenwoordigd op de vergaderingen met betrekking tot het programma Airbus A 310);

— de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Airbus Uitvoerend Bureau (informatieorgaan ten dienste van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie) zullen zo nodig worden uitgebreid om rekening te houden met de toevoeging van het A 320 vliegtuig aan het Airbus gamma;

— elke ondertekenende Regering, overeenkomstig passende nationale procedures, zal het nodige doen om haar cascobouwer in staat te stellen zijn aandeel in het ontwikkelingsprogramma van het Airbus A 320 vliegtuig uit te voeren. Aan te stippen valt dat de deelneming van België aan het programma Airbus A 320 werd goedgekeurd door het MCEC op zijn vergadering van 12 juli 1984 (nota MCEC/1984/Doc./186/834) en dat de noodzakelijke begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door het Ministerie van Economische Zaken en voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid ten einde te voldoen aan artikel 5.1. van wat destijds een eerste ontwerp van Intergouvernementele Overeenkomst was. De uitgaven die voor rekening van Belairbus door Sonaca, Asco en Watteeuw werden gedaan, werden, conform de beslissing van het MCEC, door de twee betrokken departementen in betaling gesteld;

— de seriefabricage van de A 320 casco's moet zoveel mogelijk in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk onder de industriëlen van de landen van de ondertekenende Regeringen worden verdeeld. De seriefabricage is aan de gang en verloopt zoals vastgelegd;

— de verkoopfinanciering bij export van het Airbus A 320 vliegtuig waaraan de Regering van het Koninkrijk België niet deelneemt. België is immers geen ontvangende partij in de « Groupement d'Intérêt économique » Airbus Industrie en moet derhalve die last niet delen.

De Regering van de Bondsrepubliek Duitsland is de depositaris van het Akkoord.

Het Akkoord treedt in werking op de datum waarop alle Regeringen via diplomatische weg de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland hebben meegedeeld hun respectieve interne formaliteiten te hebben vervuld. De Regering van de Bondsrepubliek Duitsland brengt de ondertekenende Regeringen op de hoogte van de laatste mededeling.

cants de cellules d'avions au développement et à la production d'avions civils concurrents de l'avion Airbus A 320, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité;

— l'extension de la représentation du Gouvernement du Royaume de Belgique aux sessions du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif relatives au programme Airbus A 320 (p.m. la Belgique est déjà représentée aux sessions relatives au programme Airbus A 310 par l'entremise des Services de Programmation de la Politique scientifique);

— l'extension des pouvoirs et responsabilités de l'Agence Exécutive Airbus (organe d'information au service du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif) en tant que de besoin pour tenir compte de l'élargissement de la famille Airbus à l'avion A 320;

— la prise, par chaque Gouvernement signataire, des dispositions nécessaires, conformément aux procédures nationales appropriées, pour permettre à son constructeur de cellules d'avions de réaliser sa part du programme de développement de l'avion Airbus A 320. Il est à noter que la participation de la Belgique au programme Airbus A 320 a été approuvée par le CMCES en sa séance du 12 juillet 1984 (note CMCES/1984/Doc./186/834) et que les mesures budgétaires nécessaires ont été prises, pour moitié par le Ministère des Affaires économiques et pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique, afin de satisfaire à l'article 5.1. de ce qui, à l'époque, était une ébauche d'Accord intergouvernemental. Les dépenses encourues par Sonaca, Asco et Watteeuw, pour compte de Belairbus, ont été mises en paiement conformément à la décision du CMCES, par les deux départements concernés;

— la répartition de la fabrication de série des cellules d'avions A 320 qui doit s'exécuter autant que possible entre les industriels des pays des Gouvernements signataires, dans les mêmes proportions que pour les travaux de développement. La fabrication de série est en cours et s'exécute conformément à ces dispositions;

— le financement des ventes à l'exportation de l'avion Airbus A 320, financement auquel le Gouvernement du Royaume de Belgique ne participe pas. La partie belge n'est en effet pas partie prenante au Groupement d'Intérêt économique Airbus Industrie, et le partage de cette charge ne lui incombe donc pas.

Le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne est dépositaire de l'Accord.

L'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne l'accomplissement de leurs formalités internes respectives. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne informera les Gouvernements signataires de la date de la dernière notification.



De Regering heeft de eer het Parlement aan te bevelen het bovengenoemd Akkoord aan te nemen en met het oog hierop het bijgaande ontwerp van wet goed te keuren.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

W. CLAES

*De Minister van Wetenschapsbeleid,*

J.-M. DEHOUSSE

Le Gouvernement a l'honneur de recommander au Parlement d'approuver l'Accord cité ci-dessus et d'adopter à cet effet le projet de loi ci-joint.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

W. CLAES

*Le Ministre de la Politique scientifique,*

J.-M. DEHOUSSE

**VOORONTWERP VAN WET**

voorgelegd aan de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A320 programma, en Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Bonn op 6 februari 1991

Enig artikel

De Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A320 programma, en Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Bonn op 6 februari 1991, zullen volkomen uitwerking hebben.

**AVANT-PROJET DE LOI**

soumis au Conseil d'Etat

Avant-projet de loi portant approbation de l'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A320, et Annexes 1 et 2, signé à Bonn le 6 février 1991

Article unique

L'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A320, et Annexes 1 et 2, signé à Bonn le 6 février 1991, sortiront leur plein et entier effet.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende Kamer, op 21 december 1992 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A320 programma, en Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Bonn op 6 februari 1991 », heeft op 23 december 1992 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

J. MESSINNE,  
Y. BOUCQUEY, *staatsraden*;

J. DE GAVRE,  
F. DELPEREE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

R. DEROY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE, eerste voorzitter.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. REGNIER, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer P. NIHOUL, adjunct-referendaris.

*De Griffier,*

R. DEROY

*De Voorzitter,*

C.-L. CLOSSET

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 21 décembre 1992, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours*, sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A320, et Annexes 1 et 2, signé à Bonn le 6 février 1991 », a donné le 23 décembre 1992 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

J. MESSINNE,  
Y. BOUCQUEY, *conseillers d'Etat*;

J. DE GAVRE,  
F. DELPEREE, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

R. DEROY, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE, premier président.

Le rapport a été présenté par M. J. REGNIER, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. NIHOUL, référendaire adjoint.

*Le Griffier,*

R. DEROY

*Le Président,*

C.-L. CLOSSET



## WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Wetenschapsbeleid,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Wetenschapsbeleid zijn gelast, in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

### Enig artikel

De Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A 320 programma, en Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Bonn, op 6 februari 1991, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 11 januari 1993.

**BOUDEWIJN**

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

W. CLAES

*De Minister van Wetenschapsbeleid,*

J.-M. DEHOUSSE

## PROJET DE LOI

BAUDOUIIN, ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre de la Politique scientifique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre de la Politique scientifique sont chargés de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

### Article unique

L'Accord entre les Gouvernements de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A 320, et Annexes 1 et 2, signé à Bonn le 6 février 1991, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 11 janvier 1993.

**BAUDOUIIN**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

W. CLAES

*Le Ministre de la Politique scientifique,*

J.-M. DEHOUSSE

**OVEREENKOMST**

**tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A 320-programma**

De Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België, hierna te noemen de « Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend », —

Wensend verder de Europese samenwerking in het kader van het AIRBUS Consortium te versterken;

— Verlangend de GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE AIRBUS INDUSTRIE, hierna te noemen « AIRBUS INDUSTRIE » en AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, DEUTSCHE AIRBUS GmbH, BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A. en BELAIRBUS S.A., hierna te noemen de « Geassocieerde Fabrikanten », in staat te stellen de voorstellen ten uitvoer te brengen die ze hebben voorgelegd aan de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling van het AIRBUS A 320 vliegtuig, gedefinieerd in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst;

VERKLAREN HIERBIJ TE ZIJN OVEREENGEKOMEN HET NAVOLGENDE :

**HOOFDSTUK I****Algemeen****Artikel 1**

Deze Overeenkomst definieert de plichten van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling en de verkoopfinanciering van het AIRBUS A 320 vliegtuig, en de manier waarop ze het programma zullen controleren.

**Art. 2**

De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend aanvaarden, tenzij ze eenparig anders beslissen, geen steun te verlenen aan de deelneming van hun vliegtuigfabrikanten aan de ontwikkeling en productie van andere vliegtuigen die concurreren met het AIRBUS A 320 vliegtuig.

**HOOFDSTUK II****Organisatie****Art. 3**

3.1. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE en haar

**ACCORD**

**entre les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A 320**

Les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique, ci-après dénommés les « Gouvernements Signataires », —

Désireux de renforcer encore la coopération européenne dans le cadre du consortium AIRBUS;

— Soucieux de permettre au GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE AIRBUS INDUSTRIE, ci-après dénommé « AIRBUS INDUSTRIE », et à la Société nationale industrielle AEROSPATIALE, à DEUTSCHE AIRBUS GmbH, à BRITISH AEROSPACE PLC, à CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A., et à BELAIRBUS S.A., ci-après dénommés les « Constructeurs Associés », de mettre en œuvre les propositions qu'ils ont soumises aux Gouvernements signataires concernant le développement de l'AIRBUS A 320, tel que décrit à l'annexe 1 au présent Accord;

SONT CONVENUS DE L'ACCORD SUIVANT :

**CHAPITRE I<sup>er</sup>****Généralités****Article 1<sup>er</sup>**

Le présent Accord définit les obligations des Gouvernements signataires relatives au développement et au financement des ventes de l'AIRBUS A 320, ainsi que les modalités de suivi du programme.

**Art. 2**

Les Gouvernements signataires acceptent de ne pas soutenir la participation de leurs fabricants de cellules au développement et à la production d'avions civils concurrents de l'AIRBUS A 320, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité.

**CHAPITRE II****Organisation****Art. 3**

3.1. Les pouvoirs et responsabilités du COMITE INTERGOUVERNEMENTAL et des Comités qui en dépen-

subcommissies, namelijk de UITVOERENDE COMMISSIE en de Permanente Werkgroep voor Verkoopfinanciering, zoals vastgelegd in de :

— Overeenkomst tussen de Regering van de Duitse Bondsrepubliek en de Regering van de Franse Republiek betreffende de ontwikkeling en de produktie van het AIRBUS A 300 B vliegtuig (1969);

— Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de ontwikkeling en de produktie van het AIRBUS A 300 B vliegtuig (1970);

— Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk der Nederlanden en de Spaanse Staat betreffende de ontwikkeling en de produktie van het AIRBUS A 300 B vliegtuig (1971);

— Overeenkomst tussen de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en Spanje betreffende het AIRBUS programma (1981);

— Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, de Franse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het AIRBUS programma (1982)

zullen zo nodig worden uitgebreid om het AIRBUS A 320 programma te bestrijken. De Regering van het Koninkrijk België zal in de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE en in de UITVOERENDE COMMISSIE zijn vertegenwoordigd op vergaderingen die betrekking hebben op het AIRBUS A 320 programma. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zal niet in deze commissies zijn vertegenwoordigd op vergaderingen die betrekking hebben op het AIRBUS A 320 programma.

3.2. De vertegenwoordigers van de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland zullen ieder over onbeperkt stemrecht beschikken in de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE. Het zal niet mogelijk zijn welke beslissing ook goed te keuren waar een van deze vertegenwoordigers tegen heeft gestemd.

3.3. De vertegenwoordiger van het Koninkrijk Spanje zal over onbeperkt stemrecht beschikken in volgende aangelegenheden :

a) Wijzigingen in deze Overeenkomst;  
b) Wijzigingen in de Spaanse deelneming aan het A 320 programma;

c) Goedkeuring van de Raamovereenkomst (en van amendementen erop) tussen het UITVOEREND BUREAU en AIRBUS INDUSTRIE zoals vermeld in Afdeling 4 hieronder;

d) Goedkeuring van toekomstig ontwikkelingswerk dat een invloed heeft op de omvang en de inhoud van de deelneming van de Spaanse Geassocieerde Fabrikant aan het A 320 programma.

Het zal niet mogelijk zijn welke beslissing ook goed te keuren ten aanzien van bovengenoemde vier aangelegenheden zonder instemming van de Spaanse vertegenwoordiger.

3.4. De vertegenwoordiger van het Koninkrijk België zal over onbeperkt stemrecht beschikken in volgende aangelegenheden, voor zover de belangen van de Belgische Regering of industrie ermee zijn gemoeid :

dent, à savoir le COMITE EXECUTIF, et le Groupe permanent de financement des ventes tels qu'ils sont établis par :

— l'Accord entre le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à la réalisation de l'AIRBUS A 300 B (1969);

— l'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas relatif au développement et à la production de l'AIRBUS A 300 B (1970);

— l'Accord entre les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume des Pays-Bas et d'Espagne relatif au développement et à la production de l'AIRBUS A 300 B (1971);

— l'Accord entre les Gouvernements de la République Fédérale d'Allemagne, de la République française, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et d'Espagne relatif au programme AIRBUS (1981);

— l'Accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Espagne, de la République française, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au programme AIRBUS (1982)

sont étendus en tant que de besoin pour couvrir le programme AIRBUS A 320. Le Gouvernement du Royaume de Belgique sera représenté aux sessions du COMITE INTERGOUVERNEMENTAL et du COMITE EXECUTIF relatives au programme AIRBUS A 320. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ne sera pas représenté aux sessions de ces comités concernant le programme AIRBUS A 320.

3.2. Les représentants de la République Fédérale d'Allemagne, de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont chacun des droits de vote sans restriction au COMITE INTERGOUVERNEMENTAL. Il n'est pas possible de prendre une quelconque décision contre le vote de l'un de ces représentants.

3.3. Le représentant du Royaume d'Espagne a pleinement droit de vote sur les questions suivantes :

a) modifications du présent Accord;  
b) modifications de la participation espagnole dans le programme A 320;

c) approbation de l'Accord-cadre (et de tous ses amendements) entre l'AGENCE EXECUTIVE et AIRBUS INDUSTRIE mentionné à l'article 4 ci-dessous;

d) approbation de tous travaux de développement futurs de nature à affecter la part et le contenu de la participation du Constructeur Associé espagnol au programme A 320.

Il n'est pas possible d'adopter une décision sur les quatre points mentionnés ci-dessus sans le consentement du représentant espagnol.

3.4. Le représentant du Royaume de Belgique a pleinement droit de vote sur les questions suivantes dans la mesure où elles affectent les intérêts du Gouvernement ou de l'industrie belges :



- a) wijzigingen in deze Overeenkomst;
- b) wijzigingen in de Belgische deelneming aan het A 320 programma;
- c) goedkeuring van de Raamovereenkomst (en van amendementen erop) tussen het UITVOEREND BUREAU en AIRBUS INDUSTRIE zoals vermeld in Afdeling 4 hieronder;
- d) wijzigingen in de voorwaarden voor de terugbetaling aan BELAIRBUS.

Het zal niet mogelijk zijn welke beslissing ook goed te keuren ten aanzien van bovengenoemde vier aangelegenheden zonder instemming van de Belgische vertegenwoordiger.

3.5. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het AIRBUS UITVOEREND BUREAU zullen zo nodig worden uitgebreid om rekening te houden met de toevoeging van het A 320 vliegtuig aan de Airbus-gamma. Het AIRBUS UITVOEREND BUREAU zal zijn samengesteld uit leden die worden aangewezen door de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en het Koninkrijk Spanje. De details van de organisatie van het Bureau zullen worden goedgekeurd door de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE.

#### Art. 4

Voor de toepassing van deze Overeenkomst, en namens de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, zal het UITVOEREND BUREAU een Raamovereenkomst sluiten met AIRBUS INDUSTRIE die in het bijzonder voorziet in :

- de noodzakelijke verbintenis door AIRBUS INDUSTRIE om, samen met haar Geassocieerde Fabrikanten, de ontwikkeling van het AIRBUS A 320 vliegtuig tot een goed einde te brengen en de vereiste bewijzen van luchtwaardigheid te verkrijgen;
- de omschrijving van het ontwikkelingswerk, het vastgelegde uitgavenschema en de technische ontwikkelingsfasen;
- de manieren om de bedragen te berekenen die AIRBUS INDUSTRIE moet betalen aan iedere Geassocieerde Fabrikant als terugbetaling voor de respectieve nationale bijdrage aan de ontwikkelingskosten en het terugbetalingsschema;
- het zo vlug mogelijk sluiten van contracten tussen AIRBUS INDUSTRIE en haar Geassocieerde Fabrikanten waarin wordt bepaald dat ze de aansprakelijkheid van AIRBUS INDUSTRIE delen ten opzichte van het UITVOEREND BUREAU betreffende het AIRBUS A 320 programma, en het voorleggen van deze contracten aan het UITVOEREND BUREAU ter bestudering en goedkeuring;
- verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om onmiddellijk het UITVOEREND BUREAU in te lichten in het geval dat zich wijzigingen voordoen in de inhoud van het ontwikkelingswerk.

### HOOFDSTUK III

#### Ontwikkeling

##### Art. 5

5.1. Zodra iedere Geassocieerde Fabrikant er zich toe heeft verbonden ervoor in te staan dat zijn gedeelte van het

- a) modifications du présent Accord;
- b) modifications de la participation belge dans le programme A 320;
- c) approbation de l'Accord-cadre (et de tous ses amendements) entre l'AGENCE EXECUTIVE et AIRBUS INDUSTRIE mentionné à l'Article 4 ci-dessous;

d) modifications des conditions de remboursement de BELAIRBUS.

Il n'est pas possible d'adopter une décision sur les quatre points mentionnés ci-dessus sans le consentement du représentant belge.

3.5. Les pouvoirs et responsabilités de l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS sont étendus en tant que de besoin pour tenir compte de l'élargissement de la famille Airbus à l'A 320. L'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS est constituée de membres nommés par les Gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et du Royaume d'Espagne. Les modalités de l'organisation de l'Agence sont approuvées par le COMITE INTERGOUVERNEMENTAL.

#### Art. 4

Pour l'application du présent Accord, et au nom des Gouvernements signataires, l'AGENCE EXECUTIVE conclura un Accord-cadre avec AIRBUS INDUSTRIE, fixant en particulier :

- l'engagement formel d'AIRBUS INDUSTRIE de mener à bien, avec ses Constructeurs Associés, le développement de l'AIRBUS A 320 et d'obtenir les certifications nécessaires;
- la définition des travaux de développement, l'échéancier prévu de dépenses et les étapes techniques du développement;
- les modalités de définition des montants qu'AIRBUS INDUSTRIE doit verser à chaque Constructeur Associé à titre de remboursement en fonction de la contribution nationale de chacun aux coûts de développement, ainsi que le calendrier de ces remboursements;
- la conclusion dès que possible entre AIRBUS INDUSTRIE et ses Constructeurs Associés de contrats en vertu desquels ceux-ci partagent la responsabilité d'AIRBUS INDUSTRIE vis-à-vis de l'AGENCE EXECUTIVE en ce qui concerne le programme A 320, et la soumission de ces contrats à l'AGENCE EXECUTIVE pour examen et approbation;
- l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE d'informer immédiatement l'AGENCE EXECUTIVE, dans le cas de changement du contenu des travaux de développement.

### CHAPITRE III

#### Développement

##### Art. 5

5.1. Dès que chaque Constructeur Associé aura pris l'engagement de mener à bonne fin sa part des travaux de

ontwikkelingswerk dat is gespecificeerd in Bijlage 2 bij deze Overeenkomst wordt uitgevoerd en zijn gedeelte van de uitgaven voor niet-toewijsbaar ontwikkelingswerk te bekostigen, zal ieder van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend de nodige maatregelen treffen, overeenkomstig passende nationale procedures, ten einde haar vliegtuigfabrikant in staat te stellen zijn aandeel in het AIRBUS A 320 ontwikkelingsprogramma uit te voeren. Deze verplichting heeft betrekking op het AIRBUS A 320 vliegtuig zoals gedefinieerd in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst en is van toepassing op de volgende bedragen die de respectieve nationale bijdragen in de ontwikkelingskosten vertegenwoordigen :

— Franse Republiek :	4 428 787 200 FF;
— Bondsrepubliek Duitsland :	1 479 866 700 DM;
— Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :	£ 219 690 300;
— Koninkrijk Spanje :	8 537 125 600 Pta;
— Koninkrijk België :	1 071 330 000 frank.

Deze bedragen zijn gebaseerd op de economische toestand van januari 1982.

5.2. Rekening houdend met de wisselkoersen van de verschillende nationale munten waarin de bedragen zijn uitgedrukt, is het procentuele aandeel van ieder van de landen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van het AIRBUS A 320 vliegtuig als volgt :

— Franse Republiek :	39,31 %;
— Bondsrepubliek Duitsland :	33,38 %;
— Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :	21,41 %;
— Koninkrijk Spanje :	4,48 %;
— Koninkrijk België :	1,42 %.

5.3. De bedragen werden berekend :

— door aan ieder land de kosten toe te wijzen die worden geacht op zijn grondgebied te zullen worden gemaakt,  
— door de kosten van gezamenlijk ontwikkelingswerk dat aldus niet kan worden toegewezen en van ontwikkelingswerk dat dient te worden uitbesteed aan derde landen waar dergelijke kosten moeten worden gefinancierd door AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten, als volgt te verdelen :

— Franse Republiek :	37,32 %;
— Bondsrepubliek Duitsland :	37,32 %;
— Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :	19,70 %;
— Koninkrijk Spanje :	4,14 %;
— Koninkrijk België :	1,52 %.

#### Art. 6

6.1. De bedragen vermeld in Artikel 5 zullen worden aangepast op de datum van uitgave, overeenkomstig een aanpassingsformule waarin passende nationale indexen zijn verwerkt.

6.2. Indien een Geassocieerde Fabrikant er niet in slaagt zijn verplichtingen na te komen, zal de Regering van het land onder wiens wetgeving hij ressorteert aansprake-

développement définis à l'Annexe 2 au présent Accord et de couvrir sa part des dépenses correspondant aux travaux de développement non imputables, chaque Gouvernement signataire prendra les dispositions nécessaires, conformément aux procédures nationales appropriées, pour permettre à son constructeur de cellules de réaliser sa part du programme de développement de l'AIRBUS A 320. Cet engagement s'applique à l'AIRBUS A 320 tel qu'il est défini à l'Annexe 1 au présent Accord et s'exerce à hauteur des sommes suivantes qui représentent les contributions nationales respectives aux coûts de développement :

— République française :	4 428 787 200 FF;
— République Fédérale d'Allemagne :	1 479 866 700 DM;
— Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	219 690 300 LS;
— Royaume d'Espagne :	8 537 125 600 Pta;
— Royaume de Belgique :	1 071 330 000 francs.

Ces montants sont fondés sur les conditions économiques de janvier 1982.

5.2. Tenant compte des parités des différentes monnaies nationales dans lesquelles sont exprimés ces montants, la participation de chacun des pays impliqués dans le développement de l'AIRBUS A 320, exprimée en pourcentage, est la suivante :

— République française :	39,31 %;
— République Fédérale d'Allemagne :	33,38 %;
— Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	21,41 %;
— Royaume d'Espagne :	4,48 %;
— Royaume de Belgique :	1,42 %.

5.3. Ces montants ont été calculés :

— en affectant à chaque pays les coûts réputés avoir leur source sur son territoire,  
— en répartissant les dépenses relatives aux travaux de développement communs non imputables et les travaux de développement à sous-traiter dans des pays tiers, quand de tels travaux doivent être financés par AIRBUS INDUSTRIE et les Constructeurs Associés, de la manière suivante :

— République française :	37,32 %;
— République Fédérale d'Allemagne :	37,32 %;
— Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	19,70 %;
— Royaume d'Espagne :	4,14 %;
— Royaume de Belgique :	1,52 %.

#### Art. 6

6.1. Les montants figurant à l'Article 5 sont révisables à la date de la dépense, en fonction d'une formule d'actualisation utilisant les indices nationaux appropriés.

6.2. Si un Constructeur Associé ne parvient pas à remplir ses engagements, le Gouvernement du pays en vertu des lois duquel il est régi demeure néanmoins engagé à

lijk blijven ten opzichte van de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend voor het aangepaste bedrag van haar nationaal aandeel.

#### Art. 7

7.1. Indien, in het geval dat zich wijzigingen voordoen in de inhoud van het ontwikkelingswerk, de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE van oordeel is dat het werk is verminderd, kunnen de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend hun verplichtingen herzien die zijn beschreven in Artikelen 5 en 6.

7.2. Alle extra-ontwikkelingskosten naast die vermeld in Artikel 5 zullen worden gedragen door AIRBUS INDUSTRIE en haar Geassocieerde Fabrikanten.

#### Art. 8

De respectieve nationale bijdragen aan de ontwikkelingskosten zullen door AIRBUS INDUSTRIE worden terugbetaald met de opbrengst van de vliegtuigverkopen. AIRBUS INDUSTRIE zal aan deze verplichting voldoen door overeenkomstig een door de Geassocieerde Fabrikanten aanvaard schema, aan iedere Geassocieerde Fabrikant terugbetalingen te doen.

#### Art. 9

Om een beoordeling van de vordering van het ontwikkelingsprogramma mogelijk te maken, zal het werk worden gesplitst in een voldoende aantal technische fases. De voltooiing van iedere fase door AIRBUS INDUSTRIE zal worden gecontroleerd door het UITVOEREND BUREAU.

### HOOFDSTUK IV

#### Uitrusting

#### Art. 10

Ten einde ervoor te zorgen dat kansen worden geboden aan de uitrustingsindustrieën van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, voor zover ze concurrerende uitrusting kunnen leveren voor het AIRBUS A 320 vliegtuig, en met het doel tot een uitgebalanceerde allesomvattende deelneming te komen van uitrustingsleveranciers in deze landen, zullen AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten worden verzocht :

— alle competente leveranciers, in het bijzonder uit de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uit te nodigen een offerte te doen voor uitrusting, en het UITVOEREND BUREAU vooraf lijsten te bezorgen van alle leveranciers die worden voorgesteld om uit te nodigen voor offertes,

— het UITVOEREND BUREAU onverwijld in kennis te stellen van de details van iedere keuze van leverancier en de redenen op te geven voor de welbepaalde keuze,

— waar ook mogelijk samenwerkingsovereenkomsten tussen leveranciers in verschillende landen aan te moedigen, in het bijzonder die van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, hetzij rechtstreeks hetzij via de Geassocieerde Fabrikanten.

l'égard des autres Gouvernements signataires dans la limite du montant révisé de sa part nationale.

#### Art. 7

7.1. Si, en cas de changement dans le contenu des travaux de développement, le COMITE INTERGOUVERNEMENTAL considère qu'il y a eu réduction du volume de travail, les Gouvernements signataires peuvent réviser leurs obligations telles que stipulées aux Articles 5 et 6.

7.2. Tous les coûts de développement additionnels au-delà de ceux figurant à l'Article 5 seront supportés par AIRBUS INDUSTRIE et ses Constructeurs Associés.

#### Art. 8

Les contributions nationales respectives aux coûts de développement sont remboursées par AIRBUS INDUSTRIE sur le produit des ventes d'appareils. AIRBUS INDUSTRIE se libère de cette obligation en effectuant des remboursements, à chacun des Constructeurs Associés, à un niveau convenu entre ces constructeurs.

#### Art. 9

Pour permettre de contrôler l'avancement du programme de développement, les travaux seront divisés en un nombre suffisant d'étapes techniques. La réalisation de chaque étape par AIRBUS INDUSTRIE sera supervisée par l'AGENCE EXECUTIVE.

### CHAPITRE IV

#### Equipements

#### Art. 10

Afin de garantir que des possibilités de participation soient offertes aux industries d'équipements nationales de chacun des Gouvernements signataires, dans la mesure où elles peuvent fournir des équipements compétitifs pour l'AIRBUS A320, et dans le but d'obtenir une participation des fournisseurs d'équipements de ces pays globalement équilibrée, AIRBUS INDUSTRIE et les Constructeurs Associés devront :

— inviter tous les fournisseurs compétents, en particulier ceux des pays des Gouvernements Signataires, à concourir pour les équipements et fournir à l'AGENCE EXECUTIVE la liste de tous les fournisseurs qu'il est envisagé d'inviter à concourir;

— informer sans délai l'AGENCE EXECUTIVE des éléments détaillés de chaque choix de fournisseur et justifier leur choix particulier;

— encourager dans la mesure du possible la coopération entre fournisseurs de différents pays, en particulier ceux des Gouvernements signataires, soit directement, soit par l'intermédiaire des Constructeurs Associés.



## HOOFDSTUK V

### Productie

#### Art. 11

De serieproductie van casco's en uitrustingsonderdelen zou zoveel mogelijk onder de industriëlen van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend moeten worden verdeeld in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk, zoals vermeld in artikel 5. Indien dergelijke verhoudingen niet kunnen worden bereikt, zal de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE de kwestie bespreken en voorstellen voor passende compensatiemaatregelen in overweging nemen.

#### Art. 12

Het zal aan iedere Geassocieerde Fabrikant zijn de nodige gelden ter beschikking te stellen om zijn gedeelte van de serieproductie te financieren.

## HOOFDSTUK VI

### Industriële deelneming door derde landen

#### Art. 13

Indien gedeelten van het ontwikkelingswerk of de serieproductie die zijn toegewezen aan de industrie van een van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend niet worden uitgevoerd door de industrie van het land van die Regering, kunnen dergelijke gedeelten nog altijd worden geacht te zijn toegewezen aan de industrie van dat land, mits de betrokken Regering zulks aanvaardt en de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE met het oog hierop in kennis stelt.

#### Art. 14

14.1. Benevens de deelneming van bedrijven uit derde landen aan de levering van uitrusting, mogen de Geassocieerde Fabrikanten, met instemming van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend en in het bijzonder met het doel de verkoopspectieven van het AIRBUS-programma verder te verbeteren, een deel van het werk in het kader van het casco-programma in onderaanneming geven aan ondernemingen in derde landen.

14.2. Behoudens in de gevallen die worden geregeld bij artikel 13, zullen dergelijke casco-onderaannemers worden verzocht dat gedeelte van de kosten van het ontwikkelingswerk voor hun rekening te nemen dat overeenstemt met het gedeelte van de serieproductie dat hun is toegerekend, en zal een passende aanpassing worden doorgevoerd in de bedragen die de respectieve nationale bijdragen vertegenwoordigen zoals vermeld in artikel 5.

## CHAPITRE V

### Production

#### Art. 11

La fabrication de série de cellules et d'équipements devrait être répartie autant que possible entre les industriels des pays des Gouvernements signataires dans les mêmes proportions que pour le développement, telles que définies à l'article 5. Si de telles proportions ne peuvent être respectées, le COMITE INTERGOVERNEMENTAL en débattrait et examinerait les propositions de mesures de compensation appropriées.

#### Art. 12

Chaque Constructeur Associé doit fournir les fonds nécessaires au financement de sa part de la production de série.

## CHAPITRE VI

### Participation industrielle de pays tiers

#### Art. 13

Si une partie des travaux de développement ou de la production de série attribuée à l'industrie de l'un des Gouvernements signataires n'est pas exécutée par l'industrie du pays de ce Gouvernement signataire, cette partie peut encore être estimée comme attribuée à l'industrie de ce pays, à condition que le Gouvernement signataire concerné l'accepte et en informe le COMITE INTERGOVERNEMENTAL.

#### Art. 14

14.1. En plus de la participation d'entreprises de pays tiers à la fourniture d'équipements, les Constructeurs Associés peuvent, avec le consentement des Gouvernements signataires et en particulier afin d'améliorer encore les perspectives de ventes du programme AIRBUS, sous-traiter une partie des travaux contenus dans le programme de la cellule à des entreprises de pays tiers.

14.2. Excepté dans les cas couverts par l'article 13, il sera demandé à ces sous-traitants d'assumer la part des coûts des travaux de développement correspondant à la part des fabrications de série qui leur sera attribuée, et un ajustement approprié des montants représentant les contributions nationales respectives décrites à l'article 5 sera effectué.

## HOOFDSTUK VII

**Exportverkoopfinanciering**

## Art. 15

15.1. De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uitgezonderd de Regering van het Koninkrijk België, zullen bijdragen aan de exportverkoopfinanciering van het AIRBUS A320 vliegtuig in het kader van bestaande internationale regelingen, en rekening houdend met het respectieve nationale aandeel in het vliegtuig, inclusief motoren en uitrusting. In het geval van het Koninkrijk Spanje zal aan deze verplichting worden voldaan door de financiering van vliegtuigen die worden gekocht door Spaanse nationale luchtvaartmaatschappijen.

15.2. De verantwoordelijkheden van de Permanente Werkgroep voor Verkoopfinanciering zullen worden uitgebreid tot het AIRBUS A320 vliegtuig.

## HOOFDSTUK VIII

**Ontwikkelde versies**

## Art. 16

De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend zullen elkaar raadplegen met het doel te beslissen of deze Overeenkomst wordt uitgebreid tot het AIRBUS A321 vliegtuig en tot andere ontwikkelde versies van het AIRBUS A320 vliegtuig.

## HOOFDSTUK IX

**Slotbepalingen**

## Art. 17

17.1. De Regering van de Bondsrepubliek Duitsland zal de depositaris zijn van deze Overeenkomst.

17.2. Deze Overeenkomst zal van kracht worden op de datum waarop alle Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland via de diplomatieke kanalen in kennis hebben gesteld van de voltooiing van hun respectieve binnenlandse formaliteiten. De Regering van de Bondsrepubliek Duitsland zal de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend op de hoogte brengen van de datum van de laatste kennisgeving.

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

Getekend te Bonn, op 6 mei 1991 in een origineel in de Franse, Duitse, Engelse, Spaanse en Nederlandse taal, iedere tekst zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De Regering van de Bondsrepubliek Duitsland zal de andere Regerin-

## CHAPITRE VII

**Financement des ventes à l'exportation**

## Art. 15

15.1. Les Gouvernements signataires, à l'exception du Gouvernement du Royaume de Belgique, participent au financement des ventes à l'exportation de l'AIRBUS A320 dans le cadre des règlements internationaux existants, et en prenant en compte les parts nationales respectives de l'appareil, y compris ses moteurs et équipements. Dans le cas du Royaume d'Espagne, cette obligation sera réputée remplie par le financement des achats d'appareils par les compagnies aériennes nationales espagnoles.

15.2. Les responsabilités du Groupe permanent de financement des ventes sont étendues à l'AIRBUS A320.

## CHAPITRE VIII

**Versions dérivées**

## Art. 16

Les Gouvernements signataires se consulteront dans le but de décider de l'extension éventuelle de cet Accord à l'AIRBUS A321 et à d'autres versions dérivées de l'AIRBUS A320.

## CHAPITRE IX

**Dispositions finales**

## Art. 17

17.1. Le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne est dépositaire du présent Accord.

17.2. Le présent accord entrera en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements Signataires auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne l'accomplissement de leurs formalités internes respectives. Le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne informera les Gouvernements signataires de la date de la dernière notification.

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

Signé à Bonn, le 6 février 1991, en un original en langues française, allemande, anglaise, espagnole, et néerlandaise, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne fournira aux

gen die deze Overeenkomst hebben ondertekend een eensluidend verklaarde kopie van deze overeenkomst sturen.

Voor de Regering van de Franse Republiek :

...

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :

...

Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

...

Voor de Regering van het Koninkrijk Spanje :

...

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

...

autres Gouvernements Signataires les copies certifiées conformes du présent accord.

Pour le Gouvernement de la République française :

...

Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne :

...

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne :

...

Pour le Gouvernement du Royaume d'Espagne :

...

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

...



## BIJLAGE 1

**Globale beschrijving van het AIRBUS  
A320 passagiersvliegtuig voor de korte  
tot middellange afstand met een gang**

Het AIRBUS A320 vliegtuig zal een subsonisch burgerlijk transportvliegtuig zijn voor de korte tot middellange afstand met één gang. Het zal een volledig nieuw vliegtuig in de Airbus-gamma zijn. Het zal zijn uitgerust met twee turbofan motoren met een statische stuwkracht van 23 tot 25 000 lb, die onder de vleugel in gondels worden opgehangen.

De twee motoren die zijn gekozen voor het verkrijgen van een eerste bewijs van luchtwaardigheid zijn :

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| — CFM INTERNATIONAL          | CFM 56-5 |
| — INTERNATIONAL AERO ENGINES | V 2 500  |

Het vliegtuig zal over een romp met een middendiameter van bijna cirkelvormige doorsnede beschikken en een laaghangende vleugel.

De kruissnelheid zal ongeveer 450 Kt bedragen.

Het toestel zal een actieradius hebben van circa 3 000 zeemijl met volle brandstofreserves en maximum 150 passagiers met bagage en over de toebehoren en de inrichting beschikken die typisch zijn voor commerciële passagiersvliegtuigen.

Er zal plaats zijn voor ongeveer 150 passagiers, met zes op een rij in een gemengde opstelling dit wil zeggen 85 zetels van 86 centimeter (34 inches) en 65 zetels van 81 centimeter (32 inches).

Onder de vloer van de passagiersruimte zullen zich twee vracht- en bagageruimten bevinden, één voor en één achter de vleugel, waarin containers kunnen worden geplaatst welke niet zo hoog zullen zijn maar er anders hetzelfde zullen uitzien als die van de andere Airbus en grote vliegtuigen.

Het AIRBUS A320 vliegtuig zal zo zijn ontworpen dat het kan worden aangepast aan de toekomstige behoeften van de luchtvaartmaatschappijen.

## ANNEXE 1

**Caractéristiques générales de l'avion court-moyen-  
courrier à fuselage étroit  
AIRBUS A320**

L'AIRBUS A320 sera un avion de transport civil subsonique court-moyen-courrier présentant un fuselage à un seul couloir. Il sera un avion entièrement nouveau de la famille Airbus. Il sera équipé de deux réacteurs de la classe des 23 à 25 000 lb de poussée statique avec soufflantes installés en nacelle sous la voilure.

Les deux moteurs retenus pour les certifications initiales sont :

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| — CFM INTERNATIONAL          | CFM 56-5 |
| — INTERNATIONAL AERO ENGINES | V 2 500  |

L'avion aura un fuselage de diamètre moyen de section quasi-circulaire et une aile basse.

La vitesse de croisière sera de 450 Kt environ.

L'avion aura un rayon d'action d'environ 3 000 miles nautiques avec les réserves de carburant, la charge marchande correspondant à environ 150 passagers et leurs bagages, et les aménagements commerciaux classiques des compagnies aériennes.

La cabine pourra recevoir environ 150 passagers à 6 de front dans une configuration d'aménagement mixte, c'est-à-dire 85 sièges au pas de 86 cm (34 pouces) et 65 sièges au pas de 81 cm (32 pouces).

Deux soutes à fret et à bagages, l'une à l'avant l'autre à l'arrière de l'aile, seront aménagées sous le plancher de la cabine passagers et seront capables de recevoir des conteneurs de hauteur moindre, mais identiques par ailleurs, à ceux utilisés sur les autres AIRBUS et avions de grande capacité.

La définition de l'AIRBUS A320 permettra en cours de développement d'adapter l'appareil aux besoins futurs des compagnies clientes.

## BIJLAGE 2

**Ontwikkelingswerk en daarmee samenhangende  
kosten voor het A320 programma, waarop de  
in afdeling 5 vermelde bedragen  
betrekking hebben**

De term « ontwikkelingswerk », waarvan sprake in deze Intergouvernementele Overeenkomst, omvat al het niet-terugkerend werk dat noodzakelijk is om het AIRBUS A320 vliegtuig te ontwikkelen zoals beschreven in Bijlage 1, met inbegrip van het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid.

Het ontwikkelingswerk is datgene wat tot het Toepassingsgebied behoort zoals vastgelegd bij AIRBUS INDUSTRIE en gespecificeerd in de voorstellen die zijn voorgelegd aan de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling van het AIRBUS A320 toestel.

Het ontwikkelingswerk omvat :

- het ontwerpen van het vliegtuig;
- windtunnel, structuur- en systeemtests;
- andere simulators dan die voor de opleiding van de bemanning van de luchtvaartmaatschappijen;
- ontwikkelingswerk in verband met de uitrusting, met inbegrip van de ontwikkeling van motoren, uitgezonderd werk dat rechtstreeks wordt gefinancierd door uitrustings- en motorenfabrikanten;
- specifieke mallen en gereedschappen voor de productie van maximum 6 A320 toestellen per maand, die zullen worden geassembleerd op één assemblagelijne in Toulouse gevolgd door de inrichting in Hamburg;
- de productie van drie ontwikkelingstoestellen, met inbegrip van reserveonderdelen en de eventueel vereiste wijzigingen om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen;
- vliegproeven met zo nodig zes toestellen om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen, met inbegrip van alle daarmee samenhangende grondsteun en de noodzakelijke activiteiten om de testresultaten te analyseren;
- de documentatie die vereist is om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen voor de toestellen die zijn besteld door de eerste klanten (AIR FRANCE, AIR INTER, BRITISH CALEDONIAN\*, CYPRUS AIRWAYS, INEX ADRIA) en voor de standaardversie;
- andere essentiële activiteiten, met inbegrip van internationale reizen, contacten, vertalingen, vervoer van onderdelen;
- het beheer en de coördinatie van het ontwikkelingswerk door AIRBUS INDUSTRIE;
- de verdere steunverlening gedurende twee jaar na het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid, met inbegrip van :
  - alle wijzigingen die tot het Toepassingsgebied behoren,
  - de voortzetting van het ontwerpen en de tests,
  - de aanpassingen aan en het onderhoud en de herstelling van mallen en gereedschappen en grondondersteuningsuitrusting,
  - het opslaan van vliegproefuitrusting,

\* Noot : BRITISH CALEDONIAN fusioneerde nadien met BRITISH AIRWAYS waaraan de toestellen werden geleverd die BRITISH CALEDONIAN had besteld.

## ANNEXE 2

**Travaux de développement et coûts associés  
pour le programme A320, auxquels les  
montants de l'article 5 sont applicables**

Le terme « travaux de développement » employé dans cet Accord intergouvernemental recouvre tous les travaux de nature non-récurrente nécessaires au développement de l'AIRBUS A320 tel que décrit à l'Annexe 1, y compris l'obtention de la certification.

Les travaux de développement sont ceux qui tombent dans le Champ d'application établi par Airbus Industrie et qui sont définis dans les propositions soumises par AIRBUS INDUSTRIE aux Gouvernements Signataires au sujet du développement de l'AIRBUS A320.

Les travaux de développement comprennent :

- la conception de l'avion;
- les essais de soufflerie, de structure et des systèmes;
- les simulateurs autres que ceux prévus pour la formation des équipages des compagnies aériennes;
- les travaux de développement des équipements, y compris ceux des moteurs, sauf si ceux-ci sont financés directement par les équipementiers et les motoristes;
- les bâtis et outillages spécifiques nécessaires à assurer une cadence de production de 6 A320 par mois au plus, assemblés sur une seule chaîne à Toulouse et aménagés à Hamburg;
- la production de trois avions de développement, y compris les rechanges et les modifications éventuellement nécessaires pour obtenir la certification;
- les essais en vol sur six avions nécessaires à l'obtention de la certification, y compris toute l'assistance au sol appropriée et les travaux nécessaires à l'analyse des résultats de ces essais;
- la documentation requise pour la certification des avions commandés par les compagnies de lancement (AIR FRANCE, AIR INTER, BRITISH CALEDONIAN\*, CYPRUS AIRWAYS, INEX ADRIA) et celle de la version standard;
- les autres activités essentielles couvrant les voyages internationaux, les liaisons, les traductions et les convois d'éléments d'avions;
- la gestion et la coordination des travaux de développement par AIRBUS INDUSTRIE;
- un appui permanent pendant deux ans après la certification, comprenant :
  - toutes les modifications tombant dans le Champ d'application,
  - la poursuite des activités de conception et des essais,
  - l'adaptation, l'entretien, la réparation des bâtis, outillages et équipements de soutien au sol,
  - le stockage des équipements d'essais en vol,

\* Note : BRITISH CALEDONIAN a été reprise par BRITISH AIRWAYS à qui ont été livrés les avions commandés par BRITISH CALEDONIAN.

- de bijwerking van documentatie,
- de daarmee samenhangende reizen, vertalingen en vervoer.

In de bedragen vermeld in Artikel 5 van deze Intergouvernementele Overeenkomst werd een bedrag afgetrokken van de totale kosten zoals die door AIRBUS INDUSTRIE zijn voorgelegd aan de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend. Dit bedrag vertegenwoordigt het verwachte netto-inkomen uit de verkoop van de drie ontwikkelde toestellen, na de afschrijving en de opfriskosten te hebben in mindering gebracht alsook de waardevermindering in verkoopprijs van de drie produktietoestellen die deel uitmaken van het ontwikkelingsprogramma.

- la mise à jour de la documentation,
- les voyages, les traductions et les activités de convoyage associées.

Dans les montants spécifiés à l'Article 5 du présent Accord, un montant a été déduit du total des coûts tels que présentés par AIRBUS INDUSTRIE aux Gouvernements Signataires. Ce montant correspond au revenu net attendu de la vente des trois avions de développement, après amortissement et déduction des coûts de réaménagement, ainsi que des dépréciations du prix de vente des trois avions de production prenant part au programme des essais de développement.