

**Officiële berichten****Raad van State**

Bernissart, Saint-Gilles, Saint-Georges-sur-Meuse, Dison. Gemeenteraadsverkiezingen van 9 oktober 1994. Beroepen, bl. 30490.

**Commissie voor het Bank- en Financiewezen**

Lijst van erkende beursvennootschappen. Wijziging, bl. 30491. — Toestemming voor de overdracht van rechten en verplichtingen tussen kredietinstellingen (artikel 31 van de wet van 22 maart 1993 op het statuut van en het toezicht op de kredietinstellingen), bl. 30491. — Lijst van kredietinstellingen waaraan in België een vergunning is verleend (artikel 13 van de wet van 22 maart 1993 op het statuut van en het toezicht op de kredietinstellingen), bl. 30492.

**Ministerie van Economische Zaken**

Controledienst voor de Verzekeringen. Inschrijving als hypothekonderneming overeenkomstig de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, bl. 30492.

**Ministerie van Justitie**

Rechterlijke Orde, bl. 30493.

**Avis officiels****Conseil d'Etat**

Bernissart, Saint-Gilles, Saint-Georges-sur-Meuse, Dison. Elections communales du 9 octobre 1994. Recours, p. 30490.

**Commission bancaire et financière**

Liste des sociétés de bourse agréées. Modification, p. 30491. — Autorisation de la cession de droits et obligations entre établissements de crédit (article 31 de la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit), p. 30491. — Liste des établissements de crédit agréés en Belgique (article 13 de la loi du 22 mars 1993 relative au statut et au contrôle des établissements de crédit), p. 30492.

**Ministère des Affaires économiques**

Office de Contrôle des Assurances. Incription comme entreprise hypothécaire conformément à la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire, p. 30492.

**Ministère de la Justice**

Ordre judiciaire, p. 30493.

## WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

**MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

N. 94 — 3098

**6 AUGUSTUS 1993. — 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, onderkend te Bonn op 6 februari 1991 (1)**

**IN NAAM VAN HET BELGISCHE VOLK**

Wij, Ministers in Raad verenigd,

Krachtens de macht die ons verleend wordt bij artikel 79 van de Grondwet,

De Kamers hebben aangenomen en Wij, in Raad verenigde Ministers, bekraftigen hetgeen 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

**MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGERES,  
DU COMMERCE EXTERIEUR  
ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT**

F. 94 — 3098

**6 AOUT 1993. — 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 (1)**

**AU NOM DU PEUPLE BELGE**

Nous, Ministres réunis en Conseil,

En vertu des pouvoirs qui nous sont conférés par l'article 79 de la Constitution,

Les Chambres ont adopté et Nous, Ministres réunis en Conseil, sanctionnons ce qui 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

**(1) Zitting 1992-1993**

Kamer van volksvertegenwoordigers :

**Documenten.** — Ontwerp van wet, nr. 856-1.

**Parlementaire Handelingen.** — Bespreking, Zitting van 11 maart 1993. — Stemming. Zitting van 11 maart 1993.

Senaat :

**Documenten.** — Ontwerp overgezonden door de Kamer, nr. 680-1. — Verslag, nr. 680-2.

**Parlementaire Handelingen.** — Bespreking. Zitting van 13 juli 1993. — Stemming. Zitting van 13 juli 1993.

**(1) Session 1992-1993**

Chambre des représentants :

**Documenten.** — Projet de loi, n° 856-1.

**Annales parlementaires.** — Discussion. Séance du 11 mars 1993. — Vote. Séance du 11 mars 1993.

Sénat :

**Documenten.** — Projet transmis par la Chambre, n° 680-1 — Rapport, n° 680-2.

**Annales parlementaires.** — Discussion. Séance du 13 juillet 1993. — Vote. Séance du 13 juillet 1993.

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.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekend gemaakt.

Gegeven te Brussel, 6 augustus 1993.

De Eerste Minister,  
J.-L. DEHAENE

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,  
G. COEME

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Buitenlandse Zaken,  
W. CLAES

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Justitie en Economische Zaken,  
M. WATHELET

De Minister van Financiën,  
Ph. MAYSTADT

De Minister van Wetenschapsbeleid,  
J.-M. DEHOUSSE

De Minister van Buitenlandse Handel  
en Minister van Europese Zaken,  
R. URBAIN

De Minister van Pensioenen,  
F. WILLOCKX

De Minister van Binnenlandse Zaken en Ambtenarenzaken,  
L. TOBACK

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,  
belast met het Beleid van gelijke kansen  
voor mannen en vrouwen,  
M. SMET

De Minister van de Kleine en Middelgrote Ondernemingen  
en Landbouw,  
A. BOURGEOIS

De Minister van Landsverdediging,  
L. DELCROIX

De Minister van Begroting,  
M. OFFICIERS-VAN DE WIELE

De Minister van Sociale Zaken,  
B. ANSELME

De Minister van Maatschappelijke Integratie,  
Volksgezondheid en Leefmilieu,  
M. DE GALAN

Met 's Lands zegel gezegeld:  
De Minister van Justitie,  
M. WATHELET

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.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 6 août 1993.

Le Premier Ministre,  
J.-L. DEHAENE

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre des Communications et des Entreprises publiques,  
G. COEME

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre des Affaires étrangères,  
W. CLAES

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre de la Justice et des Affaires économiques,  
M. WATHELET

Le Ministre des Finances,  
Ph. MAYSTADT

Le Ministre de la Politique scientifique,  
J.-M. DEHOUSSE

Le Ministre du Commerce extérieur  
et Ministre des Affaires européennes,  
R. URBAIN

Le Ministre des Pensions,  
F. WILLOCKX

Le Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique,  
L. TOBACK

La Ministre de l'Emploi et du Travail,  
chargée de la Politique d'égalité des chances  
entre hommes et femmes,  
M. SMET

Le Ministre des Petites et Moyennes Entreprises  
et de l'Agriculture,  
A. BOURGEOIS

Le Ministre de la Défense nationale,  
L. DELCROIX

Le Ministre du Budget,  
M. OFFICIERS-VAN DE WIELE

La Ministre des Affaires sociales,  
B. ANSELME

La Ministre de l'Intégration sociale,  
de la Santé publique et de l'Environnement,  
M. DE GALAN

Scellé du sceau de l'Etat:  
Le Ministre de la Justice,  
M. WATHELET

[Mac — 15001]

**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***  
Afdeling 1

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

Afdeling 2

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

[Mac — 15001]

**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 relativ 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 oeuvre 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 Ier. — *Généralités***  
Article 1er

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.

Article 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, moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité.

[Mac — 15001]

**VEREINBARUNG**

Zwischen den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien über das AIRBUS-programm A 320

Die Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien, im folgenden "Unterzeichnerregierungen" genannt,

— in dem Wunsch, die europäische Zusammenarbeit innerhalb des AIRBUS Konsortiums weiter zu vertiefen;

— in dem Bestreben, es der Wirtschaftlichen Interessengemeinschaft AIRBUS INDUSTRIE, im folgenden "AIRBUS INDUSTRIE" genannt, sowie AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, DEUTSCHE AIRBUS GmbH, BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A. und BELAIRBUS S.A., im folgenden "Assoziierte Unternehmen" genannt, zu ermöglichen, die Vorschläge umzusetzen, die sie den Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung des AIRBUS A 320 unterbreitet haben, der in Anlage 1 zu dieser Vereinbarung beschrieben wird;

Haben folgende vereinbarung getroffen :

**KAPITEL I. — Allgemeines**  
Paragraph 1

Diese Vereinbarung legt die Pflichten der Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung und die Absatz finanziierung des AIRBUS A 320 sowie die Modalitäten der Überwachung dieses Programms fest.

Paragraph 2

Die Unterzeichnerregierungen sind sich darüber einig, sofern nichts anderes einstimmig beschlossen wird, daß sie die Beteiligung ihrer Zulieferfirmen an der Entwicklung und Fertigung von Zivilflugzeugen, die mit dem AIRBUS A 320 im Wettbewerb stehen, nicht unterstützen werden.

HOOFSTUK II. — *Organisatie*

## Afdeling 3

3.1. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE en haar subcommissies, namelijk de UITVOERENDE COMMISSIE en de Permanente Werkgroep voor Verkoopsfinanciering, zoals vastgelegd in de :

— Overeenkomst tussen de Regering van de Duitse Bondsrepubliek en de Regering van de Franse Republiek betreffende de ontwikkeling en de productie 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 productie 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 productie 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.

CHAPITRE II. — *Organisation*

## Article 3

3.1. Les pouvoirs et responsabilités du COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL et des Comités qui en dépendent, à savoir le COMITÉ 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 relativ 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 relativ 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 relativ 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 relativ 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 relativ 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 COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL et du COMITÉ 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 COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL. Il n'est pas possible de prendre une quelconque décision contre le vote de l'un de ces représentants.

KAPITEL II. — *Organisation*

## Paragraph 3

3.1. Die Befugnisse und Aufgaben des GEMEINSAMEN REGIERUNGSAUSSCHUSES, und seiner Unterausschüsse, d.h. des EXEKUTIVAUSSCHUSES und der Ständigen Arbeitsgruppe für die Absatzfinanzierung, welche gebildet wurden gemäß :

— der Regierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die Entwicklung und Fertigung des A 300 B (1969)

— der Regierungsvereinbarung zwischen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Entwicklung und Fertigung des Airbus A 300 B (1970)

— der Regierungsvereinbarung zwischen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich der Niederlande und Spanien über die Entwicklung und Fertigung des Airbus A 300 B (1971)

— der Regierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland und Spanien über das AIRBUS-Programm (1981)

— der Regierungsvereinbarung zwischen dem Königreich Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Spanien, der Französischen Republik, dem Königreich der Niederlande und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland über das AIRBUS-Programm (1982) werden erweitert, soweit dies im Rahmen des AIRBUS A 320 notwendig ist. Die Regierung des Königreichs Belgien wird in Sitzungen des GEMEINSAMEN REGIERUNGSAUSSCHUSES und des EXEKUTIVAUSSCHUSES vertreten sein, die sich mit dem AIRBUS Programm A 320 befassen. Die Regierung des Königreichs der Niederlande wird nicht in Sitzungen dieser Ausschüsse vertreten sein, die sich mit dem AIRBUS-Programm A 320 befassen.

3.2. Die Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland sind im GEMEINSAMEN REGIERUNGSAUSSCHUSS jeweils uneingeschränkt stimmberechtigt. Gegen die Stimme eines dieser Vertreter kann kein Beschuß gefasst werden.

**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 boven- genoemde 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 gemoed :

- (a) Wijzigingen in deze Overeenkomst;
- (b) Wijzigingen in de Belgische deelneming aan het A 320 programma;
- (c) Goedkeuring van de Raam-overeenkomst (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 boven- genoemde 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 Ieden 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.

**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 A320;
- 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) modifications du présent Accord;
- b) modifications de la participation belge dans le programme A320;
- 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 COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL.

**3.3.** Der Vertreter des Königreichs Spanien hat in folgenden Angelegenheiten volles Stimmrecht :

- (a) Änderung dieser Vereinbarung;
- (b) Änderung der spanischen Beteiligung an dem Programm A 320;
- (c) Genehmigung der in Paragraph 4 erwähnten Rahmenvereinbarung (und aller ihrer Änderungen) zwischen dem AUSFÜHRENDEN ORGAN und AIRBUS INDUSTRIE;
- (d) Genehmigung aller weiteren Entwicklungsarbeiten, die die Beteiligung der spanischen Assoziierten Unternehmen am Programm A 320 hinsichtlich Anteil und Inhalt betreffen

Beschlußfassungen in diesen vier Angelegenheiten sind ohne Zustimmung des spanischen Vertreters nicht möglich.

**3.4.** Der Vertreter des Königreichs Belgien hat in den folgenden Angelegenheiten volles Stimmrecht, sofern die Interessen der belgischen Regierung oder Industrie betroffen sind :

- (a) Änderung dieser Vereinbarung;
- (b) Änderung der belgischen Beteiligung am Programm A 320;
- (c) Genehmigung der in Paragraph 4 erwähnten Rahmenvereinbarung (und aller ihrer Änderungen) zwischen dem AUSFÜHRENDEN ORGAN und AIRBUS INDUSTRIE;
- (d) Änderungen der Bedingungen für die Erstattung an BELAIRBUS.

Beschlußfassungen in diesen vier Angelegenheiten sind ohne Zustimmung des belgischen Vertreters nicht möglich.

**3.5.** Die Befugnisse und Aufgaben des AUSFÜHRENDEN ORGANS werden erweitert soweit dies im Rahmen der Vergrößerung der Airbus-Familie durch den AIRBUS A 320 notwendig ist. Das AUSFÜHRENDE ORGAN besteht aus Mitgliedern, die von den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland und des Königreichs Spanien ernannt werden. Die Einzelheiten hinsichtlich der Organisation des AUSFÜHRENDEN ORGANS werden vom GEMEINSAMEN REGIERUNGSAUSSCHUSS genehmigt.

## Afdeling 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 ontwikkelingsfases,

- 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,

- verbintenis 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*  
Afdeling 5

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

## Article 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 des 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 A320, 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*  
Article 5

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

## Paragraph 4

Um dieser Vereinbarung Wirkung zu verleihen, und im Namen der Unterzeichnerregierungen, schließt das AUSFÜHRENDE ORGAN eine Rahmenvereinbarung mit AIRBUS INDUSTRIE, die insbesondere folgendes vorsieht:

- die notwendige Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, die Entwicklung des AIRBUS A 320, zusammen mit ihren Assoziierten Unternehmen, erfolgreich abzuschließen und die erforderlichen Zulassungen einzuholen;

- die Festlegung der Entwicklungsarbeiten, des Kosten-voranschlags und der technischen Eckdaten;

- den Modus der Festlegung der Beträge, die von AIRBUS INDUSTRIE als Erstattung für den jeweiligen nationalen Beitrag zu den Entwicklungskosten an jedes Assoziierte Unternehmen gezahlt werden, und den Erstattungsplan;

- baldmögliche Vertragsabschlüsse zwischen AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen, durch die sie die Haftung von AIRBUS INDUSTRIE gegenüber dem AUSFÜHRENDE ORGAN hinsichtlich des AIRBUS-Programms A 320 mit übernehmen, sowie Vorlage dieser Verträge zur Prüfung und Genehmigung durch das AUSFÜHRENDE ORGAN;

- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN unverzüglich über Änderungen hinsichtlich des Inhalts der Entwicklungsarbeiten zu informieren.

KAPITEL III. — *Entwicklung*  
Paragraph 5

5.1. Sobald jedes einzelne Assoziierte Unternehmen sich dazu verpflichtet hat sicherzustellen, seinen Anteil an den in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführten Entwicklungsarbeiten durchzuführen und seinen Kostenanteil an nicht zuteilbaren Entwicklungsarbeiten zu übernehmen, wird jede Unterzeichnerregierung, gemäß geeigneter nationaler Verfahren, die notwendigen Maßnahmen dafür ergreifen, es ihrer Zellenbaufirma zu ermöglichen.

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

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 FB

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

lichen, ihren Anteil am AIRBUS A 320 Entwicklungsprogramm zu erfüllen. Diese Verpflichtung bezieht sich auf den in Anlage 1 dieser Vereinbarung beschriebenen AIRBUS A 320 und gilt für die folgenden Beträge, die die jeweiligen nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten darstellen :

- Französische Republik 4 428 787 200 FF
- Bundesrepublik Deutschland 1 479 866 700 DM
- Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland 219 690 300 UKL
- Königreich Spanien 8 537 125 600 PTA
- Königreich Belgien 1 071 330 000 BFR

Diese Beträge beruhen auf der Preisbasis Januar 1982.

5.2. Rekening houdend met de wisselkoersen van de verschillende nationale muntenheden 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 %

5.2. 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 A320, exprimée en pourcentage, est la suivante :

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

5.2. Unter Berücksichtigung der Paritäten der verschiedenen nationalen Währungen, in denen die Beträge ausgedrückt sind, beträgt die Beteiligung der einzelnen betreffenden Länder an der Entwicklung des AIRBUS A 320, in Prozent ausgedrückt, folgendes :

- Französische Republik 39,31 %
- Bundesrepublik Deutschland 33,38 %
- Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland 21,41 %
- Königreich Spanien 4,48 %
- Königreich Belgien 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 %

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 %

5.3. Die Beträge wurden wie folgt errechnet :

- Die Kosten, die als im Hoheitsgebiet eines einzelnen Landes entstanden gelten, werden diesem Land zugerechnet;
- nicht in dieser Weise zurechenbare Kosten gemeinsamer Entwicklungsarbeiten und an Drittländer vergebener Entwicklungsarbeiten werden, soweit solche Kosten von AIRBUS INDUSTRIE und den Assoziierten Unternehmen zu tragen sind, wie folgt aufgeteilt :

— Französische Republik 37,32 %  
— Bundesrepublik Deutschland 37,32 %

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland 19,70 %  
 Koninkrijk Spanje 4,14 %  
 Koninkrijk België 1,52 %

— Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord 19,70 %  
 — Royaume d'Espagne 4,14 %  
 — Royaume de Belgique 1,52 %

— Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland 19,70 %  
 — Königreich Spanien 4,14 %  
 — Königreich Belgien 1,52 %

#### Afdeling 6

6.1. De bedragen vermeld in Afdeling 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 aansprakelijk blijven ten opzichte van de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend voor het aangepaste bedrag van haar nationaal aandeel.

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

#### Paragraph 6

6.1. Die unter Paragraph 5 aufgeführten Beträge werden zum Zeitpunkt der Ausgabe, gemäß einer Anpassungsformel, die geeignete nationale Indizes berücksichtigt, angepasst.

6.2. Erfüllt ein Assoziiertes Unternehmen seine Verpflichtungen nicht, so bleibt die Regierung des Landes, nach dessen Recht das Unternehmen gegründet wurde, den anderen Unterzeichnerregierungen gegenüber bis zur Höhe der angepassten Beträge ihres nationalen Anteils verpflichtet.

#### Afdeling 7

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

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

#### Article 7

7.1. Si, en cas de changement dans le contenu des travaux de développement, le COMITÉ 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.

#### Paragraph 7

7.1. Wenn der Gemeinsame Regierungsausschuß, im Falle von Änderungen des Inhalts der Entwicklungsarbeiten, befindet, daß eine Reduzierung der Arbeiten stattgefunden hat, können die Unterzeichnerregierungen ihre in den Paragraphen 5 und 6 dargelegten Pflichten revidieren.

7.2. Alle über die in Paragraph 5 dargelegten Entwicklungskosten hinausgehenden Entwicklungskosten werden von AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen getragen.

#### Afdeling 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 aanvaarde schema, aan iedere Geassocieerde Fabrikant terugbetalingen te doen.

#### Article 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.

#### Paragraph 8

Die jeweiligen nationalen Beiträge an den Entwicklungskosten werden von AIRBUS INDUSTRIE aus den Einnahmen aus den Flugzeugverkäufen rückgestattet. AIRBUS INDUSTRIE wird dieser Verpflichtung nachkommen, indem es an jedes Assoziierte Unternehmen Rückerstattungen in einer Höhe, der die Assoziierten Unternehmen zugestimmt haben, leistet.

#### Afdeling 9

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

#### Article 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.

#### Paragraph 9

Um eine Beurteilung des Programmfortschritts zu ermöglichen, werden die Arbeiten in eine ausreichende Zahl von technischen Abschnitten aufgeteilt. Die Verwirklichung jedes Abschnitts durch AIRBUS INDUSTRIE wird vom AUSFÜHRENDEN ORGAN überwacht.

**HOOFDSTUK IV. — *Uitrusting*****Afdeling 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 samen-werkingsovereenkomsten 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.

**HOOFDSTUK V. — *Produktie*****Afdeling 11**

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

**Afdeling 12**

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

**CHAPITRE IV. — *Équipements*****Article 10**

Afin de garantir que des possibilités de participation soient offertes aux industries d'équipements nationales de chaque des Gouvernements Signataires, dans la mesure où elles peuvent fournir des équipements compétitifs pour l'AIRBUS A 320, 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'avance 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 Associes.

**CHAPITRE V. — *Production*****Article 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 COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL en débattra et examinera les propositions de mesures de compensation appropriées.

**Article 12**

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

**KAPITEL IV. — *Ausrüstung*****Paragraph 10**

Um zu gewährleisten, daß Ausrüstungsfirmen aus den Ländern der Unterzeichnerregierungen, die wettbewerbsfähige Ausrüstungen für den AIRBUS A 320 anbieten können, Absatzchancen geboten werden, und mit dem Ziel, eine insgesamt ausgewogene Beteiligung der Ausrüstungsfirmen in diesen Ländern zu erreichen, sind AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Unternehmen gehalten :

- alle geeigneten Lieferanten, insbesondere aus den Ländern der Unterzeichnerregierungen, aufzufordern, Ausrüstungen anzubieten und dem AUSFÜHRENDEN ORGAN im voraus Listen aller Lieferanten vorzulegen, von denen Angebote eingeholt werden sollen.

— das AUSFÜHRENDE ORGAN unverzüglich über die Wahl jedes Lieferanten zu informieren und die Gründe für die jeweilige Wahl anzugeben;

- soweit möglich Vereinbarungen der Zusammenarbeit von Lieferanten in verschiedenen Ländern, insbesondere den Ländern der Unterzeichnerregierungen, zu fördern, entweder direkt oder über die Assoziierten Unternehmen.

**KAPITEL V. — *Fertigung*****Paragraph 11**

Die Serienfertigung von Zellen und Ausrüstungsteilen sollte soweit möglich zwischen den Herstellern aus den Ländern der Unterzeichnerregierungen zu denselben Teilen wie die Entwicklung (siehe Paragraph 5) aufgeteilt werden. Falls es nicht möglich ist, diese Anteile zu erreichen, wird der GEMEINSAME REGIERUNGSAUSSCHUSS die Angelegenheit erörtern und Vorschläge für geeignete Kompensationsmaßnahmen in Erwägung ziehen.

**Paragraph 12**

Es bleibt jedem Assoziierten Unternehmen überlassen, sich die für die Finanzierung seines Anteils an der Serienfertigung erforderlichen Finanzierungsmittel zu beschaffen.

## HOOFDSTUK VI

*Industriële deelneming door derde landen*

## Afdeling 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 INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE met et org hierop in kennis stelt.

## Afdeling 14

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

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

## HOOFDSTUK VII

*Exportverkoopsfinanciering*

## Afdeling 15

15.1. De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uitgezonderd de Regering in het Koninkrijk België, zullen bijdragen aan de exportverkoopsfinanciering van het AIRBUS A 320 vliegtuig in het kader van staande internationale regelingen, en rekening houdend met het respectieve nationale aandeel het vliegtuig, inclusief motoren en uitrusting. In het geval van het Koninkrijk Spanje

## CHAPITRE VI

*Participation industrielle de pays tiers*

## Article 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 concerne l'accepte et en informe le COMITE INTERGOUVERNEMENTAL.

## Article 14

14.1. En plus de la participation d'entreprises de pays tiers à la fourniture d'équipements, les Constructeurs Associes 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.

## CHAPITRE VII

*Financement des ventes à l'exportation*

## Article 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 A 320 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

## KAPITEL VI

*Beteiligung der industrie aus drittländern*

## Paragraph 13

Falls Teile der Entwicklungs- oder Serienfertigungsarbeiten, die an die Industrie einer der Unterzeichnerregierungen vergeben wurden, nicht von der Industrie des Landes der Unterzeichnerregierung ausgeführt werden, gelten diese Teile trotzdem als an die Industrie dieses Landes vergeben, vorausgesetzt die betreffende Unterzeichnerregierung akzeptiert dies und unterrichtet den GEMEINSAMEN REGIERUNGSAUSSCHUSS entsprechend.

## Paragraph 14

14.1. Neben der Beteiligung von Firmen aus Drittländern an der Lieferung von Ausrüstung können die Assoziierten Unternehmen mit Zustimmung der Unterzeichnerregierungen und insbesondere mit dem Ziel, die Verkaufsaussichten des AIRBUS-Programms weiter zu verbessern, einen Teil der Arbeiten des Zellenbaus an Unternehmen aus Drittländern vergeben.

14.2. Außer in den Fällen, die unter Paragraph 13 fallen, wird von diesen Zellenbauunterauftragnehmern gefordert, den Teil der Kosten für die Entwicklungsarbeiten, der dem ihnen übertragenen Teil der Serienfertigung entspricht, zu übernehmen, und die Beiträge, die die in Paragraph 5 aufgeführten jeweiligen nationalen Beiträge darstellen, werden entsprechend berichtigt.

KAPITEL VII. — *Exportabsatzfinanzierung*

## Paragraph 15

15.1. Die Unterzeichnerregierungen, mit Ausnahme der Regierung des Königreichs Belgien, werden sich an der Exportabsatzfinanzierung des AIRBUS A 320 im Rahmen bestehender internationaler Bestimmungen und unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Inhalte des Flugzeuges, einschließlich seiner Triebwerke und Ausrüstung, beteiligen. Im Falle des Königreichs Spanien wird diese

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 Verkoopsfinanciering zullen worden uitgebreid tot het AIRBUS A 320 vliegtuig.

#### HOOFDSTUK VIII

##### *Ontwikkelde versies*

###### Afdeling 16

De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend zullen elkaar raadplegen met het doel te beslissen of deze Overeenkomst wordt uitgebreid tot het AIRBUS A 321 vliegtuig en tot andere ontwikkelde versies van het AIRBUS A 320 vliegtuig.

#### HOOFDSTUK IX.—*Slotbepalingen*

###### Afdeling 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 diplomatische 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.

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 Federale d'Allemagne 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 Bonn, am 6. februar 1991.

In einer Urkchrift in französischer, deutscher, englischer, spanischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird den anderen Unterzeichnerregierungen beglaubigte Abschriften dieser Vereinbarung übermetteln.

The foregoing record represents the arrangements entered into between the signatory governments upon the matters referred to therein.

Signé à bonn, on 6 februar 1991.

In one original in the french, german, english, spanish and dutch languages, each text being equally authentic. The government of the federal republic of germany will provide the other signatory Governments with certified copies of the present arrangements.

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 A 320.

#### CHAPITRE VIII

##### *Version dérivées*

###### Article 16

Les Gouvernements signataires se consulteront dans le but de décider de l'extension éventuelle de cet Accord à l'AIRBUS A 321 et à d'autres versions dérivées de l'AIRBUS A 320.

#### CHAPITRE IX. — *Dispositions finales*

###### Article 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.

#### KAPITEL VIII

##### *Weiterentwickelte Versionen*

###### Paragraph 16

Die Unterzeichnerregierungen werden sich mit dem Ziel zu entscheiden, ob sie diese Vereinbarung auf den AIRBUS A 321 und auf weitere weiterentwickelte Versionen des AIRBUS A 320 ausweiten, konsultieren

#### KAPITEL IX. — *Schlussbestimmungen*

###### Paragraph 17

17.1. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ist Depositär dieser Vereinbarung

17.2. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag in Kraft, an dem alle Unterzeichnerregierungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf diplomatischem Wege die Erfüllung ihrer jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen notifiziert haben. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland teilt den anderen Unterzeichnerregierungen den Tag der letzten Notifikation mit.

El presente documento constituye el acuerdo concluido por los gobiernos signatarios sobre los asuntos a que se refiere el mismo. Firmado en Bonn, el dia

En un original en francés, alemán, inglés, español y flamenco, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos. El gobierno de la república federal de alemania remitirá a los demás gobiernos signatarios copia certificada del presente acuerdo.

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

Getekend te Bonn, op 6 februari 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 regeringen die deze overeenkomst hebben ondertekend een censluidend verklaarde kopie van deze overeenkomst sturen.

Pour le Gouvernement de la République française,  
Für die Regierung der Französischen Republik,

For the Government of the French Republic,

Por el Gobierno de la república Francesa,

Voor de regering van de Franse Republiek,

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,

For the Government of the Federal Republic Germany,

Por el Gobierno de la república federal de Alemania,

Voor de regering van de Bondsrepubliek Duitsland,

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Für die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland,

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,

Voor de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,

Pour le Gouvernement du Royaume d'Espagne,

Für die Regierung des Königreichs Spanien,

For the Government of the Kingdom of Spain,

Por el Gobierno del Reino de España,

Voor de regering van het Koninkrijk Spanje,

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

Für die Regierung des Königreichs Belgien;

For the Government of the Kingdom of Belgium,

Por el Gobierno del Reino de Belgica,

Voor de regering van het Koninkrijk België,

[Mac — 15001]

Bijlage 1

Globale beschrijving van het AIRBUS A 320 passagiersvliegtuig voor de korte tot middellange afstand met één gang

Het AIRBUS A 320 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.

[Mac — 15001]

Annexe I

Caractéristiques générales de l'avion court-moyen-courrier à fuselage étroit  
AIRBUS A 320

L'AIRBUS A 320 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 installées en nacelle sous la voilure.

Anlage I

Kurzbeschreibung des Grossraumtransportflugzeugs mit schmalem Rumpf  
AIRBUS A 320 für Kürz- und Mittelstrecken

Der AIRBUS A 320 ist ein ziviles Transportflugzeug mit schmalem Rumpf für Kurz- und Mittelstrecken im Unterschallbereich. Er ist ein völlig neuartiges Flugzeug in der Airbus-Familie. Er ist mit zwei Zweitstromtriebwerken der Schubklassen je 23.000 bis 25.000 lb ausgerüstet, die in Gondeln unter den Flügeln angebracht sind.

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 2500.

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 maximaal 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 één gemengde opstelling d.w.z. 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 A 320 vliegtuig zal zo zijn ontworpen dat het kan worden aangepast aan de toekomstige behoeften van de luchtvaartmaatschappijen.

#### Bijlage 2

**Ontwikkelingswerk en daarmee samenhangende kosten voor het A 320 programma, waarop de in afdeling 5 vermelde bedragen betrekking hebben**

De term "ontwikkelingswerk", waarvan sprake in deze Intergouvernementele Overeenkomst, omvat al het nietterugkerend werk dat noodzakelijk is om het AIRBUS A 320 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

Les deux moteurs retenus pour les certifications initiales sont :

- CFM International CFM 56-5,
- International Aero Engines V 2500.

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 A 320 permettra en cours de développement d'adapter l'appareil aux besoins futurs des compagnies clientes.

#### Annexe 2

**Travaux de développement et coûts associés pour le programme A 320, 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 A 320 tel que décrit à l'Annexe I, 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

Die für die erste Zulassung ausgewählten zwei Triebwerke sind folgende :

- CFM INTERNATIONAL CFM 56-5,
- INTERNATIONAL AERO ENGINES V 2500.

Das Flugzeug hat einen etwa kreisförmigen Rumpfschnitt mit mittlerem Durchmesser und einen tiefliegenden Flügel.

Die Reisegeschwindigkeit beträgt etwa 450 Knoten.

Das Flugzeug hat eine Reichweite von bis zu ca. 3 000 Seemeilen unter Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast, die einer Kapazität von etwa 150 Passagieren und Gepäck entspricht, und der fittings und Einrichtungen, die denen der zivilen Fluglinien entsprechen.

Der Fluggastraum hat eine Kapazität von etwa 150 Passagieren sechs nebeneinander mit gemischter Bestuhlung, d.h. 85 Sitze mit einem Abstand von 86 cm (34") und 65 Sitze mit einem Abstand von 81 cm (32").

Zwei Fracht- und Gepäckräume, einer vor und einer hinter dem Flügel, sind unter dem Fluggastraum vorgesehen; sie sind für den Betrieb mit niedrigeren (aber ansonsten identischen) Containern als denen, die in anderen Airbus-Modellen und Großraumflugzeugen befördert werden, geeignet.

Die allgemeine Auslegung des AIRBUS A 320 soll eine weitere Entwicklung gestatten, die den zukünftigen Bedürfnissen von Fluglinien gerecht wird.

#### Anlage 2

**Entwicklungsarbeiten und damit verbundene Kosten für das Programm A 320, für die die in Paragraph 5 angegebenen Beträge gelten**

Der in die Regierungsvereinbarung verwendete Begriff "Entwicklungsarbeiten" umfasst alle einmalig anfallenden Arbeiten, die erforderlich sind, um den in Anlage I begrieffenen AIRBUS A 320 zu entwickeln und für dieses Flugzeug die Zulassung zu erhalten.

Die Entwicklungsarbeiten sind die Arbeiten, die von dem von AIRBUS INDUSTRIE erstellten Entwicklungsplan erfasst werden und

de voorstellen die zijn voorgelegd aan de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling van het AIRBUS A 320 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 i.v.m. de uitrusting, met inbegrip van de ontwikkeling van motoren, datgezonderd werk dat rechtstreeks wordt gefinancierd door uitrusting- en motorenfabrikanten;
- Specifieke mallen en gereedschappen voor de productie van maximum 6 A 320 toestellen per maand, die zullen worden geassembleerd op één assemblagelinie in Toulouse gevolgd door de inrichting in Hamburg;
- De productie van drie ontwikkelings-toestellen, 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;

(\*) *Noot* : British Caledonian fuseerde nadien met British Airways waaraan de toestellen werden geleverd die British Caledonian had besteld.

les propositions soumises par AIRBUS INDUSTRIE aux Gouvernements Signataires au sujet du développement de l'AIRBUS A 320.

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 A 320 par mois au plus, assemblés sur une seule chaîne à Toulouse et aménagés à Hambourg;
- 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 convoyages 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;

(\*) *Note* : British Caledonian a été reprise par British Airways à qui ont été livrés les avions commandés par British Caledonian.

in den Vorschlägen, die sie den Unterzeichner-regierungen hinsichtlich der Entwicklung des AIRBUS A 320 unterbreitet haben, beschrieben sind.

Die Entwicklungsarbeiten umfassen :

- Konstruktion des Flugzeugs;
- Windkanal-, Struktur- und System-versuche;
- Simulatoren, mit Ausnahme der Simula-toren für die Ausbildung der Besatzungen von Fluggesellschaften;
- Ausrüstungsentwicklungsgarbeiten, einschließlich der Triebwerksentwicklung, mit Ausnahme von Arbeiten, die direkt von Aus-rüstungs- und Triebwerksherstellern finanziert werden;
- Vorrichtungen und Werkzeuge, die spezifisch für die Fertigung von bis zu 6 A 320 Flugzeugen pro Monat sind, die auf einer einzigen Endmontagelinie in Toulouse gefertigt werden, nachdem sie in Hamburg mit den Einrichtungen ausgestattet wurden;
- Fertigung von 3 Entwicklungsflugzeugen, einschließlich Ergänzteile und für den Erhalt der Zulassung erforderliche Änderungen;
- Für die Zulassung erforderliche Flugerprobungen an 6 Flugzeugen einschließlich der Bodengeräte und der für die Auswertung der Testergebnisse erforderlichen Arbeiten;
- Dokumentation, die für die Zulassung des Flugzeugs, das von den Erstkunden (Air France, Air Inter, British Caledonian (\*), Cyprus Airways, Inex Adria) bestellt wurde, und für die Standardversion erforderlich ist;
- weitere wichtige Tätigkeiten, einschließ-lich Auslandsreisen, Zusammenarbeit, Übersetzungen, Transport von Flugzeugteilen;
- Geschäftsführung der Entwicklungs-arbeiten durch AIRBUS INDUSTRIE;
- Serienbetreuung für die Dauer von zwei Jahren nach Zulassung, einschließlich :
  - aller Änderungen, die vom Entwicklungs-plan erfasst werden;
  - Fortsetzung der Konstruktion und der Tests;

(\*) *Anmerkung* : British Caledonian fusionierte später mit British Airways, an die die von British Caledonian bestellten Flugzeuge geliefert wurden.

- de aanpassingen aan en het onderhoud en de herstelling van mallen en gereedschappen en grondondersteuningsuitrusting;
- het opslaan van vliegproefuitrusting;
- de bijwerking van documentatie;
- de daarmee samenhangende reizen, vertalingen en vervoer.

In de bedragen vermeld in Afdeling 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 produktie-toestellen die deel uitmaken van het ontwikkelingsprogramma.

- l'adaptation, l'entretien, la réparation des bâtis, outillages et équipements de soutien au sol;
- le stockage des équipements d'essais en vol;
- 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.

- Änderung, Wartung und Reparatur der Vorrichtungen, Werkzeuge und Bodengeräte;
- Lagerung von Testfluggerät;
- Aktualisierung der Dokumentation;
- damit verbundener Reise-, Übergetzung- und Transporttätigkeiten.

Was die in Paragraph 5 die Regierungsvereinbarung aufgeführten Beträge angeht, 80 wurde von den von AIRBUS INDUSTRIE den Unterzeichnerregierungen vorgelegten Gesamtkosten eine Summe abgezogen. Diese Summe sind die zu erwartenden Nettoeinnahmen aus dem Verkauf der drei Entwicklungsflugzeuge, unter Berücksichtigung ihrer Wertminderung und der Kosten ihrer Wiederherrichtung sowie der Minderung der Verkaufspreise der drei am Entwicklungsflugprogramm beteiligten Produktionsflugzeuge.

#### Lijst der gebonden Staten

Staten	Datum van de neerlegging	Datum van inwerkingtreding
België	5 oktober 1993	5 oktober 1993
Duitsland	24 mei 1991	5 oktober 1993
Frankrijk	2 september 1991	5 oktober 1993
Spanje	4 juni 1992	5 oktober 1993
Ver. Koninkrijk	17 december 1991	5 oktober 1993

#### Liste des Etats liés

Etats	Date du dépôt	Date de l'entrée en vigueur
Allemagne	24 mai 1991	5 octobre 1993
Belgique	5 octobre 1993	5 octobre 1993
Espagne	4 juin 1992	5 octobre 1993
France	2 septembre 1991	5 octobre 1993
Royaume-Uni	17 décembre 1991	5 octobre 1993

N. 94 — 3099

**7 DECEMBER 1994.** — Overeenkomst tot wederzijdse erkenning van de beproevingsstempels voor draagbare vuurwapens en Reglement met Bijlagen I en II, opgemaakt te Brussel op 1 juli 1969 (1). — Toetreding door de Russische Federatie

Overeenkomstig de bepalingen van artikel VII, alinea 2, van de vooroemde Overeenkomst, gaat de toetreding van de Russische Federatie in op 3 november 1994, daar geen enkele opmerking door de Overeenkomstsluitende Partijen werd gemaakt.

F. 94 — 3099

**7 DECEMBRE 1994.** — Convention pour la reconnaissance réciproque des poinçons d'épreuve des armes à feu portatives et Règlement avec Annexes I et II, faits à Bruxelles le 1er juillet 1969 (1). — Adhésion de la Fédération de Russie

Conformément aux dispositions de l'article VII, alinéa 2 de la Convention précitée, l'adhésion de la Fédération de Russie a pris effet le 3 novembre 1994, aucune observation n'ayant été formulée par les Parties contractantes.

#### DIENSTEN VAN DE EERSTE MINISTER

N. 94 — 3100

**30 SEPTEMBER 1994.** — Koninklijk besluit tot vaststelling van het aantal contractuele personeelsleden dat de nationale wetenschappelijke en culturele instellingen mogen aanwerven voor uitzonderlijke en tijdelijke opdrachten

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de programmawet van 30 december 1988, inzonderheid op artikel 94, gewijzigd bij de programmawet van 6 juli 1989;

Gelet op de wet van 22 juli 1993 houdende bepaalde maatregelen inzake ambtenarenzaken, inzonderheid op artikel 4, § 1;

#### SERVICES DU PREMIER MINISTRE

F. 94 — 3100

**30 SEPTEMBRE 1994.** — Arrêté royal fixant le nombre d'agents contractuels que les institutions scientifiques et culturelles nationales sont autorisées à engager pour des missions exceptionnelles et temporaires .

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 30 décembre 1988, notamment l'article 94, modifié par la loi-programme du 6 juillet 1989;

Vu la loi du 22 juillet 1993 portant certaines mesures en matière de fonction publique, notamment l'article 4, § 1er;

(1) Zie Belgisch Staatsblad van 30 juni 1971.

(1) Voir Moniteur belge du 30 juin 1971.