

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

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2004 — 3405

[C — 2004/15113]

**11 APRIL 1999.** — Wet houdende instemming met 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 programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2.** 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 programma Airbus A330/A340, en de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995 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 bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 11 april 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
E. DERYCKE

De Minister van Wetenschapsbeleid,  
Y. YLIEFF

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,  
T. VAN PARYS

\_\_\_\_\_  
Nota

(1) *Zitting 1998-1999.*

Senaat :

*Parlementaire stukken.* — Ontwerp van wet ingediend op 2 oktober 1998, nr. 1-1106/1. — Verslag, nr. 1-1106/2.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking, vergadering van 11 februari 1999. — Stemming, vergadering van 11 februari 1999.

Kamer :

*Parlementaire stukken.* — Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 49-1993/1. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 49-1993/2.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking, vergadering van 25 februari 1999. — Stemming, vergadering van 25 februari 1999.

(2) Zie Decreet van het Vlaamse gewest van 7 mei 2004 (*Belgisch Staatsblad* van 16 juli 2004); Decreet van het Waalse Gewest van 13 juni 2002; Ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 22 april 1999 (*Belgisch Staatsblad* van 22 oktober 1999).

### SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2004 — 3405

[C — 2004/15113]

**11 AVRIL 1999.** — Loi portant assentiment à 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 A330/A340, et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi régle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2.** 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 A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995 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 11 avril 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,  
E. DERYCKE

Le Ministre de la Politique scientifique,  
Y. YLIEFF

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,  
T. VAN PARYS

\_\_\_\_\_  
Note

(1) *Session 1998-1999.*

Sénat :

*Documents parlementaires.* — Projet de loi, déposé le 2 octobre 1998, n° 1-1106/1. — Rapport, n° 1-1106/2.

*Annales parlementaires.* — Discussion, séance du 11 février 1999. — Vote, séance du 11 février 1999.

Chambre :

*Documents parlementaires.* — Projet transmis par le Sénat, n° 49-1993/1. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 49-1993/2.

*Annales parlementaires.* — Discussion, séance du 25 février 1999. — Vote, séance du 25 février 1999.

(2) Voir Décret de la Région flamande du 7 mai 2004 (*Moniteur belge* du 16 juillet 2004); Décret de la Région wallonne du 13 juin 2002 (*Moniteur belge* du 3 juillet 2002); Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 (*Moniteur belge* du 22 octobre 1999).

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 A330/A340 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 »

wesend 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 (nu : DEUTSCHE AEROSPACE AIRBUS GmbH), BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A en BELAIRUS 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 de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, gedefinieerd in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst;

na de economische levensvatbaarheid van het programma te hebben geverifieerd;

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 de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, de eisen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend aan AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten, en de manier waarop de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend 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 cascobouwers aan de ontwikkeling en productie van burgervliegtuigen die concurreren met de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen.

#### HOOFDSTUK II. — *Organisatie*

Art. 3. 3.1. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden :

van de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE,

van haar subcommissies, namelijk de UITVOERENDE COMMISSIE en de PERMANENTE WERKGRÖEP VOOR VERKOOPSFINANCIERING,

en van het AIRBUS UITVOEREND BUREAU,

zoals gedefinieerd in 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 zullen zo nodig worden uitgebreid voor zover het de Regeringen betreft die deze Overeenkomst hebben ondertekend, om het AIRBUS A 330/A340 programma te bestrijken.

3.2. Het stemrecht van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, dat is gedefinieerd in de Overeenkomst betreffende het AIRBUS A 320 programma, is mutatis mutandis van toepassing op deze Overeenkomst.

Art. 4. Voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, en namens de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, zal het AIRBUS 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 de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen tot een goed einde te brengen en de vereiste bewijzen van luchtwaardigheid te verkrijgen;

— de omschrijving van het ontwikkelingswerk en de technische ontwikkelingsfasen, om het AIRBUS UITVOEREND BUREAU in staat te stellen de voortgang van het ontwikkelingsprogramma te controleren en evalueren;

— verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om een document voor te leggen waarover de Geassocieerde Fabrikanten het eens zijn en waarin, voor goedkeuring door de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE de respectieve nationale bijdragen worden bepaald aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen en het voorziene uitgavenschema;

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 A330/A340

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'INTERÊT ECONOMIQUE AIRBUS INDUSTRIE, ci-après dénommé « AIRBUS INDUSTRIE », et à AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, à DEUTSCHE AIRBUS GmbH (maintenant : DEUTSCHE AEROSPACE AIRBUS GmbH), à BRITISH AEROSPACE PLC, à CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A, et à BELAIRUS S.A., ci-après dénommés les « Constructeurs Associés », de mettre en œuvre les propositions qu'ils ont soumises aux Gouvernements Signataires concernant le développement des avions AIRBUS A330/A340, tels que décrits à l'Annexe 1<sup>re</sup> au présent Accord;

s'étant assurés de la viabilité économique du programme;

SONT CONVENUS DE L'ACCORD SUIVANTS :

#### CHAPITRE 1<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 des avions AIRBUS A330/A340, les demandes des Gouvernements Signataires vis-à-vis d'AIRBUS INDUSTRIE et des Constructeurs Associés, ainsi que les modalités de suivi du programme par les Gouvernements Signataires.

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 des avions AIRBUS A330/A340, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité.

#### CHAPITRE II. — *Organisation*

Art. 3. 3.1. Les pouvoirs et responsabilités

du COMITE INTERGOVERNEMENTAL,

des comités qui en dépendent, à savoir le COMITE EXECUTIF et le GROUPE PERMANENT DE FINANCEMENT DES VENTES,

et de l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS,

tels qu'ils sont définis par 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, sont étendus pour couvrir le programme AIRBUS A330/A340, en tant que de besoin en ce qui concerne les Gouvernements Signataires.

3.2. Les droits de vote des Gouvernements Signataires définis dans l'Accord relatif au programme AIRBUS A320 s'appliquent mutatis mutandis au présent Accord.

Art. 4. Pour l'application du présent Accord, et au nom des Gouvernements Signataires, l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS conclura un Accord Cadre avec AIRBUS INDUSTRIE, fixant en particulier :

— l'engagement nécessaire d'AIRBUS INDUSTRIE de mener à bien, avec ses Constructeurs Associés, le développement des avions AIRBUS A330/A340 et d'obtenir les certifications nécessaires;

— la définition des travaux de développement et les étapes techniques pour permettre à l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS de suivre et d'évaluer la progression du programme de développement;

— l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE de soumettre un document ayant reçu l'accord des Constructeurs Associés, définissant, sous réserve d'approbation par le COMITE INTERGOVERNEMENTAL, les contributions nationales respectives aux coûts de développement des avions AIRBUS A330/A340 et l'échéancier prévu des dépenses;

— verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om het AIRBUS UITVOEREND BUREAU alle noodzakelijke informatie te verschaffen ten einde het ontwikkelingsprogramma te controleren, met inbegrip van het verloop van de financiële aspecten;

— verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om onmiddellijk het AIRBUS UITVOEREND BUREAU in te lichten in het geval dat zich wijzigingen voordoen in de inhoud van het ontwikkelingswerk;

— verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om het AIRBUS UITVOEREND BUREAU op de hoogte te houden van de bedragen die AIRBUS INDUSTRIE moet betalen aan iedere Geassocieerde Fabrikant als terugbetaling voor de respectieve nationale bijdrage aan de ontwikkelingskosten;

— verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om het AIRBUS UITVOEREND BUREAU te informeren over het delen van het produktiewerk in het AIRBUS A330/A340 programma met inbegrip van de onderaanneming aan derde landen, alsook over alle relevante aspecten van het AIRBUS programma in het algemeen;

— 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 AIRBUS UITVOEREND BUREAU betreffende het AIRBUS A330/A340 programma, en het voorleggen van deze contracten aan het UITVOEREND BUREAU ter bestudering en goedkeuring.

### HOOFDSTUK III. — Ontwikkeling

Art. 5. 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 Geassocieerde Fabrikant in staat te stellen zijn aandeel in het AIRBUS A330/A340-ontwikkelingsprogramma uit te voeren. Aan deze verplichting met betrekking op de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen zoals gedefinieerd in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst en, onverminderd de gangbare nationale overeenkomsten, zal geacht worden te zijn voldaan door het toekennen van terugvorderbare voorschotten aan de respectieve Geassocieerde Fabrikanten binnen de perken van de volgende maximumbedragen :

Franse Republiek :

FF 7 800 000 000 (zeven miljard achthonderd miljoen Franse frank)

betreffende de initiële fase van het programma;

Bondsrepubliek Duitsland :

DM 2 996 000 000 (twee miljard negenhonderd zesennegentig miljoen Duitse mark)

betreffende de twee fases van het programma;

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Nood-Ierland :

£ 450 000 000 (vierhonderd vijftig miljoen Britse pond)

betreffende de initiële fase van het programma;

Koninkrijk Spanje :

PTAS 29 356 000 000 (negenentwintig miljard driehonderd zesenvijftig miljoen pesetas)

betreffende de twee fases van het programma;

Koninkrijk België :

BFR 1 908 000 000 (een miljard negenhonderd en acht miljoen Belgische frank)

betreffende de initiële fase van het programma.

Art. 6. 6.1. De respectieve nationale bijdragen aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen zullen worden vastgelegd door de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE, rekening houdende met beschikbare ramingen van AIRBUS INDUSTRIE.

6.2. De bedragen van de nationale bijdragen aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, vastgelegd door de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE overeenkomstig Afdeling 6.1., zullen worden aangepast op de datum van uitgave, overeenkomstig een aanpassingsformule gepreciseerd in de Raamovereenkomst waarin passende nationale indexen zijn verwerkt.

— l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE de fournir à l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS toutes les informations nécessaires au suivi du programme de développement, y compris l'évolution de ses aspects financiers;

— l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE d'informer immédiatement l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS en cas de modification dans le contenu des travaux de développement;

— l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE de tenir l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS informée des montants à verser par AIRBUS INDUSTRIE à chaque Constructeur Associé en remboursement de la contribution nationale respective au coût de développement;

— l'engagement d'AIRBUS INDUSTRIE de fournir à l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS les informations sur le partage des travaux de production pour le programme AIRBUS A330/A340, y compris les sous-traitances aux pays tiers, ainsi que sur tous les aspects pertinents du programme AIRBUS en général;

— 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 AIRBUS en ce qui concerne le programme AIRBUS A330/A340, et la soumission de ces contrats à l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS pour examen et approbation.

### CHAPITRE III. — Développement

Art. 5. 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 Associé de réaliser sa part du programme de développement des AIRBUS A330/A340. Cet engagement s'applique aux avions A330/A340 tels qu'ils sont définis à l'Annexe 1 du présent Accord et, sans préjudice des accords nationaux applicables, sera réputé être rempli par l'octroi des avances remboursables aux Constructeurs Associés dans la limite des montants maximaux suivants :

République française :

FF 7 800 000 000 (sept milliards huit cents millions de francs français)

appliqués à la phase initiale du programme;

République fédérale d'Allemagne :

DM 2 996 000 000 (deux milliards neuf cent quatre-vingt-seize millions de deutsche mark)

appliqués aux deux phases du programme;

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

£ 450 000 000 (quatre cent cinquante millions de livres sterling)

appliquées à la phase initiale du programme;

Royaume d'Espagne :

PTAS 29 356 000 000 (vingt-neuf milliards trois cent cinquante-six millions de pesetas)

appliquées aux deux phases du programme;

Royaume de Belgique :

BFR 1 908 000 000 (un milliard neuf cent huit millions de francs belges)

appliqués à la phase initiale du programme.

Art. 6. 6.1. Les contributions nationales respectives aux coûts de développement des avions AIRBUS A330/A340 seront fixées par le COMITÉ INTERGOVERNEMENTAL, en prenant en compte des estimations fournies par AIRBUS INDUSTRIE.

6.2. Les montants des contributions nationales aux coûts de développement des avions AIRBUS A330/A340, fixés par le COMITÉ INTERGOVERNEMENTAL conformément à l'Article 6.1., sont révisables à la date de dépense en fonction d'une formule d'actualisation définie dans l'Accord Cadre incorporant les indices nationaux appropriés.

6.3. 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 in de kosten van de initiële fase van het programma rekening houdende met het ontwikkelingswerk dat is voltooid door de Geassocieerde Fabrikant.

Art. 7. 7.1. Indien gedeelten van het ontwikkelingswerk dat is 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, zullen zulke gedeelten toch worden geacht te zijn toegewezen aan de industrie van dat land, tenzij de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE anders beslist.

7.2. 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 Afdelingen 5 en 6.

7.3. Alle extra-ontwikkelingskosten naast de bedragen vastgelegd door de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE overeenkomstig Afdeling 6.1. 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 vliegtuigverkoppen. AIRBUS INDUSTRIE zal aan deze verplichting voldoen door overeenkomstig de door de Geassocieerde Fabrikanten aanvaarde regelingen, aan iedere Geassocieerde Fabrikant terugbetalingen te doen.

#### HOOFDSTUK IV. — Uitrusting

Art. 9. Teneinde ervoor te zorgen dat eerlijke kansen op deelneming worden geboden aan de uitrustingsindustrieën van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, voorzover ze concurrerende uitrusting kunnen leveren voor de AIRBUS A 330/A 340 vliegtuigen, 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;

— het AIRBUS UITVOEREND BUREAU vooraf lijsten te bezorgen van alle leveranciers die worden voorgesteld om uit te nodigen voor offertes;

— het AIRBUS 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.

#### HOOFDSTUK V. — Productie

Art. 10. De serieproductie van casco's en uitrustingsonderdelen zou zoveel mogelijk onder de industriële van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend moeten worden verdeeld in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk. Indien dergelijke verhoudingen niet kunnen worden bereikt, zal de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE de kwestie bekijken.

Art. 11. Het zal aan iedere Geassocieerde Fabrikant zijn de nodige gelden ter beschikking te stellen om zijn gedeelte van de serieproductie te financieren.

#### HOOFDSTUK VI. — Exportverkoopsfinanciering

Art. 12. De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uitgezonderd de Regering van het Koninkrijk België, zullen bijdragen aan de exportverkoopsfinanciering van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen in het kader van bestaande internationale regelingen, en rekening houdend met het respectieve nationale aandeel in ieder 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.

#### HOOFDSTUK VII. — Afgeleide versies

Art. 13. De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend zullen elkaar raadplegen met het doel te beslissen hoe deze Overeenkomst wordt uitgebreid tot de afgeleide versies van de AIRBUS A330/A340-vliegtuigen.

6.3. Si un Constructeur Associé ne remplit pas ses engagements, le Gouvernement du pays en vertu des lois duquel il a été créé demeure néanmoins responsable à l'égard des autres Gouvernements Signataires dans la limite du montant révisé de sa contribution nationale aux coûts de la phase initiale du programme, en prenant en compte le travail de développement réalisé par le Constructeur Associé.

Art. 7. 7.1. Si une partie des travaux de développement attribués à l'industrie de l'un des Gouvernements Signataires, n'est pas exécutée par l'industrie du pays de ce Gouvernement Signataire, cette partie sera encore estimée comme attribuée à l'industrie de ce pays, à moins que le COMITE INTERGOVERNEMENTAL en décide autrement.

7.2. Si, en cas de changement dans le contenu des travaux de développement, le COMITE INTERGOVERNEMENTAL considère qu'il y a eu réduction dans les travaux, les Gouvernements Signataires peuvent réviser leurs obligations telles que stipulée aux Articles 5 et 6.

7.3. Tous les coûts de développement additionnels au delà de ceux fixés par le COMITE INTERGOVERNEMENTAL conformément à l'Article 6.1. 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, selon des modalités convenues entre ces constructeurs.

#### CHAPITRE IV. — Equipements

Art. 9. A fin de garantir que des possibilités équitables de participation soient offertes aux industries d'équipement nationales des Gouvernements Signataires, dans la mesure où elles peuvent fournir des équipements compétitifs pour les avions AIRBUS A330/A340, 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;

— fournir à l'avance à l'AGENCE EXECUTIVE AIRBUS des listes de tous les fournisseurs qu'il est envisagé d'inviter à concourir;

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

#### CHAPITRE V. — Production

Art. 10. La fabrication de série des cellules et des équipements devrait dans toute la mesure du possible être répartie entre les industries des pays des Gouvernements Signataires dans les mêmes proportions que pour le développement. Si de telles proportions ne peuvent être respectées, le COMITE INTERGOVERNEMENTAL en débattera.

Art. 11. Chaque Constructeur Associé doit fournir les fonds nécessaires au financement de sa part de la production de série.

#### CHAPITRE VI. — Financement des ventes à l'exportation

Art. 12. Les Gouvernements Signataires, à l'exception du Gouvernement du Royaume de Belgique, participent au financement des ventes à l'exportation des avions AIRBUS A330/A340 dans le cadre des règlements internationaux existants, et en prenant en compte les parts nationales respectives dans chaque avion, y compris ses moteurs et ses équipements. Dans le cas du Royaume d'Espagne, cette obligation sera remplie par le financement des achats d'appareils par les compagnies aériennes nationales espagnoles.

#### CHAPITRE VII. — Versions dérivées

Art. 13. Les Gouvernements Signataires se consulteront dans le but de décider des modalités de l'extension du présent accord aux versions dérivées des avions AIRBUS A 330 / A 340.

HOOFDSTUK VIII. — *Slotbepalingen*

Art. 14. 14.1. De Regering van het Koninkrijk Spanje zal de depositaris zijn van deze Overeenkomst.

14.2. Deze Overeenkomst zal van kracht worden op de datum waarop alle Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend de Regering van het Koninkrijk Spanje via de diplomatieke kanalen in kennis hebben gesteld van de voltooiing van hun respectieve binnenlandse formaliteiten. De Regering van het Koninkrijk Spanje 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 Madrid op 26-7-1995 in een origineel in de Franse, Duitse, Engelse, Spaanse en Nederlandse taal, iedere tekst zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De Regering van het Koninkrijk Spanje zal de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend een eensluidend verklaarde kopie van deze Overeenkomst sturen.

## BIJLAGE 1

Algemene karakteristieken van de Airbus A 330/A 340 passagiersvliegtuigen voor de middellange tot lange afstand met een dubbele gang

1. De AIRBUS A 330 wordt een subsonisch transportvliegtuig voor de burgerluchtvaart voor de middellange tot lange afstand. Het zal zijn uitgerust met twee turbofan motoren die onder de vleugels in gondels worden opgehangen. De motoren die zijn gekozen voor het verkrijgen van een eerste bewijs van luchtwaardigheid zijn :

GENERAL ELECTRIC CF6-80E1  
PRATT AND WHITNEY PW 4164  
ROLLS-ROYCE TRENT 768.

De AIRBUS A 340 wordt een subsonisch transportvliegtuig voor de burgerluchtvaart voor de lange afstand. Het zal zijn uitgerust met vier turbofan motoren die onder de vleugels in gondels worden opgehangen. De motor die is gekozen voor het verkrijgen van een eerste bewijs van luchtwaardigheid is :

CFMI CFM56-5C2.

Het eerste bewijs van luchtwaardigheid voor de AIRBUS A 340 zal worden aangevraagd voor twee versies, nl. de A 340-200 (langere afstand) en de AIRBUS A 340-300 (grotere capaciteit).

2. De AIRBUS A 330 en A 340-300 krijgen een zelfde romp met grote diameter en dubbele gang en een bijna cirkelvormige dwarsdoorsnede. De A 340-200 krijgt een kortere romp van dezelfde dwarsdoorsnede. De AIRBUS A 330 en de AIRBUS A 340 krijgen dezelfde laaggeplaatste vleugels die alleen zullen verschillen naargelang de motorconfiguraties. De kruissnelheid zal circa 470 Kt bedragen.

3. In de AIRBUS A 330 en de A 340-300 zal er plaats zijn voor 335 passagiers in een gemengde klasse-indeling, bv. 30 zetels in rijen van 6 met een tussenruimte van 102 centimeter (40 inches) en 305 zetels in rijen van 8 met een tussenruimte van 86 centimeter (34 inches).

In de AIRBUS A 340-200 zal er plaats zijn voor 303 passagiers in een gemengde klasse-indeling, bv. 30 zetels in rijen van 6 met een tussenruimte van 102 centimeter (40 inches) en 273 zetels in rijen van 8 met een tussenruimte van 86 centimeter (34 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 die gelijk zullen zijn aan die voor andere Airbus toestellen met een brede romp.

Een combiversie zal ook ontwikkeld worden indien er een passende marktvraag voor een dergelijke versie is.

4. Een initiële fase van het programma omvat het verkrijgen van een bewijs van luchtwaardigheid en het gebruik nemen van de versies AIRBUS A 330-300A, A 340-200A en A 340-300A met de volgende karakteristieken :

CHAPITRE VIII. — *Dispositions finales*

Art. 14. 14.1. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne sera dépositaire du présent Accord.

14.2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements Signataires auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement du Royaume d'Espagne l'accomplissement de leurs formalités internes respectives. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne 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 Madrid le 26-7-1995 en un original en langues française, allemande, anglaise, espagnole et néerlandaise, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne fournira aux autres Gouvernements Signataires les copies certifiées conformes du présent Accord.

ANNEXE 1<sup>re</sup>

Caractéristiques générales des avions moyen-long-courrier à deux couloirs Airbus A330/A340

1. L'AIRBUS A 330 sera un avion de transport civil subsonique moyen-long-courrier. Il sera équipé de deux réacteurs avec soufflante, installés en nacelle sous la voilure. Les moteurs sélectionnés pour les certifications initiales sont :

GENERAL ELECTRIC CF6-80E1  
PRATT AND WHITNEY PW 4164  
ROLLS-ROYCE TRENT 768.

L'AIRBUS A 340 sera un avion de transport civil subsonique long courrier. Il sera équipé de quatre réacteurs avec soufflante, installés en nacelle sous la voilure. Le moteur sélectionné pour la certification initiale est :

CFMI CFM56-5C2.

L'AIRBUS A 340 sera initialement certifié en deux versions dénomées AIRBUS A 340-200 (plus grand rayon d'action) et AIRBUS A 340-300 (plus grande capacité).

2. Les AIRBUS A 330 et A 340-300 auront un fuselage commun de grand diamètre à deux couloirs et à section approximativement circulaire. L'AIRBUS A 340-200 aura un fuselage plus court de section identique. Les AIRBUS A 330 et A 340 auront une voilure basse, commune à l'exception des différences dues aux configurations de la motorisation. La vitesse de croisière sera approximativement de 470 noeuds.

3. La cabine de l'AIRBUS A 330 et de l'AIRBUS A 340-300 sera capable de recevoir 335 passagers dans une configuration à deux classes, par exemple 30 sièges à six de front et au pas de 102 centimètres (40 pouces) et 305 sièges à huit de front au pas de 86 centimètres (34 pouces).

La cabine de l'AIRBUS A 340-200 sera capable de recevoir 303 passagers dans une configuration à deux classes, par exemple 30 sièges à six de front et au pas de 102 centimètres (40 pouces) et 273 sièges à huit de front au pas de 86 centimètres (34 pouces).

Deux soutes à fret et à bagages, l'une à l'avant, l'autre en arrière de la voilure, seront aménagées sous le plancher de la cabine passagers et seront capables de recevoir des conteneurs identiques à ceux utilisés sur les autres avions AIRBUS à fuselage large.

Une version combi sera aussi développée s'il y a une demande adéquate du marché pour une telle version.

4. Une phase initiale du programme conduira à la certification et à l'entrée en service des versions AIRBUS A 330-300A, A 340-200A et A 340-300A avec les caractéristiques suivantes :

De AIRBUS A 330-300A zal een actieradius hebben van circa 4 750 zeemijl met volle brandstofreserves, 335 passagiers met bagage en de voor commerciële passagiersvliegtuigen typische toebehoren en inrichting; de initiële fase omvat het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid van dit vliegtuigtype met ieder van de hierna vermelde motoren :

- GENERAL ELECTRIC CF6-80E1
- PRATT AND WHITNEY PW 4164
- ROLLS-ROYCE TRENT 768.

De AIRBUS A 340-300A zal een actieradius hebben van circa 6 750 zeemijl met volle brandstofreserves, 295 passagiers met bagage kunnen vervoeren en over de toebehoren en de inrichting beschikken die karakteristiek zijn voor commerciële passagiersvliegtuigen.

De AIRBUS A 340-200A zal een actieradius hebben van circa 7 500 zeemijl met volle brandstofreserves, 262 passagiers met bagage kunnen vervoeren en over de toebehoren en de inrichting beschikken die karakteristiek zijn voor commerciële passagiersvliegtuigen.

5. Een tweede fase van het programma omvat het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid van de versie AIRBUS A 340-300B die een actieradius zal hebben van circa 7 200 zeemijl met volle brandstofreserves, 295 passagiers met bagage kan vervoeren en over de toebehoren en de inrichting beschikken die karakteristiek zijn voor commerciële passagiersvliegtuigen. Voorts omvat de tweede fase van het programma het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid van verbeterde versies van de AIRBUS A 340-200A en A 330-300A.

6. Deze toestellen zullen zo zijn ontworpen dat zij kunnen worden aangepast aan de toekomstige behoeften van de commerciële luchtvaartmaatschappijen.

## BIJLAGE 2

Ontwikkelingswerkzaamheden en daarmee samenhangende kosten voor het A330/A340 programma

De term « ontwikkelingswerkzaamheden », waarvan sprake in deze Intergouvernementele Overeenkomst, omvat de eenmalige werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de AIRBUS A330/A340 te ontwikkelen zoals beschreven in Bijlage 1, met inbegrip van het verkrijgen van het overeenkomstig Europese JAR en US-FAA regelingen bewijs van luchtwaardigheid.

De ontwikkelingswerkzaamheden omvatten :

- Het ontwerp van het vliegtuig;
- Windtunnel, structuur- en systeemtests;
- Andere simulators dan die voor de piloten van de luchtvaartmaatschappijen opleiding;
- Ontwikkelingswerkzaamheden i.v.m. de uitrusting, met inbegrip van de ontwikkeling van motoren, uitgezonderd werkzaamheden die rechtstreeks worden gefinancierd door uitrustings- en motorenfabrikanten;
- Specifieke mallen en gereedschappen voor de bouw van maximum 7 AIRBUS A330/340 toestellen per maand, die zullen worden geassembleerd op één assemblagelijijn in Toulouse;
- De bouw van drie AIRBUS A340 en twee AIRBUS A330 ontwikkelingstoestellen, met inbegrip van reserveonderdelen en de eventueel vereiste wijzigingen om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen;
- Vliegproeven met 15 AIRBUS A330/A340 toestellen zoals vereist 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 INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL, UTA) en voor de standaardversies;

L'AIRBUS A 330-300A aura un rayon d'action d'environ 4 750 miles nautiques avec les réserves de carburant, une charge marchande correspondant à 335 passagers avec leurs bagages, les aménagements et les équipements classiques d'une compagnie aérienne commerciale; la phase initiale inclura la certification de ce type d'avion avec chacun des moteurs suivants :

- GENERAL ELECTRIC CF6-80E1
- PRATT AND WHITNEY PW 4164
- ROLLS-ROYCE TRENT 768.

L'AIRBUS A 340-300A aura un rayon d'action d'environ 6 750 miles nautiques avec les réserves de carburant, une charge marchande correspondant à 295 passagers avec leurs bagages, les aménagements et les équipements classiques d'une compagnie aérienne commerciale.

L'AIRBUS A 340-200A aura un rayon d'action d'environ 7 500 miles nautiques avec les réserves de carburant, une charge marchande correspondant à 262 passagers avec leurs bagages, les aménagements et les équipements classiques d'une compagnie commerciale.

5. Une deuxième phase du programme conduira à la certification de la version AIRBUS A 340-300B, qui aura un rayon d'action d'environ 7 200 miles nautiques avec les réserves de carburant, une charge marchande correspondant à 295 passagers avec leurs bagages, les aménagements et les équipements classiques d'une compagnie commerciale. En plus, la deuxième phase du programme inclura la certification des versions améliorées des AIRBUS A 340-200A et A 330-300A.

6. La définition de ces avions permettra des développements afin de répondre aux besoins futurs des compagnies aériennes clientes.

## ANNEXE 2

Travaux de développement et coûts associés pour le programme Airbus A 330/A 340

Le terme « travaux de développement » employé dans cet Accord Intergouvernemental recouvre les travaux de nature non récurrente nécessaires au développement des avions AIRBUS A 330/A 340 tels que décrits dans l'Annexe 1<sup>re</sup>, y compris l'obtention des certificats de type à la fois selon les règlements européens JAR et selon les règlements des Etats-Unis FAR.

Les travaux de développement comprennent :

- La conception de l'avion;
- Les essais en 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 les travaux financés directement par les équipementiers et les motoristes;
- Les bâtis et les outillages spécifiques nécessaires à assurer une cadence de production maximale de sept avions AIRBUS A 330/A 340 par mois assemblés sur une seule chaîne à Toulouse;
- La production de trois AIRBUS A 340 et de deux AIRBUS A 330, avions de développement, y compris les rechanges et les modifications éventuellement nécessaires à l'analyse des résultats de ces essais;
- Les essais en vol sur 15 avions AIRBUS A 330/A 340 nécessaires à l'obtention de la certification, y compris toute l'assistance au sol associée 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 INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL et UTA) et celle des versions standard;

— Activiteiten in verband met de combiversie van de AIRBUS A330/A300 tot het punt waarop AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten beslist hebben de werkzaamheden stop te zetten, daar er geen passende marktvoor de versie is;

— Andere essentiële activiteiten, zoals internationale reizen, contacten, vertalingen, vervoer van onderdelen;

— Het beheer van de ontwikkelingswerkzaamheden door AIRBUS INDUSTRIE;

— De verdere steunverlening gedurende twee jaar na het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid, zoals :

— alle nodige wijzigingen om het ontwikkelingsprogramma te voltooien;

— de voortzetting van het ontwerp en de tests;

— aanpassing, onderhoud en herstelling van mallen, gereedschappen en grondondersteuningsuitrusting;

— het opslaan van vliegproefuitrusting;

— de bijwerking van de documentatie;

— de daarmee samenhangende reizen, vertalingen en vervoer.

Om de nationale bijdragen vast te leggen, zal van de ontwikkelingskosten een bedrag worden afgetrokken dat de verwachte netto-opbrengst vertegenwoordigt van de verkoop van de ontwikkelingsvliegtuigen, na aftrek van de waardevermindering en de vernieuwingskosten alsmede de lagere verkoopprijs van de productie-toestellen die voor het ontwikkelingsprogramma worden gebruikt.

Het ontwikkelingswerk omvat geen werkzaamheden die na 31 december 1996 uitgevoerd worden.

Les activités concernant une version combi de l'AIRBUS A 340-A 330, jusqu'au point auquel AIRBUS INDUSTRIE et les Constructeurs Associés ont décidé d'arrêter ces travaux en raison d'une demande inadéquate du marché;

— Les autres activités essentielles couvrant les voyages internationaux, les liaisons, les traductions et les convoyages d'éléments d'avion;

— La gestion des travaux de développement par AIRBUS INDUSTRIE;

— Un appui permanent pendant deux ans après la certification comprenant :

— toutes les modifications nécessaires pour mener à bien le programme de développement;

— 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;

— la mise à jour de la documentation;

— les voyages, les traductions et les activités de convoyage associés.

Dans le calcul des contributions nationales, les coûts de développement totaux seront réduits du montant correspondant au produit net attendu de la vente des avions de développement, après prise en compte de leur dépréciation et des coûts de remise en état, aussi bien que de la dépréciation du prix de vente des avions de production participant au programme d'essais en vol de développement.

Les travaux de développement n'inclueront aucun travail exécuté après le 31 Décembre 1996.

#### LIJST GEBONDEN STATEN

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 programma Airbus A330/A340 en met de bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995.

Staten	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum inwerkingtreding
België	26 juli 1995	notificatie	2/07/2004	2/07/2004
Duitsland	26 juli 1995	notificatie	6/11/1995	2/07/2004
Frankrijk	26 juli 1995	notificatie	14/02/1996	2/07/2004
Verenigd Koninkrijk	26 juli 1995	notificatie	1/02/1996	2/07/2004
Spanje	26 juli 1995	notificatie	4/01/1996	2/07/2004

#### LISTE ETATS LIES

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 A330/A340 et aux annexes 1<sup>re</sup> et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995.

Etats	Date Authentification	Type de consentement	Date consentement	Entrée en vigueur
Allemagne	26 juillet 1995	notification	6/11/1995	2/07/2004
Belgique	26 juillet 1995	notification	2/07/2004	2/07/2004
Espagne	26 juillet 1995	notification	4/01/1996	2/07/2004
France	26 juillet 1995	notification	14/02/1996	2/07/2004
Royaume Uni	26 juillet 1995	notification	1/02/1996	2/07/2004