

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1971 Nr. 98

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bonds-
republiek Duitsland en de Franse Republiek inzake de verwezenlijking
van de Airbus A-300 B;
's-Gravenhage, 28 december 1970*

B. TEKST 1)**Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van de Franse Republiek,

Verlangend de Europese samenwerking op luchtvaartgebied te versterken,

Gelet op de op 29 mei 1969 voor de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek ondertekende Overeenkomst inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B,

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Onder voorbehoud van de bepalingen van deze Overeenkomst, treedt de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden toe tot de Overeenkomst van 29 mei 1969 tussen de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van de Franse Republiek inzake de ontwikkeling en de bouw van de Airbus A-300 B.

Artikel 2

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden wordt vertegenwoordigd in de Intergouvernementele Commissie, ingesteld ingevolge de eerste alinea van artikel 1 van de Overeenkomst van 29 mei 1969.

De Nederlandse vertegenwoordiger in deze Commissie heeft een medebeslissende stem in de navolgende aangelegenheden die de belangen van de Nederlandse Regering en de Nederlandse industrie rechtstreeks raken:

1. wijzigingen van de Overeenkomst van 29 mei 1969 en van de onderhavige Overeenkomst;
2. wijzigingen in het Nederlandse aandeel in het programma;
3. wijzigingen van de overeengekomen voorwaarden voor terugbetaling aan de Nederlandse Regering;
4. goedkeuring van het contract tussen het Uitvoerend Orgaan en de Hoofdaannemer.

Ten aanzien van deze vier punten mag geen beslissing worden genomen zonder instemming van de vertegenwoordiger van de Nederlandse Regering.

1) De Duitse tekst is afgedrukt op blz. 10 e.v. van dit *Tractatenblad*.

Accord entre les Gouvernements du Royaume des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la réalisation de l'Airbus A-300 B

Les Gouvernements du Royaume des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française,

Désireux de renforcer la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique,

Considérant l'accord signé le 29 Mai 1969 entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la réalisation de l'Airbus A-300 B,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Sous réserve des dispositions du présent accord, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas adhère à l'Accord du 29 Mai 1969 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la réalisation de l'Airbus A-300 B.

Article 2

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sera représenté au Comité Intergouvernemental qui a été créé en application de l'article 1, alinéa 1, de l'accord du 29 Mai 1969.

Le représentant néerlandais à ce Comité aura voix délibérative pour les questions suivantes touchant directement les intérêts du Gouvernement et de l'industrie néerlandais:

1. amendements à l'accord du 29 Mai 1969 et au présent accord
2. modifications de la part néerlandaise dans le programme
3. modifications des conditions de remboursement au Gouvernement néerlandais
4. approbation du contrat entre l'Agence Exécutive et le Maître-d'Oeuvre.

Sur ces quatre points, une décision ne pourra être prise sans l'accord du représentant du Gouvernement néerlandais.

De vertegenwoordigers van de drie Overeenkomstsluitende Partijen in de Intergouvernementele Commissie dienen er bij hun beslissingen rekening mede te houden dat de goede voortgang van het project niet mag worden belemmerd.

Indien de stopzetting van het project zou worden overwogen, plegen de Duitse en Franse vertegenwoordiger overleg met de Nederlandse vertegenwoordiger, die zich niet zou kunnen verzetten tegen een Duits-Franse beslissing, noch met name zich zou kunnen beroepen op het bepaalde in artikel 6, laatste alinea, van de Overeenkomst van 29 mei 1969.

Ten aanzien van alle andere zaken heeft de Nederlandse vertegenwoordiger een adviserende stem.

De Nederlandse Regering is vertegenwoordigd in de Uitvoerende Commissie, bedoeld in artikel 1, tweede alinea, van de Overeenkomst van 29 mei 1969.

Artikel 3

Ten aanzien van de bepalingen van de Overeenkomst van 29 mei 1969 treedt Fokker-VFW N.V. op als Partner in de uitvoering van het programma. De Hoofdaannemer zal met Fokker-VFW N.V. een contract sluiten van gelijke strekking als de contracten die ingevolge artikel 2 van de Overeenkomst van 29 mei 1969 moeten worden gesloten tussen de Hoofdaannemer en de Partners.

Artikel 4

Een deel van de serieproductie (casco en samenbouw), voortvloeiende uit het Airbus A-300 B project, zal hetzij rechtstreeks, hetzij in de vorm van onderaanneming of van aankopen, worden toegewezen aan de Nederlandse industrie. Dit deel dient zoveel mogelijk evenredig te zijn aan dat deel der terug te betalen voorschotten van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden die zijn verstrekt overeenkomstig artikel 5 van deze Overeenkomst. De kostenberekeningen worden gemaakt op basis van het loon- en prijspeil van 1 januari 1968.

Wat de inbouwdelen betreft, is het bepaalde in artikel 3 van de Overeenkomst van 29 mei 1969 inzake het onderzoek naar een compensatiemogelijkheid in geval van een ongelijkmatige verdeling van de serieproductie niet van toepassing op de Nederlandse deelneming.

In zoverre zulks verenigbaar is met de behoeften van het programma en binnen de grenzen van het aandeel van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden in de terug te betalen voorschotten, voert de Nederlandse industrie de ontwikkelingswerkzaamheden uit die worden vastgesteld in gemeenschappelijk overleg met de Société Nationale Industrielle Aérospatiale, welke sedert 1 januari 1970 in de plaats is getreden van de Société Sud-Aviation als Partner, en met Deutsche Airbus GmbH.

Les représentants des trois Parties Contractantes au Comité Inter-gouvernemental devront tenir compte dans leurs décisions de la nécessité de ne pas contrarier la bonne marche du programme.

Si l'arrêt du projet était envisagé, les représentants français et allemand consulteraient le représentant néerlandais qui ne pourrait faire opposition à une décision franco-allemande, ni notamment se prévaloir des dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 6 de l'accord du 29 Mai 1969.

En toute autre matière, le représentant néerlandais aura voix consultative.

Le Gouvernement néerlandais sera représenté au Comité Exécutif prévu dans l'article 1, alinéa 2, de l'accord du 29 Mai 1969.

Article 3

Au regard des dispositions de l'accord du 29 Mai 1969, la Société Fokker-VFW N.V. interviendra comme Constructeur Associé dans la réalisation du programme. Le Maître-d'Oeuvre conclura avec elle un contrat analogue à ceux qui, selon l'article 2 de l'accord du 29 Mai 1969, doivent être conclus entre le Maître-d'Oeuvre et les Constructeurs Associés.

Article 4

Une part des fabrications de série (cellule et montage général) résultant du programme de l'Airbus A-300 B sera affectée soit directement, soit sous forme de sous-traitances ou d'achats, à l'industrie néerlandaise. Cette part sera aussi voisine que possible de celle des avances remboursables qui incombent au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et qui sont fournies en conformité de l'article 5 ci-dessous. Les évaluations seront faites sur la base des conditions économiques générales du 1er Janvier 1968.

En ce qui concerne les équipements, la disposition de l'article 3 de l'accord du 29 Mai 1969, relative à l'examen d'une possibilité de compensation en cas de déséquilibre des fabrications de série, ne s'appliquera pas à la participation néerlandaise.

Dans la mesure compatible avec les nécessités du programme et dans la limite du taux de participation du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas aux avances remboursables, l'industrie néerlandaise effectuera les travaux de développement qui seront déterminés d'un commun accord avec la Société Nationale Industrielle Aérospatiale, substituée depuis le 1er Janvier 1970 à la Société Sub-Aviation en tant que Constructeur Associé, et avec Deutsche Airbus GmbH.

Artikel 5

Van de terug te betalen voorschotten, ten bedrage van 2050 miljoen francs (1655 miljoen Duitse Marken, 1503 miljoen gulden), nader omschreven in artikel 6 van de Overeenkomst van 29 mei 1969, wordt 6,6 % ter beschikking gesteld door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, die haar aandeel in de terug te betalen voorschotten ter beschikking stelt van de Hoofdaannemer, door tussenkomst van Fokker-VFW N.V. De ten laste van de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek komende aandelen worden elk teruggebracht tot 43 %, waarbij de Hoofdaannemer geacht wordt het resterende gedeelte, of 7,4 % te ontvangen door tussenkomst van de Britse industrie. Deze verdeling is vastgesteld op basis van het loon- en prijspeil van 1 januari 1968.

Ingeval Fokker-VFW N.V. haar verplichtingen niet nakomt, blijft de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden jegens de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek aansprakelijk tot een bedrag gelijk aan haar aandeel in de gemeenschappelijke financiering van het project.

De overige financiële bepalingen van Hoofdstuk III (artikelen 6, 7, 8 en 9) van de Overeenkomst van 29 mei 1969 zijn op de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden van toepassing onder dezelfde voorwaarden als die welke gelden voor de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en van de Franse Republiek.

Artikel 6

De Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en van de Franse Republiek kunnen, na overleg binnen de Intergouvernementele Commissie, gezamenlijk besluiten overeenkomsten aan te gaan met derde Staten, ten einde deze te doen delen in de verwezenlijking van de Airbus A-300 B.

Zodanige overeenkomsten kunnen resulteren in een verlaging van de ten laste van deze beide Regeringen komende terug te betalen voorschotten en in een vermindering van de aan hun onderscheiden industrieën toegewezen aandelen in de werkzaamheden. Zodanige overeenkomsten kunnen voorzien in het doen vertegenwoordigen van de betrokken derde Staten in de Intergouvernementele Commissie.

Artikel 7

Deze Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag waarop de drie Overeenkomstsluitende Partijen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden ervan in kennis hebben gesteld dat aan de vereiste constitutionele voorwaarden is voldaan.

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zal de Regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek van de datum bedoeld in de eerste alinea in kennis stellen.

Article 5

Les avances remboursables de 2050 millions de francs, (1655 millions de deutschmarks, 1503 millions de florins), définies à l'article 6 de l'accord du 29 Mai 1969, seront fournies à raison de 6,6 % par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas qui mettra sa part des avances remboursables à la disposition du Maître-d'Oeuvre par l'intermédiaire de la Société Fokker-VFW N.V. Les parts incombant respectivement au Gouvernement de la République française et à celui de la République fédérale d'Allemagne sont l'une et l'autre ramenées à 43 %, le Maître-d'Oeuvre étant réputé recevoir par l'intermédiaire de l'industrie britannique le solde, soit 7,4 %. Cette répartition est définie sur la base des conditions économiques générales du 1er Janvier 1968.

En cas de défaillance de la Société Fokker-VFW N.V., le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas restera engagé vis-à-vis des Gouvernements de la République française et de la République fédérale d'Allemagne dans la limite des sommes représentant sa quote-part dans le financement commun du projet.

Les autres dispositions financières du chapitre III (articles 6, 7, 8 et 9) de l'accord du 29 Mai 1969 s'appliqueront au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas dans les mêmes conditions qu'aux Gouvernements de la République française et de la République fédérale d'Allemagne.

Article 6

Les Gouvernements de la République française et de la République fédérale d'Allemagne, après consultation au sein du Comité Intergouvernemental, pourront conjointement décider la conclusion d'accords avec des États tiers en vue de les associer à la réalisation de l'Airbus A-300 B.

Ces accords pourront entraîner une réduction des avances remboursables incombant à ces deux Gouvernements ainsi que des parts de travaux attribuées à leurs industries respectives. De tels accords pourront prévoir la représentation des États tiers en cause au sein du Comité Intergouvernemental.

Article 7

Le présent accord entrera en vigueur le jour où les trois Parties Contractantes auront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas.

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas informera les Gouvernements de la République française et de la République fédérale d'Allemagne de la date visée au premier alinéa.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, de 28ste december 1970, in drie exemplaren, elk in de Nederlandse, de Duitse en de Franse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) J. LUNS

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland

(w.g.) HANS ARNOLD

Voor de Regering van de Franse Republiek

(w.g.) C. DE MARGERIE

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT à La Haye, le 28 décembre 1970 en trois exemplaires, chacun en langues néerlandaise, allemande et française, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

(s.) J. LUNS

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,

(s.) HANS ARNOLD

Pour le Gouvernement de la République française,

(s.) C. DE MARGERIE

Übereinkommen zwischen den Regierungen des Königreichs der Niederlande, der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die Verwirklichung des Airbus A-300 B

Die Regierungen des Königreichs der Niederlande, der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik,

von dem Wunsch geleitet, die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt zu verstärken,

im Hinblick auf die am 29. Mai 1969 unterzeichnete Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die Verwirklichung des Airbus A-300 B,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung des Königreichs der Niederlande tritt der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die Verwirklichung des Airbus A-300 B nach Massgabe dieses Übereinkommens bei.

Artikel 2

Die Regierung des Königreichs der Niederlande wird in dem Gemeinsamen Regierungsausschuss vertreten sein, der in Anwendung von Nummer 1 Absatz 1 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 gegründet wurde.

Der niederländische Vertreter ist in diesem Ausschuss stimmberechtigt für folgende Fragen, welche die Interessen der niederländischen Regierung und Industrie unmittelbar betreffen:

1. Änderungen der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 und dieses Übereinkommens,
2. Änderungen der niederländischen Beteiligung an dem Programm,
3. Änderungen der Bedingungen für die Rückzahlung an die niederländische Regierung,
4. Billigung des Vertrags zwischen dem Ausführenden Organ und dem federführenden Unternehmen.

In diesen vier Punkten kann kein Beschluss ohne Zustimmung des Vertreters der niederländischen Regierung gefasst werden.

Die Vertreter der drei Vertragsparteien im Gemeinsamen Regierungsausschuss berücksichtigen bei ihren Beschlüssen die Notwendigkeit, den guten Verlauf des Programms nicht zu stören.

Sollte die Einstellung des Vorhabens in Betracht gezogen werden, so konsultieren der deutsche und der französische Vertreter den niederländischen Vertreter; dieser kann sich einem deutsch-französischen Beschluss nicht widersetzen und sich insbesondere nicht auf den letzten Absatz von Nummer 6 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 berufen.

In allen anderen Fragen hat der niederländische Vertreter beratende Stimme.

Die niederländische Regierung wird in dem in Nummer 1 Absatz 2 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 vorgesehenen Exekutiv-Ausschuss vertreten sein.

Artikel 3

Unter Berücksichtigung der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 beteiligt sich die Gesellschaft Fokker-VFW N.V. als Assoziiertes Unternehmen an der Verwirklichung des Programms. Das federführende Unternehmen schliesst mit dieser Gesellschaft einen Vertrag entsprechend den Verträgen, wie sie zwischen dem federführenden Unternehmen und den Assoziierten Unternehmen nach Nummer 2 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 vorgesehen sind.

Artikel 4

Ein Teil der Serienherstellung (Zelle und allgemeine Montage) aus dem Airbus A-300 B-Programm wird der niederländischen Industrie entweder unmittelbar oder in Form von Unteraufträgen oder Käufen zugeteilt. Diese Beteiligung wird möglichst genau den von der Regierung des Königreichs der Niederlande nach Artikel 5 zu gewährenden Finanzierungshilfen entsprechen. Die Berechnungen werden auf der Grundlage des allgemeinen Preisniveaus vom 1. Januar 1968 vorgenommen.

Bezüglich der Ausrüstung findet Nummer 3 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 hinsichtlich der Prüfung einer Ausgleichsmöglichkeit für den Fall, dass ein Ungleichgewicht bei der Serienfertigung besteht, auf die niederländische Beteiligung keine Anwendung.

Soweit es mit den Erfordernissen des Programms vereinbar ist und im Rahmen der Beteiligung der Regierung des Königreichs der Niederlande an den Finanzierungshilfen, führt die niederländische Industrie die Entwicklungsarbeiten aus, die gemeinsam mit der Société Nationale Industrielle Aérospatiale, die seit dem 1. Januar 1970 an die Stelle der Société Sud-Aviation als Assoziiertes Unternehmen getreten ist, und mit der Deutschen Airbus GmbH. festgelegt werden.

Artikel 5

Die in Nummer 6 der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 genannten Finanzierungshilfen von zwei Milliarden fünfzig Millionen Franken (einer Milliarde sechshundertfünfundfünfzig Millionen deutsche Mark,

einer Milliarde fünfhundertdrei Millionen Gulden) werden in Höhe von 6,6 % von der Regierung des Königreichs der Niederlande bereitgestellt, die ihren Anteil an der Finanzierungshilfe dem federführenden Unternehmen über die Firma Fokker-VFW N.V. zur Verfügung stellt. Die Finanzierungsanteile der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik ermäßigen sich jeweils auf 43 %, wobei das federführende Unternehmen den Unterschied, nämlich 7,4 %, über die britische Industrie erhalten soll. Diese Aufteilung errechnet sich auf der Grundlage des allgemeinen Preisniveaus vom 1. Januar 1968.

Sollte die Gesellschaft Fokker-VFW N.V. ihre Verpflichtungen nicht erfüllen, so bleibt die Regierung des Königreichs der Niederlande den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik in Höhe der Beträge verpflichtet, die ihren Anteil an der gemeinsamen Finanzierung des Vorhabens ausmachen.

Die anderen finanziellen Bestimmungen aus Artikel III (Nummer 6, 7, 8 und 9) der Vereinbarung vom 29. Mai 1969 gelten für die Regierung des Königreichs der Niederlande in gleicher Weise wie für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Französischen Republik.

Artikel 6

Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik können nach Konsultation im Gemeinsamen Regierungsausschuss gemeinsam den Abschluss von Übereinkünften mit Drittstaaten beschliessen, um diese an der Verwirklichung des Airbus A-300 B zu beteiligen.

Diese Übereinkünfte können zu einer Verminderung der von den beiden Regierungen zu leistenden Finanzierungshilfen sowie der ihren jeweiligen Industrien zugeteilten Arbeitsanteile führen. Solche Übereinkünfte können die Vertretung der betreffenden dritten Staaten im Gemeinsamen Regierungsausschuss vorsehen.

Artikel 7

Dieses Übereinkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die drei Vertragsparteien der Regierung des Königreichs der Niederlande notifiziert haben, dass die erforderlichen verfassungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Regierung des Königreichs der Niederlande wird den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik das im ersten Absatz vorgesehene Datum zur Kenntnis bringen.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN in Den Haag am 28. Dezember 1970 in drei Urschriften, jede in niederländischer, deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande

(gez.) J. LUNS

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

(gez.) HANS ARNOLD

Für die Regierung der Französischen Republik

(gez.) C. DE MARGERIE

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal, alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 7, eerste lid, in werking treden op de dag, waarop de drie Overeenkomstsluitende Partijen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden ervan in kennis hebben gesteld, dat aan de vereiste constitutionele voorwaarden is voldaan.

J. GEGEVENS

In de onderhavige Overeenkomst is geregeld de toetreding van het Koninkrijk der Nederlanden tot de Overeenkomst van 29 mei 1969 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek inzake de ontwikkeling en de bouw van de Airbus A-300 B.

De Franse tekst van de Overeenkomst van 29 mei 1969 luidt als volgt ¹⁾:

**Accord entre le Gouvernement de la République Française et le
Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif à la
réalisation de l'Airbus A 300-B**

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne,

Désireux de renforcer la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique,

Soucieux de permettre aux Sociétés Sud-Aviation et Deutsche Airbus GmbH la réalisation de l'Airbus A-300 B dont le projet a été présenté par ces firmes aux Parties Contractantes et dont les caractéristiques générales sont données à titre indicatif dans l'annexe 1 du présent accord.

Confirmant que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord reste invité à adhérer à cet accord en assumant les mêmes droits et obligations que le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et à entrer dans le programme dans la mesure où le permettra sa progression,

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE I

Organisation

Article 1

Les Parties Contractantes confient la direction des opérations leur incombant dans le programme à un Comité intergouvernemental dont le mandat sera de les renseigner sur la progression technique, industrielle, commerciale et financière du projet et de surveiller ou d'assurer l'application des dispositions du présent accord en définissant, le cas échéant, les procédures nécessaires et en examinant avec les industriels les problèmes qui viendraient à se poser au cours du programme.

Le Comité Intergouvernemental créera un Comité Exécutif constitué d'un membre par Etat et chargé d'entreprendre les tâches qu'il lui déléguera.

Le Comité Intergouvernemental et le Comité Exécutif utiliseront en tant que de besoin certains services Administratifs que le Gouvernement de la République Française mettra à leur disposition pour

1) De Duitse tekst is niet afgedrukt.

l'exécution du présent programme et qui interviendront avec le titre d'Agence Exécutive. Les Comités pourront se faire renseigner à tout moment par l'Agence Exécutive sur tous les points du programme et donner dans le cadre de leur mission leurs instructions à l'Agence Exécutive.

Article 2

Le programme sera réalisé conjointement par les Sociétés Sud-Aviation et Deutsche Airbus GmbH ci-dessous désignées „Les Constructeurs Associés”. La Société Sud-Aviation assurera d'abord la maîtrise d'oeuvre mais celle-ci devra être le plus tôt possible transférée à un organisme commun qui sera créé par les „Constructeurs Associés”.

L'Agence Exécutive, mandatée à cet effet par le Comité Intergouvernemental, conclura avec le Maître d'Oeuvre un contrat qui aura pour objet de définir l'application des dispositions du présent accord en ce qui le concerne. Le Maître d'Oeuvre conclura avec les Constructeurs Associés (ou avec la seule société Deutsche Airbus GmbH tant que le Maître d'Oeuvre sera Sud-Aviation) des contrats par lesquels ils cautionneront ses engagements vis-à-vis de l'Agence Exécutive. Ces contrats, qui seront communiqués à l'Agence Exécutive, auront en outre pour objet de définir la répartition des travaux et des responsabilités, les règles mutuelles de prix et les conditions de partage par les Constructeurs Associés des risques et des profits de l'entreprise commune.

CHAPITRE II

Repartition des travaux

Article 3

Les Parties Contractantes conviennent que les fabrications de série résultant du programme de l'Airbus A 300-B, soit directement, soit sous forme de sous-traitances ou d'achats, seront réparties entre leurs industries respectives dans des proportions aussi voisines que possible de celles des avances remboursables qu'elles consentiront en application du chapitre III, article 6-ci-dessous.

Les fabrications de série à considérer pour l'application de la présente disposition concernent la cellule et le montage général, à l'exclusion des essais ainsi que des fabrications concernant les moteurs et les équipements.

En ce qui concerne les équipements, les Constructeurs Associés devront s'efforcer de répartir les fabrications de série entre les industries de leurs pays respectifs dans une proportion équilibrée, compte-tenu notamment des fabrications réalisées sous licences d'entreprises de pays tiers. S'ils n'atteignent pas une proportion équilibrée, le Comité Intergouvernemental examinera si et dans quelle mesure une compensation est possible.

Les évaluations seront faites sur la base des conditions de prix du 1er Janvier 1968.

Article 4

L'annexe 2 du présent accord définit les dépenses de développement auxquelles s'appliqueront les avances remboursables des Parties Contractantes: Elles ne comprennent pas les dépenses propres au développement du moteur; elles couvrent toutes les mises au point nécessaires pendant les deux années qui suivront l'obtention du certificat de navigabilité.

Dans l'affectation des travaux correspondants entre les industries des Parties Contractantes et déduction faite de ceux qui, le cas échéant, seraient confiés aux industries d'Etats tiers, les Constructeurs Associés se rapprocheront, dans toute la mesure compatible avec les nécessités du programme, des pourcentages convenus entre les Parties Contractantes pour la répartition des avances remboursables.

Article 5

Des fabrications de série et des travaux de développement pourront, au regard de l'application des articles 3 et 4 ci-dessus, dès lors que l'une des Parties Contractantes y consentira et le notifiera au Comité Intergouvernemental, être réputés attribués à son industrie bien que n'étant pas exécutés par celle-ci.

CHAPITRE III

Dispositions financières

Article 6

Pour l'exécution du contrat conclu entre l'Agence Exécutive et le Maître d'Oeuvre en application des dispositions de l'article 2 ci-dessus, les Parties Contractantes accorderont des avances remboursables s'élevant au total à deux mille cinquante millions de francs (mille six cent cinquante cinq millions de deutschmarks). Celles-ci seront fournies à raison de 50 % par la République Française et de 50 % par la République Fédérale d'Allemagne, cette répartition étant définie sur la base des conditions de prix du 1er janvier 1968. Les avances remboursables incombant à chacune des Parties Contractantes correspondront à une part des travaux de développement bien déterminée et englobant par priorité les travaux exécutés par l'industrie de l'Etat correspondant.

Le montant de deux mille cinquante millions de francs (mille six cent cinquante cinq millions de deutschmarks) stipulé pour les avances remboursables et devant figurer dans le contrat forfaitaire conclu

entre l'Agence Exécutive et le Maître d'Oeuvre est révisable en fonction de l'évolution des conditions économiques générales depuis le 1er janvier 1968. Il s'entend net de tout droit et taxe.

Il comprend les avances remboursables déjà versées dans le cadre du protocole du 26 septembre 1967. Elles s'élevaient au 1er décembre 1968 à:

- vingt cinq millions de francs pour la République Française
- quatorze millions de deutschmarks pour la République Fédérale d'Allemagne.

Chacune des Parties Contractantes pourra, pour respecter ses procédures nationales, mettre la part d'avances remboursables lui incombant à la disposition du Maître d'Oeuvre par l'intermédiaire de son Constructeur Associé et exiger une participation financière de ce dernier.

Au fur et à mesure de l'attribution des travaux de développement aux Constructeurs Associés et, éventuellement, à d'autres industriels, le Maître d'Oeuvre indiquera à l'Agence Exécutive la part représentée par ces travaux dans les dépenses totales de développement. Au pourcentage ainsi défini correspondra l'affectation d'une fraction identique des avances remboursables des Parties Contractantes. Le montant correspondant, calculé aux conditions économiques du 1er janvier 1968, sera, sous réserve des dispositions particulières définies par le Comité Intergouvernemental pour les travaux portant sur des équipements développés dans des pays tiers, libellé dans la monnaie de l'Etat dont dépendent les industriels concernés et assorti d'une possibilité de révision en fonction de l'évolution des conditions économiques générales conformément à une formule propre à chaque Etat et approuvée par le Comité Intergouvernemental. Il sera versé progressivement en fonction de l'avancement des travaux. Pour les acomptes l'on distinguera un nombre suffisant d'étapes techniques dont la réalisation sera constatée par le Maître d'Oeuvre et par les Services Officiels.

En contrepartie des avances remboursables des Parties Contractantes, le Maître d'Oeuvre et les (ou le) Constructeurs Associés s'engageront à mener à bonne fin le développement de l'Airbus A 300-B et à satisfaire notamment aux conditions imposées en commun par les autorités de certification françaises et allemandes pour l'obtention de la certification de type de cet avion. D'autre part ils prendront en charge les dépenses de développement qui ne seraient pas couvertes par les avances remboursables des Parties Contractantes.

Enfin, en cas de défaillance de l'un des Constructeurs Associés, le Gouvernement de l'Etat dont il dépend restera engagé vis-à-vis de l'autre Gouvernement dans la limite des sommes représentant sa quote-part dans le financement commun du projet.

Article 7

Une fois le développement achevé, le montant total des avances remboursables versées par les Gouvernements, y compris l'incidence des révisions opérées pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques générales, sera constaté par le Comité Intergouvernemental. Ce montant, évalué net de tout droit ou taxe, restera ventilé selon les monnaies dans lesquelles les avances remboursables auront été reçues par les industriels, et c'est sur les sommes élémentaires ainsi exprimées dans les différentes monnaies que portera l'obligation de remboursement par le Maître d'Oeuvre et les (ou le) Constructeurs Associés. Le remboursement sera obtenu par des versements consécutifs à la vente des avions et à celle des rechanges et exigibles un mois après leur livraison.

Exprimés en millièmes des sommes totales à rembourser, les versements par avion s'élèveront à 0,60 du 1er au 130ème avion, à 1,70 du 131ème au 150ème avion et à 3,50 à partir du 151ème avion. Les versements liés aux rechanges représenteront 15 % du prix de vente de ces derniers lorsqu'il s'agira de rechanges de structure et 7,5 % lorsqu'il s'agira de rechanges d'équipements spécifiques ayant fait l'objet de contrats de développement avec le Maître d'Oeuvre. Le contrat conclu entre l'Agence Exécutive et le Maître d'Oeuvre instituera des modalités de contrôle appropriées de l'exécution de ces dispositions.

Le produit des versements définis à l'alinéa précédent sera réparti entre les Parties Contractantes proportionnellement à la répartition de leurs avances remboursables telle qu'elle est définie sur la base des conditions économiques générales du 1er janvier 1968. Cette proportion sera respectée pour chaque tranche de versements.

Le Comité Intergouvernemental peut toujours suspendre les versements définis au 2ème alinéa du présent article, soit partiellement soit totalement, s'il estime que ceux-ci sont de nature à compromettre gravement les possibilités de vente de l'Airbus A 300-B.

Article 8

Chaque année le Comité Intergouvernemental présentera aux Parties Contractantes un rapport relatif à l'exécution du présent accord et contenant une analyse de la situation financière.

Article 9

Le présent accord ne s'applique pas aux conditions de financement des fabrications de série. Il appartiendra à chacun des Constructeurs Associés de réunir les fonds nécessaires pour financer sa part des fabrications de série.

CHAPITRE IV

Moteurs et équipements

Article 10

Aucun des différents moteurs susceptibles d'être montés sur l'Airbus A 300-B ne se verra conférer une exclusivité par les Parties Contractantes. Les Constructeurs Associés devront choisir le moteur avec lequel sera effectué le développement de l'avion. Leur choix sera soumis à l'approbation des Parties Contractantes qui se prononceront en se fondant principalement sur les critères suivants:

- degré de probabilité d'un lancement effectif avec respect des délais pour chacun des différents moteurs présentés en concurrence;
- mérites respectifs de ces moteurs, qu'il s'agisse des caractéristiques techniques (telles que celles relatives aux performances, à l'endurance et à la maintenance), du prix de vente, de la qualité du service après-vente ou des préférences des compagnies de transport aérien;
- intérêt de faire participer les industries de construction de moteurs d'avions de chacune des Parties Contractantes.

Article 11

En sorte qu'il soit fait appel aux industries nationales respectives des Parties Contractantes dans la mesure où elles pourront présenter des équipements susceptibles d'être appréciés des compagnies de transport aérien et présentant un caractère compétitif, notamment en matière de prix, de délai, de qualité et de service après-vente, le Maître d'Oeuvre devra:

- inclure les fournisseurs qualifiés des Parties Contractantes dans les consultations auxquelles il procédera pour le choix des équipements. Les listes des fournisseurs sélectionnés pour ces consultations seront communiquées à l'avance à l'Agence Exécutive;
- informer l'Agence Exécutive lorsque son choix se sera porté sur un fournisseur ressortissant de l'une des Parties Contractantes;
- soumettre sans délai à l'Agence Exécutive les éléments de son choix et les raisons qui lui auront paru déterminantes pour sa décision lorsqu'il aura retenu un fournisseur qui n'est pas ressortissant de l'une des Parties Contractantes.

CHAPITRE V

Participation d'industriels d'Etats tiers

Article 12

Indépendamment des cas de recours à des fabricants extérieurs prévus au chapitre IV, les Constructeurs Associés pourront, avec l'accord des Parties Contractantes, et dans le but notamment d'améliorer encore les perspectives de vente de l'Airbus A 300-B, confier une partie des travaux du programme à des industriels d'Etats tiers.

Sauf dans les cas couverts par les dispositions de l'article 5 ci-dessus, ces industriels apporteront, aux lieu et place des Parties Contractantes, une fraction des avances remboursables égale à celle des fabrications de série (cellule et montage général) qui leur seront confiées.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Article 13

Le présent accord entrera en vigueur le jour où les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises. Entre les Parties Contractantes, le présent accord se substitue au Protocole du 26 septembre 1967 entre les Gouvernements de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant un projet d'Airbus européen (lancement d'une première phase).

FAIT à Paris, le 29 Mai 1969 en deux exemplaires chacun en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Française

(s.) JEAN CHAMANT

Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne

(s.) KARL SCHILLER

ANNEXE 1

Caractéristiques générales indicatives de l'avion court moyen courrier à grande capacité Airbus A 300-B

L'Airbus A 300-B sera un avion de transport civil subsonique, court moyen courrier à grande capacité. Il sera équipé de deux réacteurs de la classe des 20 à 22.000 daN (45 à 50.000 lb) de poussée, avec soufflante, installés de nacelle sous la voilure; le moteur retenu sera choisi entre les modèles suivants: le Rolls Royce RB 211, le Pratt et Whitney JT 9D ou le General Electric CF 6.

L'avion aura un fuselage de section circulaire de grand diamètre et une aile basse.

La vitesse de croisière sera de 500 kt environ.

Le rayon d'action de base sera de 2.200 km avec les réserves et la charge marchande maximum.

- la cabine pourra recevoir environ 250 passagers (8 de front) au pas de 86 cm (34") ou 300 passagers au pas de 71 cm (28"); d'autres dispositions de passagers sont possibles,
- deux soutes fret et à bagages équipées de dispositifs mécaniques permettant l'installation des conteneurs utilisés sur les autres avions de grande capacité, et une soute pour chargement en vrac seront installées sous le plancher de la cabine passagers.

La définition générale du projet devra permettre son développement ultérieur vers une augmentation de la capacité et du rayon d'action.

ANNEXE 2

Travaux de développement de l'Airbus A 300-B auxquels s'appliqueront les avances remboursables des Parties Contractantes

CHAPITRE 1

Etudes

Ce chapitre couvre tous les frais de personnel des bureaux d'études avion, à l'exclusion de ceux des bureaux d'études outillages et documentation.

Il couvre également les dépenses des ordinateurs et les matières pour tracés en vraie grandeur.

CHAPITRE 2

Maquettes aérodynamiques et essais en soufflerie

Ce chapitre couvre la fabrication des maquettes aérodynamiques nécessaires pour le projet ainsi que les coûts des essais en soufflerie dans les laboratoires d'Etat et dans les laboratoires privés.

CHAPITRE 3

Essais structuraux

Ce chapitre couvre la fabrication des éléments à essayer, la préparation de ces éléments pour les essais, la réalisation des bâtis nécessaires à la réalisation de ces essais, et l'exécution des essais proprement dits.

CHAPITRE 4

Essais de systèmes

Ce chapitre couvre le coût des essais des systèmes, à l'exclusion des essais d'équipements nécessaires pour leur homologation, dont les frais resont à la charge des fournisseurs.

CHAPITRE 5

Travaux sur simulateur

Ce chapitre couvre la réalisation d'un simulateur de vol, utilisant les calculateurs du simulateur Concorde en service à l'usine de Toulouse, et l'exploitation et l'entretien de ce simulateur, ainsi que le coût des essais de simulation effectués à la demande des industriels dans les autres laboratoires privés ou d'Etat.

CHAPITRE 6

Développement des équipements

Ce chapitre couvre la participation des Constructeurs aux dépenses générales des fabricants d'équipements pour le développement d'équipements nouveaux ou pour l'adaptation d'équipements existants.

CHAPITRE 7

Outils

Ce chapitre couvre les recherches de procédés de fabrication, la réalisation des maquettes grandeur, l'étude et la réalisation des outillages capables d'une cadence mensuelle de 4 avions avec une chaîne unique d'assemblage.

CHAPITRE 8

Fabrication des quatre avions de développement

Ce chapitre couvre la fabrication des quatre avions de développements utilisés pour obtenir la certification.

CHAPITRE 9

Essais en vol

Ce chapitre couvre la mise en place de l'installation d'essais en vol (y compris les matériels au sol) ainsi que l'exécution et l'exploitation de ces essais jusqu'à la certification.

CHAPITRE 10

Modifications

Ce chapitre couvre les modifications à appliquer aux quatre avions de développement pendant les essais en vol jusqu'à la certification.

CHAPITRE 11

Matériels de servitude

Ce chapitre couvre les matériels nécessaires à in mise en oeuvre au sol des quatre avions de développement.

CHAPITRE 12

Réchanges

Ce chapitre couvre les rechanges de la structure et des équipements dont l'approvisionnement est néces saire pour assurer la poursuite normale du programme d'essais en vol des quatre avions de développement.

CHAPITRE 13

Travaux des services vente et après-vente

Ce chapitre couvre les études générales de marché, les études de maintenance et de fiabilité et la réalisation de la documentation technique de l'avion de référence pour les Compagnies Aériennes.

CHAPITRE 14

Dépenses diverses

Ce chapitre couvre les dépenses liées à l'application de la méthode Pert, les frais de liaison, les frais divers de transport et transit des ensembles avions.

CHAPITRE 15

Maîtrise d'oeuvre

Ce chapitre couvre les dépenses de maîtrise d'oeuvre qui concernent essentiellement tous les frais supplémentaires de direction, de coordination et de gestion auxquels le Maître d'Oeuvre doit faire face à l'échelon de l'ensemble du projet.

CHAPITRE 16

Croisière

Ce chapitre couvre les dépenses effectuées par le constructeur au titre du programme A 300-B pour l'avion de référence durant les deux années suivant l'obtention du certificat de navigabilité.

CHAPITRE 17

Moteurs

Ce chapitre couvre les dépenses relatives à l'achat et l'entretien des moteurs et nacelles nécessaires pour la phase de développement y compris les rechanges.

Uitgegeven de zeventwintigste mei 1971.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.