

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1982 Nr. 87

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, de Franse Republiek, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het Airbus-programma;
Brussel, 1 maart 1982*

B. TEKST¹⁾

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

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,

Verlangend de Europese samenwerking op het gebied van de vliegtuigbouw verder te versterken;

In overeenstemming met de hoofdlijnen van de Overeenkomst tussen de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van de Franse Republiek betreffende de ontwikkeling en de bouw van de Airbus A300B, getekend op 29 mei 1969 (de Overeenkomst van 1969);

Gelet op de aanvullende Overeenkomsten, gesloten met de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, op 28 december 1970 (de Overeenkomst van 1970) en met de Regering van de Spaanse Staat op 23 december 1971 (de Overeenkomst van 1971) betreffende de Airbus A300B;

¹⁾ De Engelse en de Franse tekst zijn afgedrukt op blz. 6 e.v. van dit tractatenblad. De Duitse en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

In overeenstemming met de hoofdlijnen van de Overeenkomst, opgesteld voor ondertekening op 24 juli 1981 en ondertekend op 28 september 1981 (de Overeenkomst van 1981), 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,

Zijn de volgende Overeenkomst aangegaan:

Artikel 1

1. De bepalingen van de Overeenkomsten van 1969 en 1971 (zoals geamendeerd door de bepalingen van de Overeenkomst van 1981) en de bepalingen van de Overeenkomst van 1970 blijven van kracht tussen die ondertekenende Regeringen van de onderhavige Overeenkomst die tevens ondertekenende Regeringen zijn van één der bovengenoemde Overeenkomsten, voorzover deze in de betrekkingen tussen de ondertekenende Regeringen van deze Overeenkomst niet zijn geamendeerd of vervangen door de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

2. De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaarden de bepalingen van de artikelen 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, artikel 10, lid 1 en Bijlagen 1, 2 en 3 van de Overeenkomst van 1981, voorzover deze in de betrekkingen tussen de ondertekenende Regeringen van deze Overeenkomst niet zijn geamendeerd of vervangen door de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 2

1. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden blijft vertegenwoordigd in de Intergouvernementele Commissie en de Uitvoerende Commissie.

2. De Regering van het Koninkrijk België is vertegenwoordigd in de Intergouvernementele Commissie en de Uitvoerende Commissie met ingang van de datum van ondertekening van de onderhavige Overeenkomst.

3. In de Intergouvernementele Commissie hebben de vertegenwoordigers van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden volledig stemrecht in de navolgende aangelegenheden, voorzover zij de onderscheiden belangen van de Regering of de industrie van een dezer landen raken:

a) wijzigingen van de onderhavige Overeenkomst en van de artikelen 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, artikel 10, lid 1 en Bijlagen 1, 2 en 3 van de Overeenkomst van 1981;

b) wijzigingen in de Belgische en Nederlandse deelneming in het Airbus-programma;

c) goedkeuring van de bepalingen in de Raamovereenkomst (en enige wijziging daarvan) tussen het Uitvoerende Orgaan en Airbus Industrie, ingevolge in artikel 3 van de Overeenkomst van 1981 die de Regering respectievelijk de industrie van België of Nederland betreffen;

d) wijzigingen van de voorwaarden van terugbetaling aan Belairbus en Fokker.

Het is niet mogelijk beslissingen te nemen ten aanzien van de vier bovengenoemde punten en die het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffen zonder de instemming van de Belgische vertegenwoordiger respectievelijk de Nederlandse vertegenwoordiger.

Indien de stopzetting van één van de beide A300 en A310 programma's zou worden overwogen plegen de vertegenwoordigers van de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland overleg met de Nederlandse vertegenwoordiger en de Belgische vertegenwoordiger die zich evenwel niet zouden kunnen verzetten tegen een beslissing, genomen door de vertegenwoordigers met onbeperkt stemrecht, zoals bepaald in artikel 2, lid 3 van de Overeenkomst van 1981. In het bijzonder zullen de Belgische en de Nederlandse vertegenwoordigers zich niet kunnen beroepen op artikel 8, lid 4 van de Overeenkomst van 1981.

4. De vertegenwoordigers van de Regering van het Koninkrijk België en van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zullen, evenals de vertegenwoordigers van de andere ondertekenende Regeringen in de Intergouvernementele Commissie, bij het nemen van beslissingen, zich er voor inzetten het welslagen van het Airbus-programma te bevorderen.

Artikel 3

Met betrekking tot de bepalingen van de artikelen 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 en artikel 10, lid 1 van de Overeenkomst van 1981, zullen Belairbus en Fokker beschouwd worden als Partners voor wat betreft de ontwikkeling van het Airbus-programma. Met betrekking tot het A310 programma, zal Airbus Industrie met deze industrieën contracten sluiten die de bepalingen zullen behelzen vervat in artikel 3, lid 3 van de Overeenkomst van 1981.

Artikel 4

Tenzij anders wordt besloten in elk afzonderlijk geval door de Intergouvernementele Commissie en met inachtneming van artikel 2, lid 3 van deze Overeenkomst, zal de serieproductie van die cascodelen van de A310, waarvoor de ontwikkelingswerkzaamheden, overeenkomstig artikel 6 en Bijlage 3 van de Overeenkomst van 1981, zijn toegewezen aan de Belgische respectievelijk de Nederlandse industrie, de verantwoordelijkheid zijn van elk van beide industrieën.

Artikel 5

1. Zodra Belairbus en Fokker, beschouwd als Partners van Airbus Industrie voor wat betreft de ontwikkeling van de A310, op zich genomen zullen hebben hun deel in de ontwikkelingswerkzaamheden omschreven in Bijlage 3 van de Overeenkomst van 1981 uit te voeren en hun deel, als omschreven in lid 2 van dit artikel, van de uitgaven voor niet toewijsbare ontwikkelingswerkzaamheden te voldoen, zullen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden geacht worden op zich genomen te hebben, ieder voor haar eigen deel, ter beschikking te stellen de hiernagenoemde bedragen, gebaseerd op het loon- en prijspeil van januari 1978 voor de kosten van de ontwikkelingswerkzaamheden:

– Koninkrijk België: zevenhonderdnegenentwintig miljoen negenhonderdzevenennegentigduizend vijfhonderd (729.997.500) Belgische franken;

– Koninkrijk der Nederlanden: zesentwintig miljoen negenenvijftigduizend zeshonderd (26.059.600) gulden;

2. Deze bedragen zijn berekend:

– door aan ieder land de kosten toe te rekenen die geacht worden binnen zijn grondgebied te worden gemaakt, en

– door de kosten betrekking hebbend op de gemeenschappelijke niet-toewijsbare ontwikkelingswerkzaamheden en de aan derde landen uit te besteden ontwikkelingswerkzaamheden, voorzover zodanige kosten gefinancierd zullen worden door Airbus Industrie en de Partners, als volgt om te slaan:

– Koninkrijk België: 2,35%.

– Koninkrijk der Nederlanden: 1,22%;

3. Indien Belairbus of Fokker zijn verplichtingen niet nakomt, blijft de Regering van het land onder wiens wetten de betrokken industrie valt, aansprakelijk jegens de andere Regeringen tot het herziene bedrag van haar deel in de kosten van de ontwikkelingswerkzaamheden, zoals bepaald in de vorige leden.

4. De bedragen betrekking hebbende op het Koninkrijk der Nederlanden omvatten de kosten voor werkzaamheden uitgevoerd gedurende de inleidende fase van de ontwikkeling van de A310, in overeenstemming met de bepalingen van de Raam-Overeenkomst, op 6 december 1977 door het Uitvoerend Orgaan van Airbus Industrie ter kennis gebracht.

Artikel 6

1. Deze Overeenkomst is opengesteld voor ondertekening te Brussel vanaf 1 maart 1982 tot 31 maart 1982.

2. a) Indien de Overeenkomst van 1981 in werking is op de datum waarop alle ondertekenende Regeringen van deze Overeenkomst de Regering van het Koninkrijk België langs diplomatieke weg in kennis hebben gesteld van de vervulling van de formaliteiten die zijn vereist door hun interne regelingen, treedt deze Overeenkomst op die datum in werking.

b) Indien de Overeenkomst van 1981 niet in werking is op de datum waarop alle ondertekenende Regeringen van deze Overeenkomst de Regering van het Koninkrijk België langs diplomatieke weg in kennis hebben gesteld van de vervulling van de formaliteiten vereist door hun interne regelingen, treedt deze Overeenkomst in werking op de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst van 1981.

c) De Regering van het Koninkrijk België zal de overige ondertekenende Regeringen van de datum van ontvangst van alle kennisgevingen in kennis stellen.

De voorafgaandelijke bepalingen vormen de Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, van de Bondsrepubliek Duitsland, van Spanje, van de Franse Republiek, van het Koninkrijk der Nederlanden en van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, gedaan in één oorspronkelijk exemplaar te Brussel in de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Spaanse taal, zijnde iedere tekst gelijkelijk authentiek.

De Regering van het Koninkrijk België zal aan de overige ondertekenende Regeringen gewaarmerkte afschriften van de onderhavige Overeenkomst doen toekomen.

GEDAAN te Brussel op 1 maart 1982.

De Overeenkomst is in overeenstemming met artikel 6, eerste lid, ondertekend voor:

de Bondsrepubliek Duitsland	30 maart 1982
België	31 maart 1982
Frankrijk	31 maart 1982
het <i>Koninkrijk der Nederlanden</i>	31 maart 1982
Spanje	31 maart 1982
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland	31 maart 1982

Arrangements between the Governments of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, Spain, the French Republic, the Kingdom of the Netherlands and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning the Airbus programme

The Governments of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, Spain, the French Republic, the Kingdom of the Netherlands and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

Desiring further to strengthen European collaboration in the field of aircraft construction;

In accordance with the principles of the Arrangements between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the French Republic concerning the development and production of the Airbus A300B, signed on 29 May 1969 (the Arrangements of 1969);

Noting the Supplementary Arrangements concluded with the Government of the Kingdom of the Netherlands on 28 December 1970 (the Arrangements of 1970) and with the Government of the Spanish State on 23 December 1971 (the Arrangements of 1971), concerning the Airbus A300B;

In accordance with the principles of the Arrangements opened for signature on 24 July 1981 and signed on 28 September 1981 (the Arrangements of 1981) between the Governments of the Federal Republic of Germany, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and Spain concerning the Airbus programme,

Have entered into the following Arrangements:

Section 1

1. The provisions of the Arrangements of 1969 and 1971 (as amended by the provisions of the Arrangements of 1981), and the provisions of the Arrangements of 1970, will continue in operation between those of the Signatory Governments to the present Arrangements who are also Signatory Governments to any of the abovementioned Arrangements, to the extent that they are not amended or replaced, as between the Signatory Governments to the present Arrangements, by the provisions hereof.

2. The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Kingdom of the Netherlands accept the provisions of Sections 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, Section 10 Paragraph 1 and Annexes 1, 2 and 3 of the Arrangements of 1981, to the extent that they are not amended or replaced, as between the Signatory Governments to the present Arrangements, by the provisions hereof.

Accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Espagne, de la République Française, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au programme Airbus

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,

Désireux de renforcer la coopération européenne dans le domaine de la construction aéronautique;

Conformément aux principes de l'Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à la réalisation de l'Airbus A300B, signé le 29 mai 1969 (l'Accord de 1969);

Prenant acte des Accords complémentaires conclus avec le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le 28 décembre 1970 (l'Accord de 1970) et avec le Gouvernement de l'Etat espagnol le 23 décembre 1971 (l'Accord de 1971) relatifs à l'Airbus A300B;

Conformément aux principes de l'Accord ouvert à la signature le 24 juillet 1981 et signé le 28 septembre 1981 (l'Accord de 1981) 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 de l'Espagne relatif au programme Airbus,

Sont convenus de l'Accord suivant:

Article 1

1. Les dispositions des Accords de 1969 et 1971 (tels qu'amendés par les dispositions de l'Accord de 1981) et les dispositions de l'Accord de 1970 restent en vigueur entre ceux des Gouvernements signataires au présent Accord qui sont également Gouvernements signataires à un des Accords précités, dans la mesure où elles ne sont pas modifiées ou remplacées, dans les relations entre les Gouvernements signataires au présent Accord, par les dispositions du présent Accord.

2. Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas acceptent les dispositions des Articles 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, de l'Article 10, paragraphe 1, et des Annexes 1, 2 et 3 de l'Accord de 1981, dans la mesure où elles ne sont pas modifiées ou remplacées, dans les relations entre les Gouvernements signataires au présent Accord, par les dispositions du présent Accord.

Section 2

1. The Government of the Kingdom of the Netherlands will continue to be represented on the Inter-Governmental Committee and on the Executive Committee.

2. The Government of the Kingdom of Belgium will be represented on the Inter-Governmental Committee and on the Executive Committee with effect from the date of the signature of these Arrangements.

3. In the Inter-Governmental Committee the representatives of the Kingdom of Belgium and of the Kingdom of the Netherlands will have full voting rights on the following matters insofar as the respective interests of the Government or industry of either country are involved:

a) modifications to the present Arrangements and to Sections 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, Section 10 Paragraph 1, and Annexes 1, 2 and 3 of the Arrangements of 1981;

b) modifications to the Belgian and Netherlands participation in the Airbus programme;

c) approval of those provisions in the Framework Agreement (and any amendments thereto) between the Executive Agency and Airbus Industrie pursuant to Section 3 of the Arrangements of 1981, which concern the Government or industry of Belgium or the Netherlands respectively;

d) modification to the conditions for reimbursing Belairbus and Fokker.

Where questions concerning the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands arise in respect of the above four matters, it will not be possible to take any decision without the consent of the Netherlands or the Belgian representative respectively.

If it is proposed to terminate either or both of the A300 and A310 programmes, the representatives of the Federal Republic of Germany, the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will consult the Belgian and the Netherlands representatives who will not, however, have the power to oppose a decision taken by the members with unrestricted voting rights as specified in Section 2, Paragraph 3, of the Arrangements of 1981. In particular, the Belgian and the Netherlands representatives will not be able to invoke Section 8, Paragraph 4 of the Arrangements of 1981.

4. The representatives of the Government of the Kingdom of Belgium and of the Government of the Kingdom of the Netherlands will, like the representatives of the other Signatory Governments on the Inter-Governmental Committee, endeavour, when taking decisions, to promote the success of the Airbus programme.

Article 2

1. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas continue à être représenté au Comité intergouvernemental et au Comité exécutif.

2. Le Gouvernement du Royaume de Belgique est représenté au Comité intergouvernemental et au Comité exécutif à compter de la date de signature du présent Accord.

3. Les représentants du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas au Comité intergouvernemental ont pleinement droit de vote sur les questions suivantes dans la mesure où les intérêts respectifs de leur Gouvernement ou de leur industrie sont concernés:

a) modifications du présent Accord et des Articles 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, de l'Article 10, paragraphe 1 et des Annexes 1, 2 et 3 de l'Accord de 1981;

b) modifications de la participation belge et néerlandaise au programme Airbus;

c) approbation des dispositions de l'Accord-Cadre (et de tous ses amendements) entre l'Agence exécutive et Airbus Industrie mentionné à l'Article 3 de l'Accord de 1981 qui concernent le Gouvernement ou l'industrie du Royaume de Belgique ou du Royaume des Pays-Bas;

d) modification des conditions de remboursement à Belairbus et à Fokker.

A propos des quatre points ci-dessus mentionnés concernant le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, il n'est pas possible de prendre de décision sans l'accord du représentant belge ou du représentant néerlandais respectivement.

Si l'arrêt de l'un des programmes A300 et A310 ou l'arrêt de ces deux programmes était envisagé, les représentants de la République fédérale d'Allemagne, de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord consulteraient le représentant belge et le représentant néerlandais qui n'auraient pas cependant le pouvoir de s'opposer à une décision prise par les Membres bénéficiant des droits de vote sans restriction tels que définis dans l'Article 2, paragraphe 3 de l'Accord de 1981. En particulier, le représentant belge et le représentant néerlandais ne pourront se prévaloir de l'Article 8, paragraphe 4 de l'Accord de 1981.

4. Les représentants du Gouvernement du Royaume de Belgique et du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, comme les représentants des autres Gouvernements signataires au Comité intergouvernemental, s'efforcent, dans leurs décisions, de promouvoir le succès du programme Airbus.

Section 3

In respect of the provisions of Sections 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 and Section 10, Paragraph 1 of the Arrangements of 1981, Belairbus and Fokker will be considered as Associated Manufacturers in relation to the development of the Airbus programme. In respect of the A310 programme, Airbus Industrie will enter into contracts with these manufacturers including the provisions laid down in Section 3, Paragraph 3 of the Arrangements of 1981.

Section 4

Unless otherwise decided in any particular case by the Inter-Governmental Committee, having regard to Section 2, paragraph 3 of the present Arrangements, series production of those A310 airframe components for which the development work has been allocated, in accordance with Section 6 and Annex 3 of the Arrangements of 1981, to the Belgian and Netherlands manufacturers, will be the responsibility of each of these two manufacturers respectively.

Section 5

1. As soon as Belairbus and Fokker, considered as Associated Manufacturers to Airbus Industrie in relation to the development of the A310, have undertaken to ensure that their share of the development work specified in Annex 3 of the Arrangements of 1981 is carried out and to defray their share, as specified in paragraph 2 of this Section, of expenditures on non-attributable development work, the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Kingdom of the Netherlands will be deemed to have undertaken, each for its own part, to make available the following amounts, based on the economic conditions of January 1978, towards the cost of development work:

– Kingdom of Belgium: seven hundred and twenty nine million, nine hundred and ninety seven thousand five hundred (729,997,500) Belgian Francs.

– Kingdom of the Netherlands: twenty six million, fifty nine thousand six hundred (26,059,600) Guilders;

2. The amounts have been calculated:

– by attributing to each country the costs deemed to be incurred within its territory, and

– by dividing the costs of joint development work which cannot be so attributed, and of development work to be sub-contracted to third

Article 3

En ce qui concerne les dispositions des Articles 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 et de l'Article 10, paragraphe 1 de l'Accord de 1981, Belairbus et Fokker seront considérés comme des Constructeurs associés au développement du programme Airbus. En ce qui concerne le programme A310, Airbus Industrie conclura avec ces industriels des contrats qui couvriront les dispositions précisées dans l'Article 3, paragraphe 3 de l'Accord de 1981.

Article 4

A moins qu'il n'en soit autrement décidé pour tout cas spécifique par le Comité intergouvernemental et selon l'Article 2, paragraphe 3 du présent Accord, les productions de série relatives aux éléments de la cellule A310, pour lesquels les travaux de développement ont été attribués, conformément à l'Article 6 et à l'Annexe 3 de l'Accord de 1981, aux industriels belge et néerlandais, relèvent de la responsabilité de chacun de ces deux industriels respectivement.

Article 5

1. Dès que Belairbus et Fokker, considérés comme des Constructeurs associés à Airbus Industrie pour le développement de l'A310 ont pris l'engagement de mener à bonne fin leur part des travaux de développement définis à l'Annexe 3 de l'Accord de 1981 et de couvrir leur part, telle que définie au paragraphe 2 de cet Article, des dépenses correspondant aux travaux de développement non affectables, le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sont réputés s'être engagés, chacun pour ce qui le concerne, à rendre disponibles les montants ci-dessous, calculés sur la base des conditions économiques de janvier 1978, pour les coûts des travaux de développement:

– Royaume de Belgique: sept cent vingt-neuf millions neuf cent quatre-vingt-dix-sept mille cinq cents (729.997.500) francs belges.

– Royaume des Pays-Bas: vingt-six millions cinquante-neuf mille six cents (26.059.600) florins;

2. Ces montants ont été calculés:

– en affectant à chaque pays les coûts réputés effectués sur son territoire, et,

– en répartissant les dépenses concernant les travaux de développement en commun non affectables et les travaux de

countries where such costs are to be financed by Airbus Industrie and the Associated Manufacturers, as follows:

- Kingdom of Belgium: 2,35%.
- Kingdom of the Netherlands: 1,22%.

3. If Belairbus or Fokker fails to fulfil its undertakings, the Government of the country under whose laws the respective manufacturer is established will remain liable to the other Governments up to the escalated amount of its share of the cost of development work as laid down in the previous paragraphs.

4. The amounts relating to the Kingdom of the Netherlands include the costs incurred on work during the preliminary phase of development of the A310 in accordance with the provisions of the Framework Agreement notified on 6 December 1977 to Airbus Industrie by the Executive Agency.

Section 6

1. The present Arrangements will be open for signature in Brussels from 1 March 1982 until 31 March 1982.

2. a) If the Arrangements of 1981 are in effect on the date when all the Signatory Governments to the present Arrangements have notified the Government of the Kingdom of Belgium, through the diplomatic channel, of the completion of the formalities required by their internal regulations, the present Arrangements will come into effect on that date.

b) If the Arrangements of 1981 have not come into effect on the date when all the Signatory Governments to the present Arrangements have notified the Government of the Kingdom of Belgium, through the diplomatic channel, of the completion of the formalities required by their internal regulations, the present Arrangements will come into effect on the date on which the Arrangements of 1981 come into effect.

c) The Government of the Kingdom of Belgium will inform the Signatory Governments of the date of receipt of all the notifications.

The foregoing represents the Arrangements made between the Governments of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, Spain, the French Republic, the Kingdom of the Netherlands and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, signed in one original at Brussels in the English, French, German, Netherlands and Spanish languages, each text being equally authentic.

développement à sous-traiter en pays tiers, quand de telles dépenses seront financées par Airbus Industrie et les Constructeurs associés, de la manière suivante:

Royaume de Belgique: 2,35%.

Royaume des Pays-Bas: 1,22%,

3. Si Belairbus ou Fokker ne remplit pas ses engagements, le Gouvernement du pays sous les lois duquel l'industriel concerné est régi demeure engagé vis-à-vis des autres Gouvernements dans la limite du montant révisé de sa part des coûts des travaux de développement, comme établi aux paragraphes précédents.

4. Les montants correspondant au Royaume des Pays-Bas comprennent les coûts relatifs aux travaux effectués durant la phase préliminaire de développement de l'A310 conformément aux dispositions de l'Accord-cadre notifié le 6 décembre 1977 à Airbus Industrie par l'Agence exécutive.

Article 6

1. Le présent Accord est ouvert à la signature à Bruxelles du 1er mars 1982 au 31 mars 1982.

2. a) Si l'Accord de 1981 est en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements signataires au présent Accord auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement du Royaume de Belgique l'accomplissement des formalités requises par leurs règles internes, le présent Accord entrera en vigueur à cette date.

b) Si l'Accord de 1981 n'est pas en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements signataires du présent Accord auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement du Royaume de Belgique l'accomplissement des formalités requises par leurs règles internes, le présent Accord entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1981.

c) Le Gouvernement du Royaume de Belgique informera les autres Gouvernements signataires de la date de réception de toutes les notifications.

Les dispositions qui précèdent constituent 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, fait en un original à Bruxelles en langue allemande, anglaise, espagnole, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

The Government of the Kingdom of Belgium will provide the other Signatory Governments with certified copies of the present Arrangements.

DONE at Brussels, 1 March 1982.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique adressera aux Gouvernements signataires des copies certifiées conformes au présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 1er mars 1982.

D. PARLEMENT

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 in werking treden op een tijdstip dat nader omschreven is in artikel 6, tweede lid, van de Overeenkomst.

J. GEGEVENS

Van de op 29 mei 1969 te Parijs tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek tot stand gekomen Overeenkomst betreffende de ontwikkeling en de bouw van de Airbus A-300 B, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, in de Franse tekst geplaatst in rubriek J van *Trb.* 1971, 98.

Van de op 28 december 1970 te 's-Gravenhage tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek tot stand gekomen Overeenkomst inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1971, 98; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1975, 20.

Van de op 23 december 1971 te Madrid tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek en de Spaanse Staat tot stand gekomen Overeenkomst inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn de Nederlandse en de Franse tekst geplaatst in rubriek J van *Trb.* 1972, 32.

Van de op 28 september 1981 te Londen tussen de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, en Spanje tot stand gekomen Overeenkomst betreffende het Airbus-programma, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, luiden de Engelse en de Franse tekst als volgt¹⁾:

¹⁾ De Duitse en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

Arrangements between the Governments of the Federal Republic of Germany, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and Spain concerning the Airbus programme

The Governments of the Federal Republic of Germany, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Spain;

- Desiring further to strengthen European collaboration in the field of aircraft construction;

- Anxious to enable the Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie (the project leader) and the Associated Manufacturers Deutsche Airbus GmbH, Société Nationale Industrielle Aéronautique, British Aerospace and Construcciones Aeronáuticas S.A. to continue the Airbus A300 programme and to implement the Airbus A310 programme, proposals relating to which were submitted by those undertakings to the Signatory Governments, and the general characteristics of which are outlined for information in Annex 1 to these Arrangements;

- In accordance with the principles of the Arrangements between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the French Republic concerning the Airbus A300B, signed on 29 May 1969 ("the Arrangements of 1969");

- Noting the Supplementary Arrangements concluded with the Government of the Kingdom of the Netherlands on 28 December 1970 ("the Arrangements of 1970"), and with the Government of the Spanish State on 23 December 1971 ("the Arrangements of 1971"), concerning the Airbus A300B;

- Conscious of the fact that the entry of British Aerospace into Airbus Industrie on 1 January 1979 strengthens the Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie industrially and commercially and places it in an even better position to initiate more extensive co-operation within and outside Europe;

Have entered into the following Arrangements:

CHAPTER I

General

Section 1

The provisions of the Arrangements of 1969, 1970 and 1971 will continue in operation between those of the Signatory Governments to the present Arrangements who are also Signatory Governments to the

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 de l'Espagne relatif au programme Airbus

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la République française, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et de l'Espagne,

– Désireux de renforcer la coopération européenne dans le domaine de la construction aéronautique;

– Soucieux de permettre au Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie (Maître d'Oeuvre du programme), et aux Constructeurs Associés: Deutsche Airbus GmbH, Société Nationale Industrielle Aéronautique, British Aerospace et Construcciones Aeronáuticas S.A. la poursuite du programme Airbus A300 et la réalisation du programme Airbus A 310 dont le projet a été présenté par ces firmes aux Gouvernements Signataires et dont les caractéristiques générales sont données à titre indicatif à l'Annexe I au présent Accord;

– Conformément aux principes de l'Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à l'Airbus A 300 B, signé le 29 mai 1969 («l'Accord de 1969»);

– Prenant acte des Accords complémentaires conclus avec le Gouvernement au Royaume des Pays-Bas le 28 décembre 1970 («l'Accord de 1970») et avec le Gouvernement de l'Etat espagnol le 23 décembre 1971 («l'Accord de 1971»), relatif à l'Airbus A 300 B;

– Conscients du fait que l'entrée de British Aerospace dans Airbus Industrie, le 1er janvier 1979, renforce ce Groupement d'Intérêt Economique sur le plan industriel et commercial et le place dans une position encore meilleure pour prendre l'initiative d'une coopération plus étendue à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe;

sont convenus de l'Accord suivant:

CHAPITRE I

Generalités

Article 1

Les dispositions des Accords de 1969, de 1970 et de 1971 restent en vigueur entre ceux des Gouvernements Signataires au présent Accord qui sont également Gouvernements Signataires aux trois Accords

three Arrangements mentioned, to the extent that they are not amended or replaced, as between the Signatory Governments to the present Arrangements, by the provisions hereof.

CHAPTER 2

Organisation

Section 2

1. The Inter-Governmental Committee established under the Arrangements of 1969, 1970 and 1971 will continue in being. Its powers and responsibilities will be extended to include all aspects of the Airbus A310 programme.

2. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will be represented on the Inter-Governmental Committee with effect from 1 January 1979.

3. The representatives of the Federal Republic of Germany, the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will each have unrestricted voting rights in the Inter-Governmental Committee. It will not be possible to take any decision against the vote of one of these representatives.

4. The representative of Spain will have full voting rights on the following matters:

- a) Modifications to the present Arrangements;
- b) Modifications to the Spanish participation in the A300 and A310 programmes;
- c) Approval of the Framework Agreement (and any amendments to it) between the Executive Agency and Airbus Industrie mentioned in Section 3;
- d) Approval of tranches of production work on the A300 and A310 programmes involving series production work allocated to Spain.

It will not be possible to take any decision on the above-mentioned four matters without the consent of the Spanish representative.

If it is proposed to terminate either or both of the A300 and A310 programmes, the representatives of the Federal Republic of Germany, the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will consult the Spanish representative, who will not, however, have the power to oppose a decision taken by the Members with unrestricted voting rights nor, in particular, to invoke Section 8,

précités, dans la mesure où elles ne sont pas modifiées ou remplacées, dans les relations entre les Gouvernements Signataires au présent Accord, par les dispositions du présent Accord.

CHAPITRE 2

Organisation

Article 2

1. Le Comité Intergouvernemental mis en place en vertu des Accords de 1969, de 1970 et de 1971 est maintenu. Ses pouvoirs et responsabilités sont étendus pour inclure tous les aspects du programme Airbus A 310.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est représenté avec effet à compter du 1er janvier 1979 au Comité Intergouvernemental.

3. 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 décision quelconque contre le vote de l'un de ces représentants.

4. Le représentant de l'Espagne a pleinement droit de vote sur les questions suivantes:

- a) modifications au présent Accord;
- b) modifications de la participation espagnole dans les programmes A 300 et A 310;
- c) approbation de l'Accord Cadre (et de tous ses amendements) entre l'Agence Exécutive et Airbus Industrie mentionné à l'Article 3;
- d) approbation des tranches de production des programmes A 300 et A 310 qui comprennent des travaux de production de série attribués à l'Espagne.

Il n'est pas possible de prendre de décision sur les quatre points ci-dessus mentionnés sans l'accord du représentant espagnol.

Si l'arrêt de l'un des programmes A 300 et A 310, ou l'arrêt de ces deux programmes était envisagé, les représentants de la République fédérale d'Allemagne, de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord consulteraient le représentant espagnol, qui n'aurait pas cependant le pouvoir de s'opposer à une décision prise par les Membres bénéficiant des droits de vote sans

paragraph 4. The Spanish representative will have advisory capacity with regard to all other matters.

5. The representatives of the Signatory Governments on the Inter-Governmental Committee will, when taking decisions, endeavour to promote the success of the Airbus programme.

6. The Executive Committee established under the Arrangements of 1969, 1970 and 1971 will carry out the functions assigned to it by the Inter-Governmental Committee. It will continue to be composed of one representative from each country represented on the Inter-Governmental Committee.

7. As provided in the Arrangements of 1969 the Inter-Governmental Committee and the Executive Committee will use the services of an Executive Agency whose responsibilities for the permanent supervision of the Airbus programme will be extended to include the Airbus A310. The Executive Agency will consist of members appointed not only by the Government of the French Republic as before, but also by the Governments of the Federal Republic of Germany, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. The details of the organisation of the Agency will be approved by the Inter-Governmental Committee. The Inter-Governmental Committee and the Executive Committee will have the right at any time to obtain information from the Executive Agency and to give instructions to the Executive Agency in pursuance of their responsibilities.

Section 3

1. Since the Airbus programme is carried out by the Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie and the Associated Manufacturers, the Executive Agency will elaborate a Framework Agreement between the Agency and Airbus Industrie concerning the A310 to regulate the application of the provisions of the present Arrangements in so far as they affect Airbus Industrie.

2. After having been approved by the Inter-Governmental Committee, this Framework Agreement will be notified to Airbus Industrie by the Executive Agency and will enter into force on such notification.

3. The Framework Agreement will in particular provide:

– that Airbus Industrie and its Associated Manufacturers undertake successfully to complete the development of the Airbus A310 and to obtain the required certifications;

restriction et, en particulier, de se prévaloir du paragraphe 4 de l'Article 8. Le représentant espagnol a voix consultative en ce qui concerne toute autre matière.

5. Les représentants des Gouvernements Signataires au Comité Intergouvernemental s'efforcent, dans leurs décisions, de promouvoir le succès du programme Airbus.

6. Le Comité Exécutif établi en vertu des Accords de 1969, 1970 et 1971 assure l'exécution des tâches qui lui sont dévolues par le Comité Intergouvernemental. Il continue à être composé d'un représentant de chacun des pays représenté au Comité Intergouvernemental.

7. Comme prévu dans l'Accord de 1969, le Comité Intergouvernemental et le Comité Exécutif disposent des services d'une Agence Exécutive, dont les responsabilités dans la surveillance permanente du programme Airbus sont étendues pour y inclure le programme A 310. L'Agence Exécutive est constituée de membres nommés non seulement par le gouvernement de la République française comme auparavant, mais également par les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Les modalités de l'organisation de l'Agence Exécutive seront approuvées par le Comité Intergouvernemental. Le Comité Intergouvernemental et le Comité Exécutif ont le droit à tout moment d'obtenir des informations de l'Agence Exécutive et de lui donner des instructions dans l'exercice de leurs responsabilités.

Article 3

1. Le programme Airbus étant réalisé par le Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie et les Constructeurs Associés, l'Agence Exécutive élaborera un Accord Cadre entre elle-même et Airbus Industrie concernant l'A 310 qui aura pour objet de fixer les règles d'application des dispositions du présent Accord dans la mesure où elles concernent Airbus Industrie.

2. Après avoir été approuvé par le Comité Intergouvernemental, cet Accord Cadre sera notifié à Airbus Industrie par l'Agence Exécutive, et entrera en vigueur dès cette notification.

3. L'Accord Cadre stipulera en particulier:

– qu'Airbus Industrie et ses Constructeurs Associés entreprennent de mener à bien le développement de l'Airbus A 310 et d'obtenir les certifications nécessaires.

– that any development costs additional to those covered by Section 8, will be borne by Airbus Industrie and its Associated Manufacturers;

– that Airbus Industrie enter into contracts with its Associated Manufacturers under which they share the liability of Airbus Industrie towards the Executive Agency. These contracts will be in accordance with the provisions of the Framework Agreement. They will govern the division of work and responsibilities. They will be submitted in draft to the Executive Agency. The Agency will examine them and ensure that they are in accordance with the foregoing provisions.

CHAPTER 3

Continuation of the Airbus A300 programme and division of work on the Airbus A310 programme

Section 4

1. The provisions of the Arrangements of 1969, 1970 and 1971, and of the Framework Convention and the Framework Agreements listed in Annex 2 to the present Arrangements, will remain in operation in respect of the division of work on, and the financing of the development of, the Airbus A300 programme.

2. The work allocated to British Aerospace in series production of the A300 airframe will continue on the basis applicable prior to 1 January 1979.

3. Any development work relating to the A300 not already the subject of the Framework Convention and the Framework Agreements mentioned in Annex 2, in respect of which Government financing is provided, will be financed on principles analogous to the provisions of Sections 6 to 9.

Section 5

1. Unless otherwise decided in any particular case by the Inter-Governmental Committee, series production of the airframe components will be the responsibility of the industry of the country to which the corresponding development work is allocated under Section 6 and Annex 3 to the present Arrangements or if no such development work is required, of the industry making the corresponding component of the Airbus A300.

2. The Associated Manufacturers will use their best endeavours to share series production of equipment for the Airbus A300 and A310 in balanced proportions between the industries of their respective

– que tout coût de développement supplémentaire à ceux prévus par l'Article 8 sera supporté par Airbus Industrie et ses Constructeurs Associés.

– qu'Airbus Industrie conclura avec ses Constructeurs Associés des contrats en vertu desquels ceux-ci partagent la responsabilité d'Airbus Industrie vis-à-vis de l'Agence Exécutive. Ces contrats devront être conformes aux dispositions de l'Accord Cadre. Ils définiront la répartition des travaux et des responsabilités. Ils seront soumis sous forme de projet à l'Agence Exécutive; l'Agence les examinera et s'assurera qu'ils sont conformes aux dispositions qui précèdent.

CHAPITRE 3

Poursuite du programme airbus A 300 et répartition des travaux dans le programme Airbus A 310

Article 4

1. Les dispositions fixées par les Accords de 1969, 1970, 1971 et par la Convention Cadre et les Accords Cadres dont la liste figure à l'Annexe 2 au présent Accord restent en vigueur pour la répartition des travaux et le financement du développement du programme A 300.

2. Les travaux attribués à British Aerospace dans la production de série de la cellule A 300 continuent comme avant le 1er janvier 1979.

3. Tout travail de développement relatif à l'A 300 impliquant les Gouvernements pour son financement et ne faisant pas déjà l'objet de la Convention Cadre ou des Accord Cadres mentionnés à l'Annexe 2, est financé selon des principes analogues aux dispositions des Articles 6 à 9.

Article 5

1. A moins qu'il n'en soit autrement décidé pour tout cas spécifique par le Comité Intergouvernemental, les productions de série relatives aux éléments de la cellule relèvent de la responsabilité de l'industrie du pays auquel est affecté le travail de développement correspondant en vertu de l'Article 6 et de l'Annexe 3 au présent Accord ou si aucun travail de développement n'est nécessaire, de l'industrie fabriquant l'élément correspondant de l'Airbus A 300.

2. En ce qui concerne les équipements des Airbus A 300 et A 310, les Constructeurs Associés doivent s'efforcer de répartir les fabrications de série entre les industries de leurs pays respectifs dans des proportions

countries, taking into account production under sub-contracts and licences. If balanced proportions are not achieved, the Inter-Governmental Committee will discuss the matter and may make proposals for appropriate measures of compensation. For the purposes of this Section "balanced proportions" means proportions in accordance with the percentages stated in Section 8, paragraph 2, of these Arrangements.

Section 6

1. The development work covered by these Arrangements is defined in Annex 3, ie:

- development work allocated to the industries of the countries of the Signatory Governments;
- development work to be sub-contracted to industries of third countries;
- joint development work which cannot be so allocated which will be kept to the minimum possible.

2. "Development work" includes all development work required from the beginning of the preliminary development phase of the A310 to the certification of the two versions fitted with the two different engines mentioned in Annex 1. It also includes all the work for continuing support as mentioned in Annex 3.

Section 7

If one of the Signatory Governments so agrees and informs the Inter-Governmental Committee to that effect, portions of the series production or the development work will, for the purposes of Sections 4, 5 and 6, be deemed to be allocated to the industry of that Signatory Government's country, although such portions of the work are not carried out by that country's industry itself.

CHAPTER 4

Financing of the A310 programme

Section 8

1. As soon as each Associated Manufacturer has undertaken to ensure that its share of the development work specified in Annex 3 is carried out and to defray its share, as specified in paragraph 2, of expenditure on non-attributable development work, the Signatory

équilibrées compte tenu des fabrications réalisées sous licence et en sous-traitance. Si des proportions équilibrées ne sont pas atteintes, le Comité Intergouvernemental doit se saisir de la question et peut faire des propositions concernant des mesures appropriées de compensation. Les «proportions équilibrées» pour l'application du présent Article signifient des proportions en rapport avec les pourcentages indiqués au paragraphe 2 de l'Article 8 du présent Accord.

Article 6

1. Les travaux de développement couverts par le présent Accord sont définis par l'Annexe 3, c'est-à-dire:

- les travaux de développement affectés aux industries des pays des Gouvernements Signataires;
- les travaux de développement qui sont sous-traités aux industries de pays tiers;
- les travaux de développement en commun qui ne peuvent être ainsi affectés et qui doivent être maintenus à un niveau minimum.

2. Les «travaux de développement» considérés comprennent tous les travaux de développement nécessaires depuis le début de la phase de développement préliminaire de l'A 310, jusqu'à la certification des deux versions équipées des deux moteurs différents prévus à l'Annexe 1. Ils comprennent également tous les travaux de croisière tels que définis à l'Annexe 3.

Article 7

Si l'un des Gouvernements Signataires y consent et en informe à cet effet le Comité Intergouvernemental, des parts de production de série ou de travaux de développement sont, pour l'application des Articles 4, 5 et 6, réputés attribuées à l'industrie du pays de ce Gouvernement Signataire même si de telles parts de travaux ne sont pas exécutées par l'industrie de ce pays.

CHAPITRE 4

Financement du programme A 310

Article 8

1. Dès que chaque Constructeur Associé a pris l'engagement de mener à bonne fin sa part des travaux de développement définis à l'Annexe 3 et de couvrir sa part telle que définie au paragraphe 2 des dépenses correspondant aux travaux de développement non affectables,

Governments will be deemed to have undertaken, each for its own part, to make available the following amounts towards the cost of development work:

– Federal Republic of Germany	Seven hundred and forty six million, five hundred and fifty eight thousand (746,558,000) German Marks.
– French Republic	One thousand six hundred and sixty five million, three hundred and ten thousand, four hundred (1,665,310,400) French Francs.
– United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	One hundred and sixteen million, eight hundred and twenty three thousand, two hundred (116,823,200) Pounds Sterling.
– Spain	Two thousand five hundred and seventy seven million, four hundred and twenty one thousand, four hundred (2,577,421,400) Pesetas.

These amounts will constitute the “base amounts” for the purposes of Section 9.

2. The amounts have been calculated:

- by attributing to each country the costs deemed to be incurred *within its territory*; and
- by dividing the costs of joint development work which cannot be so attributed, and of development work to be sub-contracted to third countries where such costs are to be financed by Airbus Industrie and the Associated Manufacturers, as follows:–

Federal Republic of Germany	37.9%
French Republic	37.9%
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	20.0%
Spain	4.2%

3. The amounts are based on the economic conditions of January 1978, and will be escalated up to the moment of expenditure to take account of movements in the level of costs since January 1978, in accordance with a formula established for each country individually using initially the formulae defined in the Framework Agreement concerning the Second Batch of Improvements to the A300 B2 B4 versions of the Airbus. Subsequent amendments must be approved by the Inter-Governmental Committee. These amounts will be included, with such provisions for escalation, in the Framework Agreement

les Gouvernements Signataires sont réputés s'être engagés, chacun pour ce qui le concerne, à rendre disponibles les montants ci-dessous pour les coûts des travaux de développement:

– République fédérale d'Allemagne	sept cent quarante-six millions cinq cent cinquante-huit mille (746.558.000) deutsche Marks;
– République française	un milliard six cent soixantecinq millions trois cent dix mille quatre cents (1.665.310.400) francs français
– Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	cent seize millions huit cent vingt-trois mille deux cents (116.823.200) Livres sterling;
– Espagne	deux milliards cinq cent soixante-dix-sept millions quatre cent vingt et un mille quatre cents (2.577.421.400) pesetas.

Ces montants constituent les «montants de base» définis pour les besoins de l'Article 9.

2. Ces montants ont été calculés:

– en affectant à chaque pays les coûts réputés effectués sur son territoire, et

– en répartissant les dépenses concernant les travaux de développement en commun non affectables et les travaux de développement à sous-traiter en pays tiers, quand de tels travaux seront financés par Airbus Industrie et les Constructeurs Associés, de la manière suivante:

République fédérale d'Allemagne	37,9%
République française	37,9%
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	20 %
Espagne	4,2%

3. Ces montants sont fondés sur les conditions économiques de janvier 1978, et seront révisés jusqu'au moment de la dépense, en fonction des variations des coûts depuis janvier 1978, conformément à une formule propre à chaque pays; les formules définies dans l'Accord Cadre concernant la deuxième tranche d'améliorations des versions A 300 B2 B4 de l'Airbus seront utilisées en premier lieu. Les modifications ultérieures de ces formules devront être approuvées par le Comité Intergouvernemental. Ces montants devront figurer ainsi que les modalités de révision, dans l'Accord Cadre entre l'Agence Exécutive et

between the Executive Agency and Airbus Industrie mentioned in Section 3. They exclude all taxes and duties.

4. If an Associated Manufacturer fails to fulfil its undertakings, the Government of the country under whose laws it is established will remain liable to the other Governments up to the escalated amount of its share of the cost of development work as laid down in the previous paragraphs.

5. The amounts include the costs incurred on work during the preliminary phase of development of the A310 in accordance with the provisions of the Framework Agreement notified on 6 December 1977 by the Executive Agency to Airbus Industrie, and, in the case of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the costs of initial development work carried out by the British industry during the preliminary phase of development dealt with by the said Framework Agreement.

6. The above amounts do not include the costs corresponding to development work to be carried out by Belairbus and Fokker. It is the understanding of the Signatory Governments that these amounts will be deemed to be made available by the Governments of the Kingdoms of Belgium and the Netherlands respectively.

The amounts involved are as follows:

– Kingdom of Belgium	Seven hundred and twenty nine million, nine hundred and ninety seven thousand, five hundred (729,997,500) Belgian Francs.
– Kingdom of the Netherlands	Twenty six million, fifty nine thousand, six hundred (26,059,600) Guilders.

The Signatory Governments intend to conclude the necessary arrangements with the Governments of the Kingdoms of Belgium and the Netherlands.

7. To allow the progress of the programme to be monitored, the work will be divided into a sufficient number of technical stages; the completion of each stage will be monitored by Airbus Industrie and the Executive Agency and reported to the Executive Committee.

Section 9

1. On completion of the development of the A310, as defined in Section 6, the totals of the base amounts and the allowance for escalation under Section 8, paragraph 3 will be ascertained for each country by the Inter-Governmental Committee. These totals will be net of taxes and duties.

Airbus Industrie prévu à l'Article 3. Ils s'entendent nets de tous droits et taxes.

4. Si un Constructeur Associé ne remplit pas ses engagements, le gouvernement du pays sous les lois duquel il est régi demeure engagé vis-à-vis des autres gouvernements dans la limite du montant révisé de sa part des coûts des travaux de développement, comme établi aux paragraphes précédents.

5. Les montants comprennent les coûts dévolus aux travaux de la phase de développement préliminaire de l'A 310 conformément aux dispositions de l'Accord Cadre notifié le 6 décembre 1977 par l'Agence Exécutive à Airbus Industrie et, dans le cas du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les coûts des travaux de développement initial effectués par l'industrie britannique lors de la phase de développement préliminaire, objet dudit Accord-Cadre.

6. Les montants ci-dessus n'incluent pas les coûts correspondant aux travaux de développement qui seront assumés par Belairbus et Fokker. Les Gouvernements Signataires reconnaissent que ces montants seront réputés mis à disposition par les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas respectivement.

Ces montants sont les suivants:

- | | |
|------------------------|---|
| – Royaume de Belgique | sept cent vingt-neuf millions neuf cent quatre-vingt-dix-sept mille cinq cents (729.997.500) francs belges; |
| – Royaume des Pays-Bas | vingt six millions cinquante-neuf mille six cents (26.059.600) florins. |

Les Gouvernements Signataires ont l'intention de conclure les accords nécessaires avec les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas.

7. Pour contrôler l'avancement du programme, les travaux seront divisés en un nombre suffisant d'étapes techniques; la réalisation de chaque étape sera contrôlée par Airbus Industrie et par l'Agence Exécutive, et rapport en sera fait au Comité Exécutif.

Article 9

1. Une fois le développement de l'A 310 achevé au sens défini à l'Article 6, les totaux des montants de base, y compris l'effet des révisions conformément au paragraphe 3 de l'Article 8, seront constatés pour chaque pays par le Comité Intergouvernemental. Ces totaux s'entendront nets de tous droits et taxes.

2. These revalued amounts will remain divided into Batches reflecting the obligations in the various currencies. Each of these Batches will show the quarterly profile of spending, which will be determined in the Framework Agreement mentioned in Section 3. For the purposes of the present Arrangements quarters are the four periods of three months commencing respectively on 1 January, 1 April, 1 July and 1 October. In each of the Batches, quarterly expenditure deemed to be incurred before the quarter of signature of the present Arrangements will remain expressed in the currencies in which the relevant amounts have been deemed to be granted to the Associated Manufacturers by the Signatory Governments. Quarterly expenditure deemed to be incurred during the quarter of signature of the present Arrangements and thereafter, will be converted into European Currency Units (ECU) at the average rate of exchange for the quarter during which the expenditure is deemed to have taken place. These Batches thus denominated partly in the various original currencies and partly in ECU will constitute the repayment obligation of Airbus Industrie to each Associated Manufacturer. Airbus Industrie will discharge this obligation by making reimbursement to each Associated Manufacturer in respect of the Batches deemed to have been made available by the relevant Signatory Government.

3. The reimbursements will be effected by making repayments within one month of the delivery of each aircraft sold. The repayment, defined in per mille of the share of each Batch which is expressed in its original currency, and in per mille of the share of each Batch which is expressed in ECU, will be:

1	per mille in respect of aircraft	1 to 50
2	per mille in respect of aircraft	51 to 100
3.5	per mille in respect of aircraft	101 to 200
5	per mille in respect of aircraft	201 to 300

4. Beginning with the 301st aircraft and within one month of the delivery of each aircraft sold, Airbus Industrie will pay a royalty to each Associated Manufacturer in respect of the Batches deemed to have been made available by the relevant Signatory Government. For the purpose of calculating the royalty the expenditure deemed to have been incurred during the development period will be converted into ECU for the whole of the period since 1 January 1978, using the average rate of exchange between each original currency and the ECU for the quarter during which the expenditure is deemed to have taken place. By way of exception, expenditure deemed to have been incurred prior to the second quarter of 1979 will be converted into ECU at the average rate of exchange applicable in the second quarter of 1979. The royalty will be 3 per mille of the value of each Batch so calculated.

2. Les montants ainsi révisés resteront ventilés par lots définissant les obligations dans chaque monnaie. Pour chacun de ces lots, sera précisé dans l'Accord Cadre prévu à l'Article 3, l'échéancier des dépenses trimestrielles. Pour les besoins de cet Accord, les trimestres sont les quatre périodes de trois mois commençant chacune le 1er janvier, le 1er avril, le 1er juillet, le 1er octobre. Dans chacun de ces lots, les dépenses trimestrielles réputées réalisées avant le trimestre de la signature du présent Accord resteront exprimées dans les monnaies dans lesquelles les montants appropriés auront été réputés mis à la disposition des Constructeurs Associés par les Gouvernements Signataires. Les dépenses trimestrielles réputées réalisées pendant le trimestre de la signature du présent Accord et ultérieurement seront converties en Unités de Compte Européennes (U.C.E.) au taux moyen de change du trimestre au cours duquel la dépense est réputée avoir été réalisée. Ces lots, ainsi exprimés pour partie dans les diverses monnaies d'origine et pour partie en U.C.E. constitueront l'obligation de remboursement par Airbus Industrie à chaque Constructeur Associé. Airbus Industrie accomplira cette obligation en effectuant des remboursements à chaque Constructeur Associé conformément aux lots réputés mis à disposition par le Gouvernement Signataire correspondant.

3. Le remboursement sera obtenu par des versements consécutifs à la vente des avions et exigibles un mois après leur livraison. Définis en millièmes de la part de chaque lot exprimée en monnaie d'origine et en millièmes de la part de chaque lot exprimée en U.C.E., les versements s'élèveront à:

- 1 pour mille du 1^{er} au 50^{ème} avion
- 2 pour mille du 51^{ème} au 100^{ème} avion
- 3,5 pour mille du 101^{ème} au 200^{ème} avion
- 5 pour mille du 201^{ème} au 300^{ème} avion.

4. A partir du 301^{ème} appareil, et dans le mois qui suivra la livraison de chaque appareil vendu, Airbus Industrie versera à chaque Constructeur Associé une redevance correspondant aux lots réputés avoir été mis à disposition par le Gouvernement Signataire correspondant. Pour le calcul de la redevance, les dépenses réputées réalisées pendant la période de développement seront converties en U.C.E. pour l'ensemble de la période depuis le 1er janvier 1978, en utilisant le taux moyen de change entre chaque monnaie d'origine et l'U.C.E. pour le trimestre pendant lequel les dépenses sont réputées avoir été réalisées. Par exception, les dépenses réputées réalisées avant le second trimestre de 1979 seront converties en U.C.E. au taux moyen de change applicable pendant le second trimestre de 1979. La redevance sera de 3 pour mille de la valeur de chaque lot ainsi calculé.

5. The Framework Agreement between the Executive Agency and Airbus Industrie will establish appropriate methods of verifying that these provisions have been carried out.

Section 10

1. The present Arrangements do not apply to the financing of series production. It will be for each Associated Manufacturer to obtain the funds required to finance its share in series production.

2. The permanent working group on sales financing will continue to discharge the functions assigned to it by the Inter-Governmental committee in its decision of 28 June 1973. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has been represented on this working group with effect from 1 January 1979 in order to permit, inter alia, the implementation of the Principles of Co-operation on the Airbus Programme approved by the Governments of the French Republic, the Federal Republic of Germany and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in November 1978. The text of these Principles was conveyed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland by a Note dated 10 November 1978 from the Government of the French Republic and by Notes dated 21 November 1978 and 9 February 1979 from the Government of the Federal Republic of Germany. The Government of Spain will also be represented on the working group with effect from 23 March 1981. The responsibilities of the group will be extended to include the Airbus A310.

CHAPTER 5

Equipment

Section 11

In order to ensure that opportunities are given to the equipment industries of the countries of the Signatory Governments in so far as they can provide equipment which meets with a favourable response by the airlines and is competitive, especially in terms of prices, delivery dates, quality and after-sales service, Airbus Industrie will be required:

- to invite competent suppliers from the countries of the Signatory Governments to bid for equipment; lists of all suppliers from whom it is proposed to invite offers will be given to the Executive Agency in advance;

5. L'Accord Cadre entre l'Agence Exécutive et Airbus Industrie instituera les modalités de contrôle appropriées pour l'exécution de ces dispositions.

Article 10

1. Le présent Accord ne s'applique pas au financement des fabrications de série. Il appartient à chacun des Constructeurs Associés de réunir les fonds nécessaires pour financer sa part des fabrications de série.

2. Le groupe de travail permanent sur le financement des ventes continue d'assurer les fonctions qui lui ont été assignées par le Comité Intergouvernemental dans sa décision du 28 juin 1973. Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est représenté dans ce groupe de travail avec effet à compter du 1er janvier 1979 afin de permettre, entre autres, la mise en oeuvre des principes de coopération sur le programme Airbus approuvés par les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en novembre 1978. Le texte de ces principes a été communiqué au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord par une note du 10 novembre 1978 du Gouvernement de la République française et par les notes du 21 novembre 1978 et du 9 février 1979 du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Le Gouvernement de l'Espagne est également représenté dans ce groupe de travail avec effet à partir du 23 mars 1981. Les responsabilités du groupe sont étendues pour inclure l'Airbus A 310.

CHAPITRE 5

Equipements

Article 11

En vue de s'assurer que des chances soient données aux industries d'équipement des pays des Gouvernements Signataires dans la mesure où elles peuvent fournir des équipements susceptibles d'être retenus par les entreprises de transport aérien et présentant un caractère compétitif notamment en matière de prix, de délai de livraison, de qualité et de service après-vente, Airbus Industrie doit:

– inviter les fournisseurs compétents des pays des Gouvernements Signataires à concourir pour des équipements; les listes de tous les fournisseurs qui sont invités à concourir sont communiquées à l'avance à l'Agence Exécutive;

– to inform the Executive Agency without delay of the details of its choice and the reason for its decision.

CHAPTER 6

Industrial participation by third countries

Section 12

1. Besides the participation of companies of third countries in the supply of equipment (see Section 11), the Associated Manufacturers, with the consent of the Signatory Governments and especially for the purpose of further improving the sales prospects of the Airbus programme, may sub-contract part of the work under the programme on the airframe to undertakings in third countries.

2. Except in cases governed by Section 7, such airframe subcontractors will be required to contribute that part of the costs of development work which corresponds to the part of the series production that is assigned to them, and an appropriate adjustment will be made in the amounts deemed to have been made available by the Signatory Governments.

Section 13

Unless otherwise decided by the Inter-Governmental Committee, the Signatory Governments will not support the participation by their airframe manufacturers taking part in the Airbus programme in the development and production of civil programmes competing with Airbus Industrie programmes.

CHAPTER 7

Final provisions

Section 14

1. The present Arrangements will be open for signature in London from 24 July 1981 until 30 September 1981.

2. The present Arrangements will come into effect on the date when all the Signatory Governments have notified the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland through the diplomatic channel of the completion of their respective internal formalities. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will inform the Signatory Governments of the date of the last notification.

– informer sans délai l'Agence Exécutive des éléments précis de son choix et des raisons qui lui ont paru déterminantes pour justifier sa décision.

CHAPITRE 6

Participation industrielle de pays tiers

Article 12

1. En plus de la participation d'entreprises de pays tiers à la fourniture d'équipements (voir Article 11), les Constructeurs Associés peuvent, avec l'accord des Gouvernements Signataires, et en particulier afin d'améliorer encore les perspectives de vente du programme Airbus, sous-traiter une partie des travaux du programme concernant la cellule à des entreprises de pays tiers.

2. Exceptés dans les cas couverts par les dispositions de l'Article 7, il sera demandé à ces sous-traitants de la cellule d'assumer la part des coûts des travaux de développement qui correspond à la part des fabrications de série qui leur seront attribuées et un ajustement correspondant sera fait dans les montants réputés avoir été mis à disposition par les Gouvernements Signataires.

Article 13

A moins qu'il ne soit autrement convenu au Comité Intergouvernemental, les Gouvernements Signataires ne soutiennent pas la participation de leurs industries de cellules, qui sont parties au programme Airbus, au développement et à la production de programmes civils en concurrence avec les programmes d'Airbus Industrie.

CHAPITRE 7

Dispositions finales

Article 14

1. Le présent Accord est ouvert à la signature à Londres du 24 juillet 1981 au 30 septembre 1981.

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-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord l'accomplissement de leurs formalités internes respectives à cet effet. Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord informera les autres Gouvernements Signataires de la date de la dernière notification.

The foregoing represents the Arrangements made between the Governments of the Federal Republic of Germany, the French Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and Spain, signed in one original at London in the German, French, English and Spanish languages, each text being equally authentic. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will provide the other Signatory Governments with certified copies of the present Arrangements.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

(gez.) JÜRGEN RUHFUS
Jürgen Ruhfus
den 28 September 1981

Pour le Gouvernement de la République française

(s.) EMMANUEL J. DE MARGERIE
Emmanuel Jacquin de Margerie
le 28 septembre 1981

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

(sd.) NORMAN LAMONT
Norman Lamont
28 September 1981

Por el Gobierno de España

(fdo.) F. ARIAS-SALGADO
Fernando Arias-Salgado
el 28 de septiembre 1981

Les dispositions qui précèdent constituent 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 de l'Espagne, fait en un original à Londres en langue allemande, française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord adressera aux Gouvernements Signataires des copies certifiées conformes du présent Accord.

Annex 1

OUTLINE DESCRIPTION OF THE AIRBUS A310 SHORT-TO-MEDIUM RANGE AIRLINER

1. The A310 Airbus will be a subsonic civil transport aircraft of short-to-medium range. It will share a certain number of components with the A300 and will benefit from improvements to the latter, particularly in the field of digitilisation of equipment. It will, however, have an entirely new wing and will be equiped with two turbofan engines, in the 20 to 22,000 daN (45 to 50,000 lbs) thrust category, installed in pods under the wing; the two engines selected for initial certification are:

General Electric CF6-80
Pratt & Whitney JT9D7R4

The aircraft will have a large diameter fuselage of circular cross-section and a low mounted wing.

The cruising speed will be about 500 Kt.

The aircraft will have a basic range of 2,500 nautical miles when carrying its fuel reserves, a payload corresponding to 214 passengers with luggage, and the fittings and furnishings typical of commercial airlines.

The cabin will be capable of holding about 214 passengers (8 abreast) in a mixed-class configuration – 18 seats at a pitch of 96 centimetres (38 inches) plus 196 seats at a pitch of 86 centimetres (34 inches).

Two freight and luggage holds fitted with automatic loading equipment capable of handling the containers used on other aircraft of high capacity, and one hold for bulk freight, will be provided under the floor of the passenger cabin.

The definition of the project must allow for future development, in particular an increase in range.

Annex 2

FRAMEWORK CONVENTION AND FRAMEWORK AGREEMENTS REFERRED TO IN SECTION 4 PARAGRAPH 1

1. FRAMEWORK CONVENTION ("CONVENTION CADRE")
CONCERNING THE CONSTRUCTION OF THE AIRBUS A300B
CONCLUDED ON 8 JUNE 1971

Annexe 1

CARACTERISTIQUES GENERALES INDICATIVES DE L'AVION COURT MOYEN COURRIER AIRBUS A 310

L'Airbus A 310 sera un avion de transport civil subsonique, court moyen courrier. Il aura un certain nombre de parties communes avec l'A 300 et bénéficiera des améliorations apportées à celui-ci en particulier dans le domaine de la numérisation des équipements. En revanche, il aura une voilure entièrement nouvelle et sera équipé de deux réacteurs de la classe de 20 à 22.000daN (45 à 50 000 lb) de poussée avec soufflante, installés en nacelle sous la voilure; les deux moteurs retenus pour les premières certifications seront:

General Electric CF 6.80
Pratt et Whitney JT9 D7R4

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

La vitesse de croisière sera de 500 Kt environ.

L'avion aura un rayon d'action de base de 2 500 milles nautiques avec les réserves, la charge marchande correspondant à 214 passagers et leurs bagages, et les aménagements commerciaux typiques des compagnies aériennes.

La cabine pourra recevoir environ 214 passagers (8 de front) en aménagement mixte (18 au pas de 96 cm (38') 196 au pas de 86 cm (34')).

Deux soutes à frêt 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 le développement ultérieur en particulier vers une augmentation du rayon d'action.

Annexe 2

CONVENTION CADRE ET ACCORDS CADRES MENTIONNES DANS L'ARTICLE 4, PARAGRAPHE 1

1. CONVENTION CADRE CONCERNANT LA REALISATION
DE L'AIRBUS A 300 B CONCLUE LE 8 JUIN 1971

1.1. Codicil No 1 of 28 December 1973.

2. FRAMEWORK AGREEMENT ("ACCORD CADRE") CONCERNING THE DEVELOPMENT OF THE B2 AND B4 VERSIONS, NOTIFIED ON 9 APRIL 1974

2.1. Codicil No 1, notified on 23 June 1976

2.2. Codicil No 2, notified on 23 December 1977

2.3. Codicil No 3, notified on 3 May 1978

2.4. Codicil No 4, notified on 14 June 1979

3. FRAMEWORK AGREEMENT CONCERNING THE DEVELOPMENT OF THE B10 VERSION, NOTIFIED ON 6 DECEMBER 1977

4. FRAMEWORK AGREEMENT CONCERNING THE SECOND BATCH OF IMPROVEMENTS TO THE A300 B2 B4 VERSIONS OF THE AIRBUS, NOTIFIED ON 12 JUNE 1981.

Annex 3

DEVELOPMENT WORK AND ASSOCIATED COSTS ON THE A310, TO WHICH THE AMOUNTS SPECIFIED IN SECTION 8 APPLY

The term "development work", as used in the present Inter-Governmental Arrangements, includes all work of a non-recurring nature which is not attributed to series production, and which is necessary to develop the aircraft specified in Annex 1 and to obtain its certification.

It includes work on:

- design of the aircraft;
- tests other than flight tests (ie wind tunnel, structural and systems tests);
- simulators other than those for airline crew training;
- equipment development including engine and nacelle as far as not directly financed by engine and equipment manufacturers;

1.1. Avenant No 1 du 28 décembre 1973

2. ACCORD CADRE CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT DES VERSIONS B2 ET B4, NOTIFIE LE 9 AVRIL 1974

2.1. Avenant No 1 notifié le 23 juin 1976

2.2. Avenant No 2 notifié le 23 décembre 1977

2.3. Avenant No 3 notifié le 3 mai 1978

2.4. Avenant No 4 notifié le 14 juin 1979

3. ACCORD CADRE CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT DE LA VERSION B10, NOTIFIE LE 6 DECEMBRE 1977

4. ACCORD CADRE CONCERNANT LA DEUXIEME TRANCHE D'AMELIORATIONS DES VERSIONS A 300 B2 B4 DE L'AIRBUS NOTIFIE LE 12 JUIN 1981.

Annexe 3

TRAVAUX DE DEVELOPPEMENT DE L'A 310 ET COUTS ASSOCIES AUXQUELS S'APPLIQUENT LES MONTANTS SPECIFIES DANS L'ARTICLE 8

Le terme «travaux de développement» utilisé dans le présent Accord intergouvernemental, recouvre toute tâche de nature non répétitive qui n'est pas dévolue à la production de série, et qui est nécessaire pour développer l'avion spécifié dans l'Annexe 1 et obtenir sa certification.

Il recouvre les travaux sur:

- la conception de l'avion,
- les essais autres que les essais en vol (soufflerie, essais structuraux, essais de systèmes),
- les simulateurs autres que ceux prévus pour l'entraînement des équipages des entreprises de transport aérien,
- les développements des équipements y compris les moteurs et nacelles dans la mesure où ceux-ci ne sont pas directement financés par les fabricants d'équipements ou de moteurs,

- jigs and tools, ie research into manufacturing methods, the construction of mock-ups, and the design and production of jigs and tools specific to the A310 capable of producing 4 x A310 aircraft a month on a single assembly line (which can also be used for the A300) plus the manufacture of additional common jigs and tools needed to enable the assembly line to reach an overall production rate of 6 (A300 and A310) aircraft a month;

- production of two development aircraft including any modifications needed to obtain certification;

- flight tests on 5 aircraft needed for certification, including all associated ground support and the effort needed for the analysis of results up to certification;

- documentation required for certification of the aircraft ordered by the launch customers (Swissair, Lufthansa, KLM) and for the standard version;

- miscellaneous activities covering liaison, transport, ferry of aircraft parts and translations;

- management and co-ordination undertaken by Airbus Industrie for the A310 programme;

- continuing support including design and manufacture of modifications arising from problems discovered in the year following certification of each of the two versions equipped with the power plants defined in Annex 1. In addition the following items are included up to two years following certification:

continuation of design and tests, modification and maintenance of jigs and tools, up-dating of technical documentation for the standard version of the aircraft and for the launching customers (Swissair, Lufthansa and KLM), costs for international travel;

- refurbishing the five development aircraft including the modifications needed to bring the two prototypes up to airline standard.

The receipts to be expected from the sale of the two prototype aircraft have been subtracted from the total cost of the development items listed above.

– les bâtis et outillages: c'est à dire la mise au point de méthodes de fabrication, la construction de maquettes et la conception et la fabrication de bâtis et outillages spécifiques à l'A 310 capables d'une cadence de production de 4 A 310 par mois sur une seule chaîne d'assemblage, qui pourra être également utilisée pour l'A 300, aussi bien que la fabrication des bâtis et d'outillages additionnels et communs qui sont nécessaires pour permettre d'atteindre une cadence de production totale de 6 avions par mois (A 300 et A 310),

– la production de deux avions de développement y compris toute modification éventuellement nécessaire pour obtenir la certification,

– les essais en vol sur 5 avions nécessaires à la certification, y compris toute l'assistance au sol et les travaux nécessaires à l'analyse des résultats pour la certification,

– la documentation requise pour la certification des avions commandés par les premiers clients (Swissair, Lufthansa, KLM) et pour la version de base,

– les activités diverses couvrant les liaisons, les transports, les voyages d'éléments d'avions et les traductions,

– la gestion et la coordination assurées par Airbus Industrie pour le programme A 310,

– le support en croisière comprenant la conception et la réalisation de modifications découlant de problèmes découverts dans l'année qui suivra la certification de chacune des deux versions équipées avec les moteurs définis dans l'Annexe 1. De plus les points suivants seront pris en compte pendant les deux ans qui suivront la certification:

poursuite de la conception et des essais, modification et entretien des bâtis et outillages, mise à jour de la documentation technique relative à l'avion de base et aux premiers clients (Swissair, Lufthansa et KLM), frais des déplacements internationaux,

– le réaménagement des cinq avions de développement y compris les modifications nécessaires pour rendre conformes les deux prototypes au standard des entreprises de transport aérien.

Les recettes à attendre de la vente des deux prototypes ont été soustraites du coût total des travaux de développement dont la liste figure ci-dessus.

Uitgegeven de eenentwintigste juni 1982.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A. A. M. VAN AGT