

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1997-1998

2 OKTOBER 1998

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	7
Overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340 programma	8
Voorontwerp van wet	20
Advies van de Raad van State	21

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

2 OCTOBRE 1998

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	7
Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340	8
Avant-projet de loi	20
Avis du Conseil d'État	21

MEMORIE VAN TOELICHTING

België heeft op 26 juli 1995 in Madrid de Overeenkomst ondertekend betreffende het programma Airbus A330/A340, om de Europese samenwerking te versterken in het kader van het consortium Airbus en de «Groupement d'Intérêt économique» Airbus Industrie, alsook de «Geassocieerde fabrikanten» (Aerospatiale, Deutsche Airbus, British Aerospace, Construcciones Aeronauticas, Belairbus) in staat te stellen de twee recentste vliegtuigen te ontwikkelen van het Airbus-gamma, te weten de Airbus A330 en de Airbus A340. Beide vliegtuigen hebben een vrijwel cirkelvormige passagiersruimte met twee gangen gemeen. De Airbus A330 is een subsonisch burgevliegtuig voor middellange en lange afstanden met twee straalmotoren. De Airbus A340 is een subsonisch burgervliegtuig voor lange afstanden met vier straalmotoren.

In zijn advies van 30 oktober 1997 stelde de Raad van State dat uit afdeling 5 en afdeling 8 van de Overeenkomst blijkt dat het om een gemengd akkoord gaat.

Overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen, ondertekend te Brussel op 8 maart 1994, stelde de Interministeriële Conferentie voor het Buitenlands Beleid van 24 juni 1998 op zijn beurt en op voorstel van de Werkgroep Gemengde Verdragen van 13 mei 1998, dan het gemengd karakter van de Overeenkomst vast. Deze Overeenkomst zou dus ook aan de gemeenschaps- en de gewestgever ter instemming moeten worden voorgelegd.

I. INLEIDING

Bij de aankoop door de Belgische Luchtmacht van de F16's in 1975, merkte de regering het belang op van een ruimere deelname van België aan programma's voor onderzoek/ontwikkeling op het gebied van de luchtvaart.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Belgique a signé à Madrid, le 26 juillet 1995, l'Accord concernant le programme d'avions Airbus A330/A340, afin de renforcer la coopération européenne dans le cadre du consortium Airbus et de permettre au Groupement d'Intérêt Économique Airbus Industrie, ainsi qu'aux «Constructeurs Associés» (Aerospatiale, Deutsche Airbus, British Aerospace, Construcciones Aeronauticas, Belairbus) de mettre en œuvre le développement des deux avions Airbus les plus récents, à savoir l'Airbus A330 et l'Airbus A340. Ces deux avions ont en commun un fuselage de grand diamètre à deux couloirs et à section approximativement circulaire. L'Airbus A330 est un avion de transport civil subsonique moyen à long courrier, équipé de deux réacteurs. Quant à l'Airbus A340, il s'agit d'un avion de transport civil subsonique long courrier, équipé de quatre réacteurs.

Dans son avis du 30 octobre 1997, le Conseil d'État a constaté sur base des articles 5 et 8 de cet Accord le caractère mixte de celui-ci.

Conformément à l'Accord de coopération entre l'État fédéral, les communautés et les régions, relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes, signé à Bruxelles le 8 mars 1994, la Conférence Interministerielle de la Politique étrangère du 24 juin 1998 a arrêté à son tour, sur proposition du Groupe de travail Traités mixtes du 13 mai 1998, le caractère mixte de cet Accord. Cet Accord devrait dès lors également être soumis à l'assentiment du législateur communautaire et régional.

I. INTRODUCTION

À l'occasion de l'acquisition par la Force aérienne belge des avions F16 en 1975, le gouvernement notait l'importance d'une plus grande participation de la Belgique à des programmes de recherche/développement en aéronautique.

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

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

— de inpassing in de consortia die nieuwe Europese luchtvaartprogramma's uitdenken (GIE Airbus Industrie);

— een coherente onderzoekinspanning om de luchtvaartindustrie technologisch in gereedheid te brengen.

Programma A310

Ten gevolge van dit rapport, besloot het MCESC op 10 november 1978, op voorstel van de minister van Wetenschapsbeleid, de heer A. Vandekerckhove, de onderhandelingen aan te vatten met de GIE Airbus Industrie voor de deelname van de Belgische industrie aan het programma Airbus A310 en, op 21 december 1978, de beheermaatschappij Belairbus op te richten.

Op 6 april 1979 nam het Memorandum of Understanding tussen de GIE Airbus Industrie en Belairbus akte van de Belgische deelname aan het programma Airbus A310 (vliegtuig met een initiële capaciteit van 270 passagiers).

De kosten voor de Belgische deelname aan de ontwikkeling van de Airbus A310 werden op nationaal vlak gefinancierd door het ministerie van Economische Zaken en de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid.

Programma A320

De Airbus A320 is een tweemotorig lijnvliegtuig voor korte en middellange afstanden, waarvan de basisversie een capaciteit van 150 passagiers heeft.

In tegenstelling tot de voorgaande vliegtuigen Airbus, te weten de A300 en de A310, heeft het slechts één enkele centrale gang in de passagiersruimte. De A320 is heel wat kleiner dan zijn voorgangers, de A300 en de A310, maar het maakt gebruik van de thans beschikbare spitstechnologieën (composietmaterialen, nieuwe lijmprocedures, geavanceerde aerodynamica, ...) om het leeggewicht ervan te verminderen en de prestaties ervan te verbeteren.

Programma A330/A340

De Airbus A330/A340 zijn subsonische burger-vliegtuigen voor middellange en lange afstanden. Het eerste heeft twee straalmotoren, het tweede vier. Beide vliegtuigen hebben een vrijwel cirkelvormige passagiersruimte met twee gangen gemeen. Hun kruissnelheid bedraagt circa 470 knopen.

De Airbus A330 en de Airbus A340-A300 bieden plaats aan 335 passagiers in twee klassen. De Airbus A340-200 biedt plaats aan 303 passagiers.

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

— l'insertion dans les consortia concepteurs de nouveaux programmes aéronautiques européens (GIE Airbus Industrie);

— un effort cohérent de recherche en vue de la mise en condition technologique de l'industrie du secteur aéronautique.

Programme A310

Suite à ce rapport, le CMCES, sur proposition du ministre de la Politique scientifique, M. A. Vandekerckhove, décidait le 10 novembre 1978 d'entamer les négociations avec le GIE Airbus Industrie pour la participation de l'industrie belge au programme Airbus A310 et, le 21 décembre 1978, de créer la société de gestion Belairbus.

Le 6 avril 1979, le Memorandum of Understanding entre le GIE Airbus Industrie et Belairbus actait la participation belge au programme Airbus A310 (avion d'une capacité initiale de 270 passagers).

Les coûts de la participation belge au développement de l'avion Airbus A310 ont été financés à l'échelon national par le ministère des Affaires économiques et par les Services de Programmation de la Politique scientifique.

Programme A320

L'avion Airbus A320 est un avion de ligne biréacteur court et moyen courrier, de la classe de 150 passagers en version de base.

Contrairement aux avions Airbus précédents, à savoir l'A300 et l'A310, il ne compte qu'un seul couloir central dans la partie du fuselage réservée aux passagers. L'A320 est nettement plus petit que ses prédécesseurs, l'A300 et l'A310, mais il fait appel aux technologies de pointe du moment (matériaux composites, nouveaux procédés de collage, aérodynamique sophistiquée, ...) afin de réduire son poids à vide et d'améliorer ses performances.

Programme A330/A340

Les Airbus A330/A340 sont des avions de transport civil subsoniques moyen à long courrier. Le premier est équipé de deux réacteurs, le second en comporte quatre. Ces deux avions ont en commun un fuselage de grand diamètre à deux couloirs et à section approximativement circulaire. Leur vitesse de croisière est d'environ 470 nœuds.

La cabine de l'Airbus A330 et de l'Airbus A340-A300 est capable de recevoir 335 passagers dans une configuration à deux classes. Quant à l'Airbus A340-200, sa cabine peut recevoir 303 passagers.

De actieradius van de verschillende versies bedraagt:

voor de Airbus A330-300A: 4 750 zeemijl;

voor de Airbus A340-300A: 6 750 zeemijl;

voor de Airbus A340-200A: 7 500 zeemijl.

Beide vliegtuigen kunnen verder ontwikkeld worden om in de toekomst te voldoen aan de behoeften van de luchtvaartmaatschappijen die zich als klant aanmelden.

Tot op heden heeft het Consortium Airbus Industrie in het kader van het programma Airbus A330/A340 meer dan 130 vliegtuigen geleverd aan luchtvaartmaatschappijen.

Het gedeelte dat aan België toekomt belooft ongeveer 2 % van het gehele programma Airbus A330/A340 en betreft de beweegbare kleppen vooraan de vleugels (slats) en de ermee verbonden mechanismen, te weten de rails (tracks), de tandsegmenten (racks) en de tandraderen (pinions).

Het geheel van de slats verhoogt de stijgkracht bij lage snelheid, bij het opstijgen of bij het landen. Bij hoge snelheid worden de slats ingetrokken om de weerstand te verkleinen en diernovereenkomstig ook het verbruik te drukken.

De deelname van België aan het programma Airbus A330/A340 werd door de Ministerraad goedgekeurd tijdens zijn vergadering van 16 december 1988 en de gepaste begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid en voor de helft door het ministerie van Economische Zaken.

De uitgaven die voor rekening van Belairbus door de industriële uitvoerders Sonaca, ASCO en Watteeuw Special Products werden gedaan, werden gedeeltelijk door beide betrokken departementen op zich genomen, conform de beslissing van de Ministerraad, in de vorm van een terugbetaalbaar voorschot dat niet meer dan 1 800 miljoen lopende Belgische franken mag bedragen.

In die context heeft Sonaca de leiding genomen van de Belgische deelname aan het programma Airbus A330/A340 en ook voor de fabricage gezorgd van de slats en van het gereedschap voor de productie ervan.

ASCO heeft, in onderaanneming van Sonaca, de tracks en het gereedschap voor de productie ervan voor zijn rekening genomen, alsook de assemblage van racks en pinions.

Watteeuw Special Products heeft, in onderaanneming van Sonaca, de racks, de pinions en het gereedschap voor de productie ervan gerealiseerd onder het technisch toezicht van Sonaca.

Les rayons d'action des différentes versions sont typiquement pour:

l'Airbus A330-300A: 4 750 miles nautiques;

l'Airbus A340-300A: 6 750 miles nautiques;

l'Airbus A340-200A: 7 500 miles nautiques.

Les deux types d'avions sont capables de développements afin de répondre aux besoins futurs des compagnies aériennes clientes.

À ce jour, plus de 130 avions du programmes Airbus A330/A340 ont déjà été livrés par le Consortium Airbus Industrie à des compagnies aériennes.

La part de recherche/développement revenant à la Belgique représente près de 2 % de l'ensemble du programme Airbus A330/A340, et concerne les bords d'attaque mobiles des ailes (slats) et les mécanismes associés, à savoir les rails (tracks), les crémaillères (racks) et les pignons (pinions).

L'ensemble «slats» produit une augmentation de l'hypersustentation à vitesse réduite, en configuration décollage ou atterrissage. À grande vitesse les «slats» sont rentrés pour diminuer la traînée et donc aussi la consommation.

La participation de la Belgique au programme Airbus A330/A340 a été approuvée par le Conseil des ministres en sa séance du 16 décembre 1988 et les mesures budgétaires appropriées ont été prises, pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique et pour moitié par le ministère des Affaires économiques.

Les dépenses encourues par les exécutants industriels Sonaca, ASCO et Watteeuw Special Products, pour compte de Belairbus, ont été prises partiellement en charge par les deux départements concernés, conformément à la décision du Conseil des ministres, sous forme d'avance remboursable d'un montant ne pouvant pas excéder 1 800 millions de francs belges courants.

Dans ce contexte la Sonaca a assumé la maîtrise d'œuvre de la participation belge au programme Airbus A330/A340 et a assuré la fabrication des «slats» ainsi que de leur outillage de production.

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

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

II. INTERGOVERNEMENTELE OVEREENKOMST MET BETREKKING TOT HET PROGRAMMA AIRBUS A330/A340

De Overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België omschrijft de verplichtingen van de ondertekenende regeringen met betrekking tot de ontwikkeling en, in voorkomend geval, de financiering van de verkoop van de vliegtuigen Airbus A330/A340, alsook de regelingen voor de follow-up van het programma.

De Overeenkomst betreft hoofdzakelijk de volgende punten:

— de ondertekenende regeringen aanvaarden geen steun te verlenen aan de deelname van hun cascobouwers aan de ontwikkeling en de productie van concurrerende burgervliegtuigen van de vliegtuigen A330/A340, tenzij ze er eenparig anders over beslissen;

— de vertegenwoordiging van de regering van het Koninkrijk België wordt verruimd tot de vergaderingen van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie met betrekking tot het programma Airbus A330/A340 (p.m. België is, via de Federale Diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden, al vertegenwoordigd op de vergaderingen met betrekking tot het programma Airbus A330/A340);

— de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Uitvoerend Bureau Airbus(informatieorgaan ten dienste van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie) zullen zo nodig worden uitgebreid om rekening te houden met de toevoeging van de vliegtuigen A330/A340 aan het Airbus-gamma;

— elke ondertekenende regering, overeenkomstig passende nationale procedures, zal het nodige doen om haar cascobouwer in staat te stellen zijn aandeel in het ontwikkelingsprogramma van de vliegtuigen A330 en A340 uit te voeren.

Aan te stippen valt dat de deelname van België aan het programma Airbus A330/A340 werd goedgekeurd door de Ministerraad tijdens zijn vergadering van 16 december 1988 en dat de noodzakelijke begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door het ministerie van Economische Zaken en voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid, ten einde te voldoen aan artikel 5.1 van wat destijds een ontwerp van Intergouvernementele Overeenkomst was.

De uitgaven die voor rekening van Belairbus door Sonaca, Asco en Watteeuw Special Products werden gedaan, werden door de twee betrokken departemen-

II. ACCORD INTERGOVERNEMENTAL RELATIF AU PROGRAMME AIRBUS A330/A340

L'Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique définit les obligations des Gouvernements signataires relatives au développement et, le cas échéant, au financement des ventes des avions Airbus A330/A340, ainsi que les modalités de suivi du programme.

L'Accord porte essentiellement sur les points suivants:

— l'acceptation par les gouvernements signataires de ne pas soutenir la participation de leurs fabricants de cellules d'avions au développement et à la production d'avions civils concurrents aux avions Airbus A330/A340, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité;

— l'extension de la représentation du gouvernement du Royaume de Belgique aux sessions du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif relatives au programme Airbus A330/A340 (p.m. la Belgique est déjà représentée aux sessions relatives au programme Airbus A330/A340 par l'entremise des Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles);

— l'extension des pouvoirs et responsabilités de l'Agence exécutive Airbus (organe d'information au service du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif) en tant que de besoin pour tenir compte de l'élargissement de la famille Airbus aux avions A330 et A340;

— la prise, par chaque gouvernement signataire, des dispositions nécessaires, conformément aux procédures nationales appropriées, pour permettre à son constructeur de cellules d'avions de réaliser sa part du programme de développement des avions Airbus A330 et A340

Il est à noter que la participation de la Belgique au programme Airbus A330/A340 a été approuvée par le Conseil des ministres en sa séance du 16 décembre 1988 et que les mesures budgétaires nécessaires ont été prises, pour moitié par le ministère des Affaires économiques et pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique, afin de satisfaire à l'article 5 de ce qui, à l'époque, était une ébauche d'Accord intergouvernemental.

Les dépenses encourues par Sonaca, Asco et Watteeuw Special Products, pour compte de Belairbus, ont déjà été mises en paiement conformément à

ten al in betaling gesteld, conform de beslissing van de Ministerraad;

— de seriefabricage van de A330 en A340 casco's moet zoveel mogelijk in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk onder de industriële van de landen van de ondertekenende regeringen worden verdeeld. De serie- fabricage is aan de gang en verloopt zoals vastgelegd;

— de verkoopfinanciering bij export van de vliegtuigen Airbus A330 en A340 waaraan de regering van het Koninkrijk België niet deelneemt. België is immers geen ontvangende partij in de «Groupement d'Intérêt Economique» Airbus Industrie en moet derhalve die last niet delen.

De regering van het Koninkrijk Spanje is de depositaris van de Overeenkomst.

De Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop alle regeringen via diplomatieke weg de regering van het Koninkrijk Spanje hebben meegedeeld hun respectieve interne formaliteiten te hebben vervuld. De regering van het Koninkrijk Spanje brengt de ondertekenende regeringen op de hoogte van de laatste kennisgeving.

De regering heeft de eer het Parlement aan te bevelen de bovengenoemde Overeenkomst aan te nemen en met het oog hierop het bijgaande ontwerp van wet goed te keuren.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Wetenschapsbeleid,

Yvan YLIEFF.

la décision du Conseil des ministres, par les deux départements concernés;

— la répartition de la fabrication de série des cellules d'avions A330 et A340 qui doit s'exécuter autant que possible entre les industriels des pays des Gouvernements signataires, dans les mêmes proportions que pour les travaux de développement. La fabrication de série est en cours et s'exécute conformément à ces dispositions;

— le financement des ventes à l'exportation des avions Airbus A330 et A340, financement auquel le gouvernement du Royaume de Belgique ne participe pas. La partie belge n'est en effet pas partie prenante au Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie, et le partage de cette charge ne lui incombe donc pas.

Le gouvernement du Royaume d'Espagne est dépositaire de l'Accord.

L'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle tous les gouvernements auront notifié par la voie diplomatique au gouvernement du Royaume d'Espagne l'accomplissement de leurs formalités internes respectives. Le gouvernement du Royaume d'Espagne informera les gouvernements signataires de la date de la dernière notification.

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

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre de la Politique scientifique,

Yvan YLIEFF.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Wetenschapsbeleid zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995 zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 20 september 1998.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Wetenschapsbeleid,

Yvan YLIEFF.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Politique scientifique sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995 sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 20 septembre 1998.

ALBERT

Par Le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre de la Politique scientifique,

Yvan YLIEFF.

OVEREENKOMST

tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340 programma

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

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

— verlangend de GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE AIRBUS INDUSTRIE, hierna te noemen «AIRBUS INDUSTRIE» en AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, DEUTSCHE AIRBUS GmbH (nu: DEUTSCHE AEROSPACE AIRBUS GmbH), BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A en BELAIRUS S.A., hierna te noemen de «Geassocieerde Fabrikanten», in staat te stellen de voorstellen ten uitvoer te brengen die ze hebben voorgelegd an de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, gedefinieerd in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst;

— na de economische levensvatbaarheid van het programma te hebben geverifieerd;

VERKLAREN HIERBIJ TE ZIJN OVEREENGEKOMEN HET NAVOLGENDE:

HOOFDSTUK I**Algemeen****Afdeling 1**

Deze Overeenkomst definieert de plichten van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling en de verkoopfinanciering van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, de eisen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend aan AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten, en de manier waarop de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend het programma zullen controleren.

Afdeling 2

De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend aanvaarden, tenzij ze

ACCORD

entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340

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

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

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

— s'étant assurés de la viabilité économique du programme;

SONT CONVENUS DE L'ACCORD SUIVANTS:

CHAPITRE I**Généralités****Article 1**

Le présent Accord définit les obligations des Gouvernements Signataires relatives au développement et au financement des ventes des avions AIRBUS A330/A340, les demandes des Gouvernements Signataires vis-à-vis d'AIRBUS INDUSTRIE et des Constructeurs Associés, ainsi que les modalités de suivi du programme par les Gouvernements Signataires.

Article 2

Les Gouvernements Signataires acceptent de ne pas soutenir la participation de

VEREINBARUNG

zwischen den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien über das Airbus-Programm A330/340

Die Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien, im folgenden als «Unterzeichnerregierungen» bezeichnet

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

— in dem Bestreben, die Wirtschaftliche Interessengemeinschaft AIRBUS INDUSTRIE, im folgende als «AIRBUS INDUSTRIE» bezeichnet, sowie AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, DEUTSCHE AIRBUS GmbH (jetzt: DEUTSCHE AEROSPACE AIRBUS GmbH), BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A. und BELAIRBUS S.A., im folgenden als «Assoziierte Unternehmen» bezeichnet, in die Lage zu versetzen, die Vorschläge zu verwirklichen, welche sie den Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 unterbreitet haben, die in Anlage 1 zu dieser Vereinbarung beschrieben werden;

— nach Überprüfung der wirtschaftlichen Durchführbarkeit des Programms;

HABEN FOLGENDE VEREINBARUNG GETROFFEN:

KAPITEL 1**Allgemeines****Artikel 1**

Diese Vereinbarung legt die Pflichten der Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung und die Absatzfinanzierung der Flugzeuge AIRBUS A330/A340, die Anforderungen der Unterzeichnerregierungen an AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Unternehmen sowie die Art und Weise fest, in der die Unterzeichnerregierungen dieses Programm überwachen.

Artikel 2

Die Unterzeichnerregierungen sind sich darüber einig, dass sie, sofern die nicht ein-

eenparig anders beslissen, geen steun te verlenen aan de deelneming van hun cascobouwers aan de ontwikkeling en productie van burgervliegtuigen die concurreren met de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen.

HOOFDSTUK II

Organisatie

Afdeling 3

3.1. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden:

— van de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE,

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

— en van het AIRBUS UITVOEREND BUREAU,

zoals gedefinieerd in de Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A 320 programma zullen zo nodig worden uitgebreid voor zover het de Regeringen betreft die deze Overeenkomst hebben ondertekend, om het AIRBUS A 330/A340 programma te bestrijken.

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

Afdeling 4

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

— de noodzakelijke verbintenis door AIRBUS INDUSTRIE om, samen met haar Geassocieerde Fabrikanten, de ontwikkeling van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen tot een goed einde te brengen en de vereiste bewijzen van luchtwaardigheid te verkrijgen;

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

leurs fabricants de cellules au développement et à la production d'avions civils concurrents des avions AIRBUS A330/A340, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité.

CHAPITRE II

Organisation

Article 3

3.1. Les pouvoirs et responsabilités

— du COMITÉ INTERGOVERNEMENTAL,

— des comités qui en dépendent, à savoir le COMITÉ EXÉCUTIF et le GROUPE PERMANENT DE FINANCEMENT DES VENTES,

— et de l'AGENCE EXÉCUTIVE AIRBUS,

tels qu'ils sont définis par l'accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A320, sont étendus pour couvrir le programme AIRBUS A330/A340, en tant que de besoin en ce qui concerne les Gouvernements Signataires.

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

Article 4

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

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

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

stimmig etwas anderes beschliessen, die Beteiligung ihrer Zellenbaufirmen an der Entwicklung und Fertigung von zivilen Flugzeugen, die mit den Flugzeugen AIRBUS A330/A340 im Wettbewerb stehen, nicht unterstützen werden.

KAPITEL II

Organisation

Artikel 3

3.1. Die Befugnisse und Verantwortlichkeiten

— des GEMEINSAMEN REGIERUNGS-AUSSCHUSSES,

— seiner Unterausschüsse, d.h. des EXEKUTIV-AUSSCHUSSES und der STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE FÜR DIE ABSATZFINANZIERUNG,

— sowie des AUSFÜHRENDEN ORGANS AIRBUS,

wie sie in den Vereinbarungen zwischen den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien über das AIRBUS-Programm A320 beschrieben sind, werden hinsichtlich der Unterzeichnerregierungen soweit notwendig erweitert, damit sie auch das AIRBUS-Programm A330/A340 erfassen.

3.2. Die in der Vereinbarung über das AIRBUS-Programm A320 festgelegten Stimmrechte der Unterzeichnerregierungen gelten entsprechend für die vorliegende Vereinbarung.

Artikel 4

Um diese Vereinbarung in Kraft zu setzen, schließt das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS im Namen der Unterzeichnerregierungen mit AIRBUS INDUSTRIE eine Rahmenvereinbarung, die insbesondere folgendes vorsieht:

— die notwendige Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, die Entwicklung der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 zusammen mit ihren Assoziierten Unternehmen erfolgreich abzuschließen und die erforderlichen Zulassungen einzuholen;

— Festlegung der Entwicklungsarbeiten und der technischen Eckdaten, damit das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS die Fortschritte des Entwicklungsprogramms überwachen und beurteilen kann;

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

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

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

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

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

— het zo vlug mogelijk sluiten van contracten tussen AIRBUS INDUSTRIE en haar Geassocieerde Fabrikanten waarin wordt bepaald dat ze de aansprakelijkheid van AIRBUS INDUSTRIE delen ten opzichte van het AIRBUS UITVOEREND BUREAU betreffende het AIRBUS A330/A340 programma, en het voorleggen van deze contracten aan het UITVOEREND BUREAU ter bestudering en goedkeuring.

HOOFDSTUK III

Ontwikkeling

Afdeling 5

Zodra iedere Geassocieerde Fabrikant er zich toe heeft verbonden ervoor in te staan dat zijn gedeelte van het ontwikkelingswerk dat is gespecificeerd in Bijlage 2 bij deze Overeenkomst wordt uitgevoerd en zijn gedeelte van de uitgaven voor niet-toewijsbaar ontwikkelingswerk te bekostigen, zal ieder van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend de

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

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

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

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

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

— la conclusion dès que possible entre AIRBUS INDUSTRIE et ses Constructeurs Associés de Contrats en vertu desquels ceux-ci partagent la responsabilité d'AIRBUS INDUSTRIE vis-à-vis de l'AGENCE EXÉCUTIVE AIRBUS en ce qui concerne le programme AIRBUS A330/A340, et la soumission de ces contrats à l'AGENCE EXÉCUTIVE AIRBUS pour examen et approbation.

CHAPITRE III

Développement

Article 5

Dès que chaque Constructeur Associé aura pris l'engagement de mener à bonne fin sa part des travaux de développement définis à l'Annexe 2 au présent Accord et de couvrir sa part des dépenses correspondant aux travaux de développement non imputables, chaque Gouvernement Signataire prendra les dispositions nécessaires, conformément aux procédures nationales appro-

— Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, ein mit den Assoziierten Unternehmen abgestimmtes Dokument vorzulegen, in dem vorbehaltlich der Genehmigung durch den GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS die jeweiligen nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 sowie der Ausgabenplan festgelegt werden;

— Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS alle zur Überwachung des Entwicklungsprogramms, einschließlich der Entwicklung der finanziellen Aspekte, notwendigen Informationen zu liefern;

— Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS sofort über Änderungen hinsichtlich des Inhalts der Entwicklungsarbeiten zu unterrichten;

— Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS über die Beträge auf dem laufenden zu halten, die von AIRBUS INDUSTRIE jedem Assoziierten Unternehmen als Erstattung des jeweiligen nationalen Beitrags zu den Entwicklungskosten zu zahlen sind;

— Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS über die Arbeitsteilung bei der Herstellung im Rahmen des AIRBUS-Programms A330/A340, einschließlich des Abschlusses von Zulieferverträgen in Drittländern, sowie über alle einschlägigen Aspekte des AIRBUS-Programms im allgemeinen zu unterrichten;

— baldmöglichster Abschluß von Verträgen zwischen AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen, aufgrund deren sie die Haftung von AIRBUS INDUSTRIE gegenüber dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS hinsichtlich des AIRBUS-Programms A330/A340 untereinander aufteilen, sowie Vorlage dieser Verträge zur Prüfung und Genehmigung durch das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS.

KAPITEL III

Entwicklung

Artikel 5

Sobald jedes einzelne Assoziierte Unternehmen sich dazu verpflichtet hat, sicherzustellen, daß sein Anteil an den in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführten Entwicklungsarbeiten durchgeführt wird, und seinen Kostenanteil an nicht zurechenbaren Entwicklungsarbeiten zu übernehmen, wird jede Unterzeichnerregierung nach entsprechenden nationalen Verfahren

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

Franse Republiek:

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

betreffende de initiële fase van het programma;

Bondsrepubliek Duitsland:

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

betreffende de twee fases van het programma;

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Nood-Ierland:

450 000 000 (vierhonderd vijftig miljoen Britse pond)

betreffende de initiële fase van het programma;

Koninkrijk Spanje:

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

betreffende de twee fases van het programma;

Koninkrijk België:

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

betreffende de initiële fase van het programma.

Afdeling 6

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

6.2. De bedragen van de nationale bijdragen aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen, vastge-

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

République française:

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

appliqués à la phase initiale du programme;

République fédérale d'Allemagne:

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

appliqués aux deux phases du programme;

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

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

appliquées à la phase initiale du programme;

Royaume d'Espagne:

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

appliquées aux deux phases du programme;

Royaume de Belgique:

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

appliqués à la phase initiale du programme.

Article 6

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

6.2. Les montants des contributions nationales aux coûts de développement des avions AIRBUS A330/A340, fixés par le

die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um ihr Assoziiertes Unternehmen in die Lage zu versetzen, seinen Anteil am Entwicklungsprogramm AIRBUS A330/A340 zu erfüllen. Diese Verpflichtung bezieht sich auf die in Anlage 1 dieser Vereinbarung beschriebenen Flugzeuge AIRBUS A330/A340 und gilt unbeschadet der einschlägigen nationalen Vereinbarungen durch die Gewährung von rückzahlbaren Zuschüssen an die Assoziierten Unternehmen bis zur Höhe der nachfolgend genannten Höchstbeträge als erfüllt:

Französische Republik:

FF 7 800 000 000 (sieben Milliarden achthundert Millionen Französische Franken)

zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms;

Bundesrepublik Deutschland:

DM 2 996 000 000 (zwei Milliarden neunhundert sechszehn Millionen Deutsche Mark)

zur Verwendung bei beiden Phasen des Programms;

Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland:

450 000 000 (vierhundertfünfzig Millionen Pfund)

zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms;

Königreich Spanien:

PTAS 29 356 000 000 (neunundzwanzig Milliarden dreihundertsechszehn Millionen Peseten)

zur Verwendung bei beiden Phasen des Programms;

Königreich Belgien:

BFR 1 908 000 000 (eine Milliarde neunhundertacht Millionen Belgische Franken)

zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms.

Artikel 6

6.1. Die jeweiligen nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 werden vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS-AUSSCHUSS festgelegt, wobei verfügbare Schätzungen von AIRBUS INDUSTRIE mitberücksichtigt werden.

6.2. Die Höhe der nach Artikel 6 Absatz 1 vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS-AUSSCHUSS festgelegten nationa-

legd door de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE overeenkomstig Afdeling 6.1., zullen worden aangepast op de datum van uitgave, overeenkomstig een aanpassingsformule gepreciseerd in de Raamovereenkomst waarin passende nationale indexen zijn verwerkt.

6.3. Indien een Geassocieerde Fabrikant er niet in slaagt zijn verplichtingen na te komen, zal de Regering van het land onder wiens wetgeving hij ressorteert aansprakelijk blijven ten opzichte van de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend voor het aangepaste bedrag van haar nationaal aandeel in de kosten van de initiële fase van het programma rekening houdende met het ontwikkelingswerk dat is voltooid door de Geassocieerde Fabrikant.

Afdeling 7

7.1. Indien gedeelten van het ontwikkelingswerk dat is toegewezen aan de industrie van een van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend niet worden uitgevoerd door de industrie van het land van die Regering, zullen zulke gedeelten toch worden geacht te zijn toegewezen aan de industrie van dat land, tenzij de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE anders beslist.

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

7.3. Alle extra-ontwikkelingskosten naast de bedragen vastgelegd door de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE overeenkomstig Afdeling 6.1. zullen worden gedragen door AIRBUS INDUSTRIE en haar Geassocieerde Fabrikanten.

Afdeling 8

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

COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL conformément à l'Article 6.1., sont révisables à la date de dépense en fonction d'une formule d'actualisation définie dans l'Accord Cadre incorporant les indices nationaux appropriés.

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

Article 7

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

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

7.3. Tous les coûts de développement additionnels au delà de ceux fixés par le COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL conformément à l'Article 6.1. seront supportés par AIRBUS INDUSTRIE et ses Constructeurs Associés.

Article 8

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

len Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 wird im Zeitpunkt ihrer Verwendung nach einer Preisgleitklausel angepaßt, die entsprechende nationale Indizes berücksichtigt und in der Rahmenvereinbarung definiert wird.

6.3. Kommt ein Assoziiertes Unternehmen seinen Verpflichtungen nicht nach, so bleibt die Regierung des Landes, nach dessen Recht das Unternehmen errichtet ist, den anderen Unterzeichnerregierungen gegenüber bis zur Höhe des angepaßten Betrags ihres nationalen Anteils an der ersten Phase des Programms haftbar, wobei die durch die Assoziierten Unternehmen abgeschlossenen Entwicklungsarbeiten zu berücksichtigen sind.

Artikel 7

7.1. Werden Teile der an die Industrie einer Unterzeichnerregierung vergebenen Entwicklungsarbeiten nicht von der Industrie des Landes der betreffenden Regierung ausgeführt, so gelten diese Teile dennoch als an die Industrie dieses Landes vergeben, sofern der GEMEINSAME REGIERUNGS AUSSCHUSS nicht etwas anderes beschließt.

7.2. Befindet der GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS im Fall von Änderungen des Inhalts der Entwicklungsarbeiten, daß eine Verringerung der Arbeiten erfolgt ist, so können die Unterzeichnerregierungen ihre in den Artikeln 5 und 6 dargelegten Aufgaben überprüfen.

7.3. Etwaige zusätzliche Entwicklungskosten, welche die nach Artikel 6 Absatz 1 vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS festgelegten Beträge übersteigen, werden von AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen getragen.

Artikel 8

Die jeweiligen nationalen Beiträge an den Entwicklungskosten werden von AIRBUS INDUSTRIE aus den Verkaufserlösen von Flugzeugen erstattet. AIRBUS INDUSTRIE wird dieser Verpflichtung dadurch nachkommen, daß es nach einem von den Assoziierten Unternehmen vereinbarten Plan an jedes Assoziierte Unternehmen Rückzahlungen leistet.

HOOFDSTUK IV Uitrusting Afdeling 9 Ten einde ervoor te zorgen dat eerlijke kansen op deelneming worden geboden aan de uitrustingsindustrieën van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, voor zover ze concurrerende uitrusting kunnen leveren voor de AIRBUS A 330/A 340 vliegtuigen, zullen AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten worden verzocht: — alle competente leveranciers, in het bijzonder uit de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uit te nodigen een offerte te doen voor uitrusting; — het AIRBUS UITVOEREND BUREAU vooraf lijsten te bezorgen van alle leveranciers die worden voorgesteld om uit te nodigen voor offertes; — het AIRBUS UITVOEREND BUREAU onverwijld in kennis te stellen van de details van iedere keuze van leverancier en de redenen op te geven voor de welbepaalde keuze.	CHAPITRE IV Équipements Article 9 À fin de garantir que des possibilités équitables de participation soient offertes aux industries d'équipement nationales des Gouvernements Signataires, dans la mesure où elles peuvent fournir des équipements compétitifs pour les avions AIRBUS A330/A340, AIRBUS INDUSTRIE et les Constructeurs Associés devront: — inviter tous les fournisseurs compétents, en particulier ceux des pays des Gouvernements Signataires, à concourir pour les équipements; — fournir à l'avance à l'AGENCE EXÉCUTIVE AIRBUS des listes de tous les fournisseurs qu'il est envisagé d'inviter à concourir; — informer sans délai l'AGENCE EXÉCUTIVE AIRBUS des éléments détaillés de chaque choix de fournisseur et justifier leur choix particulier.	KAPITEL IV Ausrüstung Artikel 9 Um zu gewährleisten, daß Ausrüstungsbetriebe in den Ländern der Unterzeichnerregierungen, soweit sie wettbewerbsfähige Ausrüstungen für die Flugzeuge AIRBUS A330/A340 liefern können, gerechte Beteiligungsmöglichkeiten erhalten, sind AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Unternehmen gehalten, — alle geeigneten Lieferanten, insbesondere aus den Ländern der Unterzeichnerregierungen, zur Abgabe von Angeboten für Ausrüstungen aufzufordern; — dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS im voraus Listen aller Lieferanten zur Verfügung zu stellen, die zur Abgabe von Angeboten aufgefördert werden sollten; — dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS unverzüglich Einzelheiten der Wahl jedes Lieferanten mitzuteilen und die betreffende Wahl zu begründen.
HOOFDSTUK V Productie Afdeling 10 De serieproductie van casco's en uitrustingsonderdelen zou zoveel mogelijk onder de industriële van de landen van de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend moeten worden verdeeld in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk. Indien dergelijke verhoudingen niet kunnen worden bereikt, zal de INTERGOVERNEMENTELE COMMISSIE de kwestie bekijken. Afdeling 11 Het zal aan iedere Geassocieerde Fabrikant zijn de nodige gelden ter beschikking te stellen om zijn gedeelte van de serieproductie te financieren.	CHAPITRE V Production Article 10 La fabrication de série des cellules et des équipements devrait dans toute la mesure du possible être répartie entre les industries des pays des Gouvernements Signataires dans les mêmes proportions que pour le développement. Si de telles proportions ne peuvent être respectées, le COMITÉ INTERGOVERNEMENTAL en débattra. Article 11 Chaque Constructeur Associé doit fournir les fonds nécessaires au financement de sa part de la production de série.	KAPITEL V Fertigung Artikel 10 Die Sierenfertigung von Zellen und Ausrüstungen sollte soweit möglich zwischen den Herstellern in den Ländern der Unterzeichnerregierung in demselben Verhältnis wie bei der Entwicklung aufgeteilt werden. Kann diese Aufteilung nicht erreicht werden, so wird der GEMEINSAME REGIERUNGSAUSSCHUSS die Angelegenheit prüfen. Artikel 11 Es bleibt jedem Assorzierten Unternehmen überlassen, die für die Finanzierung seines Anteils an der Serienfertigung erforderlichen Finanzmittel aufzubringen.
HOOFDSTUK VI Exportverkoopsfinanciering Afdeling 12 De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uitgezonderd de	CHAPITRE VI Financement des ventes à l'exportation Article 12 Les Gouvernements Signataires, à l'exception du Gouvernement du Royaume	KAPITEL VI Ausführfinanzierung Artikel 12 Die Unterzeichnerregierungen, mit Ausnahme der Regierung des Königreichs

Regering van het Koninkrijk België, zullen bijdragen aan de exportverkoopfinanciering van de AIRBUS A330/A340 vliegtuigen in het kader van bestaande internationale regelingen, en rekening houdend met het respectieve nationale aandeel in ieder vliegtuig, inclusief motoren en uitrusting. In het geval van het Koninkrijk Spanje zal aan deze verplichting worden voldaan door de financiering van vliegtuigen die worden gekocht door Spaanse nationale luchtvaartmaatschappijen.

HOOFDSTUK VII

Afgeleide versies

Afdeling 13

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

HOOFDSTUK VIII

Slotbepalingen

Afdeling 14

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

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

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

CHAPITRE VII

Versions dérivées

Article 13

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

CHAPITRE VIII

Dispositions finales

Article 14

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

14.2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle tous les Gouvernements Signataires auront notifié par la voie diplomatique au Gouvernement du Royaume d'Espagne l'accomplissement de leurs formalités internes respectives. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne informera les Gouvernements Signataires de la date de la dernière notification.

Belgien, werden sich an der Ausfuhrfinanzierung der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 im Rahmen bestehender internationaler Vorschriften und unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Inhalte jedes Flugzeugs, einschließlich seiner Triebwerke und Ausrüstung, beteiligen. Im Fall des Königreichs Spanien wird diese Verpflichtung durch die Finanzierung von Luftfahrzeugen erfüllt, die von spanischen nationalen Luftfahrtunternehmen gekauft werden.

KAPITEL VII

Abgeleitete versionen

Artikel 13

Die Unterzeichnerregierungen werden einander konsultieren, um darüber zu beschliessen, wie diese Vereinbarung auf abgeleitete Versionen der Flugzeuge AIRBUS A330/A340 zu erstrecken ist.

KAPITEL VIII

Schlussbestimmungen

Artikel 14

14.1. Die Regierung des Königreichs Spanien ist Verwahrer dieser Vereinbarung.

14.2. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag in Kraft, an dem alle Unterzeichnerregierungen der Regierung des Königreichs Spanien auf diplomatischem Weg die Erfüllung ihrer jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen notifiziert haben. Die Regierung des Königreichs Spanien teilt den Unterzeichnerregierungen das Datum der letzten Notifikation mit.

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

Signé à Madrid le 26-7-1995 en un original en langues française, allemande, anglaise, espagnole et néerlandaise, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne fournira aux autres Gouvernements Signataires les copies certifiées conformes du présent Accord.

Die obigen Bestimmungen stellen die Vereinbarung dar, die zwischen den Unterzeichnerregierungen über die darin enthaltenen Angelegenheiten getroffen wurde.

Unterzeichnet in Madrid am 26-7-1995 in einer Urschrift in französischer, deutscher, englischer, spanischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Die Regierung des Königreichs Spanien wird den anderen Unterzeichnerregierungen beglaubigte Abschriften dieser Vereinbarung übermitteln.

The foregoing record represents the Arrangements entered into between the Signatory Governments upon the matters referred to therein.

Signed at Madrid on 26-7-1995 in one original in the French, German, English, Spanish and Dutch languages, each text being of equal validity. The Government of the Kingdom of Spain will provide the other Signatory Governments with certified copies of the present Arrangements.

El presente documento constituye el Acuerdo concluido por los Gobiernos Signatorios sobre los asuntos a que se refiere el mismo.

Firmado en Madrid, el día 26-7-1995, en un original, en francés, alemán, inglés, español y neerlandés, siendo cada uno de los textos igualmente válidos. El Gobierno del Reino de España remitirá a los demás Gobiernos Signatarios copia certificada del presente Acuerdo.

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

Getekend te Madrid op 26-7-1995 in een origineel in de Franse, Duitse, Engelse, Spaanse en Nederlandse taal, iedere tekst zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De Regering van het Koninkrijk Spanje zal de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend een eensluidend verklaarde kopie van deze Overeenkomst sturen.

BIJLAGE 1

ANNEXE 1

ANLAGE 1

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

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

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

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

- CFMI CFM56-5C2.

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

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

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

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

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

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

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

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

- CFMI CFM56-5C2.

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

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

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

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

Kurzbeschreibung der Verkehrsflugzeuge Airbus A 330/A 340 mit zwei Gängen für Mittel- und Langstrecken

1. Der AIRBUS A 330 ist ein ziviles Unterschall-Transportflugzeug für Mittel- und Langstrecken. Er ist mit zwei Zweistromtriebwerken ausgerüstet, die in Gondeln unter den Flügeln angebracht sind. Die für die Erstzulassung ausgewählten Triebwerke sind folgende:

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

Der AIRBUS A 340 ist ein ziviles Unterschall-Transportflugzeug für Langstrecken. Er ist mit vier Zweistromtriebwerken ausgerüstet, die in Gondeln unter den Flügeln angebracht sind. Das für die Erstzulassung ausgewählte Triebwerk ist:

- CFMI CFM56-5C2.

Der AIRBUS A 340 wird zunächst in zwei Versionen unter der Bezeichnung A 340-200 (längere Reichweite) und A 340-300 (größere Kapazität) zugelassen.

2. Der AIRBUS A 330 und der A 340-300 haben gemeinsam einem Rumpf von etwa kreisförmigem Querschnitt und großem Durchmesser mit zwei Gängen. Der AIRBUS A 340-200 hat einen kürzeren Rumpf mit dem gleichen Querschnitt. Die AIRBUS A 330 und der A 340 haben tiefliegende Flügel, die — von einigen Unterschieden wegen der unterschiedlichen Triebwerksauslegung abgesehen — bei beiden gleich sind. Die Reisegeschwindigkeit beträgt etwa 470 Knoten.

3. Der Fluggastraum des AIRBUS A 330 und des A 340-300 kann 335 Fluggäste in Mehrfachklasseneinteilung aufnehmen, beispielsweise 30 Sitze in Sechserreihen bei einem Abstand von 102 Zentimetern (40 Zoll) und 305 Sitze in Achterreihen bei einem Abstand von 86 Zentimetern (34 Zoll).

Der Fluggastraum des AIRBUS A 340-200 kann 303 Fluggäste in Mehrfachklasseneinteilung aufnehmen, beispielsweise 30 Sitze in Sechserreihen bei einem Abstand von 102 Zentimetern (40 Zoll) und 273 Sitze in Achterreihen bei einem Abstand von 86 Zentimetern (34 Zoll).

Onder de vloer van de passagiersruimte zullen zich twee vracht- en bagageruimten bevinden, één voor en één achter de vleugel, waarin containers kunnen worden geplaatst die gelijk zullen zijn aan die voor andere Airbus toestellen met een brede romp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zwei Fracht- und Gepäckräume, der eine vor und der andere hinter dem Flügel, sind unter dem Fluggastraum vorgesehen; sie können dieselben wie in anderen AIRBUS-Großraumflugzeugen üblichen Container aufnehmen.

Eine Kombiversion wird ebenfalls entwickelt, wenn ein angemessener Bedarf für eine solche Version vorhanden ist.

4. Eine erste Phase des Programms führt zur Zulassung und Indienststellung der Versionen AIRBUS A 330-300A, A 340-200A und A 340-300A mit den folgenden Merkmalen:

Der AIRBUS A 330-300A hat eine Reichweite bis zu ca. 4 750 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 335 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist; die erste Phase umfaßt die Zulassung dieses Flugzeugtyps mit jedem der nachfolgenden Triebwerke:

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

Der AIRBUS A 340-300A hat eine Reichweite bis zu ca. 6 750 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 295 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist.

Der AIRBUS A 340-200A hat eine Reichweite bis zu ca. 7 500 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 262 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist.

5. Eine zweite Phase des Programms führt zur Zulassung der Version AIRBUS A 340-300B, die eine Reichweite bis zu ca. 7 200 Seemeilen hat bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 295 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist. Ferner umfaßt diese zweite Phase des Programms die Zulassung der verbesserten Versionen des AIRBUS A 340-200A und des A 330-300A.

6. Die Auslegung dieser Flugzeuge gestattet eine weitere Entwicklung, um den künftigen Bedürfnissen der Fluglinien gerecht zu werden.

BIJLAGE 2

Ontwikkelingswerkzaamheden en daarmee samenhangende kosten voor het A330/A340 programma

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

De ontwikkelingswerkzaamheden omvatten:

- Het ontwerp van het vliegtuig;
- Windtunnel, structuur- en systeemtests;
- Andere simulators dan die voor de piloten van de luchtvaartmaatschappijen opleiding;
- Ontwikkelingswerkzaamheden i.v.m. de uitrusting, met inbegrip van de ontwikkeling van motoren, uitgezonderd werkzaamheden die rechtstreeks worden gefinancierd door uitrustings- en motorenfabrikanten;
- Specifieke mallen en gereedschappen voor de bouw van maximum 7 AIRBUS A330/340 toestellen per maand, die zullen worden geassembleerd op één assemblage-lijn in Toulouse;
- De bouw van drie AIRBUS A340 en twee AIRBUS A330 ontwikkelingstoestellen, met inbegrip van reserveonderdelen en de eventueel vereiste wijzigingen om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen;
- Vliegproeven met 15 AIRBUS A330/A340 toestellen zoals vereist om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen, met inbegrip van alle daarmee samenhangende grondsteun en de noodzakelijke activiteiten om de testresultaten te analyseren;
- De documentatie die vereist is om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen voor de toestellen die zijn besteld door de eerste klanten (AIR INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL, UTA) en voor de standaardversies;
- Activiteiten in verband met de combi-versie van de AIRBUS A330/A300 tot het punt waarop AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten beslist hebben de werkzaamheden stop te zetten, daar er geen passende marktvraag voor deze versie is;

ANNEXE 2

Travaux de développement et coûts associés pour le programme Airbus A330/A340

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

Les travaux de développement comprennent:

- La conception de l'avion;
- Les essais en soufflerie, de structure et des systèmes;
- Les simulateurs autres que ceux prévus pour la formation des équipages des compagnies aériennes;
- Les travaux de développement des équipements, y compris ceux des moteurs, sauf les travaux financés directement par les équipementiers et les motoristes;
- Les bâtis et les outillages spécifiques nécessaires à assurer une cadence de production maximale de sept avions AIRBUS A 330/A 340 par mois assemblés sur une seule chaîne à Toulouse;
- La production de trois AIRBUS A 340 et de deux AIRBUS A 330, avions de développement, y compris les rechanges et les modifications éventuellement nécessaires à l'analyse des résultats de ces essais;
- Les essais en vol sur 15 avions AIRBUS A 330/A 340 nécessaires à l'obtention de la certification, y compris toute l'assistance au sol associée et les travaux nécessaires à l'analyse des résultats de ces essais;
- La documentation requise pour la certification des avions commandés par les compagnies de lancement (AIR INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL et UTA) et celle des versions standard;
- Les activités concernant une version combi de l'AIRBUS A 340-A 330, jusqu'au point auquel AIRBUS INDUSTRIE et les Constructeurs Associés ont décidé d'arrêter ces travaux en raison d'une demande inadéquate du marché;

ANLAGE 2

Entwicklungsarbeiten und damit verbundene Kosten für das Airbusprogramm A330/A340

Der in dieser Regierungsvereinbarung verwendete Begriff «Entwicklungsarbeiten» umfasst die einmalig anfallenden Arbeiten, die erforderlich sind, um die in Anlage 1 beschriebenen Flugzeuge AIRBUS A330/A340 zu entwickeln und die Musterzulassung sowohl nach den europäischen JAR- als auch nach den US FAR-Vorschriften zu erhalten.

Die Entwicklungsarbeiten umfassen:

- Entwurf der Flugzeuge;
- Windkanal-, Struktur- und Systemversuche;
- Simulatoren, ausgenommen solche für die Ausbildung der Besatzungen der Fluglinien;
- Austmürrungsentwicklungsarbeiten, einschliesslich Triebwerksentwicklung, ausgenommen Arbeiten, die unmittelbar durch Ausrüstungs- und Triebwerkshersteller finanziert werden;
- spezielle Vorrichtungen und Werkzeuge für die Fertigung von bis zu sieben Flugzeugen AIRBUS A330/A340 im Monat, die auf einer einzigen Endmontagelinie in Toulouse zusammengebaut werden sollen;
- Fertigung von drei AIRBUS A340- und zwei AIRBUS A330-Entwicklungsflugzeugen, einschliesslich Ersatzteilen, und etwaige für die Zulassung notwendige Änderungen;
- für die Zulassung erforderliche Flugerprobungen mit 15 Flugzeugen AIRBUS A330/A340 einschliesslich der damit zusammenhängenden Bodenunterstützung und des für die Auswertung der Testergebnisse erforderlichen Arbeitsaufwands;
- für die Zulassung der von den Erstkunden (AIR INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL und UTA) bestellten Flugzeuge und der Standardversionen erforderliche Dokumentation;
- Tätigkeiten bezüglich einer Kombi-version des AIRBUS A340/300 bis zu dem Zeitpunkt, zu dem AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Hersteller entschieden haben, diese Arbeiten wegen nicht ausreichender Nachfrage am Markt einzustellen;

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

— Het beheer van de ontwikkelingswerkzaamheden door AIRBUS INDUSTRIE;

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

- alle nodige wijzigingen om het ontwikkelingsprogramma te voltooien;
- de voortzetting van het ontwerp en de tests;
- aanpassing, onderhoud en herstelling van mallen, gereedschappen en grondondersteuningsuitrusting;
- het opslaan van vliegproefuitrusting;
- de bijwerking van de documentatie;
- de daarmee samenhangende reizen, vertalingen en vervoer.

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

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

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

— La gestion des travaux de développement par AIRBUS INDUSTRIE;

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

- toutes les modifications nécessaires pour mener à bien le programme de développement;
- la poursuite des activités de conception et des essais;
- l'adaptation, l'entretien, la réparation des bâtis, outillages et équipements de soutien au sol;
- le stockage des équipements d'essais en vol;
- la mise à jour de la documentation;
- les voyages, les traductions et les activités de convoyage associés.

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

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

— sonstige wichtige Tätigkeiten, einschliesslich Auslandsreisen, Kontaktaufnahmen, Übersetzungen, Überführungen von Flugzeugteilen;

— Leitung der Entwicklungsarbeiten durch AIRBUS INDUSTRIE;

— Betreuung für die Dauer von zwei Jahren nach der Zulassung einschliesslich

- aller für den Abschluss des Entwicklungsprogramms notwendigen Änderungen;
- Fortsetzung der Entwurfsarbeiten und Erprobung;
- Anpassung, Wartung und Reparatur der Vorrichtungen und Werkzeuge sowie der Bodengeräte;
- Lagerung der Testflugausrüstung;
- Aktualisierung der Dokumentation;
- damit verbundene Reise-, Übersetzungs- und berührungstätigkeiten.

Bei der Festlegung der nationalen Beiträge wird von Entwicklungskosten ein Betrag abgezogen, der dem voraussichtlichen Nettoerlös aus dem Verkauf der Entwicklungsflugzeuge entspricht, wobei zuvor ihre Wertminderung sowie die Kosten ihrer Neuausstattung und die Preisnachlässe für den Verkauf der Serienflugzeuge, die im Entwicklungsflugprogramm eingesetzt wurden, berücksichtigt worden sind.

Die Entwicklungsarbeiten enthalten keine Arbeiten, die nach dem 31. Dezember 1996 ausgeführt werden.

**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met de overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995 zal volkomen uitwerking hebben.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS AU CONSEIL
D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment à l'accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995 sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, op 3 oktober 1997 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995», heeft op 30 oktober 1997 het volgende advies gegeven:

Le Conseil d'État, section de législation, première chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 3 octobre 1997, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'accord entre les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du royaume de Belgique relatif au programme Airbus A 330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995», a donné le 30 octobre 1997 l'avis suivant:

I. STREKKING VAN HET ONTWERP**I. PORTÉE DU PROJET**

De internationale overeenkomst waaraan het voor advies aan de afdeling wetgeving voorgelegde voorontwerp van wet de goedkeuring wil verlenen heeft betrekking op het «programma Airbus A330/A340». De Airbus A330 is een subsonisch burgervliegtuig voor middellange en lange afstanden, de Airbus A340 is een subsonisch burgervliegtuig voor lange afstanden. De goedkeuring van de overeenkomst, gesloten tussen België en vier andere lidstaten van de Europese Unie, beoogt de deelname van het Koninkrijk België aan het programma. Die deelname impliceert de betrokkenheid van de Belgische industrie bij de ontwikkeling van de beide vliegtuigen, welke uiteindelijk geleverd moeten worden aan de burgerlijke luchtvaartmaatschappijen. Door de overheid is een beheersmaatschappij opgericht, Belairbus genaamd.

L'accord international auquel l'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation entend donner son approbation, est relatif au «programme Airbus A330/A340». L'Airbus A330 est un avion de transport civil subsonique moyen à long courrier, l'Airbus A340 est un avion de transport civil subsonique à long courrier. L'approbation de l'accord conclu entre la Belgique et quatre autres États membres de l'Union européenne, concerne la participation du Royaume de Belgique au programme. Cette participation implique l'association de l'industrie belge au développement des deux avions qui doivent être livrés, en définitive, aux compagnies aériennes civiles. L'autorité a créé une société de gestion, dénommée Belairbus.

De overeenkomst omschrijft voorts de verplichtingen van de betrokken partijen met betrekking tot de ontwikkeling en, in voorkomend geval, de financiering van de verkoop van de vliegtuigen. Uit afdeling 5 en afdeling 8 van de overeenkomst blijkt dat aan de verplichting wordt voldaan door het toekennen van terugvorderbare voorschoten aan de «geassocieerde fabrikanten», die later worden terugbetaald met de opbrengst van de vliegtuigverkoop.

L'accord définit ensuite les engagements pris par les parties concernées relativement au développement et, s'il y a lieu, au financement de la vente des avions. Il résulte de l'article 5 et de l'article 8 de l'accord que l'engagement est rempli par l'octroi des avances remboursables aux «constructeurs associés», avances qui seront remboursées par la suite sur le produit des ventes d'appareils.

De deelname van België werd goedgekeurd door de Minister-raad op 16 december 1988(1) en de uitgaven worden gedragen door de diensten voor de programmatie voor het Wetenschapsbeleid en door het ministerie van Economische Zaken.

La participation de la Belgique a été approuvée par le Conseil des ministres du 16 décembre 1988(1) et les dépenses sont supportées par les Services de programmation de la politique scientifique et par le ministère des Affaires économiques.

De parlementaire goedkeuring is feitelijk een regularisatie, aangezien de uitgaven reeds zijn gedaan en de vliegtuigen het stadium van de ontwikkeling voorbij zijn.

L'approbation parlementaire constitue en fait une régularisation, dès lors que les dépenses ont déjà été effectuées et que les appareils ont dépassé le stade du développement.

II. GEMENGDE AARD VAN HET GOED TE KEUREN VERDRAG**II. CARACTÈRE MIXTE DE LA CONVENTION À APPROUVER**

1. In het advies dat de verenigde kamers van de afdeling wetgeving op 22 april 1997 hebben verleend over een voorontwerp van het «houdende instemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982 en met de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, gedaan te New York op 28 juli 1994», wordt het volgende gesteld:

1. L'avis que les chambres réunies de la section de législation ont rendu le 22 avril 1997 sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994», porte ce qui suit:

«Uit artikel 167, § 1, eerste lid, van de Grondwet blijkt dat de gemeenschappen en de gewesten bevoegd zijn om de internatio-

«Il ressort de l'article 167, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la Constitution que les communautés et les régions sont compétentes pour régler

(1) Dat is vóór de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 (1 januari 1989) en vóór de inwerkingtreding van de grondwets- en bijzondere wetsbepalingen betreffende de internationale bevoegdheden van de gewesten (18 mei 1993).

(1) C'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 8 août 1988 (1^{er} janvier 1989) et avant l'entrée en vigueur des dispositions constitutionnelles et des dispositions de loi spéciale relatives aux compétences internationales des régions (18 mai 1993).

nale samenwerking te regelen, met inbegrip van het sluiten van verdragen, «voor de aangelegenheden waarvoor zij door of krachtens de Grondwet bevoegd zijn». Die bepaling verwijst naar de materiële bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten(1). Dit blijkt trouwens ook uit de bedoeling van de grondwetgever, zoals de afgeleid kan worden uit de toelichting bij het voorstel tot herziening van artikel 68 (oud) van de Grondwet: de indieners wensten dat «de autonomie die op intern vlak wordt erkend, zich eveneens zou kunnen uiten op extern vlak»(2). De bevoegdheidsverdeling *ratione materiae* is met andere woorden de leidraad voor het bepalen van de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten op het internationaal vlak.»

2. Het steun verlenen aan de ontwikkeling van een burgerluchtvaartuig en het voorfinancieren van de ontwikkelingskosten is in hoofdzaak een aangelegenheid van economisch beleid en economische expansie. Bij de aangelegenheid kunnen bijkomend aspecten van kredietverlening (cf. de voorfinanciering), exportbeleid (de door de Belgische industrie vervaardigde onderdelen worden ingebouwd in vliegtuigen die vooral aan buitenlandse maatschappijen worden geleverd) en wetenschapsbeleid (cf. de uitgaven voor het wetenschappelijk onderzoek dat met de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen gepaard gaat) worden ontwaard.

3. Het economisch beleid behoort, blijkens artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, tot de bevoegdheid van de gewesten. De federale staat blijft echter bevoegd, wat het afzet- en uitvoerbeleid betreft, voor de waarborgen tegen export-, import- en investeringsrisico's, voor een beleid van coördinatie en samenwerking en, in overleg met de gewesten, voor een beleid van bevordering (zelfde lid, 3^o, a, b en c), alsmede voor de niet-gewestelijke aspecten van het kredietbeleid (zelfde lid, 2^o, a *contrario*).

De bevoegdheid over het wetenschappelijk onderzoek in het raam van hun respectieve bevoegdheden behoort blijkens artikel 6bis, § 1, van dezelfde bijzondere wet, aan de gemeenschappen en gewesten, evenals hetgene dat nodig is voor de uitoefening van haar eigen bevoegdheden aan de federale overheid behoort (zelfde artikel, § 2, 1^o). Overeenkomstig wat hiervoren is gezegd onder 1 geldt zulks voor beide gebieden met inbegrip van het wetenschappelijk onderzoek ter uitvoering van internationale of supranationale overeenkomsten of akten. Bovendien is de federale overheid speciaal bevoegd op het gebied van het wetenschappelijk onderzoek voor de programma's en acties die een homogene uitvoering vereisen op nationaal of internationaal vlak in domeinen en volgens nadere regels vastgesteld in samenwerkingsakkoorden bedoeld in artikel 92bis, § 1 (zelfde artikel, § 2, 5^o)(3) en kan zij in samenwerking met de gemeenschappen of gewesten initiatieven nemen, structuren opzetten en in financiële middelen voorzien voor het wetenschappelijk onderzoek in de aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de gemeenschappen of de gewesten behoren, voor zover (onder andere) dat onderzoek het voorwerp uitmaakt van internationale of supranationale overeenkomsten of akten waarin België verdragspartner is of als zodanig wordt beschouwd (*idem*, § 3, a).

4. In het licht van de aangehaalde bepalingen van de bijzondere wet kan voorlopig worden gesteld dat de goed te keuren overeenkomst vooral een zaak van economisch beleid betreft,

la coopération internationale, y compris la conclusion de traités «pour les matières qui relèvent de leurs compétences de par la Constitution ou en vertu de celle-ci». Cette disposition fait référence aux compétences matérielles des communautés et des régions(1). Ceci ressort, d'ailleurs, également de l'intention du constituant, telle qu'elle peut se déduire des développements relatifs à la proposition de révision de l'article 68 ancien de la Constitution: les auteurs souhaitaient, en effet, que «l'autonomie qui est reconnue sur le plan interne, puisse s'exprimer sur le plan externe»(2). La répartition des compétences «*ratione materiae*» constitue, en d'autres termes, le fil conducteur pour la détermination de la compétence des communautés et des régions sur le plan international.»

2. L'octroi d'aides au développement d'un avion de transport civil et le préfinancement des frais de développement est essentiellement une matière de politique économique et d'expansion économique. Cette matière peut présenter d'autres aspects, tels que l'octroi de crédits (cf. le préfinancement), la politique d'exportation (les éléments fabriqués par l'industrie belge sont intégrés à des avions principalement livrés à des compagnies étrangères) et la politique scientifique (cf. les dépenses pour la recherche scientifique consacrée au développement de nouveaux avions).

3. Selon l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa premier, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles, la politique économique est de la compétence des régions. L'État fédéral demeure toutefois compétent, en ce qui concerne la politique des débouchés et des exportations, pour les garanties contre les risques à l'exportation, à l'importation et à l'investissement, pour une politique de coordination et de coopération et, en concertation avec les régions, pour une politique de promotion (même alinéa, 3^o, a, b et c), ainsi que pour les aspects non régionaux de la politique du crédit (même alinéa, 2^o, a *contrario*).

Selon l'article 6bis, § 1^{er}, de la même loi spéciale, la compétence relative à la recherche scientifique appartient, dans le cadre de leurs compétences respectives, aux communautés et aux régions, de même que la recherche nécessaire à l'exercice de ses propres compétences est de la compétence de l'autorité fédérale (même article, § 2, 1^o). Conformément à ce qui a été relevé ci-dessus sous le point 1, cette règle vaut dans les deux cas, en ce compris la recherche scientifique en exécution d'accords ou d'actes internationaux ou supranationaux. Par ailleurs, l'autorité fédérale est spécifiquement compétente, dans le domaine de la recherche scientifique, pour les programmes et actions nécessitant une mise en œuvre homogène sur le plan national ou international dans des domaines et suivant des modalités fixés par des accords de coopération visés à l'article 92bis, § 1^{er} (même article, § 2, 5^o)(3) et elle peut, en collaboration avec les communautés ou les régions, prendre des initiatives, créer des structures et prévoir des moyens financiers pour la recherche scientifique dans les matières qui sont de la compétence des communautés ou des régions, dans la mesure où (notamment) cette recherche fait l'objet d'accords ou d'actes internationaux ou supranationaux auxquels la Belgique est partie contractante ou considérée comme telle (*idem*, § 3, a).

4. Compte tenu des dispositions citées de la loi spéciale, il est permis de considérer provisoirement que l'accord à approuver relève principalement du domaine de la politique économique,

(1) Craenen, G., «België en het buitenland. De nieuwe regeling van de buitenlandse betrekkingen», in Het federale België na de vierde staatshervorming, (Alen, A., en Suetens, L.P., editors), Brugge, 1993, (59), blz. 82, nr 75.

(2) Parl. St., Senaat, B.Z. 1991-1992, nr. 100-16/1, blz. 1.

(3) Op te merken valt dat het hierna ter sprake te komen akkoordprotocol met de gewesten geen «samenwerkingsakkoord» is in de zin van artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet, want het werd gesloten vóór de totstandkoming van die bepaling.

(1) Craenen, G., «België en het buitenland. De nieuwe regeling van de buitenlandse betrekkingen», in Het federale België na de vierde staatshervorming, (Alen, A., et Suetens, L.P., éditeurs), Bruges, 1993, (59), p. 82, n° 75.

(2) Doc. Parl., Sénat, S.E. 1991-1992, n° 100-16/1, p. 1.

(3) Il convient d'observer que le protocole d'accord, évoqué ci-après, qui a été conclu avec les régions n'est pas un «accord de coopération» au sens de l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale, puisqu'il a été conclu avant l'adoption de cette disposition.

waarvan de bevoegdheid aan de gewesten behoort en dat, in zover er wetenschappelijk onderzoek bij betrokken is, dit ook vooral in verband moet worden gebracht met economisch beleid, wat dus eveneens op een gewestelijke bevoegdheid wijst.

5. Niettemin moet worden vastgesteld dat het voorliggend verdrag de regularisatie inhoudt van een internationale overeenkomst waartoe België zich feitelijk heeft verbonden vóór de totstandkoming van de bijzondere wet van 16 juli 1993, die de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op het stuk van het wetenschapsbeleid ingrijpend heeft gewijzigd.

Uit de aan de Raad van State ter hand gestelde documenten blijkt dat het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie op 11 augustus 1987 besloten heeft tot de deelname van België aan het programma Airbus A330/340 «en définissant l'ampleur et les modalités du soutien que le Gouvernement est disposé à accorder aux participants à ces programmes» en dat de Ministerraad bijkomende beslissingen hierover heeft getroffen op 16 en 23 december 1988, die tevens onderzocht zijn geweest in het Overlegcomité Regering-Excutieven op 20 december 1988(1). De uitgaven voor de deelname aan het programma werden gedragen voor de helft door de Diensten voor de Programmatie van het Wetenschapsbeleid en voor de helft door het Ministerie van Economische Zaken(2).

Uit deze gegevens volgt dat het voorliggend programma reeds bestond vóór de herziening van artikel 6bis van de bijzondere wet. Daarom moet in het bijzonder de overgangsregeling in aanmerking worden genomen, opgenomen in artikel 100, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Artikel 100, § 1, van die bijzondere wet luidt aldus: «In afwijking van artikel 6bis, § 2, blijft de federale overheid tijdelijk bevoegd voor alle programma's die op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit artikel bestaan, met inbegrip van programma's in het raam of ter uitvoering van internationale of supranationale overeenkomsten of akten, tenzij er in deze programma's een andere wijziging wordt aangebracht dan een wijziging van het beschikbare budget.»

Deze toevoeging strekt ertoe om de nieuwe bevoegdheidsverdeling pas van toepassing te laten zijn op nieuwe programma's en initiatieven, zodat zij geen toepassing zal vinden op bestaande programma's en initiatieven noch, in algemene regel, op de voortzetting van lopende programma's(3).

Uit de aangehaalde bijzondere wetbepaling en de eraan tijdens de parlementaire bespreking gegeven verantwoording mag worden afgeleid dat de bijzondere wetgever in 1993 uitdrukkelijk heeft gewild dat onderzoeksprogramma's waaraan op dat ogenblik werd deelgenomen door de federale Diensten voor de Programmatie van het Wetenschapsbeleid, ongeacht hun voorwerp, doch slechts tijdelijk en beperkt tot die programma's, tot de bevoegdheid van de federale overheid zouden blijven behoren.

Om die reden is de instemming met het voorliggend verdrag alleszins een federale aangelegenheid.

6. Uit het vorenstaande kan evenwel ook niet worden afgeleid dat de zaak uitsluitend de federale overheid betreft. Immers, die overheid is destijds niet louter opgetreden in het kader van haar bevoegdheid voor wetenschapsbeleid. Integendeel, het voornaamste aspect was economisch van aard. Dat gemengd karakter wordt trouwens bevestigd door de vaststelling dat de gewesten reeds vóór 1993 bij de zaak betrokken waren, zoals blijkt uit het reeds vermelde akkoordprotocol voor 23 januari 1991 tussen de

qui est de la compétence des régions et que, dans la mesure où la recherche scientifique y est associée, celle-ci aussi doit principalement être mise en relation avec la politique économique, ce qui va également dans le sens d'une compétence régionale.

5. Force est de constater néanmoins que la convention examinée emporte la régularisation d'un accord international auquel la Belgique a en fait adhéré avant l'adoption de la loi spéciale du 16 juillet 1993, qui a modifié en profondeur la loi spéciale du 8 août 1980 dans le domaine de la politique scientifique.

Il résulte des documents mis à la disposition du Conseil d'État que le Comité ministériel de coordination économique et sociale a décidé, le 11 août 1987, que la Belgique participerait au programme Airbus A330/340 «en définissant l'ampleur et les modalités du soutien que le Gouvernement est disposé à accorder aux participants à ces programmes» et que le Conseil des ministres a pris, les 16 et 23 décembre 1988, des décisions complémentaires à ce sujet, qui ont également été examinées par le Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs le 20 décembre 1988(1). Les dépenses résultant de la participation au programme ont été supportées pour moitié par les Services de programmation de la politique scientifique et pour moitié par le ministère des Affaires économiques(2).

Il résulte de ces éléments que le présent programme existait dès avant la révision de l'article 6bis de la loi spéciale. Pour cette raison, il faut tout particulièrement prendre en compte le régime transitoire prévu à l'article 100, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980.

L'article 100, § 1^{er}, de cette loi spéciale s'énonce comme suit: «Par dérogation à l'article 6bis, § 2, l'autorité fédérale reste provisoirement compétente pour les programmes existants au moment de l'entrée en vigueur du présent article, y compris les programmes dans le cadre ou en exécution d'accords ou d'actes internationaux ou supranationaux, sauf si ces programmes font l'objet d'une modification autre que celle du budget disponible.»

Cet ajout vise à ce que la nouvelle répartition des compétences ne s'applique qu'à de nouveaux programmes et initiatives, de sorte qu'elle ne sera applicable ni aux programmes et initiatives existants ni, en règle générale, au renouvellement des programmes en cours(3).

Il peut se déduire de la disposition de loi spéciale précitée et de la justification donnée à ce propos dans les travaux préparatoires, qu'en 1993 le législateur spécial a voulu expressément que, indépendamment de leur objet, les programmes de recherche auxquels participaient à l'époque les Services fédéraux de programmation de la politique scientifique ne continuent cependant à relever de la compétence de l'autorité fédérale que d'une manière temporaire et limitée à ces programmes.

Pour cette raison, l'approbation de la convention examinée est, en toute hypothèse, une matière fédérale.

6. Il ne peut cependant pas non plus se déduire de ce qui précède que la question concerne uniquement l'autorité fédérale. En effet, cette autorité n'est pas simplement intervenue, à l'époque, dans le cadre de sa compétence en matière de politique scientifique. Au contraire, l'aspect principal était d'ordre économique. Ce caractère mixte est confirmé, du reste, par la constatation que, dès avant 1993, les régions étaient associées à la question, ainsi qu'il ressort du protocole d'accord précité du 23 janvier 1991

(1) Overweging 9 van het akkoordprotocol van 23 januari 1991 tussen de staat en de gewesten.

(2) Memorie van toelichting.

(3) Memorie van toelichting, Parl. Stuk Senaat, 1992-1993, nr. 558/1, blz. 30; advies Raad van State, Parl. Stuk Senaat, 1992-1993, nr. 558/2, blz. 6.

(1) Considérant 9 du protocole d'accord du 23 janvier 1991 entre l'État et les régions.

(2) Exposé des motifs.

(3) Exposé des motifs, Doc. parl., Sénat, 1992-1993, n° 558/1, p. 30; avis du Conseil d'État, Doc. parl., Sénat, 1992-1993, n° 558/2, p. 6.

Staat en de gewesten. Uit diverse bepalingen van dat protocol blijkt, onder meer, dat het Vlaamse en het Waalse Gewest besloten hadden om bij te dragen tot de dekking van een bedrijfskapitaal bestemd voor de ondernemingen van hun gewest, dat er een overeenkomst gesloten zou worden tussen de Staat, de gewesten en de betrokken ondernemingen ten aanzien van de onderzoeks-, ontwikkelings- en productieovereenkomsten (cf. de voorafgaande uiteenzetting), dat de Staat en de gewesten zich ertoe verbonden dezelfde principes voor hun tussenkomsten te hanteren en daartoe de nodige budgettaire en reglementaire maatregelen zouden treffen (cf. de artikelen 1 en 2), zich eveneens ertoe verbonden geen andere steun te verlenen (artikel 2.1.7.), dat de gewesten zouden bijdragen of het voordeel zouden genieten van schommelingen van de wisselkoersen (artikelen 2.2.3 en 2.2.4), dat staat en gewesten elkaar de nodige informatie zouden verstrekken op het gebied van ontwikkeling van het project (artikel 5), enz.

De omstandigheid dat, blijkens artikel 2.1.1 van voornoemd protocol, de voorfinanciering van de niet recorrente uitgaven in gemeen akkoord door de Staat ten laste werd genomen en dat het de (federale) staat is die de desbetreffende internationale overeenkomst heeft onderschreven, dat de zo-even vermelde andere bedingen van het protocol, welke op de betrokkenheid van de gewesten wijzen, niet te niet. Zij doet meer bepaald niets af van de vaststelling dat het hoofdzakelijk om een aangelegenheid van economisch beleid ging en dat voornoemd protocol er vooral toe strekte de onderdelen van dat beleid waarbinnen respectievelijk de Staat en de gewesten zouden optreden af te bakenen. Overigens ware het ondenkbaar dat de uitvoerende machten van de federale staat en de gewesten in onderling akkoord de krachtens de Grondwet door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 opgelegde bevoegdheidsverdeling terzijde zouden kunnen schuiven.

7. Uit alles wat voorafgaat moet derhalve de conclusie volgen dat de internationale overeenkomst waaraan het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet goedkeuring beoogt te verlenen, een gemengd karakter heeft, en dat ze, wat België betreft, geen volkomen uitwerking zal kunnen hebben dan nadat ook de gewesten er hun goedkeuring aan hebben verleend.

De kamer was samengesteld uit:

De heer J. DE BRABANDERE, kamervoorzitter;

De heren M. VAN DAMME en D. ALBRECHT, staatsraden;

De heren G. SCHRANS en E. WYMEERSCH, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw A. BECKERS, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer M. VAN DAMME.

Het verslag werd uitgebracht door de heer G. VAN HAEGENDOREN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de heer J. DRIJKONINGEN, referendaris.

De Griffier,
A. BECKERS.

De Voorzitter,
J. DE BRABANDERE.

entre l'État et les régions. Il résulte, entre autres, de divers dispositions de ce protocole, que la Région wallonne et la Région flamande avaient décidé d'octroyer des aides à la couverture du fonds de roulement nécessaire aux sociétés de leur région, qu'une convention serait conclue entre l'État, les régions et les entreprises concernées à propos des contrats de recherche, de développement et de production (cf. l'exposé préliminaire), que l'État et les régions se sont engagés à appliquer les mêmes principes d'intervention et à prendre les mesures budgétaires et réglementaires nécessaires à cet effet (cf. les articles 1^{er} et 2), qu'ils se sont également engagés à ne pas accorder d'autre aide (article 2.1.7), que les régions supporteraient les conséquences défavorables ou bénéficieraient des conséquences favorables des fluctuations du taux de change (articles 2.2.3 et 2.2.4), que l'État et les régions échangeraient les informations nécessaires en ce qui concerne le déroulement du projet (article 5), etc.

La circonstance que, selon l'article 2.1.1 du protocole précité, le préfinancement des dépenses non récurrentes est pris en charge, d'un commun accord, par l'État et que c'est l'État (fédéral) qui a souscrit à l'accord international y relatif, n'invalide pas les autres clauses prérappelées du protocole, dont il ressort que les régions sont associées. Elle n'affecte notamment en rien la constatation qu'il s'agissait essentiellement d'une matière de politique économique et que le protocole précité avait principalement pour objet de circonscrire les composantes de cette politique qui relèveraient respectivement de l'État et des régions. Au demeurant, il serait impensable que les pouvoirs exécutifs de l'État fédéral et des régions fassent abstraction, d'un commun accord, de la répartition des compétences imposée en vertu de la Constitution par la loi spéciale du 8 août 1980.

7. Il faut dès lors conclure de tout ce qui précède que l'accord international, auquel l'avant-projet de loi soumis pour avis entend donner son approbation, a un caractère mixte et qu'en ce qui concerne la Belgique, il ne pourra sortir son plein et entier effet qu'après que les régions y auront également donné leur approbation.

La chambre était composée de:

M. J. DE BRABANDERE, président de la Chambre;

MM. M. VAN DAMME et D. ALBRECHT, conseillers d'État;

MM. G. SCHRANS et E. WYMEERSCH, assesseurs de la section de législation;

Mme A. BECKERS, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. M. VAN DAMME.

Le rapport a été présenté par M. G. VAN HAEGENDOREN, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. J. DRIJKONINGEN référendaire.

Le Griffier,
A. BECKERS.

Le Président,
J. DE BRABANDERE.