

OVEREENKOMST
TUSSEN

DE REGERINGEN VAN DE FRANSE REPUBLIEK, DE BONDSREPUBLIEK
DUITSLAND, HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIE
EN NOORD-IERLAND, HET KONINKRIJK SPANJE EN HET KONINKRIJK BELGIE
BETREFFENDE
HET AIRBUS A 330 / A 340 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 BELAIRBUS S.A., hierna te noemen de “Geassocieerde Fabrikanten”, in staat te stellen de voorstellen ten uitvoer te brengen die ze hebben voorgelegd aan de Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend betreffende de ontwikkeling van de AIRBUS A 330 / A 340 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 :

H O O F D S T U K 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 A 330 / A 340 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 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 A 330 / A 340 vliegtuigen.

H O O F D S T U K II

ORGANISATIE

AFDELING 3 ;

3.1. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden :

- van de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE,
- van haar subcommissies, namelijk de UITVOERENDE COMMISSIE en de PERMANENTE WERKGROEP VOOR VERKOOPFINANCIERING,
- en van het AIRBUS UITVOEREND BUREAU,

zoals gedefinieerd in de Overeenkomst tussen de Regeringen van de Fransc 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 / A 340 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 A 330 / A 340 vliegtuigen tot een goed einde te brengen en de vereiste bewijzen van luchtwaardigheid te verkrijgen ;
- de omschrijving van het ontwikkelingswerk en de technische ontwikkelingsfasen, om het AIRBUS UITVOEREND BUREAU in staat te stellen de voortgang van het ontwikkelingsprogramma te controleren en evalueren ;
- verbintenissen door AIRBUS INDUSTRIE om een document voor te leggen waarover de Geassocieerde Fabrikanten het eens zijn en waarin, voor goedkeuring door de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE de respectieve nationale bijdragen worden bepaald aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A 330 / A 340 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 A 330 / A 340 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 A 330 / A 340 programma, en het voorleggen van deze contracten aan het UITVOEREND BUREAU ter bestudering en goedkeuring.

H O O F D S T U K I I I

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 nodige maatregelen treffen, overeenkomstig passende nationale procedures, ten einde haar Geassocieerde Fabrikant in staat te stellen zijn aandeel in het AIRBUS A 330 / A 340 ontwikkelingsprogramma uit te voeren. Aan deze verplichting met betrekking op de AIRBUS A 330 / A 340 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 tenrgvorderbare 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 Noord-Ierland :

f 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 A 330 / A 340 vliegtuigen zullen worden vastgelegd door de INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE, rekening houdende met beschikbare ramingen van AIRBUS INDUSTRIE.

6.2. De bedragen van de nationale bijdragen aan de ontwikkelingskosten van de AIRBUS A 330 / A 340 vliegtuigen, vastgelegd 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 bij resorteert 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 dit 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 vliegtuigverkoop. AIRBUS INDUSTRIE zal aan deze verplichting voldoen door overeenkomstig de door de Geassocieerde Fabrikanten aanvaarde regelingen, aan iedere Geassocieerde Fabrikant terugbetalingen te doen.

HOOFDSTUK IV

UITRUSTING

=====

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.

HOOFDSTUK V

PRODUKTIE

=====

AFDELING 10

De serieproductie van casco's en uitrustingsonderdelen zou zoveel mogelijk onder de industriëlen 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 INTERGOUVERNEMENTELE 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.

HOOFDSTUK VI

EXPORTVERKOOPSFINANCIERING

AFDELING 12

De Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend, uitgezonderd de Regering van het Koninkrijk België, zullen bijdragen aan de exportverkoopsfinanciering van de AIRBUS A 330/A 340 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 A 330 / A 340 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.

BIJLAGE 1

ALGEMENE KARAKTERISTIEKEN VAN DE AIRBUS A 330 / A 340 PASSAGIERSVLIEGTUIGEN VOOR DE MIDDELLANGE TOT LANGE AFSTAND MET EEN DUBBELE GANG

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

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

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

- CFMI CFM56-5C2.

Het eerste bewijs van luchtwaardigheid voor de AIRBUS A 340 zal worden aangevraagd voor twee versies, nl. de A 340-200 (langere afstand) en de 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 motorkonfiguraties. De kruissnelheid zal circa 470 Kt bedragen.

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

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

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

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

4. Een initiële fase van het programma omvat het verkrijgen van een bewijs van luchtwaardigheid en het in 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 4750 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 6750 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 7500 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 7200 zeemijl met volle brandstofreserves, 295 passagiers met bagage kan vervoeren en over de toebehoren en de inrichting beschikt 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.

ONTWIKKELINGSWERKZAAMHEDEN EN DAARMEE SAMENHANGENDE KOSTEN
VOOR HET A 330 / A 340 PROGRAMMA

De term "ontwikkelingswerkzaamheden", waarvan sprake in deze Intergouvernementele Overeenkomst, omvat de eenmalige werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de AIRBUS A 330./ A 340 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 A 330 / A 340 toestellen per maand, die zullen worden geassembleerd op één assemblagelijn in Toulouse;
- De bouw van drie AIRBUS A 340 en twee AIRBUS A 330 ontwikkelingstoestellen, met inbegrip van reserveonderdelen en de eventueel vereiste wijzigingen om het bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen ;
- Vliegproeven met 15 AIRBUS A 330 / A 340 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 combiversie van de AIRBUS A 340-300 tot het punt waarop AIRBUS INDUSTRIE en de Geassocieerde Fabrikanten beslist hebben de werkzaamheden stop te zetten, daar er geen passende marktvoor deze versie is ;
- Andere essentiële activiteiten, zoals internationale reizen, contacten, vertalingen, vervoer van onderdelen ;
- Het beheer van de ontwikkelingswerkzaamheden door AIRBUS INDUSTRIE ;

- De verdere steunverlening gedurende twee jaar na het verkrijgen van het bewijs van luchtwaardigheid, zoals :
 - . alle nodige wijzigingen om het ontwikkelingsprogramma te voltooien ;
 - . de voortzetting van het ontwerp en de tests ;
 - . aanpassing, onderhoud en herstelling van mallen, gereedschappen en grondondersteuningsuitrusting ;
 - . het opslaan van vliegproefuitrusting ;
 - . de bijwerking van de documentatie ;
 - . de daarmee samenhangende reizen, vertalingen en vervoer.

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

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