

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

CAPITULO II

Organización

1410 *ACUERDO entre los gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, concerniente al Programa Airbús A 320 hecho en Bonn el 6 de febrero de 1991.*

ACUERDO

Entre los gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica concerniente al Programa Airbús A 320

Los gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, en lo sucesivo denominados los «Gobiernos Signatarios».

Deseando reforzar aún más la colaboración europea dentro del Consorcio Airbús;

Animados por el vivo deseo de que el Groupement d'Interet Economique Airbus Industrie, en lo sucesivo denominado «Airbus Industrie», y «Aerospatiale Societe Nationale Industrielle, Deutsche Airbus GmbH», British Aerospace Plc, «Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima» y «Belairbús, Sociedad Anónima», en lo sucesivo denominados los «Fabricantes Asociados», puedan realizar las propuestas que han sometido a los Gobiernos en relación con el desarrollo del avión Airbús A 320 tal y como queda definido en el anexo I de este Acuerdo:

Han convenido en lo siguiente.

CAPITULO I

Consideraciones generales

Artículo 1.

En el presente Acuerdo se establecen las obligaciones de los Gobiernos Signatarios en relación con el desarrollo y la financiación de las ventas del avión Airbús A 320 y los procedimientos para seguir de cerca el programa.

Artículo 2.

Los Gobiernos Signatarios aceptan que, salvo que acordaren por unanimidad otra cosa, no apoyarán la participación de sus industrias aeronáuticas en el desarrollo y producción de aviones civiles que compitan con el Airbús A 320.

Artículo 3.

3.1 Las facultades y responsabilidades del Comité Intergubernamental y de sus subcomités, a saber el Comité Ejecutivo y el Grupo Permanente de Trabajo relativo a Financiación de Ventas, tal y como se establecen en:

Acuerdo entre los gobiernos de la República Federal de Alemania y de la República Francesa relativo a la realización del «Airbús A 300 B» (1969).

Acuerdo entre los gobiernos del Reino de los Países Bajos, de la República Federal de Alemania y de la República Francesa, relativo a la realización del «Airbús A 300 B» (1970).

Acuerdo de 23 de diciembre de 1971 entre los gobiernos del Estado Español, de la República Francesa, de la República Federal de Alemania y del Reino de los Países Bajos, relativo a la realización de «Airbús A 300 B».

Acuerdo entre los gobiernos de la República Federal de Alemania, la República Francesa, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y España, relativo al programa Airbús (1981).

Acuerdo entre los gobiernos del Reino de Bélgica, la República Federal de Alemania, España, la República Francesa, el Reino de los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, relativo al programa Airbús (1982).

Serán ampliadas en la medida en que sea necesario para llevar a cabo el programa Airbús A 320. El gobierno del Reino de Bélgica estará representado en el Comité Intergubernamental y en el Comité Ejecutivo en las reuniones relacionadas con el programa Airbús A 320. El gobierno del Reino de los Países Bajos no estará representado en dichos Comités en las reuniones relacionadas con el programa Airbús A 320.

3.2 Los representantes de la República Federal de Alemania, la República Francesa y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte dispondrán de derecho de voto ilimitado en el Comité Intergubernamental. No se podrá tomar ninguna decisión con el voto en contra de uno de dichos representantes.

3.3 El representante del Reino de España tendrá derecho a voto ilimitado en los siguientes asuntos:

- Modificación del presente Acuerdo.
- Modificación de la participación española en el programa A 320.
- Aprobación del Acuerdo Marco (y de cualquier enmienda al mismo), entre la Agencia Ejecutiva y Airbús Industrie, a que se refiere el subsiguiente artículo 4.
- Aprobación de cualquier trabajo futuro de desarrollo que afecte a la cuota y al contenido de la participación del Fabricante Asociado Español en el programa A 320.

No se podrá tomar ninguna decisión sobre los cuatros asuntos arriba mencionados sin el consentimiento del representante español.

3.4 El representante del Reino de Bélgica tendrá derecho de voto ilimitado sobre los siguientes asuntos, en la medida en que afecten a la industria e intereses del gobierno belga:

- a) Modificación del presente Acuerdo.
- b) Modificación de la participación belga en el programa A 320.
- c) Aprobación del Acuerdo Marco (y de cualquier enmienda al mismo), entre la Agencia Ejecutiva y Airbús Industrie, a que se refiere el subsiguiente artículo 4.
- d) Modificación de las condiciones que se conviniere para el reembolso de gastos a Belairbús.

No se podrá tomar ninguna decisión sobre los cuatro asuntos arriba mencionados sin el consentimiento del representante belga.

3.5 Las facultades y responsabilidades de la Agencia Ejecutiva Airbús se incrementarán en la medida en que sea necesario con el fin de tener en cuenta la ampliación de la familia Airbús para incluir el avión A 320. La Agencia Ejecutiva Airbús estará compuesta por miembros nombrados por los gobiernos de la República Francesa, de la República Federal de Alemania, del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y del Reino de España. Los pormenores de la organización de la Agencia serán aprobados por el Comité Intergubernamental.

Artículo 4.

Con el fin de hacer efectivo el presente Acuerdo, y en nombre de los Gobiernos Signatarios, la Agencia Ejecutiva concluirá un Acuerdo Marco con Airbús Industrie, en el que se prevea expresamente:

El compromiso necesario por parte de Airbús Industrie de completar satisfactoriamente, junto con sus Fabricantes Asociados, el desarrollo del avión Airbús A 320 y de obtener las certificaciones necesarias.

La definición de los trabajos de desarrollo, el presupuesto de gastos y las etapas técnicas.

La manera de determinar las cantidades que Airbús Industrie deberá pagar a cada Fabricante Asociado en concepto de reembolso por las aportaciones nacionales respectivas a los costes de desarrollo, y el plan de reembolso.

La conclusión de contratos, lo antes posible, entre Airbús Industrie y sus Fabricantes Asociados, en virtud de los cuales compartan la responsabilidad de Airbús Industrie frente a la Agencia Ejecutiva en relación con el programa Airbús A 320, y la sumisión de dichos contratos al examen y aprobación de la Agencia Ejecutiva.

El compromiso de Airbús Industrie de informar inmediatamente a la Agencia Ejecutiva Airbús, si se produce alguna modificación del contenido de los trabajos de desarrollo.

CAPITULO III

Desarrollo

Artículo 5.

5.1 Tan pronto como cada Fabricante Asociado se haya comprometido a garantizar que se llevará a cabo su participación en el trabajo de desarrollo, especificado en el anexo 2 de este Acuerdo, y a costear su participación en los gastos de los trabajos de desarrollo que no pueden asignarse, los Gobiernos Signatarios tomarán las medidas necesarias, con arreglo a sus respectivos procedimientos internos, para que su fabricante de estructuras pueda completar su parte del programa de

desarrollo del Airbús A 320. Esta obligación se refiere al Airbús A 320 según se define en el anexo 1 del presente Acuerdo y vale para las siguientes cantidades que representan las aportaciones nacionales respectivas a los costes de desarrollo:

República Francesa: 4.428.787.200 FF.
República Federal de Alemania: 1.479.866.700 DM.
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: 219.690.300 £.
Reino de España: 8.537.125.600 Ptas.
Reino de Bélgica: 1.071.330.000 FB.

Estas cantidades se basan en la situación económica de enero de 1982.

5.2 Teniendo en cuenta las paridades de las diferentes divisas nacionales en que se expresan las cantidades, la participación de cada uno de los países interesados en el desarrollo del Airbús A 320, expresada en porcentajes, es la siguiente:

República Francesa: 39,31 por 100.
República Federal de Alemania: 33,38 por 100.
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: 21,41 por 100.
Reino de España: 4,48 por 100.
Reino de Bélgica: 1,42 por 100.

5.3 Las cantidades se han calculado:

Atribuyendo a cada país los gastos que se consideran realizados dentro de su territorio, y

Dividiendo los gastos de los trabajos conjuntos de desarrollo que no pueden ser asignados y los del trabajo de desarrollo que se subcontrate con terceros países, en caso de que dichos gastos deban ser financiados por Airbús Industrie y los Fabricantes Asociados, de la forma siguiente:

República Francesa: 37,32 por 100.
República Federal de Alemania: 37,32 por 100.
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: 19,70 por 100.
Reino de España: 4,14 por 100.
Reino de Bélgica: 1,52 por 100.

Artículo 6.

6.1 Las cantidades que aparecen en el artículo 5 serán objeto de reajuste en la fecha del gasto, conforme a una fórmula de reajuste que recoja los índices nacionales correspondientes.

6.2 Si alguno de los Fabricantes Asociados incumple sus compromisos, el Gobierno Signatario del país por cuyas leyes se rija seguirá siendo responsable frente a los demás Gobiernos Signatarios hasta la cantidad reajustada de su participación nacional.

Artículo 7.

7.1 Cuando en el caso de que se modifique el contenido de los trabajos de desarrollo, el Comité Intergubernamental considere que ha habido una reducción en el trabajo, los Gobiernos Signatarios podrán revisar sus obligaciones establecidas en los artículos 5 y 6.

7.2 Caso de haber otros costos de desarrollo adicionales a los que figuran en el artículo 5, éstos serán sufragados por Airbús Industrie y sus Fabricantes Asociados.

Artículo 8.

Las aportaciones nacionales respectivas al coste de desarrollo serán reembolsadas por Airbús Industrie con el producto de las ventas de aviones. Airbús Industrie cumplirá esta obligación por medio de reembolsos, con un nivel acordado por los Fabricantes Asociados, a cada Fabricante Asociado.

Artículo 9.

Para poder evaluar la marcha del programa de desarrollo, el trabajo se dividirá en un número suficiente de etapas técnicas. La Agencia Ejecutiva controlará la terminación de cada etapa por parte de Airbus Industrie.

CAPITULO IV**Equipamiento****Artículo 10.**

Para garantizar que se dan oportunidades a las industrias de equipamiento de los países de los Gobiernos Signatarios en tanto éstas puedan suministrar equipo competitivo para el Airbus A 320, y con el propósito de conseguir un equilibrio en la participación global de los proveedores de equipo de esos países, se exigirá de Airbus Industrie y Fabricantes Asociados que:

Inviten a todos los proveedores idóneos, especialmente de los países de los Gobiernos Signatarios, a participar en licitaciones de equipamiento, y proporcionen por adelantado a la Agencia Ejecutiva listas de todos aquellos a los que se proponga invitar a las licitaciones;

Informen sin demora y con pormenores a la Agencia Ejecutiva de la elección de cada proveedor, exponiendo las razones de la misma;

Alienten en la medida de lo posible la cooperación entre proveedores de diferentes países, especialmente entre los de los Gobiernos Signatarios ya sea directamente o a través de los Fabricantes Asociados.

CAPITULO V**Producción****Artículo 11.**

La producción en serie de estructuras y de los diversos equipos deberá distribuirse en la medida de lo posible entre las industrias de los países de los Gobiernos Signatarios en la misma proporción en que participen en el desarrollo, según figura en el artículo 5. Si no resultara posible poner en práctica este criterio de proporcionalidad, el Comité Intergubernamental discutirá el asunto y estudiará propuestas para la adopción de medidas de compensación adecuadas.

Artículo 12.

Corresponderá a cada Fabricante Asociado aportar los fondos necesarios para financiar su participación en la producción en serie.

CAPITULO VI**Participación industrial de terceros países****Artículo 13.**

Caso de que parte de los trabajos de desarrollo o producción en serie asignados a la industria de uno de los Gobiernos Signatarios no se lleve a cabo por la industria del país de ese Gobierno Signatario, podrá seguir considerándose que está asignada a la industria del mismo, siempre que el Gobierno Signatario respectivo así lo acepte e informe al efecto al Comité Intergubernamental.

Artículo 14.

14.1 Además de la participación de empresas de terceros países en el suministro de equipo, los Fabricantes Asociados, con el consentimiento de los Gobier-

nos Signatarios y sobre todo con el fin de mejorar aún más las perspectivas de venta del programa Airbus, podrán subcontratar parte del trabajo, dentro del programa relativo a la estructura, con empresas de terceros países.

14.2 Salvo en los casos regulados en el artículo 13, se exigirá a dichos subcontratistas de la estructura que aporten la parte del costo de los trabajos de desarrollo que corresponda a la parte de la producción en serie que se les asigne, y se hará el ajuste pertinente en las cantidades relativas a las aportaciones nacionales respectivas que se indican en el artículo 5.

CAPITULO VII**Financiación de las ventas de exportación****Artículo 15.**

15.1 Los Gobiernos Signatarios, con excepción del gobierno del Reino de Bélgica, participarán en la financiación de las ventas de exportación del avión Airbus A 320 dentro del marco de las normas internacionales vigentes y teniendo en cuenta la parte nacional respectiva en el avión, con inclusión de sus motores y equipamiento. En el caso del Reino de España esta obligación se cumplirá mediante la financiación de los aviones adquiridos por las líneas aéreas nacionales españolas.

15.2 Las responsabilidades del Grupo Permanente de trabajo sobre financiación de las ventas se harán extensivas al Airbus A 320.

CAPITULO VIII**Versiones derivadas****Artículo 16.**

Los Gobiernos Signatarios celebrarán consultas mutuas con el fin de decidir sobre la extensión del presente Acuerdo al avión Airbus A 321 y otras versiones derivadas del avión Airbus A 320.

CAPITULO IX**Disposiciones finales****Artículo 17.**

17.1 El gobierno de la República Federal de Alemania será el depositario del presente Acuerdo.

17.2 El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que todos los Gobiernos Signatarios hayan notificado por vía diplomática al gobierno de la República Federal de Alemania el cumplimiento de sus respectivas formalidades internas. El gobierno de la República Federal de Alemania informará a los Gobiernos Signatarios de la fecha de la última notificación.

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

Firmado en Bonn el día 6 de febrero de 1991, en un original en francés, alemán, inglés, español y flamenco, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos. El gobierno de la República Federal de Alemania remitirá a los demás Gobiernos Signatarios copia certificada del presente Acuerdo.

ANEXO 1**Descripción esquemática del avión de línea de alcance corto y medio con un sólo pasillo Airbus A 320**

El Airbus A 320 será una aeronave de transporte civil subsónica de alcance corto a medio, provisto de fuselaje de un sólo pasillo. Será una aeronave completamente nueva en la familia Airbus. Irá equipada con dos motores turboventiladores instalados en góndolas bajo las alas, del tipo de 23.000 a 25.000 libras de empuje estático. Los dos motores seleccionados para la certificación inicial son:

CFM International, CFM 56-5.
International Aero Engines, V 2500.

La aeronave tendrá un fuselaje de diámetro medio de sección transversal aproximadamente circular y de ala baja.

La velocidad de crucero será de unos 450 nudos.

La aeronave tendrá un alcance de hasta 3.000 millas náuticas cuando lleve sus reservas de combustible, una capacidad de carga correspondiente a unos 150 pasajeros con su equipaje y el equipamiento típico de las aerolíneas comerciales.

La cabina tendrá capacidad para unos 150 pasajeros sentados de seis en seis, con una configuración de clases mixta, por ejemplo 85 asientos con un espacio de 86 centímetros (34 pulgadas), y 65 asientos con un espacio de 81 centímetros (32 pulgadas).

Dispondrá de dos bodegas para carga y equipaje, una delante y otra detrás del ala, bajo el piso de la cabina de pasajeros, con capacidad para contenedores de menor altura pero en lo demás idénticos a los usados en otros Airbus y aviones de gran capacidad.

La definición del Airbus A 320 permitirá que con su desarrollo se cubran las futuras necesidades de la clientela de líneas aéreas.

ANEXO 2**Trabajo de desarrollo y costes conexos del programa A 320 al que se refieren las cantidades especificadas en el artículo 5**

El término «trabajo de desarrollo», tal como se utiliza en este Acuerdo Intergubernamental, incluye toda labor de carácter no repetitivo y que sea necesaria para desarrollar el avión Airbus A 320 según se especifica en el anexo 1, incluida la obtención de certificaciones.

El trabajo de desarrollo es el que cae dentro del campo de aplicación establecido por Airbus Industrie, y especificado en las propuestas que han sido sometidas a los Gobiernos Signatarios en relación con el desarrollo del Airbus A 320.

Este trabajo de desarrollo comprende:

El diseño de la aeronave.

Las pruebas de túnel aerodinámico, de estructuras y sistemas.

Los simuladores, excepto los destinados al entrenamiento de las tripulaciones.

El trabajo de desarrollo de equipo inclusive el desarrollo de los motores de propulsión, con excepción del trabajo financiado directamente por los fabricantes del equipo y de los motores.

Las plantillas y herramientas específicas para la fabricación de hasta seis aeronaves A 320 al mes, para su montaje en una única línea de montaje en Tolouse, con posterior acabado interior en Hamburgo.

Fabricación de tres aeronaves de desarrollo, incluidos recambios y las modificaciones que sean necesarias para obtener la certificación.

Pruebas de vuelo de seis aeronaves, necesarias para obtener la certificación, incluyendo todo el apoyo correspondiente en tierra y el esfuerzo necesario para el análisis de los resultados de los pruebas.

La documentación necesaria para la certificación de la aeronave encargada por los clientes de lanzamiento (Air France, Air Inter, British Caledonian, Cyprus Airways, Inex Adria), y la versión estándar.

Otras actividades esenciales, incluyendo viajes internacionales, conexiones, traducciones y transporte de las piezas de la aeronave.

Gestión del trabajo de desarrollo por parte de Airbus Industrie.

Apoyo continuado durante los dos años siguientes a la certificación en particular:

Toda modificación que caiga dentro del campo de aplicación.

Continuación de las actividades de diseño y pruebas.

Adaptaciones a la plantillas y herramientas y equipo de apoyo terrestre y su mantenimiento y reparación.

Almacenamiento de equipo de pruebas de vuelo.

Puesta al día de la documentación.

Actividades conexas de viajes, traducción y transporte.

Dentro de las cantidades especificadas en el artículo 5 de este Acuerdo Intergubernamental se ha deducido de los costes totales presentados por Airbus Industries a los gobiernos un determinado importe. Este representa el ingreso neto previsto por la venta de los tres aviones de desarrollo, tras descontar su amortización y los costes de renovación, así como la depreciación en el precio de venta de los tres aviones de producción que tomarán parte en el programa de vuelos de desarrollo.

Nota: Con posterioridad, British Caledonian fue absorbida por British Airways, y se entregaron a esta última los aviones encargados por British Caledonian.

ESTADOS PARTE

Alemania, República Federal de, 24 de mayo de 1991.

Bélgica, 5 de octubre de 1993.

España, 4 de junio de 1992.

Francia, 2 de septiembre de 1991.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, 17 de diciembre de 1991.

El presente Acuerdo entró en vigor de forma general y para España el 5 de octubre de 1993, de conformidad con lo establecido en su artículo 17.2.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 20 de diciembre de 1993.—El Secretario general Técnico, Antonio Bellver Manrique.

1411 *PROTOCOLO de Suspensión de Salvaguardias Nucleares derivadas del Acuerdo sobre Cooperación Nuclear entre España, los Estados Unidos de América y la OIEA, hecho en Viena el 23 de marzo de 1993.*

PROTOCOLO

Para la suspensión de la aplicación de salvaguardias de conformidad con el Acuerdo de 9 de diciembre de 1966, en su texto enmendado, entre el Organismo Internacional de Energía Atómica, el Gobierno de España y el Gobierno de los Estados Unidos de América a la vista de las disposiciones para la aplicación de salvaguardias en virtud del Tratado de no Proliferación de Armas Nucleares

El Organismo Internacional de Energía Atómica (en lo sucesivo denominado «el Organismo»), el Gobierno