

## ARTICULO 4

Una parte de las fabricaciones en serie (célula y montaje general) resultante del programa del «Airbus A-300 B» será concedida directamente, bajo forma de subcontrata o de compras, a la industria neerlandesa. Esta parte se acercará tanto como sea posible a la de los adelantos reembolsables que incumban al Gobierno del Reino de los Países Bajos y que se proporcionan de conformidad con el artículo 5 que más adelante se cita. Las evaluaciones serán hechas sobre la base de las condiciones económicas generales de 1 de enero de 1968.

En lo que concierne a la equipación, la disposición del artículo 3 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, relativa al examen de una posibilidad de compensación en caso de desequilibrio de las fabricaciones en serie, no se aplicará a la participación neerlandesa.

En la medida compatible con las necesidades del programa y en el límite de la tasa de participación del Gobierno del Reino de los Países Bajos en los adelantos reembolsables, la industria neerlandesa efectuará los trabajos para el desarrollo que serán determinados de común acuerdo con la «Sociedad Nacional Industrial Aeroespacial», que sustituye después del 1 de enero de 1970 a la «Sociedad Sub-Aviación» como constructora asociada, y con la «Deutsche Airbus GmbH».

## ARTICULO 5

Los adelantos reembolsables de 2.050 millones de francos (1.655 millones de marcos alemanes, 1.503 millones de florines), definidos en el artículo 6 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, serán aportados en razón de 6,6 por 100 por el Gobierno del Reino de los Países Bajos, que pondrá su parte de los adelantos reembolsables a la disposición del Jefe de obras por intermedio de la Sociedad «Fokker-VFW N. V.». Las partes que correspondan respectivamente al Gobierno de la República Francesa y al de la República Federal de Alemania se sitúan una y otra en el 43 por 100, debiendo el Jefe de obras recibir, por intermedio de la industria británica, el saldo, es decir, 7,4 por 100. Este reparto queda definido sobre la base de las condiciones económicas generales de 1 de enero de 1968.

En caso de incumplimiento de la Sociedad «Fokker-VFW N. V.», el Gobierno del Reino de los Países Bajos quedará comprometido frente a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania hasta el límite de las sumas que representen su cuota-parte en la financiación común del proyecto.

Las otras disposiciones financieras del capítulo III (artículos 6, 7, 8 y 9) del Acuerdo de 29 de mayo de 1969 se aplicarán al Gobierno del Reino de los Países Bajos en las mismas condiciones que a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania.

## ARTICULO 6

El Gobierno de la República Francesa y de la República Federal de Alemania, después de haber consultado en el seno del Comité intergubernamental, podrán conjuntamente decidir la conclusión de Acuerdos con Estados terceros con vistas a asociarlos a la realización del «Airbus A-300 B».

Estos Acuerdos podrán implicar una reducción de los adelantos reembolsables que corresponden a estos dos Gobiernos, así como a las parcelas de trabajo atribuidas a sus respectivas industrias. Tales acuerdos podrán prever la representación de estos Estados terceros en el seno del Comité intergubernamental.

## ARTICULO 7

El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que las tres Partes Contratantes hayan notificado el cumplimiento de las formalidades constitucionales requeridas al Gobierno del Reino de los Países Bajos.

El Gobierno del Reino de los Países Bajos informará a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania de la fecha a que se refiere el primer párrafo.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados a este efecto, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en La Haya, el 26 de diciembre de 1970, en tres ejemplares, cada uno en lenguas neerlandesa, alemana y francesa, los tres textos igualmente fehacientes.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 5 de marzo de 1984.—El Secretario general técnico, Fernando Perpiñá-Robert Peyra.

6853

*ACUERDO de 26 de septiembre de 1961 entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania, la República Francesa, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y España, concerniente al programa «Airbus A 310», hecho en Londres.*

Los Gobiernos de la República Federal de Alemania, la República Francesa, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y España;

Deseando intensificar la colaboración europea en el campo de la construcción aeronáutica;

Deseosos de capacitar al Grupo de Interés Económico Airbus Industrie (el jefe del proyecto) y a los fabricantes asociados «Deutsche Airbus GmbH», «Société Nationale Industrielle Aéronautique», «British Aerospace» y «Construcciones Aeronáuticas, S. A.», para continuar el programa «Airbus A-300» y para realizar el programa «Airbus A-310», cuyo proyecto ha sido sometido por estas firmas a los Gobiernos signatarios y cuyas características generales se incluyen a título indicativo en el anexo I del presente Acuerdo;

Conforme con los principios del Acuerdo entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno de la República Francesa concerniente al «Airbus A-300 B», firmado el 29 de mayo de 1969 («el Acuerdo de 1969»);

Teniendo en cuenta los acuerdos suplementarios firmados con el Gobierno del Reino de los Países Bajos el 28 de diciembre de 1970 («el Acuerdo de 1970») y con el Gobierno del Estado español el 23 de diciembre de 1971 («el Acuerdo de 1971»), relativos al «Airbus A-300 B»;

Conscientes del hecho de que la entrada de «British Aerospace» en «Airbus Industrie» el 1 de enero de 1973 refuerza este grupo de interés económico, industrial y comercialmente y lo sitúa en una posición aún más favorable para iniciar una más amplia cooperación dentro y fuera de Europa.

Han acordado lo que sigue:

## CAPITULO 1

## Generalidades

Artículo 1. Las disposiciones de los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971 continuarán en vigor entre aquellos Gobiernos signatarios del presente Acuerdo que sean igualmente Gobiernos signatarios de los tres Acuerdos antes citados en tanto no sean modificadas o sustituidas, en las relaciones entre los Gobiernos signatarios del presente Acuerdo, por las disposiciones del presente Acuerdo.

## CAPITULO 2

## Organización

Art. 2. 1. El Comité Intergubernamental, establecido por los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971 continuará existiendo. Sus poderes y responsabilidades serán ampliados para incluir todos los aspectos del programa «Airbus A 310».

2. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte estará representado en el Comité Intergubernamental con efectos desde el 1 de enero de 1979.

3. Los representantes de la República Federal de Alemania, la República Francesa y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte tendrán, cada uno, derechos de voto sin restricción en el Comité Intergubernamental. No será posible tomar ninguna decisión contra el voto de uno de estos representantes.

4. El representante de España tendrá pleno derecho de voto en las siguientes materias:

- Modificación del presente Acuerdo.
- Modificaciones de la participación española en los programas «A 300» y «A 310».
- Aprobación del Acuerdo marco (y de cualquier enmienda posterior) entre la Agencia Ejecutiva y «Airbus Industrie», mencionado en el artículo 8 siguiente.
- Aprobación de los lotes de producción de los programas «A 300» y «A 310» que lleven consigo trabajos de producción en serie asignados a España.

No será posible tomar ninguna decisión en las cuatro materias anteriormente mencionadas sin el acuerdo del representante español.

Si se propusiera la terminación de uno o ambos de los programas «A 300» y «A 310», los representantes de la República Federal de Alemania, la República Francesa y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte consultarán al representante español, quien, sin embargo, no tendrá poder para oponerse a la decisión tomada por los miembros con derecho a voto sin restricciones, ni, en particular, invocar el párrafo 4 del artículo 8. El representante español tendrá voz pero no voto con respecto a todas las materias restantes.

5. Los representantes de los Gobiernos signatarios en el Comité Intergubernamental se esforzará en sus decisiones en promover el éxito del programa «Airbus».

6. El Comité Ejecutivo, establecido bajo los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971, llevará a cabo las funciones a él asignadas por el Comité Intergubernamental. Continuará estando compuesto por un representante de cada país representado en el Comité Intergubernamental.

7. Tal como está previsto en el Acuerdo de 1969, el Comité Intergubernamental y el Comité Ejecutivo utilizarán los servicios de una Agencia Ejecutiva, cuyas responsabilidades en la permanente supervisión del programa «Airbus» se ampliarán para incluir las del «Airbus A 310». La Agencia Ejecutiva estará formada por miembros designados no sólo como antes, por el Gobierno de la República Francesa, sino también por los Gobiernos de la República Federal de Alemania y del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Los detalles de la organización de la Agencia Ejecutiva serán aprobados por el Comité Intergubernamental. El Comité Intergubernamental y el

Comité Ejecutivo tendrán en cualquier momento el derecho de obtener información de la Agencia y de dar instrucciones a la Agencia Ejecutiva de conformidad con sus responsabilidades.

Art. 3. 1. Dado que el programa «Airbus» es llevado a cabo por el «Grupo de Interés Económico Airbus Industrie» y los fabricantes asociados, la Agencia Ejecutiva elaborará un Acuerdo marco entre ella y «Airbus Industrie», relativo al «A 310», para regular la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo en tanto que afecten a «Airbus Industrie».

2. Una vez que este Acuerdo marco haya sido aprobado por el Comité Intergubernamental, será notificado a «Airbus Industrie» por la Agencia Ejecutiva y entrará en vigor en el momento de dicha notificación.

3. El Acuerdo marco estipulará, en particular:

— Que «Airbus Industrie» y sus fabricantes asociados se comprometen a completar con éxito el desarrollo del «A 310» y a obtener las certificaciones requeridas.

— Que en el caso de que exista cualquier costo de desarrollo adicional a aquellos cubiertos por el artículo 8, será soportado por «Airbus Industrie» y sus fabricantes asociados.

— Que «Airbus Industrie» establezca contratos con sus fabricantes asociados en virtud de los cuales éstos compartirán con «Airbus Industrie» las responsabilidades adquiridas frente a la Agencia Ejecutiva. Estos contratos estarán de acuerdo con las disposiciones del Acuerdo marco. Se establecerá en ellos la repartición de trabajos y responsabilidades. Serán sometidos en forma de proyecto a la Agencia Ejecutiva. La Agencia los examinará y se asegurará de que están de acuerdo con las disposiciones anteriormente mencionadas.

#### CAPITULO 3

##### Continuación del programa «Airbus A 300» y división del trabajo en el programa «A 310»

Art. 4. 1. Las disposiciones establecidas por los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971, y por la Convención marco y los Acuerdos Marco mencionados en el anexo 2 continúan en vigor para la división del trabajo y la financiación del programa «Airbus A 300».

2. El trabajo de producción de serie de la estructura del «A 300» asignado a «British Aerospace» continuará realizándose sobre las mismas bases anteriores al 1 de enero de 1978.

3. Cualquier trabajo de desarrollo que suponga financiación por los Gobiernos relativo al «A 300» y que no forme ya parte de la Convención marco y de los Acuerdos marco mencionados en el anexo 2, será financiado sobre principios análogos a los dispuestos en los artículos 6 al 9.

Art. 5. 1. Salvo que otra cosa sea acordada en algún caso particular por el Comité Intergubernamental, la producción de serie de los componentes estructurales será responsabilidad de la industria del país a la que esté asignado el correspondiente trabajo de desarrollo, de conformidad con el artículo 6 y anexo 3 a este Acuerdo, o si dicho trabajo de desarrollo no es requerido, de la industria que haga el componente correspondiente del «Airbus A 300».

2. Los fabricantes asociados se esforzarán en repartir la producción de serie de los equipos para el «Airbus A 300» y «A 310» en proporciones equilibradas entre las industrias de sus respectivos países, tomando en cuenta la producción bajo subcontratos y licencias. Si no se consiguesen proporciones equilibradas, el Comité Intergubernamental discutirá el asunto y podrá hacer propuestas relativas a medidas de compensación apropiadas. Para los fines de este artículo «Proporciones equilibradas» significa proporciones de acuerdo con los porcentajes establecidos en el párrafo 2 del artículo 8 de este Acuerdo.

Art. 6. 1. En el anexo 3 se define el trabajo de desarrollo cubierto por este Acuerdo, es decir:

— Trabajos de desarrollo asignados a las industrias de los países de los Gobiernos signatarios.

— Trabajos de desarrollo que serán subcontratados a Industrias de terceros países.

— Trabajos de desarrollo conjunto que no puedan ser asignados y que serán limitados al mínimo posible.

2. El «trabajo de desarrollo» incluye todo el trabajo requerido desde el comienzo de la fase de desarrollo preliminar del «A 310» hasta la certificación de las dos versiones equipadas con los dos motores diferentes mencionados en el anexo 1. Incluye igualmente todo el trabajo para el apoyo continuado que se indica en el anexo 3.

Art. 7. Si uno de los Gobiernos signatarios está de acuerdo y a tal efecto informa al Comité Intergubernamental, se considerarán, a los efectos de los artículos 4, 5 y 6, asignados a la industria del país de ese Gobierno signatario porciones de la producción en serie o del trabajo de desarrollo, aunque tal porción de trabajo no sea llevada a cabo por la industria misma de ese país.

#### CAPITULO 4

##### Financiación del programa «A 310»

Art. 8. 1. Tan pronto como cada fabricante asociado se haya comprometido a asegurar que su participación en el tra-

bajo de desarrollo especificado en el anexo 3 será llevado a cabo y a costear su participación en los gastos de los trabajos de desarrollo no atribuibles, tal como se especifica en el siguiente párrafo 2, se considerará que los Gobiernos signatarios han asumido el compromiso de tomar en la parte que a cada uno concierne las medidas necesarias para disponer las cantidades siguientes con destino a los gastos de desarrollo.

República Federal de Alemania: Setecientos cuarenta y seis millones quinientos cincuenta y ocho mil (748.538.000) marcos alemanes.

República Francesa: Mil seiscientos sesenta y cinco millones trescientos diez mil cuatrocientos (1.663.310.400) francos franceses.

Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Ciento dieciséis millones ochocientas veintitrés mil doscientas libras esterlinas (118.823.200).

España: Dos mil quinientos setenta y siete millones cuatrocientas veintiuna mil cuatrocientas (2.577.421.400) pesetas.

Estas cantidades constituirán las «cantidades base» a los efectos del artículo 9.

2. Las cantidades han sido calculadas:

— Atribuyendo a cada país los gastos que se estime se hayan realizado dentro de su territorio, y

— Dividiendo los gastos de los trabajos de desarrollo comunes que no pueden ser asignados y los del trabajo de desarrollo subcontratado a terceros países, en caso de que dichos gastos deban ser financiados por «Airbus Industrie» y los fabricantes asociados, de la forma siguiente:

	Porcentaje
República Federal de Alemania	37,9
República Francesa	37,9
Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte	20,0
España	4,2

3. Estas cantidades están calculadas sobre condiciones económicas existentes en enero de 1978 y habrán de ser revisadas para tener en cuenta las variaciones de costos desde enero de 1978 hasta el momento del gasto de acuerdo con una fórmula establecida para cada país individualmente y utilizando inicialmente las fórmulas definidas en el Acuerdo marco concerniente al segundo lote de mejoras de las versiones «A 300 B2/B4» del «Airbus». Cualquier modificación posterior deberá ser aprobada por el Comité Intergubernamental. Estas cantidades serán incluidas, junto con las disposiciones estipuladas para su escalación, en el Acuerdo marco entre la Agencia Ejecutiva y «Airbus Industrie» mencionado en el artículo 3. Las cantidades se entienden libres de impuestos y aranceles.

4. Si un fabricante asociado incumple sus compromisos, el Gobierno del país a cuyas leyes esté sometido seguirá siendo responsable frente a los otros Gobiernos hasta la cantidad escalada de su participación en el gasto del trabajo de desarrollo tal como quedó indicado en los párrafos anteriores.

5. Las cantidades incluyen los gastos realizados durante las fases preliminares de desarrollo del «A 310» de acuerdo con las disposiciones del Acuerdo marco notificado por la Agencia Ejecutiva el 6 de diciembre de 1977 a «Airbus Industrie», y en el caso del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, los gastos del trabajo de desarrollo inicial llevado a cabo por la industria británica durante la fase preliminar de desarrollo a que se refiere el citado Acuerdo marco.

6. Las cantidades anteriores no incluyen los costos correspondientes a los trabajos de desarrollo que serán realizados por «Belairbus» y «Fokker». Los Gobiernos signatarios entienden que esas cantidades se considerarán puestas a disposición por los Gobiernos de los Reinos de Bélgica y de los Países Bajos.

Las cantidades son las siguientes:

Reino de Bélgica: Setecientos veintinueve millones novecientos noventa y siete mil quinientos (729.997.500) francos belgas.

Reino de los Países Bajos: Veintiséis millones cincuenta y nueve mil seiscientos (26.059.600) florines holandeses.

Los Gobiernos signatarios se proponen concluir los necesarios acuerdos con el Gobierno del Reino de Bélgica y con el Gobierno del Reino de los Países Bajos.

7. Para hacer posible el seguimiento del programa, el trabajo será dividido en un número suficiente de etapas técnicas; la terminación de cada etapa será controlada por «Airbus Industrie» y la Agencia Ejecutiva y de ello será informado el Comité Ejecutivo.

Art. 9. 1. A la terminación del desarrollo del «A 310» tal como se define en el artículo 8, los totales de las cantidades base y cualquier suplemento por escalación, conforme al párrafo 3 del artículo 8, serán comprobados, para cada país, por el Comité Intergubernamental. Estos totales serán netos, libres de impuestos y aranceles.

2. Las cantidades así revisadas permanecerán divididas en lotes correspondientes a las obligaciones en las diferentes monedas. Cada uno de estos lotes mostrará un perfil de gastos trimestral, que quedará establecido en el Acuerdo marco previsto en el artículo 3. A los efectos de este Acuerdo, se entien-

den por trimestres los cuatro períodos de tres meses que comienzan en 1 de enero, 1 de abril, 1 de julio y 1 de octubre. En cada uno de los lotes los compromisos trimestrales de gastos que se estime se hayan realizado con anterioridad al trimestre de la firma de este Acuerdo permanecerán expresados en las monedas en las que existe el compromiso de ser transferidas a los fabricantes asociados por los Gobiernos signatarios. Los compromisos trimestrales de gastos que se estime se hayan realizado durante el trimestre de la firma del presente Acuerdo y los realizados posteriormente serán convertidos en Unidades de Cuenta Europea (UCE) a la cotización media de cambio para el trimestre durante el que existiese el compromiso de la realización del gasto. Estos lotes así expresados en parte en las distintas monedas de origen y en parte en Unidades de Cuenta Europea (UCE) constituirán la obligación de reembolso por parte de «Airbus Industrie» a cada uno de los fabricantes asociados. «Airbus Industrie» cumplirá esta obligación reembolsando a cada constructor asociado, con respecto a los lotes que se considere haber sido puestos a disposición por el correspondiente Gobierno signatario.

3. El reembolso se realizará mediante reintegros efectuados dentro del mes posterior a la entrega de cada avión que haya sido vendido. Definidos en milésimas de la participación en cada lote que esté expresada en su moneda original y en milésimas de la participación en cada lote que esté expresada en Unidades de Cuenta Europea, los reintegros serán:

- 1 por 1.000 desde el avión 1 al 50.
- 2 por 1.000 desde el avión 51 al 100.
- 3,5 por 1.000 desde el avión 101 al 200.
- 5 por 1.000 desde el avión 201 al 300.

4. Comenzando con el avión 301, y dentro del mes posterior a la entrega de cada avión que haya sido vendido, «Airbus Industrie» transferirá un royalty a cada fabricante asociado correspondiente a los lotes que se consideren haber sido hechos efectivos por los Gobiernos signatarios pertinentes. A los efectos del cálculo de royalty, el gasto que se considere haber sido efectuado durante el período de desarrollo será convertido en UCE para todo el período, que comienza el 1 de enero de 1978, aplicando la cotización media de cambio entre cada moneda de origen y la Unidad de Cuenta Europea durante el trimestre en el cual el gasto se considera que ha sido realizado. Con carácter de excepción, los gastos que se considere haber sido realizados con anterioridad al segundo trimestre de 1978 serán convertidos en Unidades de Cuenta Europea a la cotización media de cambio aplicable durante el segundo trimestre de 1978. El royalty será del 3 por 1.000 del valor de cada lote así calculado.

5. El Acuerdo marco formulado entre la Agencia Ejecutiva y «Airbus Industrie» establecerá métodos apropiados para verificar que estas disposiciones han sido llevadas a cabo.

Art. 10. 1. El presente Acuerdo no se aplica a la financiación de la producción de serie. Cada fabricante asociado deberá obtener los fondos requeridos para financiar su participación en la producción de serie.

2. El grupo de trabajo permanente de financiación de ventas continuará desempeñando las funciones que le han sido asignadas por el Comité Intergubernamental en su decisión de 28 de junio de 1973. El Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha estado presente en este grupo de trabajo con efectos de 1 de enero de 1979, con el fin de permitir, entre otras cosas, la realización de los Principios de Cooperación en el Programa Airbus aprobado por los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte en noviembre de 1978. El texto de estos principios fue transmitido al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte por una nota de 10 de noviembre de 1978 del Gobierno de la República Francesa y por notas de fechas 21 de noviembre de 1978 y 9 de febrero de 1979, por el Gobierno de la República Federal de Alemania. El Gobierno de España está también representado en el grupo de trabajo con efectos de 23 de marzo de 1981. Las responsabilidades del grupo se extenderán para incluir el «Airbus A 310».

#### CAPITULO 5

##### Equipo

Art. 11. Con el fin de asegurar que se den oportunidades a las industrias de equipo de cada país signatario de forma que puedan suministrar equipo, siempre que cuente con una favorable acogida por las líneas aéreas y sea competitivo, especialmente en términos de precio, plazo de entrega, calidad y servicio post-venta, «Airbus Industrie» deberá:

— Invitar a suministradores cualificados de los países de los Gobiernos signatarios a que presenten ofertas de equipo; las listas de todos los suministradores que son invitadas a concurrir serán comunicadas a la Agencia Ejecutiva con antelación.

— Informar a la Agencia Ejecutiva, sin retraso, de los detalles de su elección y de las razones que justifiquen su decisión.

#### CAPITULO 6

##### Participación industrial por terceros países

Art. 12. 1. Además de la participación de empresas de terceros países en el suministro de equipo (ver artículo 11), los fabricantes asociados, con el acuerdo de los Gobiernos signatarios y con el fin específico de conseguir una mejora de las perspectivas de ventas del programa «Airbus», pueden subcontratar parte del trabajo relativo a la estructura del avión comprendido en el programa a firmas en terceros países.

2. Con excepción de los casos regidos por las disposiciones del artículo 7, tales subcontratistas de estructuras serán requeridos a asumir a la parte del costo del trabajo de desarrollo que corresponda a la parte de producción de serie que se le ha asignado, haciéndose un ajuste apropiado en las cantidades que se consideren puestas a disposición por los Gobiernos signatarios.

Art. 13. Salvo que se acuerde lo contrario por el Comité Intergubernamental, los Gobiernos signatarios no apoyarán la participación de sus fabricantes de estructura, que tomen parte en el programa «Airbus», en el desarrollo y producción de programas civiles competidores con los programas de «Airbus Industrie».

#### CAPITULO 7

##### Disposiciones finales

Art. 14. 1. El presente Acuerdo estará abierto en Londres para su firma desde el 24 de julio de 1981 hasta el 30 de septiembre de 1981.

2. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que todos los Gobiernos signatarios hayan notificado al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por conducto diplomático, del cumplimiento de sus respectivas formalidades internas a este efecto. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte informará a los otros Gobiernos signatarios de la fecha de la última notificación.

Las disposiciones anteriores constituyen el Acuerdo entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania, de la República Francesa, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de España, firmado en una sola copia original en Londres en los idiomas alemán, francés, inglés y español, haciendo fe cada uno de ellos. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte entregará copias legalizadas del presente Acuerdo a los otros Gobiernos signatarios.

#### ANEXO 1

##### Características generales del avión de corto/medio radio de acción «Airbus A 310»

El «Airbus A 310» será un avión de transporte civil subsonico, de corto/medio radio de acción. Tendrá un cierto número de partes comunes con el «A 300» y se beneficiará de las mejoras aportadas a éste, particularmente en el campo de la digitalización del equipo. Sin embargo, tendrá un ala enteramente nueva y estará equipada con dos motores turbocompresores del orden de los 20 a 22.000 dN (45 a 50.000 libras) de empuje, instalados en góndolas bajo las alas; los dos motores seleccionados para las certificaciones iniciales son:

General Electric CF 6-80.  
Pratt & Whitney JT9D7R4.

El avión tendrá un fuselaje de gran diámetro, con sección transversal circular y ala baja.

La velocidad de crucero será de aproximadamente 500 nudos. El avión tendrá un radio de acción básico de 2.500 millas náuticas con sus reservas; una carga útil correspondiente a 214 pasajeros con su equipaje, y las instalaciones y accesorios típicos de líneas aéreas comerciales.

La cabina será capaz de llevar aproximadamente 214 pasajeros, ocho por fila, en configuración mixta, 16 a una distancia entre asientos de 98 centímetros (38 pulgadas) más 198 a una distancia de 88 centímetros (34 pulgadas).

Bajo el suelo de la cabina de pasajeros están previstas dos bodegas de carga y equipaje con equipo de carga automático capaz de manejar los contenedores usados en otros aviones de alta capacidad, y una bodega de carga a granel.

La definición general del proyecto debe permitir futuros desarrollos, en particular un aumento de radio de acción.

#### ANEXO 2

Convención marco y Acuerdos marco a los que se refiere el artículo 4, párrafo 1

1. Convención marco («Convention cadre») referente a la realización del «Airbus A 300 B» establecida el 8 de junio de 1971.

1.1 Adición número 1 de 26 de diciembre de 1973.

2. Acuerdo marco («Accord cadre») referente al desarrollo de las versiones «B2» y «B4», notificado el 9 de abril de 1974.

- 2.1 Adición número 1, notificada el 23 de junio de 1976.
- 2.2 Adición número 2, notificada el 23 de diciembre de 1977.
- 2.3 Adición número 3, notificada el 3 de mayo de 1978.
- 2.4 Adición número 4, notificada el 14 de junio de 1979.

3. Acuerdo marco referente al desarrollo de la versión «B 10», notificado el 6 de diciembre de 1977.

4. Acuerdo marco referente al segundo lote de mejoras de las versiones «A 300 B2/B4» del «Airbus», notificado el 12 de junio de 1981.

#### ANEXO 2

Trabajos de desarrollo y costos anejos del «A 310» a los que se aplican las cantidades especificadas en el artículo 8

El término «trabajo de desarrollo» tal como se ha utilizado en el presente Acuerdo intergubernamental, incluye todos los trabajos de naturaleza no repetitiva que no puedan ser atribuidos a la producción de serie, y que son necesarios para desarrollar el avión especificado en el anexo 1 y para obtener su certificación. Comprende los trabajos siguientes:

- Diseño del avión.
- Ensayos distintos de los ensayos en vuelo (túnel aerodinámico, estructurales, sistemas).
- Simuladores distintos de los de entrenamientos de tripulaciones de líneas aéreas.
- Desarrollo de equipos, incluyendo motor y góndola, en la medida en que no sean directamente financiados por los fabricantes de equipos o de motores.
- Útiles y gradas, es decir, la puesta a punto de métodos de fabricación, la construcción de modelos y el diseño y producción de útiles y gradas específicas para el «A 310», capaces de producir cuatro aviones «A 310» al mes, en una sola línea de montaje que pueda también ser usada para el «A 300», así como la fabricación de útiles y gradas comunes adicionales necesarios para permitir que la línea de montaje alcance una cadencia de seis aviones por mes, de los tipos «A 300» y «A 310».
- Fabricación de dos prototipos, incluyendo cualquier modificación que pueda ser necesaria para obtener la certificación.
- Ensayos en vuelo sobre cinco aviones, necesarios para la certificación, incluyendo el apoyo en tierra correspondiente y los trabajos necesarios para el análisis de resultados hasta la certificación.
- Documentación requerida para la certificación del avión pedido por los clientes de lanzamiento (Swissair, Lufthansa, KLM) y para la versión de base.
- Actividades varias que cubran enlaces, transportes, traslado de partes de aviones y traducciones.
- Gestión y coordinación llevada a cabo por «Airbus Industrie» para el programa «A 310».
- Apoyo continuado, incluyendo diseño y realización de modificaciones debidas a problemas descubiertos en el año siguiente a la certificación de cada una de las dos versiones equipadas con las plantas de potencia definidas en el anexo 1. Además los temas definidos a continuación hasta dos años después de la certificación:
  - Continuación del diseño y ensayos, modificación y mantenimiento de útiles y gradas, puesta al día de la documentación técnica del avión de base y la de los clientes de lanzamiento (Swissair, Lufthansa y KLM), costos para viajes internacionales.
  - Reacondicionamiento de los cinco aviones de desarrollo, incluyendo las modificaciones necesarias para transformar los dos prototipos en aviones para servicio de líneas aéreas.

Los ingresos que se espera obtener de la venta de los dos prototipos han sido restados del costo total del desarrollo en la lista anterior.

El presente Acuerdo entró en vigor el 9 de agosto de 1983, de conformidad con lo establecido en el artículo 14.2 del mismo. Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 5 de marzo de 1984.—El Secretario general Técnico, Fernando Perpiñá-Robert Peyra.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

6854

ORDEN de 27 de febrero de 1984 por la que se fija la plantilla de personal del Instituto Nacional de Toxicología.

Ilustrísimo señor:

El artículo 61 del Decreto 1789/1967, de 13 de julio, modificado por el 3061/1982, de 13 de octubre, establece que la plantilla orgánica del Instituto Nacional de Toxicología habrá de ajustarse a las necesidades de los servicios, por lo cual será revisada cada cuatro años y, potestativamente, cada dos, por el Ministerio de Justicia.

Efectuada la oportuna propuesta al efecto por la Dirección del citado Instituto en cumplimiento de lo previsto en la norma reseñada.

Este Ministerio, de conformidad con el parecer consultado del Consejo General del Poder Judicial, ha tenido a bien disponer que la plantilla orgánica del Instituto Nacional de Toxicología queda establecida en la forma siguiente:

### A) PERSONAL TECNICO FACULTATIVO

Director del Instituto.

#### DEPARTAMENTO DE BARCELONA

Un Director del Departamento.

##### Sección de Química

Un Jefe de Sección.  
Cinco Técnicos Facultativos.

##### Sección de Biología

Un Jefe de Sección.  
Dos Técnicos Facultativos.

##### Sección de Anatomía Patológica

Un Jefe de Sección.  
Un Técnico Facultativo.

#### DEPARTAMENTO DE MADRID

Un Director del Departamento.

##### Sección de Química

Un Jefe de Sección.  
Nueve Técnicos Facultativos.

##### Sección de Biología

Un Jefe de Sección.  
Cuatro Técnicos Facultativos.

##### Sección de Anatomía Patológica

Un Jefe de Sección.  
Tres Técnicos Facultativos.

##### Sección de Criminalística

Un Jefe de Sección.  
Un Técnico Facultativo.

#### DEPARTAMENTO DE SEVILLA

Un Director del Departamento.

##### Sección de Química

Un Jefe de Sección.  
Cinco Técnicos Facultativos.

##### Sección de Biología

Un Jefe de Sección.  
Dos Técnicos Facultativos.

##### Sección de Anatomía Patológica

Un Jefe de Sección.  
Un Técnico Facultativo.

### B) MEDICOS FORENSES

#### DEPARTAMENTO DE BARCELONA

Un Médico Forense agregado al Departamento.

#### DEPARTAMENTO DE MADRID

Un Médico Forense agregado al Departamento.  
Trece Médicos Forenses adscritos al Servicio de Información Toxicológica.

#### DEPARTAMENTO DE SEVILLA

Un Médico Forense agregado al Departamento.

### C) PERSONAL DE LABORATORIO

#### DEPARTAMENTO DE BARCELONA

Siete Auxiliares de Laboratorio.  
Dos Agentes.

#### DEPARTAMENTO DE MADRID

Trece Auxiliares de Laboratorio.  
Cuatro Agentes.

#### DEPARTAMENTO DE SEVILLA

Siete Auxiliares de Laboratorio.  
Dos Agentes.