

6851

**CORRECCION de errores del Real Decreto 3407/1983, de 21 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de protección a la mujer.**

Advertidos errores y omisiones en el texto remitido de la relación de funcionarios anexa al Real Decreto 3407/1983, de 21 de diciembre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de protección a la mujer (Patronato de Protección a la Mujer), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de febrero de 1984, se transcriben las oportunas rectificaciones:

En la página 3389, donde dice: «Localidad: Huesca; Enrique Montañés Gutiérrez»; debe decir: «María Luz Bautista de la Fuente».

En la misma página, donde dice: «Localidad: Teruel, Juan Mateos Menes»; debe hacerse constar que es plaza vacante por jubilación del mismo.

En la página donde dice: «Localidad: Zaragoza»; debe incluirse en la relación a doña Julia Alonso Matilla, Auxiliar administrativo, número de Registro de Personal A03PG025365, retribuciones básicas: 639.436, retribuciones complementarias: 258.684; total anual: 898.120 pesetas.

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

6852

**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 del «Airbus A-300 B», hecho en Madrid.**

**ACUERDO ENTRE LOS GOBIERNOS DEL ESTADO ESPAÑOL, DE LA REPUBLICA FRANCESA, DE LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y DEL REINO DE LOS PAISES BAJOS, RELATIVO A LA REALIZACION DEL «AIRBUS A-300 B».**

Los Gobiernos del Estado Español, de la República Francesa, de la República Federal de Alemania y del Reino de los Países Bajos:

Deseosos de reforzar la cooperación europea en el campo de la aeronáutica;

Teniendo en cuenta el Acuerdo firmado el 29 de mayo de 1969 entre los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania relativo a la realización del «Airbus A-300 B», así como el Acuerdo firmado el 23 de diciembre de 1970 entre los Gobiernos de la República Francesa, de la República Federal de Alemania y del Reino de los Países Bajos, Han acordado cuanto sigue:

### ARTICULO 1

A reserva de las disposiciones del presente Acuerdo, el Gobierno del Estado Español se adhirió al Acuerdo antes citado de 29 de mayo de 1969 entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania relativo a la realización del «Airbus A-300 B».

### ARTICULO 2

El Gobierno del Estado Español estará representado en el Comité Intergubernamental creado en aplicación del artículo I, párrafo I, del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

El representante español en este Comité tendrá voz y voto en las siguientes cuestiones que afecten directamente los intereses del Gobierno y de la industria españoles:

1. Enmiendas al Acuerdo de 29 de mayo de 1969 y al presente Acuerdo.
2. Modificación de la participación española en el programa.
3. Modificaciones de las condiciones de reembolso al Gobierno español.

Ninguna decisión podrá tomarse acerca de estos tres puntos sin el acuerdo del representante del Gobierno español.

Los representantes de las cuatro Partes Contratantes en el Comité Intergubernamental deberán tomar en consideración en sus decisiones la necesidad de no perturbar la buena marcha del programa.

Si se plantease la suspensión del proyecto, los representantes francés y alemán consultarían al representante español, quien no podrá oponerse a una decisión francoalemana ni, en particular, alegar las disposiciones previstas en el último párrafo del artículo 6 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

En cualquier otra materia el representante español tendrá únicamente voz.

El Gobierno español estará representado en el Comité ejecutivo previsto en el artículo I, párrafo 2, del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

### ARTICULO 3

Respecto a las disposiciones del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, la Sociedad «Construcciones Aeronáuticas, S. A.», interviendrá como constructor asociado en la realización del programa. El contratista principal concluirá con la citada Sociedad un contrato análogo a los que, según el artículo 2 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, deben concluirse entre el contratista principal y los constructores asociados.

### ARTICULO 4

Una parte de las fabricaciones de serie (célula y montaje general) resultante del programa del «Airbus A-300 B» será atribuida, ya directamente, ya bajo forma de subcontratos o de compras, a la industria española.

Esta parte, fijada en función de las intenciones de España respecto al volumen de adquisiciones del «Airbus A-300 B», estará lo más cerca posible del 4,2 por 100 de las fabricaciones de serie (célula y montaje general). Las evaluaciones se harán en base a las condiciones económicas generales de 1 de enero de 1968.

En lo que se refiere a los equipos, 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 de serie, no será aplicable a la participación española.

En la medida compatible con las necesidades del programa y dentro del límite del porcentaje de participación del Gobierno español en los adelantos reembolsables, la industria española podrá efectuar trabajos de desarrollo bajo forma de subcontratos que le confíe el contratista principal.

### ARTICULO 5

El Gobierno del Estado Español garantiza la entrega gratuita al contratista principal de la parte de fabricación atribuida a su industria, conforme a los términos del artículo 4 de este Acuerdo, para un número de aviones tal que el monto de este suministro, evaluado al precio acordado entre el contratista principal y la Sociedad «Construcciones Aeronáuticas, S. A.», y en las condiciones económicas generales de 1 de enero de 1968, sea igual al 2 por 100 de los adelantos reembolsables definidos en el artículo 6 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

Los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania podrán pedir que la contribución del Gobierno del Estado Español reduzca en el mismo monto su propia contribución a los adelantos reembolsables definidos en el artículo 6 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969. Con este fin, el contratista principal entregará a la «Société Nationale Industrielle Aérospatiale» y a «Deutsche Airbus» el contravalor de las entregas mencionadas en el párrafo anterior, quedando determinado este contravalor en base a las condiciones económicas generales vigentes en la fecha de cada entrega. El monto de este contravalor, dividido por partes iguales entre la «Société Nationale Industrielle Aérospatiale» y «Deutsche Airbus», les será entregado en el plazo de un mes a partir de la fecha de entrega. La atribución definitiva de las cantidades correspondientes será directamente fijada entre el constructor asociado interesado y su Gobierno.

En caso de incumplimiento por parte de la Sociedad «Construcciones Aeronáuticas, S. A.», el Gobierno del Estado Español quedará obligado respecto a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania, dentro del límite del monto que represente su contribución, a la financiación común del proyecto.

El Gobierno del Estado Español será reembolsado a razón del 2 por 100 de las cuotas globales de reembolso establecidas en el artículo 7 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969. Simultáneamente los reembolsos a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania quedarán respectivamente disminuidos en 1 por 100 del monto de dichas cuotas.

Las demás disposiciones financieras del capítulo III (artículos 8 y 9) del Acuerdo de 29 de mayo de 1969 se aplicarán al Gobierno del Estado Español en las mismas condiciones que a los Gobiernos de la República Francesa y de la República Federal de Alemania.

### ARTICULO 6

El Gobierno del Estado Español se compromete formalmente a que la «Compañía Iberia» proceda a la adquisición, al menos, de cuatro aviones «Airbus A-300 B», a entregar no más tarde de 1975, y simultáneamente a la toma de un mínimo de ocho opciones para entregas en 1975, 1976 y 1977.

### ARTICULO 7

El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que las cuatro Partes Contratantes hayan notificado el cumplimiento de las formalidades constitucionales requeridas al Gobierno del Estado Español.

El Gobierno del Estado Español informará a los Gobiernos de la República Francesa, de la República Federal de Alemania y del Reino de los Países Bajos de la fecha a que hace referencia el párrafo anterior.

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

Hecho en Madrid el 23 de diciembre de 1971, en cuatro ejemplares, cada uno de ellos en lenguas española, francesa, alemana y holandesa, haciendo fe igualmente los cuatro textos.

El presente Acuerdo entró en vigor el 23 de octubre de 1974, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del mismo.

El Gobierno de la República Federal de Alemania declaró en el momento de comunicar el cumplimiento de sus requisitos constitucionales respecto a este Acuerdo que el mismo será también válido para el Land Berlín.

A continuación se transcriben los textos del Acuerdo entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania relativo a la realización del «Airbus A-300 B», hecho en París el 29 de mayo de 1968, y el 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 «Airbus A-300 B», hecho en La Haya el 28 de diciembre de 1970, que se citan en el Acuerdo anterior.

#### ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FRANCESA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA RELATIVO A LA REALIZACION DEL «AIRBUS A-300 B»

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania,

Queriendo intensificar la cooperación europea en materia de aeronáutica,

Con la intención de permitir a las Sociedades «Sub-Aviation» y «Deutsche Airbus GmbH» la realización del «Airbus A-300 B», cuyo proyecto presentaron dichas Compañías a las Partes Contratantes y cuyas características generales figuran a título indicativo en el anexo I del presente Acuerdo,

Confirmando que el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte queda invitado a que se adhiera al presente Acuerdo, asumiendo los mismos derechos y obligaciones que el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania, y a que participe en el programa en la medida en que lo permita su progresión,

Convienen en lo siguiente:

#### CAPITULO PRIMERO

##### Organización

##### ARTICULO 1

Las Partes Contratantes confiarán la dirección de las operaciones que les incumban en el programa a un Comité intergubernamental cuya misión será informarles acerca de la progresión técnica, industrial, comercial y financiera del proyecto y vigilar o garantizar la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo, estableciendo, llegado el caso, los procedimientos necesarios y examinando con los industriales los problemas que pudieran plantearse durante la realización del programa.

El Comité intergubernamental creará un Comité ejecutivo constituido por un miembro del Estado y encargado de realizar las tareas que le delegare.

El Comité intergubernamental y el Comité ejecutivo utilizarán, cuando sea necesario, determinados servicios administrativos que el Gobierno de la República pondrá a su disposición para la ejecución del presente programa y que intervendrán con el título de Agencia ejecutiva. Los Comités podrán hacer que en cualquier momento la Agencia ejecutiva les informe acerca de todos los puntos del programa y dar instrucciones, dentro del marco de su misión, a la Agencia ejecutiva.

##### ARTICULO 2

El programa se realizará conjuntamente por las Sociedades «Sub-Aviation» y «Deutsche Airbus GmbH», que a continuación se denominarán «los constructores asociados». La Sociedad «Sub-Aviation» garantizará en primer lugar la dirección de la obra, pero ésta se transferirá lo antes posible a un Organismo común que constituirán los constructores asociados.

La Agencia ejecutiva, comisionada a tal efecto por el Comité intergubernamental, concertará con el Director de obra un contrato que tendrá como objeto determinar la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo en lo que le concierne. El Director de la obra concertará con los constructores asociados (o con la Sociedad «Deutsche Airbus GmbH», solamente si el Director de la obra fuese «Sub-Aviation») contratos con los cuales caucionarán sus compromisos frente a la Agencia ejecutiva. Dichos contratos, que se comunicarán a la Agencia ejecutiva, tendrán también como objeto determinar el reparto de los trabajos y de las responsabilidades, las reglas mutuas de precio y las condiciones para que compartan los constructores asociados los riesgos y los beneficios de la Empresa común.

#### CAPITULO II

##### Reparto de los trabajos

##### ARTICULO 3

Las Partes Contratantes convienen en que las fabricaciones en serie resultantes del programa del «Airbus A-300 B», bien directamente, bien bajo la forma de subcontratos o de compras, se repartirán entre sus industrias respectivas en proporciones lo más aproximadas posibles a las de los anticipos reembolsables que consientan en aplicación del capítulo III, artículo 4, del presente.

Las fabricaciones en serie que haya que considerar para la aplicación de la presente disposición serán las relativas al con-

junto de las estructuras del avión (alas, fuselaje) y al montaje general, con exclusión de las pruebas, así como de las fabricaciones relativas a los motores y los equipos.

En lo que respecta a los equipos, los constructores asociados deberán procurar repartir las fabricaciones en serie entre las industrias de sus países respectivos en una proporción equilibrada, habida cuenta especialmente de las fabricaciones realizadas con licencias de Empresas de terceros países. Si no se lograra una proporción equilibrada, el Comité intergubernamental examinará si, y en qué medida, es posible una compensación.

Las evaluaciones se llevarán a cabo sobre la base de las condiciones de precio de 1 de enero de 1968.

##### ARTICULO 4

El anexo 2 del presente Acuerdo fijará los gastos de desarrollo a los cuales se aplicarán los anticipos reembolsables de las Partes Contratantes. Dichos gastos no incluirán los propios correspondientes al desarrollo del motor; cubrirán todas las puestas a punto necesarias durante los dos años que sigan a la obtención del certificado de navegabilidad.

En la asignación de los trabajos correspondientes entre las industrias de las Partes Contratantes y con deducción de los que, llegado el caso, se confiaren a las industrias de terceros países, los constructores asociados se ajustarán, en la medida posible, compatible con las necesidades del programa, a los porcentajes convenidos entre las Partes Contratantes para la distribución de los anticipos reembolsables.

##### ARTICULO 5

Las fabricaciones en serie y los trabajos de desarrollo—con respecto a la aplicación de los artículos 3 y 4 que antecede—, desde el momento en que una de las Partes Contratantes consienta en ello y lo notifique al Comité intergubernamental, podrán considerarse como atribuidos a su industria aunque no se hayan ejecutado por ésta.

#### CAPITULO III

##### Disposiciones financieras

##### ARTICULO 6

Para la ejecución del contrato concertado entre la Agencia ejecutiva y el Director de la obra en aplicación de las disposiciones del artículo 2 que antecede, las Partes Contratantes concederán anticipos reembolsables por un total de dos mil cincuenta millones de francos (mil seiscientos cincuenta y cinco millones de marcos alemanes). Dichos anticipos se facilitarán a razón de un 50 por 100 por la República Francesa y un 50 por 100 por la República Federal de Alemania; dicho reparto se llevará a cabo sobre la base de las condiciones de precio de 1 de enero de 1968. Los anticipos reembolsables que incumban a cada una de las Partes Contratantes corresponderán a una parte bien determinada de los trabajos de desarrollo y englobarán prioritariamente los trabajos ejecutados por la industria del Estado correspondiente.

El importe de dos mil cincuenta millones de francos (mil seiscientos cincuenta y cinco millones de marcos alemanes) estipulado para los anticipos reembolsables, y que deberá figurar en el contrato a un tanto alzado concertado entre la Agencia ejecutiva y el Director de la obra, será revisable en función de la evolución de las condiciones económicas generales desde el 1 de enero de 1968. Se entiende neto de cualquier derecho e impuesto.

Comprenderá los anticipos reembolsables ya desembolsados en el marco del protocolo de 28 de septiembre de 1967. Ascendían el 1 de diciembre de 1968 a:

— Veinticinco millones de francos para la República Francesa.

— Catorce millones de marcos alemanes para la República Federal de Alemania.

Cada una de las Partes Contratantes podrá, para respetar sus procedimientos nacionales, poner la parte de anticipos reembolsables que le incumban a disposición del Director de la obra por intermedio de su constructor asociado y exigir una participación financiera de este último.

A medida que se vaya produciendo la atribución de los trabajos de desarrollo a los constructores asociados y, eventualmente, a otros industriales, el Director de la obra indicará a la Agencia ejecutiva la parte representada por esos trabajos en los gastos totales de desarrollo. Al porcentaje así definido corresponderá la asignación de una fracción idéntica de los anticipos reembolsables de las Partes Contratantes. El importe correspondiente, calculado con arreglo a las condiciones económicas de 1 de enero de 1968—con la reserva de las disposiciones particulares establecidas por el Comité intergubernamental para los trabajos relativos a equipos desarrollados en terceros países—se librará en la moneda del Estado de que dependan los industriales interesados y en él figurará la posibilidad de revisión en función de la evolución de las condiciones económicas generales de la conformidad con una fórmula propia para cada Estado y aprobada por el Comité intergubernamental. Se pagará progresivamente en función del avance de los trabajos. Para las cantidades a cuenta se distinguirá un número suficiente

de etapas técnicas cuya realización comprobarán el Director de la obra y los servicios oficiales.

Como contrapartida de los anticipos reembolsables de las Partes Contratantes, el Director de la obra y los (o el) constructores asociados se obligarán a llevar a buen fin el desarrollo del «Airbus A-300 B» y concretamente a cumplir las condiciones impuestas conjuntamente por las autoridades de certificación francesas y alemanas para la obtención de la certificación de tipo de dicho avión. Por otra parte correrán con los gastos de desarrollo que no cubrieren los anticipos reembolsables de las Partes Contratantes.

Por último, en caso de incumplimiento de uno de los constructores asociados, el Gobierno del Estado del cual dependa quedará obligado ante el otro Gobierno hasta el límite de las cantidades que representen su cuota en el financiamiento común del proyecto.

#### ARTICULO 7

Cuando esté terminado el desarrollo, el importe total de los anticipos reembolsables desembolsados por los Gobiernos—incluida la repercusión de las revisiones llevadas a cabo para tener en cuenta la evolución de las condiciones económicas generales—será comprobado por el Comité intergubernamental. Dicho importe, evaluado neto de cualquier derecho o impuesto, se distribuirá según las monedas en las cuales los anticipos reembolsables se hayan recibido por los industriales y será sobre las cantidades elementales así expresadas en las diferentes monedas sobre las que recaerá la obligación de reembolso por el Director de la obra y los (o el) constructores asociados. El reembolso se llevará a cabo mediante los pagos consiguientes a la venta de los aviones y recambios y exigibles un mes después de su entrega.

Expresados en milésimas de las cantidades totales que haya que reembolsar, los pagos por avión ascenderán a 0,60 desde el primero al 130 avión, a 1,70 desde el 131 al 150 avión y a 3,50 a partir del 151 avión. Los pagos correspondientes a los recambios representarán el 15 por 100 del precio de venta de estos últimos cuando se trate de recambios de estructura y el 7,5 por 100 cuando se trate de recambios de equipo específicos que hayan sido objeto de contratos de desarrollo con el Director de la obra. El contrato concertado entre la Agencia ejecutiva y el Director de la obra establecerá las modalidades de control convenientes para la ejecución de dichas disposiciones.

El producto de los pagos establecidos en el apartado anterior se distribuirá entre las Partes Contratantes proporcionalmente a la distribución de sus anticipos reembolsables, tal como queda definida sobre la base de las condiciones económicas generales de 1 de enero de 1963. Dicha proporción se observará en cada tramo de pagos.

El Comité intergubernamental podrá en cualquier momento suspender los pagos establecidos en el segundo apartado del presente artículo, parcial o totalmente, si estimare que éstos pueden comprometer gravemente las posibilidades de venta del «Airbus A-300 B».

#### ARTICULO 8

Cada año el Comité intergubernamental presentará a las Partes Contratantes una Memoria relativa a la ejecución del presente Acuerdo, en la cual figurará un análisis de la situación financiera.

#### ARTICULO 9

El presente Acuerdo no se aplicará a las condiciones de financiación de las fabricaciones en serie. Cada uno de los constructores asociados deberá reunir los fondos necesarios para financiar su parte en las fabricaciones en serie.

### CAPITULO IV

#### Motores y equipos

#### ARTICULO 10

Las Partes Contratantes no conferirán exclusividad alguna a cualquiera de los diferentes motores que puedan montarse en el «Airbus A-300 B». Los constructores asociados deberán elegir el motor con el cual se llevará a cabo el desarrollo del avión. Su elección se someterá a la aprobación de las Partes Contratantes, las cuales se pronunciarán fundándose principalmente en los criterios siguientes:

— Grado de probabilidad de un lanzamiento efectivo con respecto a plazos para cada uno de los diferentes motores presentados a concurso.

— Méritos respectivos de dichos motores, tratándose de las características técnicas (tales como las relativas a prestaciones, resistencia y mantenimiento), del precio de venta, de la calidad del servicio postventa o de las preferencias de las Compañías de transporte aéreo.

— Interés en hacer que participen las industrias de construcción de aviones de cada una de las Partes Contratantes.

#### ARTICULO 11

Con el fin de hacer un llamamiento a las industrias nacionales respectivas de las Partes Contratantes—en la medida en que puedan presentar equipos con posibilidades para que los apre-

cién las Compañías de transporte aéreo y que sean competitivos, especialmente en materia de precios, plazos, calidad y servicio postventa—el Director de la obra deberá:

— Incluir a los suministradores calificados de las Partes Contratantes en las consultas a las cuales proceda para la elección de equipos. Las listas de suministradores seleccionados para dichas consultas se comunicarán de antemano a la Agencia ejecutiva.

— Informar a la Agencia ejecutiva cuando su elección recaiga en un suministrador nacional de una de las Partes Contratantes.

— Comunicar sin demora alguna a la Agencia ejecutiva los elementos que hayan influido en su elección y las razones que le hayan parecido determinantes para su decisión cuando haya elegido un suministrador que no sea nacional de una de las Partes Contratantes.

### CAPITULO V

#### Participación de industriales de terceros Estados

#### ARTICULO 12

Independientemente de los casos de recursos a fabricantes exteriores previstos en el capítulo IV, los constructores asociados podrán, con el acuerdo de las Partes Contratantes y con el fin concreto de mejorar aún más las perspectivas de venta del «Airbus A-300 B», confiar una parte de los trabajos del programa a industriales de terceros Estados.

Salvo en los casos a que se refieren las disposiciones del artículo 5 que antecede, dichos industriales aportarán, en lugar y vez de las Partes Contratantes, una fracción de los anticipos reembolsables igual a la de las fabricaciones en serie (alas y fuselaje y montaje general) que se les hubiere confiado.

### CAPITULO VI

#### Disposiciones finales

#### ARTICULO 13

El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales exigidas. Entre las Partes Contratantes el presente Acuerdo sustituirá al Protocolo de 26 de septiembre de 1967 entre los Gobiernos de la República Francesa, de la República Federal de Alemania y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a un proyecto de aerobús europeo (lanzamiento de una primera fase).

Hecho en París el 20 de mayo de 1969, en dos ejemplares cada uno, en lenguas francesa y alemana, los dos textos igualmente fehacientes.

#### ANEJO 1

Características generales indicativas del avión correo corto medio de gran capacidad «Airbus A-300 B»

El «Airbus A-300 B» será un avión de transporte civil subsónico, correo corto medio de gran capacidad. Irá equipado con dos reactores de la clase de los 20 a 22.000 daN (45 a 50.000 lb) de potencia propulsora, con compresor, instalados en barquilla bajo la superficie de sustentación; el motor escogido se elegirá entre los modelos siguientes: el «Rolls Royce RB 211», el «Pratt y Whitney JT9D» o el «General Electric CF6».

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

La velocidad de crucero será de 500 kt aproximadamente.

El radio de acción básico será de 2.200 kilómetros con las reservas y la carga comercial máxima.

La cabina podrá recibir aproximadamente 250 pasajeros (ocho de frente), con una distancia de 86 centímetros (34") o 300 pasajeros con una distancia de 71 centímetros (28"); habrá la posibilidad de otras disposiciones de los pasajeros.

Dos depósitos para flete y equipajes equipados con dispositivos mecánicos que permitan la instalación de contenedores utilizados en otros aviones de gran capacidad, y en depósito para carga a granel se instalarán bajo el suelo de la cabina de los pasajeros.

La concepción general del proyecto deberá permitir su desarrollo ulterior hacia un aumento de la capacidad y del radio de acción.

#### ANEJO 2

Trabajos de desarrollo del «Airbus A-300 B» a los cuales se aplicarán los anticipos reembolsables de las Partes Contratantes

#### CAPITULO 1

##### Estudios

El presente capítulo abarca todos los gastos de personal de las oficinas de estudios del avión, con exclusión de los de las oficinas de estudios de utillajes y documentación.

Abarca asimismo los gastos de los ordenadores y las materias para planos a tamaño natural.

## CAPITULO 1

*Maquetas aerodinámicas y pruebas en túnel aerodinámico*

El presente capítulo abarca la fabricación de las maquetas aerodinámicas necesarias para el proyecto, así como los costes de las pruebas en túnel aerodinámico en los laboratorios del Estado y en los privados.

## CAPITULO 2

*Pruebas estructurales*

El presente capítulo abarca la fabricación de los elementos que hayan de someterse a pruebas, la preparación de dichos elementos para las pruebas, la realización de las construcciones necesarias para la ejecución de dichas pruebas y la práctica de las pruebas propiamente dichas.

## CAPITULO 3

*Pruebas de sistemas*

El presente capítulo abarca el coste de las pruebas de los sistemas, con exclusión de las pruebas de equipos necesarias para su homologación, cuyos gastos quedan a cargo de los suministradores.

## CAPITULO 4

*Trabajos con simulador*

El presente capítulo abarca la realización de un simulador de vuelo, utilizando los calculadores del simulador «Concorde» en servicio en la fábrica de Toulouse, y la explotación y mantenimiento de dicho simulador, así como el coste de las pruebas de simulación efectuadas a petición de los industriales en los demás laboratorios privados o del Estado.

## CAPITULO 5

*Desarrollo de los equipos*

El presente capítulo abarca la participación de los constructores en los gastos generales de los fabricantes de equipos para el desarrollo de equipos nuevos o para la adaptación de equipos existentes.

## CAPITULO 7

*Utililajes*

El presente capítulo abarca las investigaciones de procedimientos de fabricación, la realización de maquetas tamaño grande, el estudio y la realización de utililajes capaces de una cadencia mensual de cuatro aviones con una cadena de montaje.

## CAPITULO 8

*Fabricación de cuatro aviones de desarrollo*

El presente capítulo abarca la fabricación de cuatro aviones de desarrollo utilizados para obtener la certificación.

## CAPITULO 9

*Pruebas en vuelo*

El presente capítulo abarca la preparación de la instalación de pruebas en vuelo (incluidos los materiales de tierra), así como la ejecución y la explotación de dichas pruebas hasta la certificación.

## CAPITULO 10

*Modificaciones*

El presente capítulo abarca las modificaciones que haya que aplicar a los cuatro aviones de desarrollo durante las pruebas en vuelo hasta la certificación.

## CAPITULO 11

*Materiales de servicio*

El presente capítulo abarca los materiales necesarios para la fabricación en tierra de los cuatro aviones de desarrollo.

## CAPITULO 12

*Recambios*

El presente capítulo abarca los recambios de la estructura y de los equipos cuyo aprovisionamiento es necesario para garantizar la prosecución normal de pruebas en vuelo de los cuatro aviones de desarrollo.

## CAPITULO 13

*Trabajos de los servicios de venta y posventa*

El presente capítulo abarca los estudios generales de mercado, los estudios de mantenimiento y de fiabilidad y la elaboración de la documentación técnica del avión de que se trata para las Compañías aéreas.

## CAPITULO 14

*Gastos diversos*

El presente capítulo abarca los gastos relacionados con la aplicación del método Pert, los gastos de comunicación, los gastos diversos de transporte y tránsito de los conjuntos de los aviones.

## CAPITULO 15

*Dirección de la obra*

El presente capítulo abarca los gastos de dirección de la obra que son principalmente todos los gastos suplementarios de dirección, coordinación y gestión a los cuales el Director de la obra deberá hacer frente al nivel del conjunto del proyecto.

## CAPITULO 16

*Crucero*

El presente capítulo abarca los gastos efectuados por el constructor en virtud del programa A 300-B para el avión de que se trata durante los dos años siguientes a la obtención del certificado de navegabilidad.

## CAPITULO 17

*Motores*

El presente capítulo abarca los gastos relativos a la compra y el entretenimiento de los motores y barquillas necesarios para la fase de desarrollo, incluidos los recambios.

**ACUERDO ENTRE LOS GOBIERNOS DEL REINO DE LOS PAISES BAJOS, DE LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y DE LA REPUBLICA FRANCESA RELATIVO A LA REALIZACION DEL -AIRBUS A-300 B-**

Los Gobiernos del Reino de los Países Bajos, de la República Federal de Alemania y de la República Francesa,

Deseando reforzar la cooperación europea en el campo de la aeronáutica,

Considerando el Acuerdo firmado el 29 de mayo de 1969 entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania y de la República Francesa relativo a la realización del «Airbus A-300 B».

Han convenido lo siguiente:

## ARTICULO 1

Bajo la reserva de las disposiciones del presente Acuerdo, el Gobierno del Reino de los Países Bajos se adhiere al Acuerdo de 29 de mayo de 1969 entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania relativo a la realización del «Airbus A-300 B».

## ARTICULO 2

El Gobierno del Reino de los Países Bajos estará representado en el Comité intergubernamental que ha sido creado en aplicación del artículo 1, apartado 1, del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

El representante de los Países Bajos en este Comité tendrá derecho de voto para las cuestiones siguientes que conciernen directamente a los intereses del Gobierno y de la industria de los Países Bajos:

1. Enmiendas al Acuerdo de 29 de mayo de 1969 y al presente Acuerdo.
2. Modificaciones de la parte neerlandesa en el programa.
3. Modificaciones de las condiciones de reembolso al Gobierno neerlandés.
4. Aprobación del contrato entre la Agencia ejecutiva y el Jefe de obras.

Sobre estos cuatro puntos no podrá tomarse ninguna decisión sin el acuerdo del representante del Gobierno neerlandés.

Los representantes de las tres Partes Contratantes en el Comité intergubernamental deberán tomar en cuenta en sus decisiones la necesidad de no contrariar la buena marcha del programa.

Si se contemplase la interrupción del proyecto, los representantes franceses y alemanes consultarán al representante neerlandés, quien no podría oponerse a una decisión franco-alemana, ni especialmente apoyarse en las disposiciones previstas en el último párrafo del artículo 6 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

En cualquier otra materia el representante neerlandés tendrá voz consultiva.

El Gobierno neerlandés estará representado en el Comité ejecutivo previsto en el artículo 1, párrafo 2, del Acuerdo de 29 de mayo de 1969.

## ARTICULO 3

En vista de las disposiciones del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, la Sociedad «Fokker-VFW N. V.» intervendrá como constructora asociada en la realización del programa. El Jefe de obras concluirá con ella un contrato análogo a los que, según el artículo 2 del Acuerdo de 29 de mayo de 1969, deben ser concluidos entre el Jefe de obras y las constructoras asociadas.

## 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