

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS I DE COOPERACIÓ

15985 *ACORD entre els governs de la República Francesa, la República Federal d'Alemanya, el Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord, el Regne d'Espanya i el Regne de Bèlgica, relatiu al programa Airbus A 330/A 340, fet a Madrid el 26 de juliol de 1995. («BOE» 220, d'11-9-2004.)*

ACORD ENTRE ELS GOVERNOS DE LA REPÚBLICA FRANCESA, LA REPÚBLICA FEDERAL D'ALEMANYA, EL REGNE UNIT DE GRAN BRETANYA I IRLANDA DEL NORD, EL REGNE D'ESPANYA I EL REGNE DE BÈLGICA, RELATIU AL PROGRAMA AIRBUS A 330/A 340

Els governs de la República Francesa, la República Federal d'Alemanya, el Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord, el Regne d'Espanya i el Regne de Bèlgica, d'ara endavant denominats els «governos signataris»

—amb la voluntat de reforçar encara més la col·laboració europea dins el consorci Airbus;

—animats pel viu desig que el Groupement d'Intérêt Économique Airbus Industrie, d'ara endavant denominat «Airbus Industrie», i Aerospatiale Société Nationale Industrielle, Deutsche Airbus GmbH (ara: Deutsche Aerospace Airbus GmbH), British Aerospace PLC, Construccions Aeronàutiques, SA, i BelAirbus, SA, d'ara endavant denominats els «fabricants associats», puguin fer les propostes que han sotmès als governos signataris en relació amb el desenvolupament dels avions Airbus A 330/A 340 tal com els defineix l'annex 1 d'aquest Acord;

—havent verificat la viabilitat econòmica del programa,

Han convingut:

CAPÍTOL I

Consideracions generals

Article 1.

En aquest Acord s'estableixen les obligacions dels governos signataris en relació amb el desenvolupament i el finançament de les vendes dels avions Airbus A 330/A 340, els requisits que els governos signataris exigeixen a Airbus Industrie i als fabricants associats, i els procediments dels governos signataris per al seguiment del programa.

Article 2.

Els governos signataris accepten que, llevat que per unanimitat hagin acordat una altra cosa, no recolzen la participació dels seus fabricants d'estructures d'avions en el desenvolupament i la producció d'avions civils que competeixin amb l'Airbus A 330/A 340.

CAPÍTOL II

Organització

Article 3.

3.1 Les facultats i responsabilitats

—del Comitè Intergovernamental,
—dels seus subcomitès, és a dir el Comitè executiu i el grup de treball permanent per al finançament de vendes,
—i de l'Agència Executiva Airbus,

tal com les defineix l'Acord entre els governs de la República Francesa, la República Federal d'Alemanya, el Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord, el Regne d'Espanya i el Regne de Bèlgica, relatiu al programa Airbus A 320, són ampliades en la mesura que sigui necessari pel que fa als governos signataris, per dur a terme el programa Airbus A 330/A 340.

3.2 Els drets de vot dels governos signataris tal com els defineix l'Acord concernent al programa Airbus A 320 són aplicables, «mutatis mutandis», a aquest Acord.

Article 4.

Amb la finalitat de fer efectiu aquest Acord, i en nom dels governos signataris, l'Agència Executiva Airbus conclou un acord marc amb Airbus Industrie, en el qual en particular es preveu:

—el compromís necessari per part d'Airbus Industrie de completar satisfactòriament, juntament amb els seus fabricants associats, el desenvolupament dels avions Airbus A 330/A 340 i d'obtenir les certificacions necessàries;

—la definició dels treballs de desenvolupament i les etapes tècniques, amb la finalitat que l'Agència Executiva Airbus pugui supervisar i valorar la marxa del programa de desenvolupament;

—el compromís d'Airbus Industrie de presentar un document acordat pels fabricants associats, en què es defineixin les aportacions nacionals respectives als costos de desenvolupament dels avions Airbus A 330/A 340, i el calendari de despeses previst, els dos sotmesos a l'aprovació del Comitè Intergovernamental;

—el compromís d'Airbus Industrie de facilitar a l'Agència Executiva Airbus tota la informació necessària per supervisar el programa de desenvolupament, incloent-hi l'evolució dels seus aspectes financers;

—el compromís d'Airbus Industrie d'informar immediatament l'Agència Executiva Airbus si es produeix alguna modificació del contingut dels treballs de desenvolupament;

—el compromís d'Airbus Industrie de mantenir informada l'Agència Executiva Airbus sobre els imports que hagi de pagar Airbus Industrie a cada fabricant associat en concepte de reemborsament per l'aportació nacional respectiva al cost de desenvolupament;

—el compromís d'Airbus Industrie de facilitar informació a l'Agència Executiva Airbus sobre la distribució del treball de producció del programa Airbus A 330/A 340, inclosa la subcontractació a països tercers, així com sobre tots els aspectes pertinents del programa Airbus en general;

—la conclusió, tan aviat com sigui possible, de contractes entre Airbus Industrie i els fabricants associats, en virtut dels quals aquests comparteixen la responsabilitat d'Airbus Industrie enfront de l'Agència Executiva Airbus, en relació amb el programa Airbus A 330/A 340, i la presentació d'aquests contractes perquè els examini i aprovi l'Agència Executiva Airbus.

CAPÍTOL III

Desenvolupament

Article 5.

Tan aviat com cada fabricant associat s'hagi compromès a dur a terme la seva part dels treballs de desenvolupament, que especifica l'annex 2 d'aquest Acord, i a costejar la seva participació en les despeses dels treballs de desenvolupament que no es poden assignar, els governos signataris han de prendre les mesures necessàries, d'acord amb els seus procediments interns respectius, perquè el fabricant associat pugui completar

la seva part del programa de desenvolupament Airbus A 330/A 340. Aquest compromís s'aplica als avions Airbus A 330/A 340 tal com els defineix l'annex 1 d'aquest Acord i, sense perjudici dels convenis nacionals aplicables respectius, es considera complert mitjançant la concessió d'avançaments reemborsables als fabricants associats fins a un màxim de les quantitats següents:

República Francesa:
FF 7.800.000.000 (set mil vuit-cents milions de francs francesos) aplicats a la fase inicial del programa;
República Federal d'Alemanya:
DM 2.996.000.000 (dos mil nou-cents noranta-sis milions de marcs alemanys) aplicats a les dues fases del programa;
Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord:
£ 450.000.000 (quatre-cents cinquanta milions de lliures esterlines) aplicades a la fase inicial del programa;
Regne d'Espanya:
PTES 29.356.000.000 (vint-i-nou mil tres-cents cinquanta-sis milions de pessetes) aplicades a les dues fases del programa;
Regne de Bèlgica:
BFR 1.908.000.000 (mil nou-cents vuit milions de francs belgues) aplicats a la fase inicial del programa.

Article 6.

6.1 Les aportacions nacionals respectives als costos de desenvolupament dels avions Airbus A 330/ A 340 són determinades pel Comitè Intergovernamental, tenint en compte estimacions obtingudes d'Airbus Industrie.

6.2 Les quantitats que expressen les aportacions nacionals als costos de desenvolupament dels avions Airbus A 330/A 340, determinats pel Comitè Intergovernamental d'acord amb l'article 6.1, són objecte de reajustament en la data de la despesa, conforme a una fórmula de reajustament que defineix l'Acord marc que recull els índexs nacionals corresponents.

6.3 Si algun dels fabricants associats incompleix els seus compromisos, el Govern del país per les lleis del qual es regeixi segueix sent responsable davant els altres governs signataris fins a la quantitat reajustada de la seva aportació nacional als costos de la fase inicial del programa, tenint en compte el treball de desenvolupament fet pel fabricant associat.

Article 7.

7.1 Quan parts del treball de desenvolupament assignat a la indústria d'un dels governs signataris no siguin realitzades per la indústria del país d'aquest Govern, aquestes parts s'han de seguir considerant assignades a la indústria d'aquest país, llevat que el Comitè Intergovernamental decideixi una altra cosa.

7.2 Si, en cas que es modifiqui el contingut dels treballs de desenvolupament, el Comitè Intergovernamental considera que hi ha hagut una reducció en els treballs, els governs signataris poden revisar les obligacions que estableixen els articles 5 i 6.

7.3 En cas que hi hagi altres costos de desenvolupament addicionals a les quantitats determinades pel Comitè Intergovernamental d'acord amb l'article 6.1, aquests han de ser sufragats per Airbus Industrie i els seus fabricants associats.

Article 8.

Les respectives aportacions nacionals al cost de desenvolupament han de ser reemborsades per Airbus Industrie amb el producte de les vendes d'avions. Airbus Industrie ha de complir aquesta obligació per mitjà de reemborsaments a cada fabricant associat segons les modalitats acordades pels fabricants associats.

CAPÍTOL IV

Equipament

Article 9.

Per garantir que es donen oportunitats equitatives de participació a les indústries d'equipament dels països dels governs signataris, mentre aquestes puguin subministrar equips competitiu per als avions Airbus A 330/A 340, s'ha d'exigir d'Airbus Industrie i dels fabricants associats que:

—invitin a tots els proveïdors competents, especialment els proveïdors dels països dels governs signataris, a participar en licitacions d'equipament;

—proporcionin per avançat a l'Agència Executiva Airbus llistes de tots els proveïdors als quals es proposi invitar a les licitacions;

—informin sense demora l'Agència Executiva Airbus sobre els detalls de l'elecció de cada proveïdor, i n'exposin les raons.

CAPÍTOL V

Producció

Article 10.

La producció en sèrie d'estructures i dels diversos equips s'ha de distribuir, en la mesura que sigui possible, entre les indústries dels països dels governs signataris en les mateixes proporcions en què participin en el desenvolupament. Si no és possible posar en pràctica aquest criteri de proporcionalitat, el Comitè Intergovernamental ha d'estudiar l'assumpte.

Article 11.

A cada fabricant associat li correspon aportar els fons necessaris per finançar la seva participació en la producció en sèrie.

CAPÍTOL VI

Finançament de les vendes d'exportació

Article 12.

Els governs signataris, amb excepció del Govern del Regne de Bèlgica, han de participar en el finançament de les vendes d'exportació dels avions Airbus A 330/A 340 dins el marc de les normes internacionals vigents i han de tenir en compte els components respectius de fabricació nacional de cada avió, incloent-hi els motors i equips. En el cas del Regne d'Espanya, aquesta obligació s'ha de complir mitjançant el finançament dels avions adquirits per les línies aèries nacionals espanyoles.

CAPÍTOL VII

Versions derivades

Article 13.

Els governs signataris han de realitzar consultes mútues amb la finalitat de decidir les modalitats d'extensió d'aquest Acord a versions derivades dels avions Airbus A 330/A 340.

CAPÍTOL VIII

Disposicions finals

Article 14.

14.1 El Govern del Regne d'Espanya és el dipositari d'aquest Acord.

14.2 Aquest Acord entra en vigor en la data en què tots els governs signataris hagin notificat per via diplomàtica al Govern del Regne d'Espanya el compliment de les seves respectives formalitats internes. El Govern del Regne d'Espanya ha d'informar els governs signataris de la data de l'última notificació.

ANNEX 1

Característiques generals dels avions de línia de mitjana a llarga distància amb dos passadissos, Airbus A 330/A 340

1. L'Airbus A 330 és una aeronau subsònica de transport civil, per a recorreguts mitjans i llargs. Està equipada amb dos motors turboventiladors, instal·lats en gòndoles sota les ales. Els motors seleccionats per a la certificació inicial són:

- General Electric CF6- 80E1.
- Pratt&Whitney PW 4164.
- Rolls-Royce Trent 768.

L'Airbus A 340 és una aeronau subsònica de transport civil per a recorreguts llargs. Està equipada amb quatre motors turboventiladors, instal·lats en gòndoles sota les ales. El motor seleccionat per a la certificació inicial és:

- CFMI CFM56-5C2.

L'Airbus A 340 s'ha de certificar inicialment en dues versions, designades A 340-200 (de més autonomia) i A 340-300 (de més capacitat).

2. Els Airbus A 330 i A 340-300 tenen un fuselatge comú de gran diàmetre, amb dos passadissos i una secció transversal aproximadament circular. L'Airbus A 340-200 té un fuselatge més curt amb la mateixa secció transversal. Els Airbus A 330 i A 340 tenen ales encastades en la part inferior del fuselatge, comunes excepte per les diferències requerides per les diferents configuracions de la motorització. La velocitat de creuer és d'uns 470 nusos.

3. La cabina dels Airbus A 330 i A 340-300 té una capacitat per a 335 passatgers asseguts en una configuració de classes mixta, per exemple, 30 seients en files de sis en sis amb un espai de separació entre files de 102 centímetres (40 polzades) i 305 seients en files de vuit en vuit amb un espai de separació entre files de 86 centímetres (34 polzades).

La cabina de l'Airbus A 340-200 té una capacitat per a 303 passatgers asseguts en una configuració de classes mixta, per exemple, 30 seients en files de sis en sis amb un espai de separació entre files de 102 centímetres (40 polzades) i 273 seients en files de vuit en vuit amb un espai de separació entre files de 86 centímetres (34 polzades).

Té dues bodegues per a càrrega i equipatge, una d'anterior i una altra de posterior al pla de l'ala, sota el pis de la cabina de passatgers, amb capacitat per a contenidors idèntics als usats en les altres aeronaus Airbus de fuselatge ample.

Una versió mixta càrrega/passatgers també s'ha de desenvolupar si existeix una demanda de mercat adequada.

4. Una fase inicial del programa ha de conduir a la certificació i l'entrada en servei de les versions Airbus A 330-300A, A 340-200A i A 340-300A amb les característiques següents:

L'Airbus A 330-300A té una autonomia de fins aproximadament 4.750 milles nàutiques quan porti les seves reserves de combustible, una càrrega útil corresponent a 335 passatgers amb els seus equipatges, i les instal·lacions i els equipaments típics de les aerolínies comercials. La fase inicial inclou la certificació d'aquest tipus d'avió amb cadascun dels motors següents:

- General Electric CF6- 80E1.
- Pratt&Whitney PW 4164.
- Rolls-Royce Trent 768.

L'Airbus A 340-300A té una autonomia de fins aproximadament 6.750 milles nàutiques quan porti les seves reserves de combustible, una càrrega útil corresponent a 295 passatgers amb els seus equipatges, i les instal·lacions i els equipaments típics de les aerolínies comercials.

L'Airbus A 340-200A té una autonomia de fins a 7.500 milles nàutiques quan porti les seves reserves de combustible, una càrrega útil corresponent a 262 passatgers amb els seus equipatges, i les instal·lacions i els equipaments típics de les aerolínies comercials.

5. Una segona fase del programa ha de conduir a la certificació de la versió Airbus A 340-300B que té una autonomia de fins a 7.200 milles nàutiques quan porti les seves reserves de combustible, una càrrega útil corresponent a 295 passatgers amb els seus equipatges, i les instal·lacions i els equipaments típics de les aerolínies comercials. A més, aquesta segona fase del programa inclou la certificació de versions millorades de l'Airbus A 340-200A i de l'A 330-300A.

6. La definició d'aquestes aeronaus permet que amb el seu desenvolupament es cobreixin les necessitats futures de la clientela de línies aèries.

ANNEX 2

Treballs de desenvolupament i costos connexos del programa Airbus A 330/A 340

El terme «treballs de desenvolupament», tal com s'utilitza en aquest Acord intergovernamental, inclou el treball de caràcter no recurrent i que sigui necessari per desenvolupar els avions Airbus A 330/A 340 segons especifica l'annex 1, inclosa l'obtenció de la certificació de tipus, segons les reglamentacions d'Europa JAR i dels Estats Units FAR.

Aquests treballs de desenvolupament comprenen:

- El disseny de l'aeronau;
- Les proves en túnel aerodinàmic, d'estructures i de sistemes;
- Els simuladors, excloent-ne els destinats a l'entrenament de les tripulacions;
- Els treballs de desenvolupament d'equips, inclòs el desenvolupament dels motors, del qual s'exclouen els treballs finançats directament pels fabricants d'equips i de motors;
- Les plantilles i eines específiques per a la fabricació de fins a set aeronaus Airbus A 330/ A 340 al mes, per al seu acoblament en una única cadena de muntatge a Tolosa;
- Fabricació de tres aeronaus prototip Airbus A 340 i dos Airbus A 330 que inclouen recanvis i les modificacions que siguin necessàries per obtenir la certificació;
- Proves de vol de 15 aeronaus Airbus A 330/A 340, necessàries per obtenir la certificació, inclòs tot el suport corresponent a terra i els treballs necessaris per a l'anàlisi dels resultats de les proves;
- La documentació necessària per a la certificació de les aeronaus encarregades per les companyies de llançament (Air Inter, Cathay Pacific, Lufthansa, Thai International i UTA) i de les versions estàndard;

— Les activitats concernents a la versió mixta càrrega/passatgers de l'Airbus A 340-300, fins al moment en el que Airbus Industrie i els fabricants associats van decidir aturar aquests treballs a causa d'una demanda de mercat inadeguada;

— Altres activitats essencials, que inclouen viatges internacionals, enllaços, traduccions i transport de peces d'aeronaus;

— Direcció de la gestió dels treballs de desenvolupament per part d'Airbus Industrie;

— Suport continuat durant els dos anys següents a la certificació, que inclou:

- totes les modificacions necessàries per completar el programa de desenvolupament;

- continuació de les activitats de disseny i proves;

- adaptacions, reparacions i manteniment de plantilles, eines i equips de suport terrestre;

- emmagatzematge dels equips de proves de vol;

- posada al dia de la documentació;

- activitats connexes de viatges, traduccions i transports.

Per determinar les aportacions nacionals, del total dels costos de desenvolupament s'ha de deduir una quantitat que representa els ingressos nets esperats de la venda dels avions de desenvolupament, una vegada tinguts en compte els costos de depreciació i recondicionament així com la depreciació del preu de venda dels avions de sèrie que hagin pres part en el programa d'assaig de vols de desenvolupament.

Els treballs de desenvolupament no inclouen cap treball efectuat després del 31 de desembre de 1996.

Les disposicions qui precedent constitueixen l'Acord entre les Governaments Signataries relatiu aux matieres auxquelles elles se rapportent.

Signé à Madrid le 26.7.1995 en un original en langues française, allemande, anglaise, espagnole et néerlandaise, chaque texte faisant également foi. Le Gouvernement du Royaume d'Espagne fournira aux autres Gouvernements Signataries les copies certifiées conformes du présent Accord.

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

Unterzeichnet in Madrid am 26.7.1995 in einer Urschrift in französischer, deutscher, englischer, spanischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Die Regierung des Königreichs Spanien wird den anderen Unterzeichnerregierungen beglaubigte Abschriften dieser Vereinbarung übermitteln.

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

Signed at Madrid on 26.7.1995 in one original in the French, German, English, Spanish and Dutch languages, each text being of equal validity. The Government of the Kingdom of Spain will provide the other Signatory Governments with certified copies of the present Arrangements.

El present document constitueix l'Acord conclòs pels governs signataris sobre els assumptes a què aquest es refereix.

Signat a Madrid, el dia 26.7.1995, en un original, en francès, alemany, anglès, espanyol i neerlandès, i cadascun dels textos és igualment vàlid. El Govern del Regne d'Espanya remet als altres governs signataris una còpia certificada d'aquest Acord.

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

Getekend te Madrid op 26.7.1995 in een origineel in de Franse, Duitse, Engelse, Spaanse en Nederlandse taal,

iedere tekst zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De Regering van het Koninkrijk Spanje zal de andere Regeringen die deze Overeenkomst hebben ondertekend een eensluidend verklaarde kopie van deze Overeenkomst sturen.

Estats part	Signatura	Manifestació consentiment	E. vigor
Alemanya.	26-7-1995	6-11-1995	2-7-2004
Bèlgica.	26-7-1995	2- 7-2004	2-7-2004
Espanya.	26-7-1995	4- 1-1996	2-7-2004
França.	26-7-1995	14- 2-1996	2-7-2004
Regne Unit.	26-7-1995	1- 2-1996	2-7-2004

Aquest Acord va entrar en vigor de forma general i per a Espanya el 2 de juliol de 2004 de conformitat amb el que disposa l'article 14.2.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 8 de setembre de 2004.—El secretari general tècnic, Ignacio Matellanes Martínez.

MINISTERI D'AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ

15987 *ORDRE APA/2937/2004, de 10 de setembre, per la qual s'estenen per a la campanya 2004/2005 les previsions del Reial decret 177/2003, de 14 de febrer, pel qual es regulen les organitzacions d'operadors del sector oleícola.* («BOE» 220, d'11-9-2004.)

El Reial decret 177/2003, de 14 de febrer, pel qual es regulen les organitzacions d'operadors del sector oleícola, estableix les condicions bàsiques per al finançament dels programes d'activitats de les organitzacions d'operadors del sector oleícola, així com per aprovar-los, en desplegament del Reglament (CE) 1334/2002, de la Comissió, de 23 de juliol de 2002, pel qual s'estableixen disposicions d'aplicació del Reglament (CE) 1638/1998, del Consell, de 20 de juliol de 1998, que modifica el Reglament (CE) 136/66/CEE, pel qual s'estableix l'organització comuna de mercats en el sector de les matèries grasses. Fins a l'última modificació efectuada en el Reglament (CE) 1334/2002, aquest només preveia la seva aplicació per a les campanyes de comercialització 2002/2003 i 2003/2004.

La modificació del Reglament (CE) 1334/2002 pel Reglament (CE) 1331/2004, de la Comissió, de 20 de juliol de 2004, estén l'aplicació d'aquesta norma a la campanya 2004/2005. En conseqüència, cal adaptar el Reial decret 177/2003, de 14 de febrer, a les previsions de la normativa comunitària per a la seva aplicació en la campanya 2004/2005.

La disposició final primera del Reial decret 177/2003, de 14 de febrer, faculta el ministre d'Agricultura, Pesca i Alimentació, en l'àmbit de les seves competències, per dictar les mesures necessàries en desplegament i compliment d'aquest, així com per establir la seva necessària adequació a la normativa comunitària.

Aquesta disposició ha estat sotmesa a consulta de les comunitats autònomes i de les entitats més representatives del sector.