

## ACCORD

entre

Les Gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme AIRBUS A 330 / A 340.

## VEREINBARUNG

zwischen

den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien über das AIRBUS-Programm A 330 / A 340.

## ARRANGEMENTS

between

the Governments of the French Republic, the Federal Republic of Germany, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Kingdom of Spain and the Kingdom of Belgium concerning the AIRBUS A 330 / A 340 programme.

## ACUERDO

entre

los Gobiernos de la República Francesa, de la República Federal de Alemania, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, del Reino de España y del Reino de Bélgica concerniente al programa AIRBUS A 330 / A 340.

## OVEREENKOMST

tussen

de Regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het AIRBUS A 330 / A 340 programma.

**VEREINBARUNG  
ZWISCHEN  
DEN REGIERUNGEN DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK, DER BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND,  
DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,  
DES KÖNIGREICHS SPANIEN UND DES KÖNIGREICHS BELGIEN  
ÜBER  
DAS AIRBUS-PROGRAMM A 330 / A 340**

Die Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien, im folgenden als "Unterzeichnerregierungen" bezeichnet

- in dem Wunsch, die europäische Zusammenarbeit innerhalb des AIRBUS Konsortiums weiter zu vertiefen ;

- in dem Bestreben, die Wirtschaftliche Interessengemeinschaft AIRBUS INDUSTRIE, im folgenden als "AIRBUS INDUSTRIE" bezeichnet, sowie AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, DEUTSCHE AIRBUS GmbH (jetzt: DEUTSCHE AEROSPACE AIRBUS GmbH), BRITISH AEROSPACE PLC, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A. und BELAIRBUS S.A., im folgenden als "Assoziierte Unternehmen" bezeichnet, in die Lage zu versetzen, die Vorschläge zu verwirklichen, welche sie den Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 unterbreitet haben, die in Anlage 1 zu dieser Vereinbarung beschrieben werden ;

- nach Überprüfung der wirtschaftlichen Durchführbarkeit des Programms ;

HABEN FOLGENDE VEREINBARUNG GETROFFEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINES

=====

#### ARTIKEL 1

Diese Vereinbarung legt die Pflichten der Unterzeichnerregierungen im Hinblick auf die Entwicklung und die Absatzfinanzierung der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340, die Anforderungen der Unterzeichnerregierungen an AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Unternehmen sowie die Art und Weise fest, in der die Unterzeichnerregierungen dieses Programm überwachen.

#### ARTIKEL 2

Die Unterzeichnerregierungen sind sich darüber einig, daß sie, sofern sie nicht einstimmig etwas anderes beschliessen, die Beteiligung ihrer Zellenbaufirmen an der Entwicklung und Fertigung von zivilen Flugzeugen, die mit den Flugzeugen AIRBUS A 330 / A 340 im Wettbewerb stehen, nicht unterstützen werden.

## KAPITEL II

### ORGANISATION

=====

#### ARTIKEL 3

##### 3.1. Die Befugnisse und Verantwortlichkeiten

- des GEMEINSAMEN REGIERUNGS-AUSSCHUSSES,
- seiner Unterausschüsse, d.h. des EXEKUTIV-AUSSCHUSSES und der STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE FÜR DIE ABSATZFINANZIERUNG,
- sowie des AUSFÜHRENDEN ORGANS AIRBUS,

wie sie in den Vereinbarungen zwischen den Regierungen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, des Königreichs Spanien und des Königreichs Belgien über das AIRBUS-Programm A 320 beschrieben sind, werden hinsichtlich der Unterzeichnerregierungen soweit notwendig erweitert, damit sie auch das AIRBUS-Programm A 330 / A 340 erfassen.

3.2. Die in der Vereinbarung über das AIRBUS-Programm A 320 festgelegten Stimmrechte der Unterzeichnerregierungen gelten entsprechend für die vorliegende Vereinbarung.

#### ARTIKEL 4

Um diese Vereinbarung in Kraft zu setzen, schließt das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS im Namen der Unterzeichnerregierungen mit AIRBUS INDUSTRIE eine Rahmenvereinbarung, die insbesondere folgendes vorsieht :

- die notwendige Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, die Entwicklung der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 zusammen mit ihren Assoziierten Unternehmen erfolgreich abzuschließen und die erforderlichen Zulassungen einzuholen ;
- Festlegung der Entwicklungsarbeiten und der technischen Eckdaten, damit das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS die Fortschritte des Entwicklungsprogramms überwachen und beurteilen kann;
- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, ein mit den Assoziierten Unternehmen abgestimmtes Dokument vorzulegen, in dem vorbehaltlich der Genehmigung durch den GEMEINSAMEN REGIERUNGS-AUSSCHUSS die jeweiligen nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 sowie der Ausgabenplan festgelegt werden ;
- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS alle zur Überwachung des Entwicklungsprogramms, einschließlich der Entwicklung der finanziellen Aspekte, notwendigen Informationen zu liefern ;
- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS sofort über Änderungen hinsichtlich des Inhalts der Entwicklungsarbeiten zu unterrichten ;
- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS über die Beträge auf dem laufenden zu halten, die von AIRBUS INDUSTRIE jedem Assoziierten Unternehmen als Erstattung des jeweiligen nationalen Beitrags zu den Entwicklungskosten zu zahlen sind;
- Verpflichtung seitens AIRBUS INDUSTRIE, das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS über die Arbeitsteilung bei der Herstellung im Rahmen des AIRBUS-Programms A 330 / A 340, einschließlich des Abschlusses von Zulieferverträgen in Drittländern, sowie über alle einschlägigen Aspekte des AIRBUS-Programms im allgemeinen zu unterrichten ;
- baldmöglichster Abschluß von Verträgen zwischen AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen, aufgrund deren sie die Haftung von AIRBUS INDUSTRIE gegenüber dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS hinsichtlich des AIRBUS-Programms A 330 / A 340 untereinander aufteilen, sowie Vorlage dieser Verträge zur Prüfung und Genehmigung durch das AUSFÜHRENDE ORGAN AIRBUS.

## KAPITEL III

### ENTWICKLUNG

=====

#### ARTIKEL 5

Sobald jedes einzelne Assoziierte Unternehmen sich dazu verpflichtet hat, sicherzustellen, daß sein Anteil an den in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführten Entwicklungsarbeiten durchgeführt wird, und seinen Kostenanteil an nicht zurechenbaren Entwicklungsarbeiten zu übernehmen, wird jede Unterzeichnerregierung nach entsprechenden nationalen Verfahren die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um ihr Assoziiertes Unternehmen in die Lage zu versetzen, seinen Anteil am Entwicklungsprogramm AIRBUS A 330 / A 340 zu erfüllen. Diese Verpflichtung bezieht sich auf die in Anlage 1 dieser Vereinbarung beschriebenen Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 und gilt unbeschadet der einschlägigen nationalen Vereinbarungen durch die Gewährung von rückzahlbaren Zuschüssen an die Assoziierten Unternehmen bis zur Höhe der nachfolgend genannten Höchstbeträge als erfüllt :

Französische Republik :

FF 7 800 000 000 (sieben Milliarden achthundert Millionen Französische Franken)  
zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms ;

Bundesrepublik Deutschland :

DM 2 996 000 000 (zwei Milliarden neunhundert sechsundneunzig Millionen Deutsche Mark)  
zur Verwendung bei beiden Phasen des Programms ;

Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland :

£ 450 000 000 (vierhundertfünfzig Millionen Pfund)  
zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms ;

Königreich Spanien :

PTAS 29 356 000 000 (neunundzwanzig Milliarden  
dreihundertsechsfünfzig Millionen Peseten)  
zur Verwendung bei beiden Phasen des Programms ;

Königreich Belgien :

BFR 1 908 000 000 (eine Milliarde neunhundertacht Millionen Belgische Franken)  
zur Verwendung bei der ersten Phase des Programms.

## ARTIKEL 6

6.1. Die jeweiligen nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 werden vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS festgelegt, wobei verfügbare Schätzungen von AIRBUS INDUSTRIE mitberücksichtigt werden.

6.2. Die Höhe der nach Artikel 6 Absatz 1 vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS festgelegten nationalen Beiträge zu den Entwicklungskosten der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 wird im Zeitpunkt ihrer Verwendung nach einer Preisgleitklausel angepaßt, die entsprechende nationale Indizes berücksichtigt und in der Rahmenvereinbarung definiert wird.

6.3. Kommt ein Assoziiertes Unternehmen seinen Verpflichtungen nicht nach, so bleibt die Regierung des Landes, nach dessen Recht das Unternehmen errichtet ist, den anderen Unterzeichnerregierungen gegenüber bis zur Höhe des angepaßten Betrags ihres nationalen Anteils an der ersten Phase des Programms haftbar, wobei die durch die Assoziierten Unternehmen abgeschlossenen Entwicklungsarbeiten zu berücksichtigen sind.

## ARTIKEL 7

7.1. Werden Teile der an die Industrie einer Unterzeichnerregierung vergebenen Entwicklungsarbeiten nicht von der Industrie des Landes der betreffenden Regierung ausgeführt, so gelten diese Teile dennoch als an die Industrie dieses Landes vergeben, sofern der GEMEINSAME REGIERUNGS AUSSCHUSS nicht etwas anderes beschließt.

7.2. Befindet der GEMEINSAME REGIERUNGS AUSSCHUSS im Fall von Änderungen des Inhalts der Entwicklungsarbeiten, daß eine Verringerung der Arbeiten erfolgt ist, so können die Unterzeichnerregierungen ihre in den Artikeln 5 und 6 dargelegten Aufgaben überprüfen.

7.3. Etwaige zusätzliche Entwicklungskosten, welche die nach Artikel 6 Absatz 1 vom GEMEINSAMEN REGIERUNGS AUSSCHUSS festgelegten Beträge übersteigen, werden von AIRBUS INDUSTRIE und ihren Assoziierten Unternehmen getragen.

## ARTIKEL 8

Die jeweiligen nationalen Beiträge an den Entwicklungskosten werden von AIRBUS INDUSTRIE aus den Verkaufserlösen von Flugzeugen erstattet. AIRBUS INDUSTRIE wird dieser Verpflichtung dadurch nachkommen, daß es nach einem von den Assoziierten Unternehmen vereinbarten Plan an jedes Assoziierte Unternehmen Rückzahlungen leistet.

## KAPITEL IV

### AUSRÜSTUNG

=====

#### ARTIKEL 9

Um zu gewährleisten, daß Ausrüstungsbetriebe in den Ländern der Unterzeichnerregierungen, soweit sie wettbewerbsfähige Ausrüstungen für die Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 liefern können, gerechte Beteiligungsmöglichkeiten erhalten, sind AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Unternehmen gehalten,

- alle geeigneten Lieferanten, insbesondere aus den Ländern der Unterzeichnerregierungen, zur Abgabe von Angeboten für Ausrüstungen aufzufordern ;
- dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS im voraus Listen aller Lieferanten zur Verfügung zu stellen, die zur Abgabe von Angeboten aufgefordert werden sollten ;
- dem AUSFÜHRENDEN ORGAN AIRBUS unverzüglich Einzelheiten der Wahl jedes Lieferanten mitzuteilen und die betreffende Wahl zu begründen.

## KAPITEL V

### FERTIGUNG

=====

#### ARTIKEL 10

Die Serienfertigung von Zellen und Ausrüstungen sollte soweit möglich zwischen den Herstellern in den Ländern der Unterzeichnerregierungen in demselben Verhältnis wie bei der Entwicklung aufgeteilt werden. Kann diese Aufteilung nicht erreicht werden, so wird der GEMEINSAME REGIERUNGS-AUSSCHUSS die Angelegenheit prüfen.

#### ARTIKEL 11

Es bleibt jedem Assoziierten Unternehmen überlassen, die für die Finanzierung seines Anteils an der Serienfertigung erforderlichen Finanzmittel aufzubringen.

## KAPITEL VI

### AUSFUHRFINANZIERUNG

=====

#### ARTIKEL 12

Die Unterzeichnerregierungen, mit Ausnahme der Regierung des Königreichs Belgien, werden sich an der Ausfuhrfinanzierung der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 im Rahmen bestehender internationaler Vorschriften und unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Inhalte jedes Flugzeugs, einschließlich seiner Triebwerke und Ausrüstung, beteiligen. Im Fall des Königreichs Spanien wird diese Verpflichtung durch die Finanzierung von Luftfahrzeugen erfüllt, die von spanischen nationalen Luftfahrtunternehmen gekauft werden.

## KAPITEL VII

### ABGELEITETE VERSIONEN

=====

#### ARTIKEL 13

Die Unterzeichnerregierungen werden einander konsultieren, um darüber zu beschließen, wie diese Vereinbarung auf abgeleitete Versionen der Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 zu erstrecken ist.

## KAPITEL VIII

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

=====

#### ARTIKEL 14

14.1. Die Regierung des Königreichs Spanien ist Verwahrer dieser Vereinbarung.

14.2. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag in Kraft, an dem alle Unterzeichnerregierungen der Regierung des Königreichs Spanien auf diplomatischem Weg die Erfüllung ihrer jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen notifiziert haben. Die Regierung des Königreichs Spanien teilt den Unterzeichnerregierungen das Datum der letzten Notifikation mit.

\*\*\*\*\*

## ANLAGE 1

=====

### KURZBESCHREIBUNG DER VERKEHRSFLUGZEUGE AIRBUS A 330 / A 340 MIT ZWEI GÄNGEN FÜR MITTEL- UND LANGSTRECKEN

---

1. Der AIRBUS A 330 ist ein ziviles Unterschall-Transportflugzeug für Mittel- und Langstrecken. Er ist mit zwei Zweistromtriebwerken ausgerüstet, die in Gondeln unter den Flügeln angebracht sind. Die für die Erstzulassung ausgewählten Triebwerke sind folgende:

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

Der AIRBUS A 340 ist ein ziviles Unterschall-Transportflugzeug für Langstrecken. Er ist mit vier Zweistromtriebwerken ausgerüstet, die in Gondeln unter den Flügeln angebracht sind. Das für die Erstzulassung ausgewählte Triebwerk ist :

- CFMI CFM56-5C2.

Der AIRBUS A 340 wird zunächst in zwei Versionen unter der Bezeichnung A 340-200 (längere Reichweite) und A 340-300 (größere Kapazität) zugelassen.

2. Der AIRBUS A 330 und der A 340-300 haben gemeinsam einen Rumpf von etwa kreisförmigem Querschnitt und großem Durchmesser mit zwei Gängen. Der AIRBUS A 340-200 hat einen kürzeren Rumpf mit dem gleichen Querschnitt. Der AIRBUS A 330 und der A 340 haben tiefliegende Flügel, die - von einigen Unterschieden wegen der unterschiedlichen Triebwerkeauslegung abgesehen - bei beiden gleich sind. Die Reisegeschwindigkeit beträgt etwa 470 Knoten.

3. Der Fluggastraum des AIRBUS A 330 und des A 340-300 kann 335 Fluggäste in Mehrfachklasseneinteilung aufnehmen, beispielsweise 30 Sitze in Sechserreihen bei einem Abstand von 102 Zentimetern (40 Zoll) und 305 Sitze in Achterreihen bei einem Abstand von 86 Zentimetern (34 Zoll).

Der Fluggastraum des AIRBUS A 340-200 kann 303 Fluggäste in Mehrfachklasseneinteilung aufnehmen, beispielsweise 30 Sitze in Sechserreihen bei einem Abstand von 102 Zentimetern (40 Zoll) und 273 Sitze in Achterreihen bei einem Abstand von 86 Zentimetern (34 Zoll).

Zwei Fracht- und Gepäckräume, der eine vor und der andere hinter dem Flügel, sind unter dem Fluggastraum vorgesehen; sie können dieselben wie in anderen AIRBUS-Großraumflugzeugen üblichen Container aufnehmen.

Eine Kombiversion wird ebenfalls entwickelt, wenn ein angemessener Bedarf für eine solche Version vorhanden ist.

4. Eine erste Phase des Programms führt zur Zulassung und Indienststellung der Versionen AIRBUS A 330-300A, A 340-200A und A 340-300A mit den folgenden Merkmalen :

Der AIRBUS A 330-300A hat eine Reichweite bis zu ca. 4750 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 335 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist ; die erste Phase umfaßt die Zulassung dieses Flugzeugtyps mit jedem der nachfolgenden Triebwerke :

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

Der AIRBUS A 340-300A hat eine Reichweite bis zu ca. 6750 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 295 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist.

Der AIRBUS A 340-200A hat eine Reichweite bis zu ca. 7500 Seemeilen bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 262 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist.

5. Eine zweite Phase des Programms führt zur Zulassung der Version AIRBUS A 340-300B, die eine Reichweite bis zu ca. 7200 Seemeilen hat bei Mitführung der Treibstoffreserven, einer Nutzlast entsprechend 295 Fluggästen mit Gepäck und der Ausstattung und Einrichtung, die bei zivilen Fluglinien üblich ist. Ferner umfaßt diese zweite Phase des Programms die Zulassung der verbesserten Versionen des AIRBUS A 340-200A und des A 330-300A.

6. Die Auslegung dieser Flugzeuge gestattet eine weitere Entwicklung, um den künftigen Bedürfnissen der Fluglinien gerecht zu werden.

## ANLAGE 2

=====

### ENTWICKLUNGSARBEITEN UND DAMIT VERBUNDENE KOSTEN FÜR DAS AIRBUS-PROGRAMM A 330 / A 340

---

Der in dieser Regierungsvereinbarung verwendete Begriff "Entwicklungsarbeiten" umfaßt die einmalig anfallenden Arbeiten, die erforderlich sind, um die in Anlage 1 beschriebenen Flugzeuge AIRBUS A 330 / A 340 zu entwickeln und die Musterzulassung sowohl nach den europäischen JAR- als auch nach den US FAR-Vorschriften zu erhalten.

Die Entwicklungsarbeiten umfassen :

- Entwurf der Flugzeuge;
- Windkanal-, Struktur- und Systemversuche;
- Simulatoren, ausgenommen solche für die Ausbildung der Besatzungen der Fluglinien;
- Ausrüstungsentwicklungsarbeiten, einschließlich Triebwerksentwicklung, ausgenommen Arbeiten, die unmittelbar durch Ausrüstungs- und Triebwerkshersteller finanziert werden;
- spezielle Vorrichtungen und Werkzeuge für die Fertigung von bis zu sieben Flugzeugen AIRBUS A 330 / A 340 im Monat, die auf einer einzigen Endmontagelinie in Toulouse zusammengebaut werden sollen;
- Fertigung von drei AIRBUS A 340- und zwei AIRBUS A 330-Entwicklungsflugzeugen, einschließlich Ersatzteilen, und etwaige für die Zulassung notwendige Änderungen;
- für die Zulassung erforderliche Flugerprobungen mit 15 Flugzeugen AIRBUS A 330/ A 340 einschließlich der damit zusammenhängenden Bodenunterstützung und des für die Auswertung der Testergebnisse erforderlichen Arbeitsaufwands;
- für die Zulassung der von den Erstkunden (AIR INTER, CATHAY PACIFIC, LUFTHANSA, THAI INTERNATIONAL und UTA) bestellten Flugzeuge und der Standardversionen erforderliche Dokumentation;
- Tätigkeiten bezüglich einer Kombiversion des AIRBUS A 340-300 bis zu dem Zeitpunkt, zu dem AIRBUS INDUSTRIE und die Assoziierten Hersteller entschieden haben, diese Arbeiten wegen nicht ausreichender Nachfrage am Markt einzustellen ;
- sonstige wichtige Tätigkeiten, einschließlich Auslandsreisen, Kontaktaufnahmen, Übersetzungen, Überführungen von Flugzeugteilen;
- Leitung der Entwicklungsarbeiten durch AIRBUS INDUSTRIE;

- Betreuung für die Dauer von zwei Jahren nach der Zulassung einschließlich

- . aller für den Abschluß des Entwicklungsprogramms notwendigen Änderungen;
- . Fortsetzung der Entwurfsarbeiten und Erprobung;
- . Anpassung, Wartung und Reparatur der Vorrichtungen und Werkzeuge sowie der Bodengeräte;
- . Lagerung der Testflugausrüstung;
- . Aktualisierung der Dokumentation;
- . damit verbundene Reise-, Übersetzungs- und berührungstätigkeiten.

Bei der Festlegung der nationalen Beiträge wird von den Entwicklungskosten ein Betrag abgezogen, der dem voraussichtlichen Nettoerlös aus dem Verkauf der Entwicklungsflugzeuge entspricht, wobei zuvor ihre Wertminderung sowie die Kosten ihrer Neuausstattung und die Preisnachlässe für den Verkauf der Serienflugzeuge, die im Entwicklungsflugprogramm eingesetzt wurden, berücksichtigt worden sind.

Die Entwicklungsarbeiten enthalten keine Arbeiten, die nach dem 31. Dezember 1996 ausgeführt werden.

Les dispositions qui précèdent constituent l'Accord entre les Gouvernements Signataires relatif aux matières auxquelles elles se rapportent.

Signé à Madrid le 26-7-1.995 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 Signataires 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 26-7-1.995 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 26-7-1.995 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.

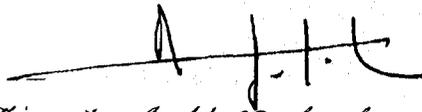
El presente documento constituye el Acuerdo concluido por los Gobiernos Signatorios sobre los asuntos a que se refiere el mismo.

Firmado en Madrid, el día 26-7-1.995, en un original, en francés, alemán, inglés, español y neerlandés, siendo cada uno de los textos igualmente válidos. El Gobierno del Reino de España remitirá a los demás Gobiernos Signatarios copia certificada del presente Acuerdo.

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

Getekend te Madrid op 26-7-1.995 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.

Pour le Gouvernement de la République française :  
Für die Regierung der Französischen Republik :  
For the Government of the French Republic :  
Por el Gobierno de la República Francesa :  
Voor de Regering van de Franse Republiek :



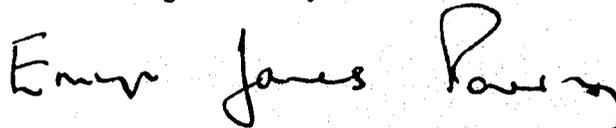
*Firmado: André Gadaud*

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :  
Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland :  
For the Government of the Federal Republic of Germany :  
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania :  
Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :



*Firmado: Henning Wegener*

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :  
Für die Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland :  
For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :  
Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte :  
Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :



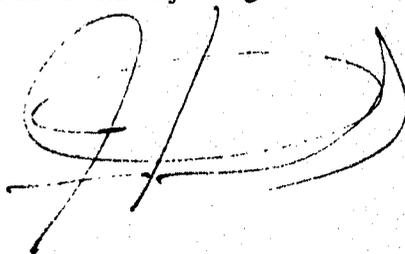
*Firmado: Emyr Jones Parry*

Pour le Gouvernement du Royaume d'Espagne :  
Für die Regierung des Königreichs Spanien :  
For the Government of the Kingdom of Spain :  
Por el Gobierno del Reino de España :  
Voor de Regering van het Koninkrijk Spanje :



*Firmado: Javier Solana Madariaga*

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :  
Für die Regierung des Königreichs Belgien :  
For the Government of the Kingdom of Belgium :  
Por el Gobierno del Reino de Bélgica :  
Voor de Regering van het Koninkrijk België :



*Firmado: Luc Beulinck*

