# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# SENADO

**II LEGISLATURA**

**Serie II:**
**TEXTOS LEGISLATIVOS**

**31 de mayo de 1983**

**Núm. 19 (a)**
**(Cong. Diputados, Serie C núm. 17)**


## ACUERDO

**Entre 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-130, hecho en Londres el 28 de septiembre de 1981.**

# TEXTO REMITIDO POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

### PRESIDENCIA DEL SENADO

Con fecha 31 de mayo de 1983, ha tenido entrada en esta Cámara, a efectos de lo dispuesto en el artículo 94.1 de la Constitución, el Acuerdo entre 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-130, hecho en Londres el 28 de septiembre de 1981.

La Mesa del Senado ha acordado la remisión de este Acuerdo a la **Comisión de Asuntos Exteriores.**

Se comunica, por analogía con lo dispuesto en el artículo 107.1 del Reglamento del Senado, **que el plazo para la presentación de cualquier tipo de propuestas terminará el próximo día 13 de junio, lunes.**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado se inserta a continuación el texto remitido por el Congreso de los Diputados, encontrándose la restante documentación a disposición de los señores Senadores en la Secretaría General de la Cámara.

Palacio del Senado, 31 de mayo de 1983.—El Presidente del Senado, **José Federico de Carvajal Pérez.**—El Secretario primero del Senado, **José Luis Rodríguez Pardo.**

ACUERDO ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, LA REPUBLICA FRANCESA, EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE Y ESPAÑA, CONCERNIENTE AL PROGRAMA AIRBUS A-310, HECHO EN LONDRES EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 1981.

CAPITULO PRIMERO

**Generalidades**

Artículo 1.º

Las disposiciones de los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971, continuarán en vigor entre aque-

llos 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 II

**Organización**

Artículo 2.º

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 la 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:

a) Modificación del presente Acuerdo.

b) Modificaciones de la participación española en los programas A-300 y A-310.

c) Aprobación del Acuerdo Marco (y de cualquier enmienda posterior) entre la Agencia Ejecutiva y Airbus Industrie, mencionado en el artículo 3.º siguiente.

d) 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.º 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 esforzarán 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.

Artículo 3.º

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.º, 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 III

## Continuación del programa AIRBUS-A-300 y división del trabajo en el programa A-310

### Artículo 4.º

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 1979.

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.º al 9.º

### Artículo 5.º

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.º 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 consiguieren 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.º de este Acuerdo.

### Artículo 6.º

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.

Artículo 7.º

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 IV

### Financiación del programa A 310

Artículo 8.º

1. Tan pronto como cada fabricante asociado se haya comprometido a asegurar que su participación en el trabajo 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 (746.558.000) Marcos alemanes.

— República Francesa

mil seiscientos sesenta y cinco millones trescientos diez mil cuatrocientos (1.665.310.400) Francos franceses.

— Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte

ciento diez y seis millones ochocientas veintitrés mil doscientas (116.823.200) Libras esterlinas.

— 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 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.º 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.

Artículo 9.º

1. A la terminación del desarrollo del A 310, tal como se define en el artículo 6.º, los totales de las cantidades base y cualquier suplemento por escalación, conforme al párrafo 3 del artículo 8.º, 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.º A los efectos de este Acuerdo se entienden por trimestres los cuatro períodos de tres meses, que comienzan en 1.º de enero, 1.º de abril, 1.º de julio y 1.º 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 mil desde el avión | 1 al 50 |
| 2 | por mil desde el avión | 51 al 100 |
| 3.5 | por mil desde el avión | 101 al 200 |
| 5 | por mil 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 considera haber sido efectuado durante el período de desarrollo será convertido en UCE para todo el período, que comienza el primero 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 1979, serán convertidos en Unidades de Cuenta Europea a la cotización media de cambio aplicable durante el segundo trimestre de 1979. El royalty será del 3 por mil 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.

Artículo 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 la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, ha estado presente en este grupo de trabajo con efectos de 1.º 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 V

### Equipo

Artículo 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 postventa, 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 invitados 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 VI

### Participación industrial por terceros países

Artículo 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.º, 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.

Artículo 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 VII

### Disposiciones finales

Artículo 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

### CARACTERISTICAS GENERALES DEL AVION DE CORTO/MEDIO RADIO DE ACCION AIRBUS A-310

El Airbus A-310 será un avión de transporte civil subsónico 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 equipado con dos motores turbocompresores del orden de los 20 a 22.000 dN (45 a 50.000 libras) de empuje, instaldos 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 —8 por fila— en configuración mixta, 18 a una distancia entre asientos de 96 centímetros (38 pulgadas) más 196 a una distancia de 86 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

### CONVENCION MARCO Y ACUERDOS MARCO A LOS QUE SE REFIERE EL ARTICULO 4, PARRAFO 1

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

1.1. Adición número 1 de 28 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 B10, 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 3

### TRABAJOS DE DESARROLLO Y COSTOS ANEJOS DEL A/310 A LOS QUE SE APLICAN LAS CANTIDADES ESPECIFICADAS EN EL ARTICULO 8

El termino «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.
— Utiles 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 4 aviones A-310 al mes, en una sola línea de montaje que pueda también ser usada para el A-300, a sí como la fabricación de útiles y gradas comunes adicionales necesarias para permitir que la línea de montaje alcance una cadencia de 6 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 5 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 enlacens, transporte, 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, Luthansa 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.

Imprime RIVADENEYRA, S. A.-MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.500 - 1961