

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1998-1999

2 DECEMBER 1998

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met:

**de 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en
met de Bijlagen 1 en 2,
opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995**

Memorie van toelichting

België heeft op 26 juli 1995 in Madrid de Overeenkomst ondertekend betreffende het programma AIRBUS A 330 / A 340, om de Europese samenwerking te versterken in het kader van het consortium AIRBUS en de "Groupement d'Intérêt Economique" AIRBUS Industrie, alsook de "Geassocieerde fabrikanten" (AEROSPATIALE, DEUTSCHE AIRBUS, BRITISH AEROSPACE, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, BELAIRBUS) in staat te stellen de twee recentste vliegtuigen van het AIRBUS-gamma, te weten de AIRBUS A 330 en de AIRBUS A 340, te ontwikkelen. Beide vliegtuigen hebben een vrijwel cirkelvormige passagiersruimte met twee gangen gemeen. De AIRBUS A 330 is een subsonisch burgervliegtuig voor middellange en lange afstanden met twee straalmotoren. De AIRBUS A 340 is een subsonisch burgervliegtuig voor lange afstanden met vier straalmotoren.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

2 DECEMBRE 1998

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à:

**l'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 et
aux Annexes 1 et 2,
faits à Madrid le 26 juillet 1995**

Exposé des motifs

La Belgique a signé à Madrid, le 26 juillet 1995, l'Accord concernant le programme d'avions AIRBUS A 330 / A 340, afin de renforcer la coopération européenne dans le cadre du consortium AIRBUS et de permettre au Groupement d'Intérêt Economique AIRBUS Industrie, ainsi qu'aux "Constructeurs Associés" (AEROSPATIALE, DEUTSCHE AIRBUS, BRITISH AEROSPACE, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, BELAIRBUS) de mettre en œuvre le développement des deux avions AIRBUS les plus récents, à savoir l'AIRBUS A 330 et l'AIRBUS A 340. Ces deux avions ont en commun un fuselage de grand diamètre à deux couloirs et à section approximativement circulaire. L'AIRBUS A 330 est un avion de transport civil subsonique moyen à long courrier, équipé de deux réacteurs. Quant à l'AIRBUS A 340, il s'agit d'un avion de transport civil subsonique long courrier, équipé de quatre réacteurs.

I. INLEIDING

Bij de aankoop door de Belgische Luchtmacht van de F16's in 1975, merkte de federale Regering het belang op van een ruimere deelname van België aan programma's voor onderzoek/ontwikkeling op het gebied van de luchtvaart.

In 1977 richtte de toenmalige Minister van Wetenschapsbeleid, de heer G. Geens, binnen de Interministeriële Commissie voor Wetenschapsbeleid (ICWB) een Interdepartementaal Comité voor de Luchtvaart (ICL) op, met als doel de valorisatiemogelijkheden te analyseren van het industrieel luchtvaartpotentieel en de aanverwante industrieën door middel van een Fonds voor de Luchtvaart.

In oktober 1978 overhandigde het ICL de federale Regering een rapport waarin het een op twee aanvullende doelstellingen gerichte strategie aanbeval, te weten:

- de inpassing in de consortia die nieuwe Europese luchtvaartprogramma's uitdenken (GIE AIRBUS Industrie);
- een coherente onderzoeksinspanning om de luchtvaartindustrie technologisch in gereedheid te brengen.

Programma A 310

Ten gevolge van dit rapport, besloot het MCEC op 10 november 1978, op voorstel van de Minister van Wetenschapsbeleid, de heer A. Vandekerckhove, de onderhandelingen aan te vatten met de GIE AIRBUS Industrie voor de deelname van de Belgische industrie aan het programma AIRBUS A 310 en, op 21 december 1978, de beheermaatschappij BELAIRBUS op te richten.

Op 6 april 1979 nam het Memorandum of Understanding tussen de GIE AIRBUS Industrie en BELAIRBUS akte van de Belgische deelname aan het programma AIRBUS A 310 (vliegtuig met een initiële capaciteit van 270 passagiers).

De kosten voor de Belgische deelname aan de ontwikkeling van de AIRBUS A 310 werden op nationaal vlak gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken en de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid.

Programma A 320

De AIRBUS A 320 is een tweemotorig lijnvliegtuig voor korte en middellange afstanden, waarvan de basisversie een capaciteit van 150 passagiers heeft.

In tegenstelling tot de voorgaande vliegtuigen AIRBUS, te weten de A 300 en de A 310, heeft het slechts één enkele centrale gang in de passagiersruimte. De A 320 is heel wat

I. INTRODUCTION

A l'occasion de l'acquisition par la Force aérienne belge des avions F16 en 1975, le Gouvernement notait l'importance d'une plus grande participation de la Belgique à des programmes de recherche/développement en aéronautique.

En 1977, le Ministre de la Politique scientifique, Monsieur G. Geens, créait, au sein de la Commission Interministérielle de la Politique scientifique (CIPS) un Comité interdépartemental de l'Aéronautique (CIA) dans le but d'analyser les possibilités de valorisation du potentiel industriel aéronautique et des industries connexes au travers d'un Fonds de l'Aéronautique.

En octobre 1978, le CIA remettait un rapport au Gouvernement dans lequel il préconisait une stratégie axée sur deux objectifs complémentaires, à savoir:

- l'insertion dans les consortia concepteurs de nouveaux programmes aéronautiques européens (GIE AIRBUS Industrie);
- un effort cohérent de recherche en vue de la mise en condition technologique de l'industrie du secteur aéronautique.

Programme A 310

Suite à ce rapport, le CMCES, sur proposition du Ministre de la Politique scientifique, Monsieur A. Vandekerckhove, décidait le 10 novembre 1978 d'entamer les négociations avec le GIE AIRBUS Industrie pour la participation de l'industrie belge au programme AIRBUS A 310 et, le 21 décembre 1978, de créer la société de gestion BELAIRBUS.

Le 6 avril 1979, le Memorandum of Understanding entre le GIE AIRBUS Industrie et BELAIRBUS actait la participation belge au programme AIRBUS A 310 (avion d'une capacité initiale de 270 passagers).

Les coûts de la participation belge au développement de l'avion AIRBUS A 310 ont été financés à l'échelon national par le Ministère des Affaires économiques et par les Services de Programmation de la Politique scientifique.

Programme A 320

L'avion AIRBUS A 320 est un avion de ligne biréacteur court et moyen courrier, de la classe de 150 passagers en version de base.

Contrairement aux avions AIRBUS précédents, à savoir l'A 300 et l'A 310, il ne compte qu'un seul couloir central dans la partie du fuselage réservée aux passagers. L'A 320

kleiner dan zijn voorgangers, de A 300 en de A 310, maar het maakt gebruik van de thans beschikbare spits technologieën (composietmaterialen, nieuwe lijn-procédés, geavanceerde aërodynamica,...) om het leeggewicht ervan te verminderen en de prestaties ervan te verbeteren.

Programma A 330 / A 340

De AIRBUS A 330 / A 340 zijn subsonische burger-vliegtuigen voor middellange en lange afstanden. Het eerste heeft twee straalmotoren, het tweede vier. Beide vliegtuigen hebben een vrijwel cirkelvormige passagiersruimte met twee gangen gemeen. Hun kruissnelheid bedraagt circa 470 knopen.

De AIRBUS A 330 en de AIRBUS A 340-300 bieden plaats aan 335 passagiers in twee klassen. De AIRBUS A 340-200 biedt plaats aan 303 passagiers.

De actieradius van de verschillende versies bedraagt voor:

de AIRBUS A330-300A: 4750 zeemijl;
de AIRBUS A340-300A: 6750 zeemijl;
de AIRBUS A340-200A: 7500 zeemijl;

Beide vliegtuigen kunnen verder ontwikkeld worden om in de toekomst te voldoen aan de behoeften van de luchtvaartmaatschappijen die zich als klant aanmelden.

Tot op heden heeft het Consortium AIRBUS Industrie in het kader van het programma AIRBUS A 330 / A 340 meer dan 130 vliegtuigen geleverd aan luchtvaartmaatschappijen.

Het gedeelte dat aan België toekomt belooft ongeveer 2% van het gehele programma AIRBUS A 330 / A 340 en betreft de beweegbare kleppen vooraan de vleugels (slats) en de ermee verbonden mechanismen, te weten de rails (tracks), de tandsegmenten (racks) en de tandraderen (pinions).

Het geheel van de slats verhoogt de stijgkracht bij lage snelheid, bij het opstijgen of bij het landen. Bij hoge snelheid worden de slats ingetrokken om de weerstand te verkleinen en dienovereenkomstig ook het verbruik te drukken.

De deelname van België aan het programma AIRBUS A 330 / A 340 werd door de federale Ministerraad goedgekeurd tijdens zijn vergadering van 16 december 1988 en de gepaste begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid en voor de helft door het Ministerie van Economische Zaken.

De uitgaven die voor rekening van BELAIRBUS door de industriële uitvoerders SONACA, ASCO en WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS werden gedaan,

est nettement plus petit que ses prédécesseurs, l'A 300 et l'A 310, mais il fait appel aux technologies de pointe du moment (matériaux composites, nouveaux procédés de collage, aérodynamique sophistiquée,...) afin de réduire son poids à vide et d'améliorer ses performances.

Programme A 330 / A 340

Les AIRBUS A 330 / A 340 sont des avions de transport civil subsoniques moyen à long courrier. Le premier est équipé de deux réacteurs, le second en comporte quatre. Ces deux avions ont en commun un fuselage de grand diamètre à deux couloirs et à section approximativement circulaire. Leur vitesse de croisière est d'environ 470 noeuds.

La cabine de l'AIRBUS A 330 et de l'AIRBUS A 340-300 est capable de recevoir 335 passagers dans une configuration à deux classes. Quant à l'AIRBUS A 340-200, sa cabine peut recevoir 303 passagers.

Les rayons d'action des différentes versions sont pour:

l'AIRBUS A330-300A: 4750 miles nautiques;
l'AIRBUS A340-300A: 6750 miles nautiques;
l'AIRBUS A340-200A: 7500 miles nautiques;

Les deux types d'avions sont capables de développements afin de répondre aux besoins futurs des compagnies aériennes clientes.

A ce jour, plus de 130 avions du programme AIRBUS A 330 / A 340 ont déjà été livrés par le Consortium AIRBUS Industrie à des compagnies aériennes.

La part de recherche/développement revenant à la Belgique représente près de 2 % de l'ensemble du programme AIRBUS A 330 / A 340, et concerne les bords d'attaque mobiles des ailes (slats) et les mécanismes associés, à savoir les rails (tracks), les crémaillères (racks) et les pignons (pinions).

L'ensemble "slats" produit une augmentation de l'hyper-sustentation à vitesse réduite, en configuration décollage ou atterrissage. A grande vitesse les "slats" sont rentrés pour diminuer la traînée et donc aussi la consommation.

La participation de la Belgique au programme AIRBUS A 330 / A 340 a été approuvée par le Conseil des Ministres en sa séance du 16 décembre 1988 et les mesures budgétaires appropriées ont été prises, pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique et pour moitié par le Ministère des Affaires économiques.

Les dépenses encourues par les exécutants industriels SONACA, ASCO et WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS, pour compte de BELAIRBUS, ont été prises partiellement

werden gedeeltelijk door beide betrokken departementen op zich genomen, conform de beslissing van de Ministerraad, in de vorm van een terugbetaalbaar voorschot dat niet meer dan 1.800 mln. lopende BEF mag bedragen.

In die context heeft SONACA de leiding genomen van de Belgische deelname aan het programma AIRBUS A 330 / A 340 en ook voor de fabricage gezorgd van de slats en van het gereedschap voor de productie ervan.

ASCO heeft, in onderaanneming van SONACA, de tracks en het gereedschap voor de productie ervan voor zijn rekening genomen, alsook de assemblage van racks en pinions.

WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS heeft, in onderaanneming van ASCO, de racks, de pinions en het gereedschap voor de productie ervan gerealiseerd onder het technisch toezicht van SONACA.

II. INTERGOUVERNEMENTELE OVEREENKOMST MET BETREKKING TOT HET PROGRAMMA AIRBUS A 330 / A 340

De 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 omschrijft de verplichtingen van de ondertekenende Regeringen met betrekking tot de ontwikkeling en, in voorkomend geval, de financiering van de verkoop van de vliegtuigen AIRBUS A 330 / A 340, alsook de regelingen voor de follow-up van het programma.

De Overeenkomst betreft hoofdzakelijk de volgende punten:

- De ondertekenende Regeringen aanvaarden geen steun te verlenen aan de deelname van hun cascobouwers aan de ontwikkeling en de productie van voor de vliegtuigen A 330 / A 340 concurrerende burgervliegtuigen, tenzij ze er eenparig anders over beslissen.
- De vertegenwoordiging van de Regering van het Koninkrijk België wordt verruimd tot de vergaderingen van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie met betrekking tot het programma AIRBUS A 330 / A 340 (p.m. België is, via de federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden, al vertegenwoordigd op de vergaderingen met betrekking tot het programma AIRBUS A 330 / A 340).
- De bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Uitvoerend Bureau Airbus (informatieorgaan ten dienste van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie) zullen zo nodig worden uitgebreid om rekening te houden met de toevoeging van de vliegtuigen A 330 en A 340 aan het AIRBUS-gamma.

en charge par les deux départements concernés, conformément à la décision du Conseil des Ministres, sous forme d'avance remboursable d'un montant ne pouvant pas excéder 1.800 MBEF courants.

Dans ce contexte la SONACA a assumé la maîtrise d'œuvre de la participation belge au programme AIRBUS A 330 / A 340 et a assuré la fabrication des "slats" ainsi que de leur outillage de production.

L'entreprise ASCO, en sous-traitance de SONACA, a produit les "tracks" et leur outillages de production et, effectué l'assemblage racks et pinions.

L'entreprise WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS a réalisé les "racks-pinions" et leurs outillages de production en sous-traitance d'ASCO et sous le contrôle technique de SONACA.

II. ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL RELATIF AU PROGRAMME AIRBUS A 330 / A 340

L'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 définit les obligations des Gouvernements signataires relatives au développement et, le cas échéant, au financement des ventes des avions AIRBUS A 330 / A 340, ainsi que les modalités de suivi du programme.

L'Accord porte essentiellement sur les points suivants:

- L'acceptation par les Gouvernements signataires de ne pas soutenir la participation de leurs fabricants de cellules d'avions au développement et à la production d'avions civils concurrents aux avions AIRBUS A 330 / A 340, à moins qu'ils n'en décident autrement à l'unanimité.
- L'extension de la représentation du Gouvernement du Royaume de Belgique aux sessions du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif relatives au programme AIRBUS A 330 / A 340 (p.m. la Belgique est déjà représentée aux sessions relatives au programme AIRBUS A 330 / A 340 par l'entremise des Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles).
- L'extension des pouvoirs et responsabilités de l'Agence Exécutive Airbus (organe d'information au service du Comité intergouvernemental et du Comité exécutif) en tant que de besoin pour tenir compte de l'élargissement de la famille AIRBUS aux avions A 330 et A 340.

- Elke ondertekende Regering, overeenkomstig passende nationale procedures, zal het nodige doen om haar casco-bouwer in staat te stellen zijn aandeel in het ontwikkelingsprogramma van de vliegtuigen A 330 en A 340 uit te voeren.

Aan te stippen valt dat de deelname van België aan het programma AIRBUS A 330 / A 340 werd goedgekeurd door de federale Ministerraad tijdens zijn vergadering van 16 december 1988 en dat de noodzakelijke begrotingsmaatregelen werden getroffen, voor de helft door het Ministerie van Economische Zaken en voor de helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid, teneinde te voldoen aan artikel 5.1. van wat destijds een ontwerp van Intergouvernementele Overeenkomst was.

De uitgaven die voor rekening van BELAIRBUS door SONACA, ASCO en WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS werden gedaan, werden door de twee betrokken departementen al in betaling gesteld, conform de beslissing van de federale Ministerraad.

- De seriefabricage van de A 330 en A 340 casco's moet zoveel mogelijk in dezelfde verhoudingen als voor het ontwikkelingswerk onder de industriëlen van de landen van de ondertekenende Regeringen worden verdeeld. De serie-fabricage is aan de gang en verloopt zoals vastgelegd.
- De verkoopfinanciering bij export van de vliegtuigen AIRBUS A 330 en A 340 waaraan de Regering van het Koninkrijk België niet deelneemt. België is immers geen ontvangende partij in de "Groupement d'Intérêt Economique" AIRBUS Industrie en moet derhalve die last niet delen.

III. HET GEMENGD KARAKTER VAN DE OVEREENKOMST

In een omstandig advies (L. 26.973/1) bij het voorontwerp van wet houdende de instemming met voorliggende overeenkomst kwam de Raad van State tot het besluit dat de overeenkomst een gemengd karakter heeft en derhalve slechts uitwerking zal hebben, wat België betreft, indien ook de gewesten er hun goedkeuring aan hebben verleend.

De stelling van de Raad van State vindt haar grondslag in de vaststelling dat de overeenkomst vooral een zaak van economisch beleid betreft (economische expansie – exportbeleid) en daaraan gekoppeld wetenschappelijk onderzoek dat in verband gebracht moet worden met het economisch beleid, welke op grond van de artikelen 6 en 6 bis van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd, tot de bevoegdheden van de gewesten behoort.

Deze zienswijze werd overgenomen door de Interministeriële Conferentie voor het Buitenlands Beleid die op

- La prise, par chaque Gouvernement signataire, des dispositions nécessaires, conformément aux procédures nationales appropriées, pour permettre à son constructeur de cellules d'avions de réaliser sa part du programme de développement des avions AIRBUS A 330 et A 340.

Il est à noter que la participation de la Belgique au programme AIRBUS A 330 / A 340 a été approuvée par le Conseil des Ministres en sa séance du 16 décembre 1988 et que les mesures budgétaires nécessaires ont été prises, pour moitié par le Ministère des Affaires économiques et pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique, afin de satisfaire à l'article 5.1. de ce qui, à l'époque, était une ébauche d'Accord intergouvernemental.

Les dépenses encourues par SONACA, ASCO et WATTEEUW SPECIAL PRODUCTS, pour compte de BELAIRBUS, ont déjà été mises en paiement conformément à la décision du Conseil des Ministres, par les deux départements concernés.

- La répartition de la fabrication de série des cellules d'avions A 330 et A 340 qui doit s'exécuter autant que possible entre les industriels des pays des Gouvernements signataires, dans les mêmes proportions que pour les travaux de développement. La fabrication de série est en cours et s'exécute conformément à ces dispositions.
- Le financement des ventes à l'exportation des avions AIRBUS A 330 et A 340, financement auquel le Gouvernement du Royaume de Belgique ne participe pas. La partie belge n'est en effet pas partie prenante au Groupement d'Intérêt Economique AIRBUS Industrie, et le partage de cette charge ne lui incombe donc pas.

III.

Dans son avis circonstancié (L. 26.973/1) relatif à l'avant-projet de loi portant approbation du présent Accord, le Conseil d'Etat a constaté le caractère mixte de l'Accord et a déclaré que celui-ci ne sortira son effet pour la Belgique, que dans la mesure où l'Accord rencontre l'assentiment des régions.

La thèse défendue par le Conseil d'Etat trouve son fondement dans la constatation que l'Accord conclu concerne avant tout la politique économique (l'expansion économique – la politique d'exploitation) et la recherche scientifique en la matière, relevant de la compétence des régions en vertu des articles 6 et 6 bis modifiés de la Loi spéciale du 8 août 1980.

La Conférence interministérielle de la Politique étrangère a fait sienne la vision de cette Haute Juridiction, qui, sur

voorstel van de Werkgroep Gemengde Verdragen van 13 mei 1998, op 24 juni 1998 het gemengd karakter van de Overeenkomst heeft vastgelegd.

IV. DEELNAME VAN DE BRUSSELSE INDUSTRIE AAN HET AIRBUS-PROGRAMMA

Parallel met de Belgische ondernemingen die via de beheersmaatschappij BELAIRBUS bij het AIRBUS-programma betrokken zijn, heeft SABCA rechtstreeks een contract met een van de partners van AIRBUS Industrie, met name Daimler Benz Aerospace Airbus gesloten. Dat contract heeft betrekking op de ontwikkeling en de productie van "tail cones" voor Airbus A 330 en A 340, waarvoor er door het Ministerie van Economische Zaken en de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid aan SABCA een terugvorderbaar voorschot van 310 miljoen BEF is toegekend.

De hoofdactiviteit van SABCA is te zoeken in de luchtvaartindustrie. Binnen die sector werkt de onderneming aan het ontwerpen, produceren en assembleren van onderdelen, subsystemen en systemen voor de militaire en burgerluchtvaart. SABCA is ook betrokken bij de studie- en de productiefasen van internationale ruimvaartprogramma's zoals ARIANE.

SABCA heeft een fabriek in elk van de drie gewesten: te Brussel (Haren), te Charleroi en te Lummen.

De activiteiten van de fabriek te Haren, waar de meeste personeelsleden werkzaam zijn (ongeveer 950 op een totaal van 1.500 in 1997) en waarvan Studies en Toegepast Onderzoek een onderdeel vormen, zijn hoofdzakelijk op de volgende domeinen gericht:

- structuren voor militaire toestellen alsmede vliegtuigen voor de burgerluchtvaart;
- structuren voor de ruimtevaart;
- hydraulische bekrachtiging;
- en elektronische systemen.

Naar de toekomst toe wenst SABCA aan het project Jumbo Airbus A3XX mee te werken. Steunend op de in verband met de tail cone opgedane ervaring heeft de onderneming de studiefase aangevat omtrent de tail cone die voor dit te bouwen toestel geïnstalleerd zou kunnen worden. In samenwerking met de partners van Belairbus neemt SABCA zich eveneens voor mee te werken bij de totstandkoming van de vleugels of sommige vleugelementen.

proposition du Groupe de travail des Traités mixtes du 13 mai 1998, a fixé le caractère mixte de l'Accord conclu le 24 juin 1998.

IV. PARTICIPATION DE L'INDUSTRIE BRUXELLOISE AU PROGRAMME AIRBUS

Parallèlement aux entreprises belges qui participent au programme AIRBUS, via la société de gestion BELAIRBUS, la SABCA a décroché un contrat directement avec l'un des partenaires de AIRBUS Industrie, à savoir Daimler Benz Aerospace Airbus. Ce contrat concerne le développement et la production des "tail cones" (pointes arrière) des Airbus A 330 et A 340, pour lequel une avance récupérable de 310 millions BEF a été octroyée à la SABCA par le Ministère des Affaires économiques et les Services de Programmation de la Politique scientifique.

L'activité principale de la SABCA se situe dans le domaine de l'aéronautique. Dans ce domaine cette société réalise la conception, la production et l'assemblage de composants, sous-systèmes et systèmes destinés à l'aviation civile et militaire. Elle participe également aux phases d'étude et de production des programmes spatiaux internationaux, tel qu'ARIANE.

La SABCA dispose d'une usine dans chacune des trois régions du pays: à Bruxelles (Haren), à Charleroi et à Lummen.

Les activités de l'usine de Haren, qui occupe la majeure partie du personnel (environ 950 personnes sur 1.500 en 1997) et qui dispose de Services d'Etudes et de Recherche Appliquée, couvrent principalement les 4 domaines suivants:

- les structures pour avions civils et militaires;
- les structures pour l'espace;
- les servocommandes hydrauliques;
- et les systèmes électroniques.

Pour l'avenir, la SABCA souhaite participer au projet de Jumbo Airbus, l'A3XX. Forte de son expérience sur le tail cone, elle a entamé des études pour celui qui pourrait être installé sur ce futur avion. En collaboration avec les partenaires de Belairbus, la SABCA envisage également de participer à la réalisation des ailes ou de certains de leurs éléments.

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Werkgelegenheid, Huisvesting en Monumenten en Landschappen,

Charles PICQUÉ

De Minister van Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen,

Jos CHABERT

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Emploi, du Logement et des Monuments et Sites,

Charles PICQUÉ

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures,

Jos CHABERT

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met:

de 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en
met de Bijlagen 1 en 2,
opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van het Lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Economie en Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

BESLUIT

De Minister van Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen wordt gelast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

De 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en de Bijlagen 1 en 2, opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995, zullen, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, volkomen uitwerking hebben.

Brussel,

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Werkgelegenheid, Huisvesting en Monumenten en Landschappen,

Charles PICQUÉ

De Minister van Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen,

Jos CHABERT

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à:

l'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 et
aux Annexes 1 et 2,
faits à Madrid le 26 juillet 1995

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, compétent pour l'Economie et les Relations extérieures,

Après délibération,

ARRETE

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

L'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 et les Annexes 1 et 2, faits à Madrid le 26 juillet 1995, sortiront, en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, leur plein et entier effet.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Emploi, du Logement et des Monuments et Sites,

Charles PICQUÉ

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures,

Jos CHABERT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, op 5 oktober 1998 door de Minister van Economie, Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie "houdende instemming met de 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en met de Bijlagen 1 en 2, opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995", heeft op 29 oktober 1998 het volgende advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen te maken.

De kamer was samengesteld uit:

De heren: D. VERBIEST, kamervoorzitter,
 M. VAN DAMME, staatsraden,
 J. SMETS,
 G. SCHRANS, assessoren van de afdeling wetgeving,
 E. WYMEERSCH,
 Mevrouw: A. BECKERS, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SMETS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. G. VAN HAEGENDOREN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. E. VANHERCK, referendaris.

De Griffier,
A. BECKERS

De Voorzitter,
D. VERBIEST

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le 5 octobre 1998, d'une demande d'avis sur un avant-projet d'ordonnance "portant assentiment à l'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 et aux Annexes 1 et 2, faits à Madrid le 26 juillet 1995", a donné le 29 octobre 1998 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de:

MM.: D. VERBIEST, président de chambre,
 M. VAN DAMME, conseillers d'Etat,
 J. SMETS,
 G. SCHRANS, assesseurs de la section de législation,
 E. WYMEERSCH,
 Mme: A. BECKERS, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SMETS.

Le rapport a été présenté par M. G. VAN HAEGENDOREN, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. E. VANHERCK, référendaire.

Le Griffier,
A. BECKERS

Le Président,
D. VERBIEST

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met:**

**de 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en
met de Bijlagen 1 en 2,
opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van het Lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Economie en Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

BESLUIT

De Minister van Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen wordt gelast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

De 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 programma AIRBUS A 330 / A 340 en de Bijlagen 1 en 2, opgemaakt te Madrid op 26 juli 1995, zullen, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, volkomen uitwerking hebben (*).

(*) De volledige tekst van de Overeenkomst kan op de griffie van de raad geraadpleegd worden.

PROJET D'ORDONNANCE**portant assentiment à:**

**l'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 et
aux Annexes 1 et 2,
faits à Madrid le 26 juillet 1995**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, compétent pour l'Economie et les Relations extérieures,

Après délibération,

ARRETE

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

L'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 et les Annexes 1 et 2, faits à Madrid le 26 juillet 1995, sortiront, en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, leur plein et entier effet (*).

(*) Le texte intégral de l'Accord peut être consulté au greffe du Conseil.

Brussel, 26 november 1998.

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Werkgelegenheid, Huisvesting en Monumenten en Landschappen,

Charles PICQUÉ

De Minister van Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen,

Jos CHABERT

Bruxelles, le 26 novembre 1998.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Emploi, du Logement et des Monuments et Sites,

Charles PICQUÉ

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures,

Jos CHABERT

0199/1674
I.P.M. COLOR PRINTING
(02/218.68.00)