

AVION DE TRANSPORT CIVIL SUPERSONIQUE

Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique signé à Londres le 29 novembre 1962. (31)

Le gouvernement de la République Française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ayant décidé de construire en commun un avion de transport civil supersonique, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1"

(1) Le principe de la collaboration est le partage égal entre les deux pays, sur la base d'une égale responsabilité pour le projet pris dans son ensemble, du travail, des dépenses engagées par les deux gouvernements, et du produit des ventes.

(2) Ce principe, qui sera respecté aussi rigoureusement que possible, s'applique, dans la phase du développement comme dans la phase de la production (y compris les rechanges), au projet pris dans son ensemble (cellule, moteur, systèmes et équipements).

(3) Le partage sera établi d'après les dépenses, calculées hors taxes à définir par accord entre les deux gouvernements, correspondant aux travaux effectués dans chaque pays. La date du point de départ de ces dépenses est celle du présent accord.

Article 2

Les gouvernements ayant pris connaissance de l'accord passé le 25 octobre 1962 entre la société Sud-Aviation et la société British Aircraft Corporation (BAC) d'une part, et l'accord passé le 28 novembre 1961 entre la société Bristol Siddeley et la Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA) d'autre part, les approuvent, sauf en ce qui pourrait être contraire aux dispositions qui font l'objet d'accord à l'échelon des gouvernements.

Article 3

(1) La proposition technique, qui sert de base à la réalisation commune de Sud-Aviation et de B.A.C., comporte une version « moyen-courrier » et une version « long-courrier » de l'avion.

(2) Le turbo-réacteur Bristol-Siddeley-SNECMA. BS/593/3 est réalisé en commun pour équiper l'avion, par Bristol Siddeley du côté britannique et par SNECMA du côté français.

Article 4

Pour réaliser l'opération, une organisation intégrée de chacune des deux industries nationales (cellules et moteurs) est mise en place.

(30) Cf. Compte rendu du Conseil des Ministres français du 18 mai; un Comité Directeur paritaire est placé à la tête de chaque programme, comme dans le projet Concorde : il comprendra 4 représentants par pays, les chefs de chaque délégation exerçant alternativement tous les six mois la présidence du Comité. Le travail et les responsabilités sont partagés par moitié entre firmes françaises et anglaises, sans aucune prééminence, sous la direction et le contrôle des gouvernements.

(31) Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, le 20 février 1963 et publié au Recueil des traités sous le N° 6534 (Volume 453, p. 325).

Article 5

Un Comité permanent de fonctionnaires des deux pays surveille le déroulement de l'opération, rend compte aux gouvernements et leur propose les mesures adéquates pour assurer l'exécution du programme.

Article 6

Tous les efforts doivent être faits pour que ce programme soit réalisé, tant pour la cellule que pour le turbo réacteur, avec une égale diligence pour la version « moyen-courrier » et pour la version « long-courrier ». Il

appartient aux deux organisations intégrées des deux industries nationales de faire des propositions détaillées pour l'exécution du programme.

Article 7

Le présent accord prend effet à compter du jour de sa signature.

En foi de quoi les soussignés, dûment accrédités par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent accord.

Fait en double exemplaire à Londres, le 29 novembre 1962, en langue française et en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la
République Française

Geoffroy de Courcel

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Julian Amery et Peter Thomas