



Internationaler Metallgewerkschaftsbund (IMB)

**Weltkonferenz Luft- und Raumfahrtindustrie
Toulouse / Frankreich, 16. – 19. Juni 2002**



Die Luft- und Raumfahrtindustrie:

**Wachstumsmotor und Schlüsseltechnologie
im 21. Jahrhundert**



Dieses Dokument wurde in Englisch, Deutsch, Französisch und Spanisch herausgegeben.

Weitere Exemplare sind erhältlich vom:

IMB

Luft- und Raumfahrtabteilung

Route des Acacias 54bis

1227 Genf

Schweiz

Tel.: 41/22 308 50 50

Fax: 41/22 308 50 55

E-mail: rsteiert@imfmetal.org

Dieser Report kann auf der IMB-Website www.imfmetal.org heruntergeladen werden.

Vorwort

Vor 8 Jahren, im Oktober 1994 führte der Internationale Metallgewerkschaftsbund (IMB) in Hamburg-Bergedorf die letzte Konferenz für die Luft- und Raumfahrtindustrie durch. Seit diesem Datum hat sich in dieser Branche eine Menge verändert.

Die Zahl der Unternehmen, die zivile Flugzeuge produzieren, hat sich seitdem verringert. McDonnell Douglas wurde von Boeing übernommen. Die Zahl der Systemanbieter in den USA hat sich bis 1998 drastisch reduziert. Gleichzeitig ist Airbus zu einem gleichwertigen Konkurrenten für Boeing bei allen Flugzeugtypen, die die beiden Unternehmen im Programm haben, herangewachsen.

In Europa wurde aus der „ökonomischen Interessengruppe“ des Konsortiums Airbus, bestehend aus der französischen Aerospatiale Matra S.A., der deutschen DaimlerChrysler Aerospace AG, der spanischen CASA (Construcciones Aeronàuticas SA) und der britischen BAE Systems (British Aerospace) die EADS – European Aeronautic, Defence and Space Company, allerdings ohne British Aerospace.

Für die Gewerkschaften ist es an der Zeit, nicht nur einen Informationsaustausch der IMB-Mitgliedsgewerkschaften, die in der Luft- und Raumfahrtindustrie organisieren, durchzuführen. Notwendig ist nach einer Standortbestimmung die Entwicklung gemeinsamer Strategien und Politiken für diese Industriebranche.

Dies ist die Zielsetzung der Konferenz, die der IMB vom 16. bis 18. Juni in Toulouse / Frankreich, einem der Standorte von Airbus, durchführt. Ich gehe davon aus, dass diese Zielsetzung auch von den Teilnehmern und ihren Gewerkschaften unterstützt wird.

In diesem Sinne hoffe ich auf eine lebhafte, offene und selbstkritische Diskussion, die den Grundstein für die weitere Arbeit des IMB legt.

Marcello Malentacchi
Generalsekretär

Stottert der Wachstumsmotor Luft- und Raumfahrtindustrie?

Seit Mitte der 90er Jahre hat sich durch Umstrukturierungen insbesondere in den USA, aber auch in Europa, das wettbewerbliche Umfeld der Luft- und Raumfahrtindustrie erheblich verändert.

Durch Fusionen haben sich bedeutende US-Unternehmen zu Großkonzernen der Luft- und Raumfahrt zusammengeschlossen, deren gebündelte Kapazitäten in ihrer Wirtschaftskraft die gesamte europäische Luft- und Raumfahrtindustrie mit ihren dezentralen, politisch und wirtschaftlich höchst unterschiedlichen Strukturen übertrafen. Treibende Kraft für die von der amerikanischen Regierung geförderten Neustrukturierungen waren unter anderem die aus der Verknüpfung ziviler und militärischer Fähigkeiten resultierenden Synergieeffekte.

Notwendige Konsequenz dieser Entwicklung war die Suche nach integrierten europäischen Lösungen sowohl in der zivilen Luftfahrt, der Raumfahrt, der Wehrtechnik, als auch in der militärischen Luftfahrt. Die Gründung der EADS – der European Aeronautic Defence and Space Company – ist eine dieser Lösungen, vorangetrieben von der französischen Aerospatiale Matra und der deutschen DASA.

Die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie besteht heute im wesentlichen aus einem kontinentalen Kern mit der EADS – allerdings ohne italienische Beteiligung – und aus der britischen BAE Systems mit der ihr nahestehenden schwedischen Industrie. Beide Achsen sind jedoch über vielfältige Programmkooperationen, vor allem auch über Airbus, eng verknüpft.

Über Jahre hinweg hat die Luft- und Raumfahrtindustrie ein durchschnittliches Wachstum von ca. 5 % generiert – ungeachtet der zyklischen Schwankungen, die auch in dieser Branche festzustellen waren.

Dieser Prozess scheint durch die Ereignisse des 11. September 2001 in Frage gestellt zu sein. Sie haben die Situation der Zivilluftfahrt einschneidend verändert. Zum ersten Mal haben Selbstmord-Terroristen zivile Verkehrsflugzeuge als tödliche Waffe eingesetzt. Ein massiver Passagierrückgang, erstmals seit 1991 und vor allem im Verkehr von und in die USA, waren die Folge. Die Fluggesellschaften dünnten ihre Flugpläne aus und parkten überschüssige Flugzeuge in der Wüste von Arizona. Die US-Fluggesellschaften entließen Zehntausende von Piloten und Flugbegleiter.

Das Vertrauen in die Sicherheit der zivilen Verkehrsluftfahrt scheint erschüttert. Es wird großer Anstrengungen bedürfen, dieses Vertrauen wieder herzustellen. Dabei gilt es nicht nur die Sicherheit im Flugzeug, sondern vor allem auf den Flughäfen erheblich zu verbessern, um ähnliche Vorfälle in der Zukunft weitgehend vermeiden zu können.

Mittlerweile scheinen sich die Passagierzahlen generell wieder zu erholen. Prognosen gehen davon aus, dass bis Ende 2002 der Stand von August 2001 wieder hergestellt sein wird – vorausgesetzt, dass es nicht zu weiteren Vorfällen dieser Art kommen wird.

Airbus und Boeing haben ihre langfristigen Entwicklungsprognosen nur geringfügig nach unten verändert. Danach wird weiterhin davon ausgegangen, dass sich die

Flotte der Verkehrsflugzeuge bis 2020 in etwa verdoppeln wird und die Branche zur ihrer bisherigen Wachstumsrate von ca. 5 % pro Jahr zurückkehrt. Die Wachstumsprognosen bleiben somit weiterhin deutlich positiv.

In konkreten Zahlen ausgedrückt, bedeutet dies, dass davon ausgegangen wird, dass bis 2020 ca. 15.000 – 15.500 neue Flugzeuge ausgeliefert werden mit einem Wert von geschätzten 1,3 Trillionen (1.300 Milliarden) US-Dollar. Hinzu kommen die Effekte im Bereich der Infrastruktur, des Ausbaus der Flughäfen etc.

Luft- und Raumfahrtindustrie: Schlüsseltechnologie auch im 21. Jahrhundert

Jährlich nutzen etwa 1,7 Milliarden Passagiere ein Verkehrsflugzeug. Diese erwarten, dass der Flugverkehr ihre Bedürfnisse mit immer kostengünstigeren, sichereren und leistungsfähigeren Flugzeugen erfüllt.

Die EU-Kommission geht davon aus, dass sich das Luftverkehrsvolumen bis zum Jahr 2020 verdreifacht, dass neue Flugführungssysteme, eine verbesserte Infrastruktur sowie eine neue Generation von Flugzeugen und Antrieben entwickelt werden müssen, um dem Sicherheits- und Umweltschutz der Menschen Rechnung zu tragen.

Kaum eine Branche hat durch systematische Forschung in der Aerodynamik, bei den Materialien und deren Struktur, in der Systemtechnik und durch Umsetzung in die Flugzeugentwicklung ähnlich erfolgreich Umweltbelastungen reduziert. Triebwerk und Zelle wurden verbessert. Der Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen wurden halbiert. Ein Flugzeug verbraucht heute im Ferienflugverkehr weniger als 4 Liter Kerosin, um einen Passagier 100 km weit zu transportieren. Noch vor 30 Jahren waren dazu mehr als 10 Liter notwendig. Ziel muß es jedoch sein, Treibstoffverbrauch und Emissionen noch weiter zu reduzieren.

Die Prognosen – jährliches Wachstum des Passagieraufkommens von ca. 5 % und des Luftfrachtaufkommens von 7 % - lassen sich jedoch nur realisieren, wenn heutige Engpässe im Bereich der Infrastruktur gelöst werden. Werden jedoch die Anfahrzeiten zu den Flughäfen und die Zeiten für die notwendigen Sicherheitskontrollen immer länger, und verspätete Flüge eher die Regel als der Ausnahmefall, so werden zumindest die Passagiere im Kurz- und Mittelstreckenverkehr auf andere Verkehrsalternativen umsteigen. Dies könnte zu einem Problem insbesondere für Regionalfluggesellschaften werden. Und Verspätungen sind nicht nur ärgerlich für die Passagiere. Warteschleifen über den Flughäfen erhöhen den Treibstoffverbrauch, damit auch die Kosten und die Emissionen. Eine Untersuchung des Intergovernmental Panel on Climate Change geht davon aus, dass schon heute durch den Einsatz fortschrittlicher Flugführungs- und Kontrollsysteme zwischen sechs und zwölf Prozent des Treibstoffverbrauchs eingespart werden könnte.

Veränderungen sind auch im militärischen Sektor festzustellen. Der Kalte Krieg und die Aufrüstung sind zu Ende. In den USA ist im Kontext des Technologiepotentials der Luft- und Raumfahrt von einer „Revolution in Military Affairs“ die Rede. Ein Schlüsselbereich dabei ist die Informationstechnik mit neuen Fähigkeiten für

Aufklärung, Kommunikation und Navigation, für die Datenübertragung von Einsatzsystemen mit präziser Wirkung. Die Grenze zwischen militärischer und ziviler Technik verschwimmt immer mehr.

Aktuelle Situation in der Luft- und Raumfahrtindustrie

Großflugzeuge

Die letzten Jahre waren für die Industrie nicht leicht. Nach der Spitze im Jahr 1999 mit Verkäufen von 51 Mrd. \$, gingen die Umsätze der Zivilflugzeuge in den USA auf 46 Mrd. \$ in 2000 zurück. Die Prognose für 2001 lag bei 44 Mrd. \$. Nach der terroristischen Attacke vom 11. September 2001 werden die Umsätze für 2003 sogar nur mit 37 Mrd. \$ prognostiziert, was einer Reduzierung von 27 % gegenüber dem Spitzenjahr gleichkommt.

Airbus und Boeing, die einzigen Hersteller von Flugzeugen mit mehr als 100 Sitzen, haben ihre Produktion bereits reduziert. Boeing ist, obwohl dessen Anteil an den Neubestellungen mit 45 % niedriger als der von Airbus liegt, dabei stärker betroffen, da Boeing 70 % seiner Verkäufe mit US-Airlines tätigt.

Die Gewinne der Fluggesellschaften, wichtigste Kunden der beiden Unternehmen, sinken rapide. Im Jahr 2001 wiesen die Top 10 – US-Airlines, die 95 % der Umsätze der Industrie tätigen, operative Verluste in Höhe von 7,3 Mrd. \$ aus, trotz der staatlichen Unterstützungen von 5 Mrd. \$. Obgleich ein großer Teil dieser Verluste den Auswirkungen des 11. September zugeschrieben werden, machten die US-Airlines bereits in den ersten Quartalen von 2001 Verluste. Diese sind dem Rückgang von Geschäftsreisen wegen der rezessiven Entwicklung der US-Wirtschaft, hohen Treibstoffpreisen und einem harten Wettbewerb zuzuschreiben.

Die finanziellen Probleme der Airlines hatte bereits Auswirkungen auf die Bestellungen für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen. Gemäß AIA sanken die Bestellungen weltweit im 3. Quartal 2001 von 214 Flugzeugen im Vergleichsquarter des Vorjahres auf 73 Flugzeuge, ein Rückgang von 66 %.

Die Gewinnmargen der beiden Unternehmen sanken im gleichen Zeitraum, da aufgrund des intensiven Wettbewerbs potentielle Kunden oft mit erheblichen Preisreduzierungen umworben wurden.

Für die nächsten Jahre wird ein moderates Wachstum erwartet. Die Wachstumsrate wird dabei wesentlich von der gesamtwirtschaftlichen Situation, der Gewinnlage der Airlines und dem Wachstum des Passagieraufkommens abhängen.

Geschäfts- und Regionalflugzeuge

Im Jahr 2000 und teilweise auch 2001 zeigte sich der Markt für Regionalflugzeuge (25 – 90 Sitze) in einer guten Verfassung. Erst spät im Jahr 2001 bekam die Industrie die Auswirkungen der Abschwächung der wirtschaftlichen Lage zu spüren. So fielen beim größten Hersteller in dieser Kategorie, Bombardier, die Verkaufszahlen im 3. Quartal des Geschäftsjahres (November) von 85 Flugzeugen auf 69, eine

Reduzierung um 19 %. Bei Gulfstream reduzierten sich die Verkäufe im 4. Quartal 2001 um 21 %.

Die Umsatzzahlen dieses Segmentes beliefen sich im Jahr 2001 auf ca. 14,6 Mrd. \$. Insgesamt sind etwa 15 Unternehmen in diesem Markt tätig, vier dominieren jedoch die Industrie. Der größte Produzent ist das kanadische Unternehmen Bombardier mit Umsätzen von ca. 6,5 Mrd. \$. Dies sind ca. 45 % des Marktes. Danach rangiert Gulfstream von General Dynamics mit Umsätzen von 3,3 Mrd. \$, gefolgt von Cessna (Textron) mit 3,0 Mrd. \$ und die Geschäftsflugzeug-Division von Raytheon mit 1,8 Mrd. \$.

Das vorwiegend in den USA vorherrschende System von Teil-Eigentum an Geschäftsflugzeugen hat die Auswirkungen der Krise möglicherweise abgemildert. Trotz abgeschwächter Konjunktur scheint dieses System weiterhin an Beliebtheit zuzunehmen.

Verteidigungsindustrie

Dieser Bereich warf 2001 moderate Gewinne ab. Die beiden US-Unternehmen, die ausschließlich im militärischen Bereich tätig sind – Lockheed Martin und Northrop Grumman – meldeten für 2001 operative Gewinnmargen von 6 %.

Nach dem Ende des Kalten Krieges bekam dieser Bereich die sinkenden Verteidigungsbudgets zu spüren. Mit dem 11. September und dem danach eingeläuteten „Krieg gegen den Terrorismus“ dürften sich die Ausgaben für militärische Güter in den nächsten Jahren wieder erhöhen. In den USA ist dies mit zusätzlich beschlossenen Budgetmitteln bereits deutlich geworden. Aber auch in Europa muß davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Mittel zur Umrüstung der nationalen Armeen aufgebracht werden, um sie den Erfordernissen weltweiter Einsätze anzupassen.

Die weltweite Verteidigungsindustrie steht für Umsätze von ca. 153 Mrd. \$. Wegen der massiven Konzentration und Konsolidierung in den 90er – Jahren dominiert eine Handvoll Unternehmen diesen Bereich. Die größten Unternehmen sind Lockheed Martin (USA) mit Umsätzen von 24 Mrd. \$ in 2001, Boeing (USA) mit 17,6 Mrd. \$, BAE Systems (Großbritannien) mit 14,7 Mrd. \$, Raytheon (USA) mit 14,1 Mrd. \$, Northrop Grumman (USA) mit 13,0 Mrd. \$, General Dynamics (USA) mit 8,6 Mrd. \$ und EADS (Europa) mit 7,3 Mrd. \$.

Instandhaltung, Reparatur und Überholung

Die globale Industrie für Instandhaltung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen besteht im wesentlichen aus Reparatur-Service und Ersatzteil-Verkauf für die weltweiten Fluggesellschaften. Die Industrie umfasst die Instandhaltungs-Bereiche von Singapur-Airlines, Lufthansa, die Triebwerk-Division von General Electrics, Pratt & Whitney (Tochter von United Technologies), Honeywell, Rolls Royce, Goodrich und Boeing.

Die langfristigen Aussichten für diesen 39,5 Mrd. \$ Industriebereich werden im wesentlichen von der Expansion der weltweiten Expansion der Flotte von zivilen Flugzeugen bestimmt. Die Wachstumsrate wird für die nächsten Jahre mit ca. 2,3 %

prognostiziert. Die Zahl der Unternehmen in diesem Bereich dürfte dabei ansteigen, da die durchschnittliche Gewinnmarge von 15 – 20 % ein attraktiver Anreiz ist. Von Boeing und anderen Unternehmen wird erwartet, dass sie sich stärker in diesem Segment betätigen werden.

Triebwerke

Die Branche der Triebwerkhersteller mit einer Umsatzvolumen von 23,9 Mrd. \$ besteht nur aus wenigen großen Unternehmen. Größtes ist General Electric mit Umsätzen von 11,4 Mrd. \$, gefolgt von Pratt & Whitney mit 7,7 Mrd. \$ in 2001 und Rolls Royce mit Verkäufen von 4,8 Mrd. \$.

Die Prognosen gehen davon aus, dass zwischen 2001 und 2010 ca. 7.700 Triebwerke produziert werden, die einen Wert von 67,7 Mrd. \$ darstellen.

Raumfahrt

Die beiden wichtigsten Segmente der Raumfahrtindustrie sind die Herstellung von Satelliten und die Produktion und Bereitstellung von Trägerraketen für den Transport ins Weltall.

Auf der Basis der Geschäftszahlen der 5 größten Hersteller ergeben sich für 2000 Umsätze in der Größenordnung von 12,2 Mrd. \$. Die fünf größten Hersteller umfassen die Satelliten-Division von Boeing mit Verkaufserlösen von 3,0 Mrd. \$, Lockheed Martin mit 2,8 Mrd. \$, Alcatel Space Netherlands (2,7 Mrd. \$), Astrium (Teil von EADS) mit 2,5 Mrd. \$ und Loral Space & Communications mit 1,0 Mrd. \$.

Die Raumfahrtindustrie weist für die letzte Dekade eine jährliche Wachstumsrate von 20 Prozent aus. Ein Teil dieses Wachstums geht jedoch auf die über-optimistischen Voraussagen hinsichtlich der Nachfrage von Telekommunikations-Satelliten zurück. Zwei der 3 bekanntesten Start-up-Firmen in diesem Bereich – Iridium World Communications und ICO Communications - sind bereits bankrott, die dritte, Globalstar steht kurz davor, da die Kunden das Konzept nicht annahmen. Dieser Fehlschlag hatte jedoch Auswirkungen auf die Investoren, die zögern, Satelliten-basierte Technologien zu unterstützen. Aus diesem Grund wird sich auch die Wachstumsrate in den nächsten Jahren deutlich reduzieren.

Arbeitsbeziehungen, Arbeitszeit und Personalpolitik der Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie zeigen gravierende Unterschiede

Die von den Mitgliedsorganisationen ausgefüllten Fragebögen zeigen die auch in anderen Industriebranchen festzustellenden Unterschiede der Interessenvertretung der Arbeitnehmer aber auch der Personalpolitik der Unternehmen auf. Dies zeigt sich vor allem bei einem Vergleich der US – und der europäischen Unternehmen.

In Europa hat sich – mit Abstrichen vielleicht in Großbritannien – eine zweigleisige Struktur der Interessenvertretung der Arbeitnehmer herausgebildet, die jedoch eng miteinander verzahnt ist. Diese Interessenvertretung läuft zum einen über die nationalen Gewerkschaftsorganisationen, zum anderen über die in den Betrieben

installierten Gremien wie Betriebsrat (Deutschland), comité d'établissement (Frankreich) und comité de empresa (Spanien). In Großbritannien nehmen die gewerkschaftlichen Shop Stewards die betriebliche Interessenvertretung der Arbeitnehmer wahr. Ihre Stellung ist jedoch nicht, wie auf dem europäischen Kontinent, über gesetzliche Regelungen abgesichert.

Die Position und Rechte dieser Gremien, oft durch unternehmens- bzw. konzernweite Strukturen wie Gesamt- und Konzernbetriebsrat in Deutschland oder Comité du groupe (Frankreich) ergänzt, ist nach wie vor national unterschiedlich gestaltet und ausgeprägt. Sie werden mittlerweile durch transnationale, europäische Gremien ergänzt (Europäischer Betriebsrat – siehe nächstes Kapitel) und stellen somit eine Basis für einen Ausgleich unterschiedlicher nationaler Interessen und eine Grundlage für die Entwicklung einer gemeinsamen Politik der Arbeitnehmersvertretungen dar. Die Politik des „gegeneinander Auspielens“ der Gewerkschaften und betrieblichen bzw. unternehmensweiten Interessenvertretungen wird somit erheblich erschwert.

In den USA ist die Vertretung von Arbeitnehmern – jedoch nur dann, wenn sie sich gewerkschaftliche organisieren – über die jeweiligen nationalen Gewerkschaftsorganisationen und ihre lokalen Untergliederungen geregelt. Die Luft- und Raumfahrtindustrie gehört – neben der Automobilindustrie – zu den Industriebranchen, die eine überdurchschnittliche gewerkschaftliche Organisationsrate aufweisen. Dies gilt vor allem für die großen Unternehmen der Luftfahrtindustrie, wie z.B. Boeing oder Lockheed Martin.

Auch bei der Frage der Arbeitszeit – Kernstück der Tarifpolitik vieler europäischer Gewerkschaften – zeigen sich gravierende Unterschiede zwischen den US- und den Unternehmen in Europa. Die US-Unternehmen weisen die längsten Arbeitszeiten (vor allem auf Jahresbasis) und die kürzesten Urlaubszeiten – im Vergleich zu den Ländern von Kontinental - Europa auf. Basierend auf der Auswertung der Fragebögen gibt es danach nur unwesentliche Unterschiede zu den japanischen Unternehmen, denen nach wie vor die längsten Arbeitszeiten nachgesagt werden.

Gravierende Unterschiede weisen auch die in den Unternehmen eingesetzten personalpolitischen Instrumente auf, vor allem wenn es darum geht, Auftragsrückgänge auszugleichen.

„Hire and fire“ scheint nach wie vor die dominierende „Antwort“ amerikanischer Unternehmen zu sein. Vor kurzem erst hat Boeing angekündigt, 30.000 Arbeitnehmer in den US-Standorten abzubauen. Demgegenüber versuchen europäische Unternehmen, den Arbeitsplatzabbau in solchen Fällen so gering wie möglich zu halten und qualifizierte Arbeitnehmer in jedem Falle zu halten. Kurzarbeit ist dabei eines der wichtigsten personalpolitischen Instrumente. Andere Instrumente, wie z.B. Arbeitszeitkonten, die bereits in einigen Unternehmen der Automobilindustrie mit Erfolg als „Arbeitszeitpuffer“ eingesetzt werden, könnten hier in der Zukunft zum Einsatz kommen.

Offen ist, inwieweit unterschiedliche gewerkschaftspolitische Tarifstrategien bei der divergierenden Entwicklung eine Rolle spielen. Dies ist eine der Fragen, die auf der Luft- und Raumfahrtkonferenz in Toulouse und vor allem auch danach geklärt werden muß. Gemeinsame Strategien der in dieser Branche vertretenen nationalen

Gewerkschaften und eine wesentlich engere Zusammenarbeit werden für die Zukunft unabdingbar.

EADS: Europäischer Betriebsrat setzt Maßstäbe

Parallel zur Konstituierung des EADS – Unternehmens und der Konstituierung des Unternehmens Airbus wurde der Prozess der Herausbildung des Europäischen Betriebsrates (EBR) zur Einführung sozialer Vertretungsstrukturen mit grenzüberschreitender Perspektive vorangetrieben. Dieser Prozess wurde maßgeblich vom Europäischen Metallgewerkschaftsbund (EMB) unterstützt und mit gestaltet.

Die Bildung des Europäischen Betriebsrates kam zügig voran. Ausschlaggebend war dabei ein doppeltes Interesse:

- ➔ die Belegschaften und Arbeitnehmervertreter hatten ein Interesse daran, quasi vom Gründungszeitpunkt des transnationalen Unternehmens an, die Informations- und Konsultationsrechte auf der zentralen Ebene des europäischen Konzerns wahrnehmen zu können.
- ➔ die EADS – Anteilseigner und das Managements wiederum wollten den schwierigen Integrationsprozess nicht mit Konflikten im Bereich der sozialen Interessenvertretung belasten. Ihnen war daran gelegen, die legitimen Interessen der Belegschaften und ihrer Vertreter in diesem europaweit agierenden Konzern aufzunehmen und zu integrieren.

Auf der Basis der EU-Richtlinie über Europäische Betriebsräte vom September 1994 wurde nach drei Verhandlungsrunden am 23. Oktober 2000 eine Vereinbarung abgeschlossen, die folgende herausragenden Merkmale aufweist (der gesamte Text der Vereinbarung findet sich in Anhang 1 und 2):

- Der EBR EADS hat das Recht auf vier reguläre Sitzungen pro Jahr, zwei davon in jedem Falle mit Präsenz des Vorstandes des Unternehmens,
- der EBR EADS bildet aus seiner Mitte einen Wirtschaftsausschuss mit dem Recht, die Vertreter des Executive Committee des EADS-Vorstandes zu konsultieren und mit ihnen zu beraten,
- ein Vertreter des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes (EMB) gehört dem EBR als Mitglied an – ohne Stimmrecht,
- der EBR EADS hat das Recht, zwei Experten zu berufen,
- der EBR EADS hat das Recht, europäische Unter-Betriebsräte für die zentralen Unternehmensbereich der EADS einzurichten, z.B. für Airbus, Astrium und Eurocopter,

- der EBR EADS hat das Recht, nationale Betriebsräte für jeden Mitgliedsstaat, in dem mindestens zwei Gesellschaften des EADS-Konzerns tätig sind, einzusetzen,
- der EBR EADS hat das Recht, bei besonderen Situationen direkt bei den Anteilseignern im Board of Directors auf der Ebene der Holding vorzutragen.

Diese Einzelregelungen gehen weit über das hinaus, was die EU-Richtlinie als „Mindestnorm“ festsetzt. Sie übertreffen bei weitem auch die Regelungen in den meisten anderen Unternehmen, die mittlerweile Europäische Betriebsräte eingerichtet haben.

Die Vereinbarung für EADS setzt Zeichen zunächst bei der Einrichtung eines Wirtschaftsausschusses mit garantierten Zugangsrechten zu den wirtschaftlichen Strategieinformationen. Zugleich hat der EBR das Recht auf Konsultation mit den Anteilseignern. Dies ist aus unternehmensstrategischer Sicht von besonderer Bedeutung. Die Integration des EMB mit einem eigenen Sitz verstärkt die europäisch integrierende Perspektive des EBR und weist ihm eine eigene gestalterische Rolle zu. Die Arbeitsweise des EBR mit vier Vollsitzungen und weiteren Sitzungen des Wirtschaftsausschusses dokumentiert darüber hinaus eine Arbeitsstruktur, die eine effektive und kontinuierliche Arbeit ermöglicht.

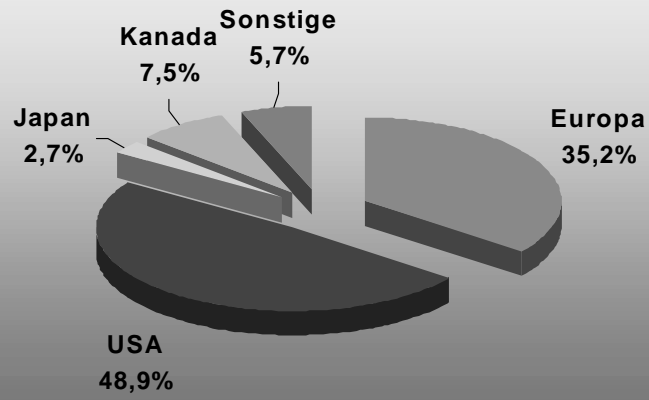
Der EBR EADS könnte auch gewerkschafts- und europapolitische Zeichen setzen, nämlich dann, wenn es ihm gelingt, Konflikte zwischen Standorten und Unternehmensbereichen, zwischen nationalstaatlichen Belangen und europäischen Erfordernissen, zwischen Bestandssicherung und notwendiger Restrukturierung des Unternehmens zu lösen und eine gemeinsame europäische Position und Strategie, abgestimmt mit den europäischen Metallgewerkschaften, zu entwickeln.

Die Luft- und Raumfahrtindustrie

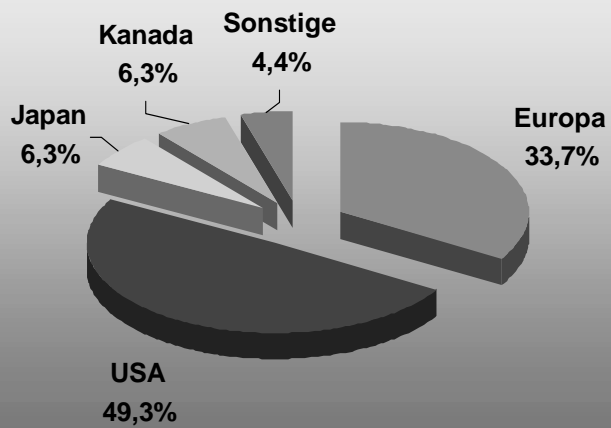
in

Tabellen und Grafiken

LRI: Beschäftigte weltweit 2000



LRI: Umsatz weltweit 2000



Luft- und Raumfahrtindustrie: Umsatz- und Beschäftigungsvergleich 2000

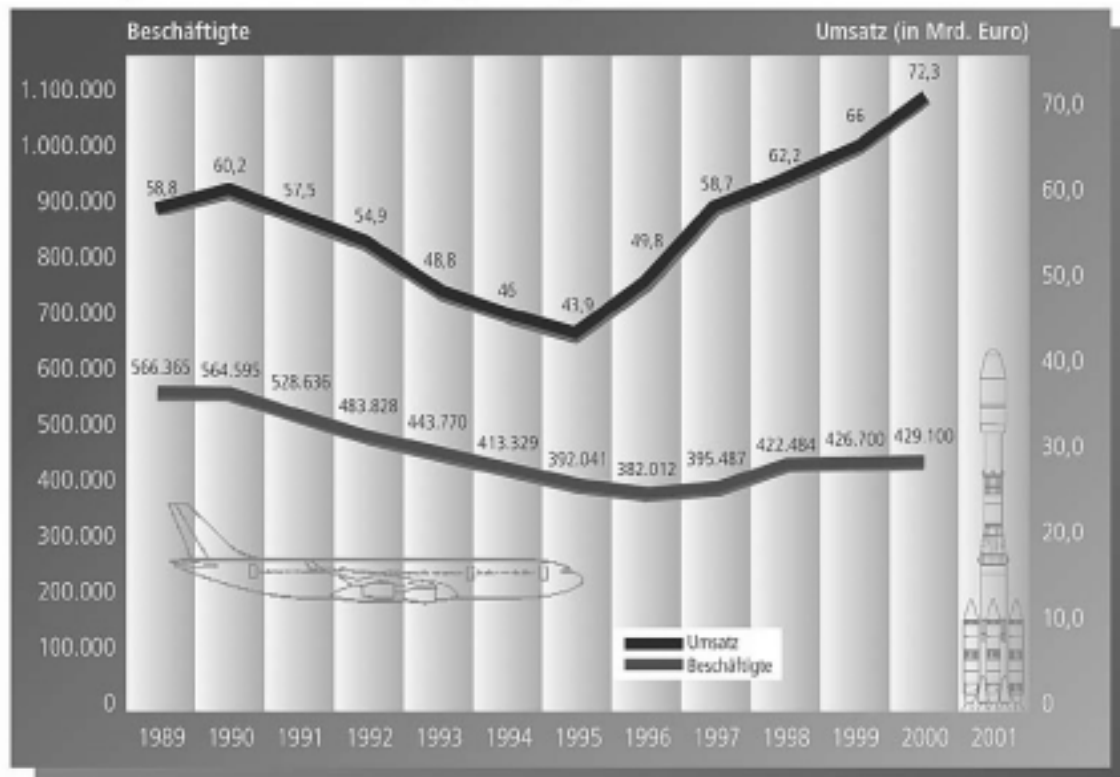
2000 Comparative Aerospace Industry Turnover and Employment

	Turnover ⁺ (in Euro bn)	Employment ^{**} (['] 000)
USA [*]	105,6	595,9
EU	72,3	429,1
Japan	13,4	33,0 ^{**}
Canada	13,6	91,5
Others ^{***}	9,4	70,0
Total	214,2	1219,5

Source: AECMA, AIA, AIAC, SJAC, Company Reports

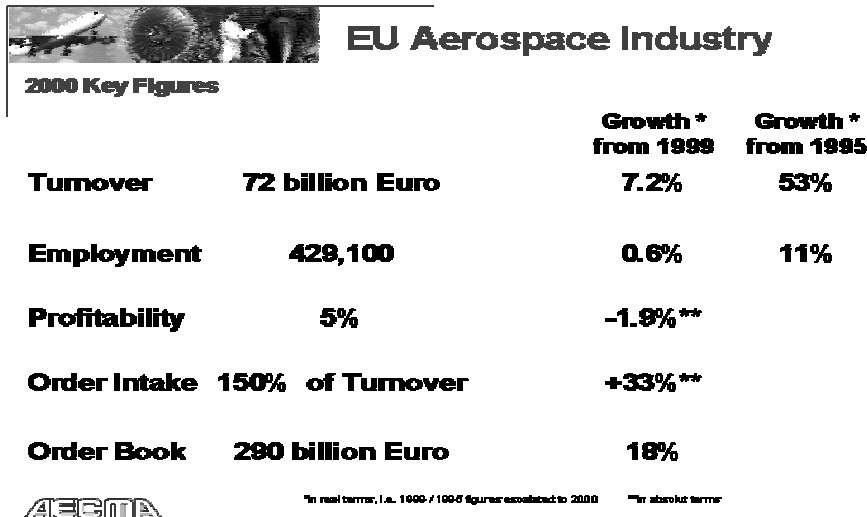
- (⁺) based on consolidated turnover
- (^{**}) at year end
- (^{*}) excluding sales and employment not directly pertaining to aerospace
- (^{**}) includes company staff only directly related to aerospace production (i.e. not comparable with other countries)
- (^{***}) PR China and CIS not included

Entwicklung von Umsatz und Beschäftigung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie



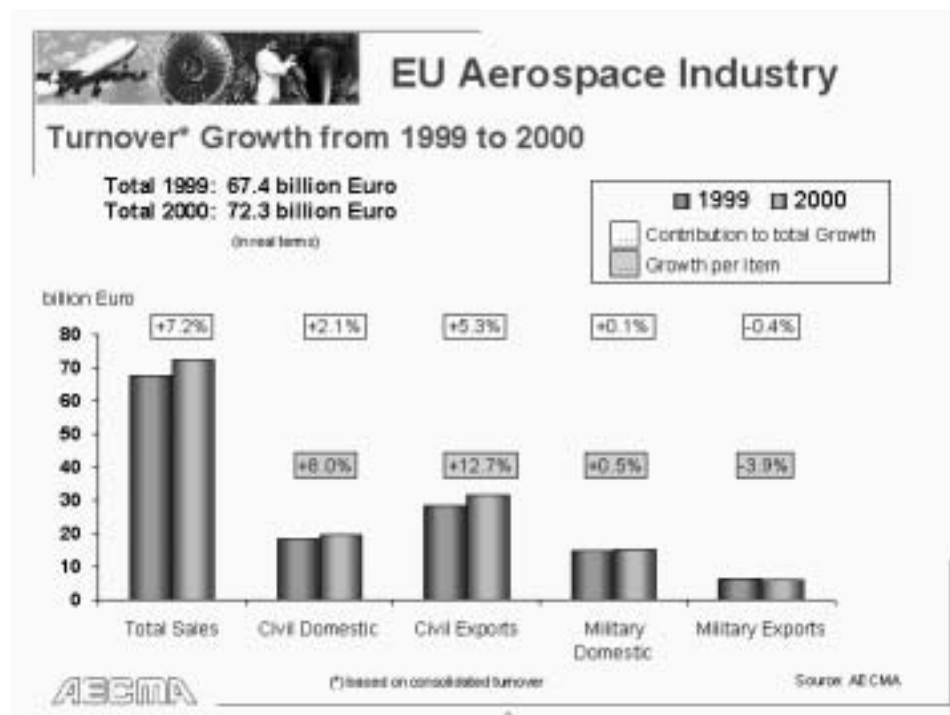
Quelle: AECMA (European Association of Aerospace Industries)

Luft- und Raumfahrtindustrie 2000 in der EU



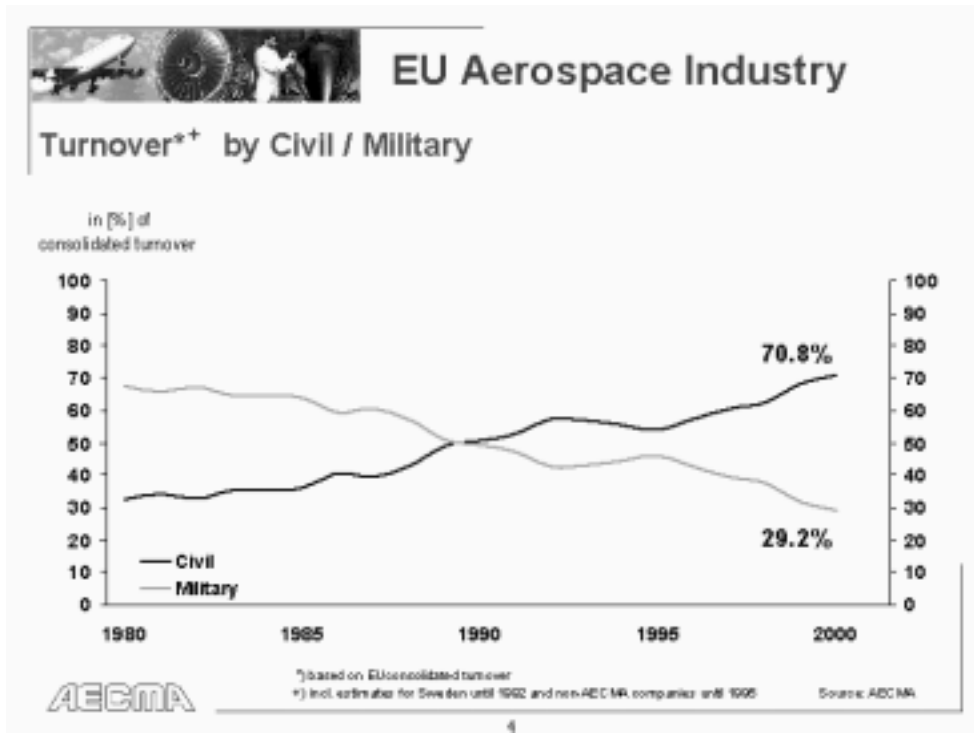
Umsatz / Beschäftigung / Gewinnmarge / Aufträge / Auftragsbestand
 Jährliches Wachstum ab 1999 und ab 1995

EU – Luft- und Raumfahrtindustrie / Umsatzwachstum 1999 auf 2000 in Mrd. €

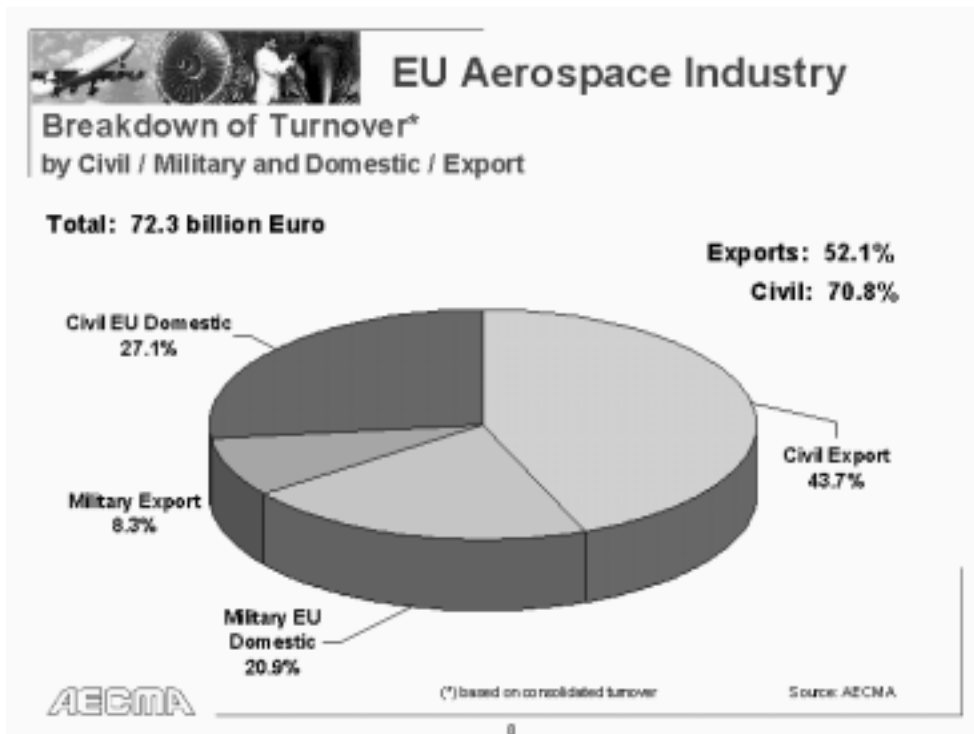


Gesamtumsatz / Zivil in EU / Exporte Zivil / Militär EU / Exporte Militär

EU – Luft- und Raumfahrtindustrie / Umsatzentwicklung Zivil / Militär

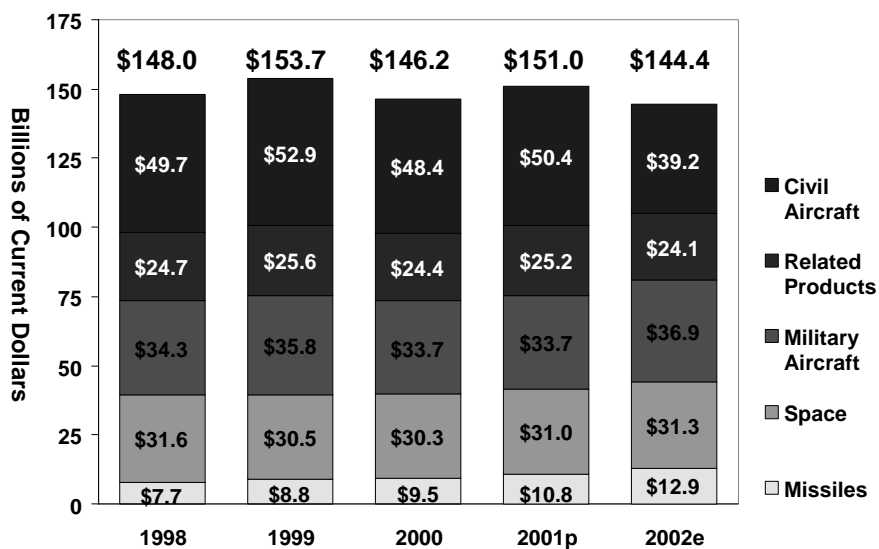


EU – Luft- und Raumfahrtindustrie / Aufteilung des Umsatzes auf Zivil / Militär und EU-intern / Export



USA: LRI-Verkäufe nach Sektoren

Aerospace Industry Sales



EU 2000: LRI-Umsätze nach Produktsegmenten

Breakdown of 2000 EU Aerospace Industry Turnover * by Product Segment

Total: 72 279 mio Euro

	Turnover in Mio Euro	Percentages
Aircraft	66 145	91.5%
Aircraft Final Products **	31 856	44.1%
Large Civil Aircraft	18 331	25.4%
Regional Aircraft	1 622	2.2%
Business Jets	1 463	2.0%
Helicopter	3 756	5.2%
Military Aircraft	6 685	9.2%
Aerostructures #	2 924	4.0%
Aircraft Engines #	8 352	11.6%
Aircraft Equipment #	5 734	7.9%
Aircraft Maintenance	17 279	23.9%
Missiles *	2 150	3.0%
Space *	3 984	5.5%
Total	72 279	100%

* based on consolidated turnover

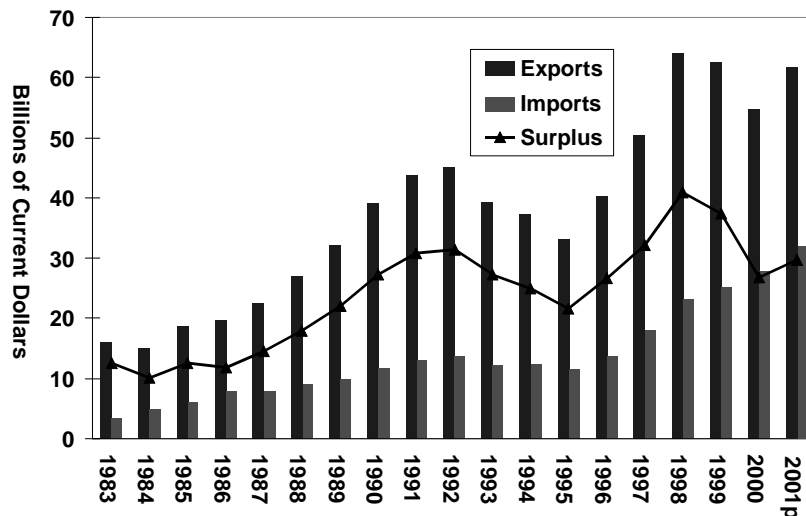
* data comprise EU and non-EU supplied Engines and Equipment

excluding maintenance

Source: AECMA

USA: LRI – Exporte und Importe

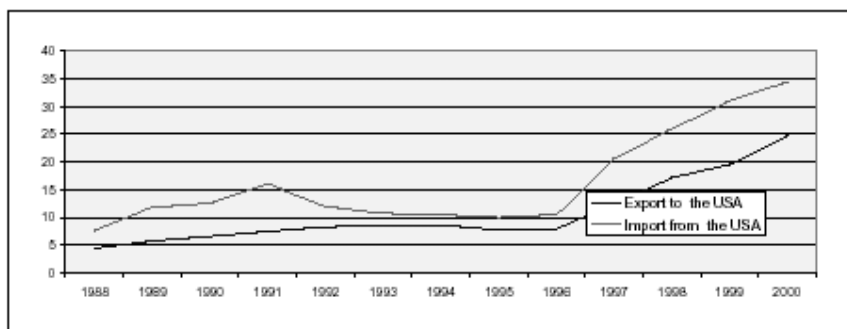
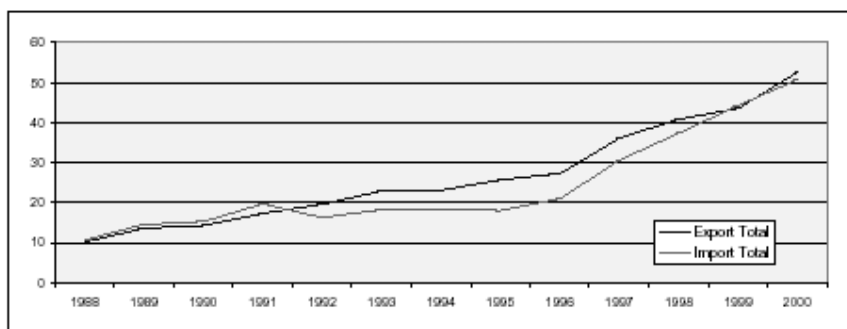
Aerospace Foreign Trade



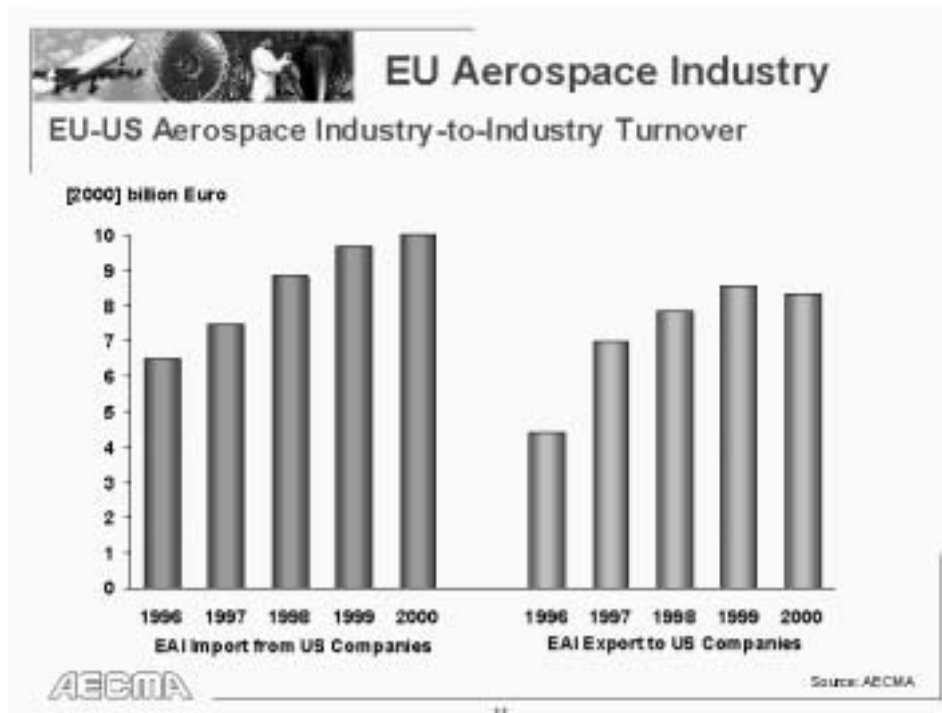
EU: LRI – Importe / Exporte und Handelsbilanz

EU15 Aerospace * Import, Export & Trade Balance

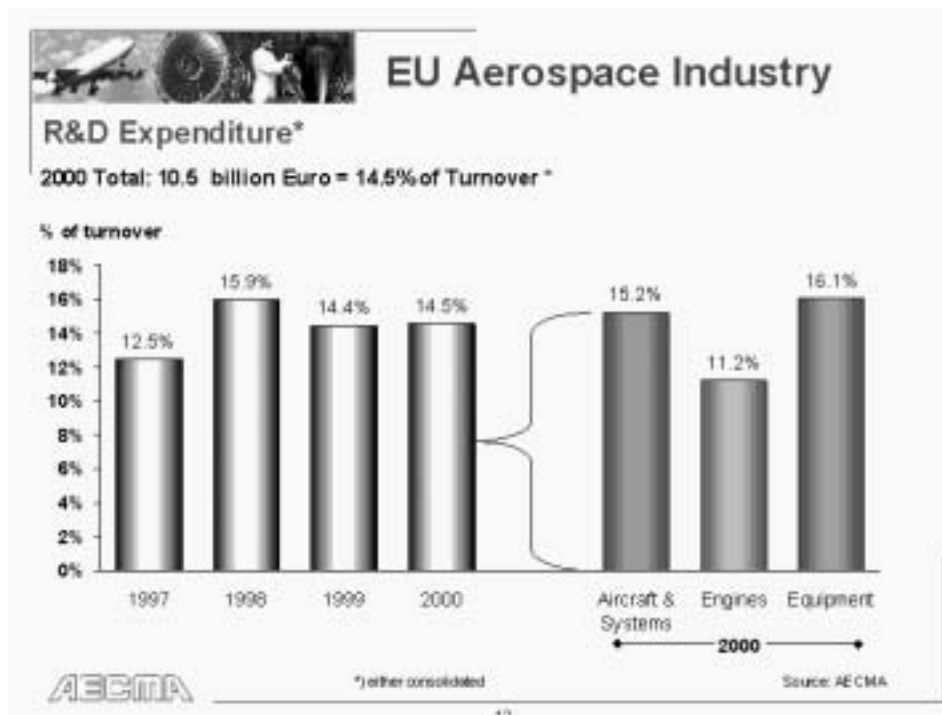
(Then Year Euro bn)



EU- Luft- und Raumfahrtindustrie: Import und Export von bzw. an US-Firmen

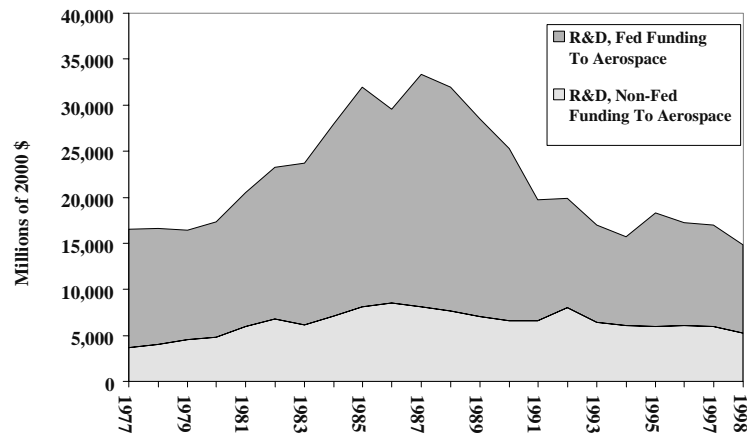


EU- Luft- und Raumfahrtindustrie: Ausgaben für Forschung und Entwicklung in 2000 In % des Umsatzes



USA: Finanzierung der Forschungs- und Entwicklungsausgaben

Aerospace R&D Funding



5

EU 2000: Ausgaben für F&E und deren Finanzierung

2000 R&D Expenditure of the EU Aerospace Industry

Total: 10.5 Euro bn = 14.5% of Turnover

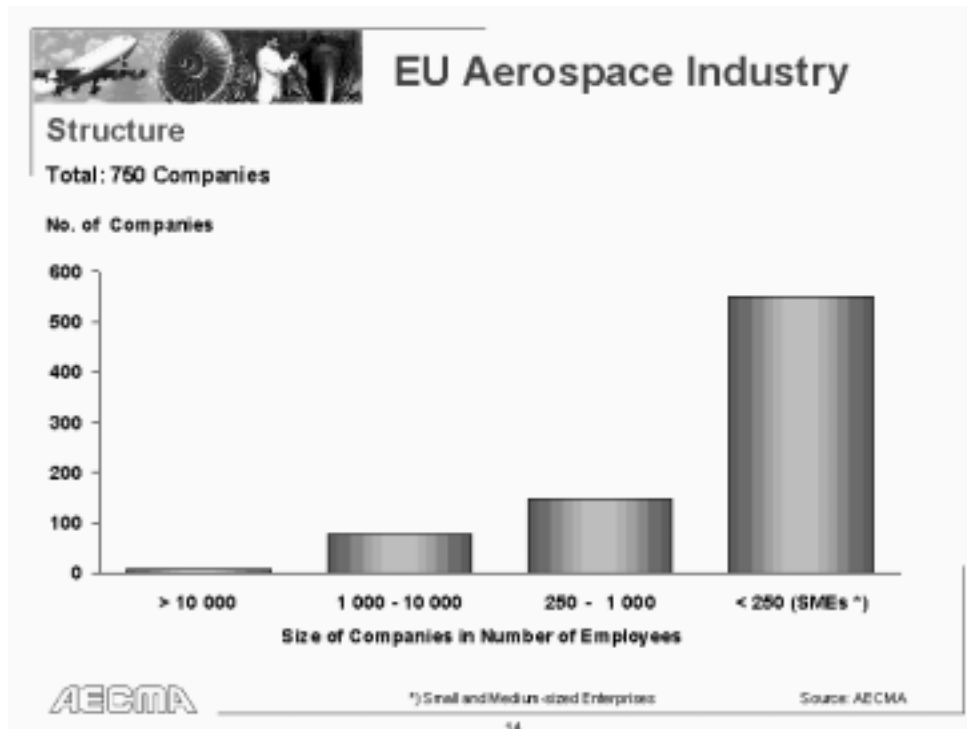
		R&D Expenditure* in % of Turnover *	R&D Expenditure* in Euro bn
Company-financed	civil	4,7%	3,4
	military	2,2%	1,6
	total	6,8%	4,9
financed by EU-Governments **	civil	1,3%	0,9
	military	6,4%	4,6
	total	7,7%	5,6
Grand Total		14,5%	10,5

Source: AECMA

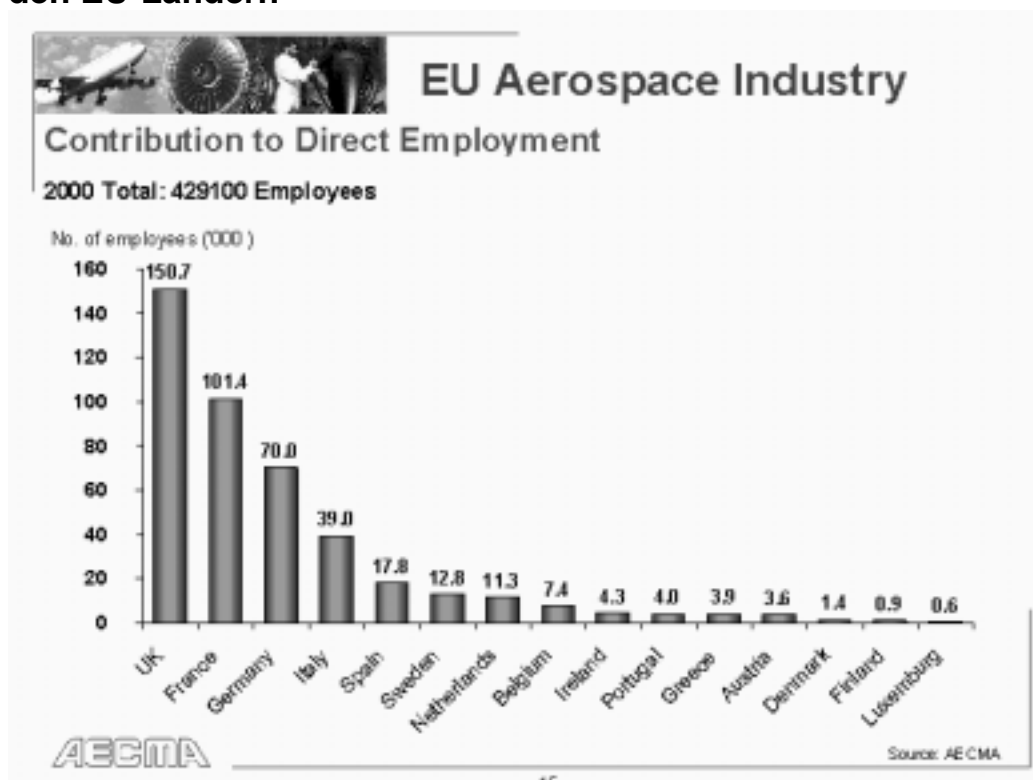
*) consolidated

**) inc. ESA, national aerospace research establishments and agencies

Unternehmensstruktur in der Luft- und Raumfahrtindustrie der EU basierend auf der Zahl der Beschäftigten

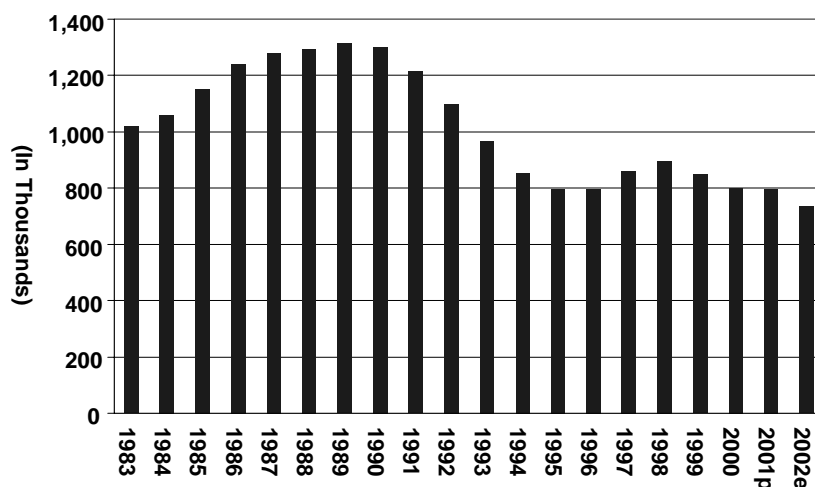


EU-Luft- und Raumfahrtindustrie: Zahl der direkt Beschäftigten in den EU-Ländern



USA: Beschäftigungsentwicklung in der Luft- und Raumfahrtindustrie

Aerospace Employment



Die größten Luft- und Raumfahrtunternehmen 1999

Unternehmen	Sitz	Umsatz Mrd. \$	Umsatz LRI Mrd. \$	Beschäftigte	Umsatz je Beschäftigten \$
Boeing	USA	58,0	57,2	197.000	294.000
Lockheed Martin	USA	25,5	24,5	147.000	174.000
Aerospatiale Matra	F	13,7	12,8	52.400	262.000
DASA	D	9,8	9,8	46.100	212.000
CASA	E	1,3	1,3	8.200	158.000
EADS-Firmen	EU	24,8	23,9	106.700	233.000
BAE Systems	UK	20,6	20,6	83.400	248.000
Raytheon	USA	13,7	12,8	105.300	188.000
United Technologies	USA	24,1	11,5	-	-
General Electric	USA	111,6	10,6	-	-
Honeywell Int.	USA	23,7	9,1	-	-
Northrop Grumman	USA	9,1	9,1	44.600	202.000
Rolls Royce	UK	7,7	6,1	40.900	188.000
TRW Aeronautics	USA	17,0	5,6	-	-
Thomson CSF	F	7,3	5,5	-	-
Bombardier	CDN	9,2	5,5	-	-
SNECMA	F	5,4	5,4	23.500	220.000
Finmeccanica	I	6,4	4,0	-	-

Quelle: Flight International

USA: Durchschnittliche Stundenlöhne in der Luft- und Raumfahrtindustrie

AVERAGE HOURLY EARNINGS IN THE AEROSPACE INDUSTRY
Calendar Years 1987 To Date
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	\$13.10	\$13.17	\$13.74	\$13.33	\$12.23	\$12.73	\$13.09
1988	13.48	13.55	14.18	13.80	12.28	13.13	13.53
1989	14.10	14.17	14.89	14.42	12.81	13.70	14.20
1990	14.73	14.79	15.66	14.84	13.37	14.39	14.82
1991	15.51	15.60	16.72	15.38	14.05	14.90	15.21
1992	16.46	16.53	17.70	16.28	14.89	15.99	16.45
1993	17.18	17.23	18.43	16.70	15.72	16.80	17.43
1994	17.89	17.95	19.50	17.31	16.01	17.48	18.29
1995	17.99	18.02	19.97	17.34	15.93	17.74	18.58
1996	18.56	18.57	20.49	18.22	16.42	18.51	19.34
1997	18.94	18.88	20.76	18.58	16.76	19.53	20.75
1998	19.24	19.17	21.08	18.93	17.02	19.96	21.38
1999	19.67	19.60	21.83	19.47	17.08	20.39	21.96
2000	20.50	20.48	23.14	20.17	17.76	20.76	21.98
2001 r	21.06	21.03	23.84	20.63	18.45	21.44	22.58
2002 *	21.63	21.61	24.75	20.74	19.13	21.87	22.92

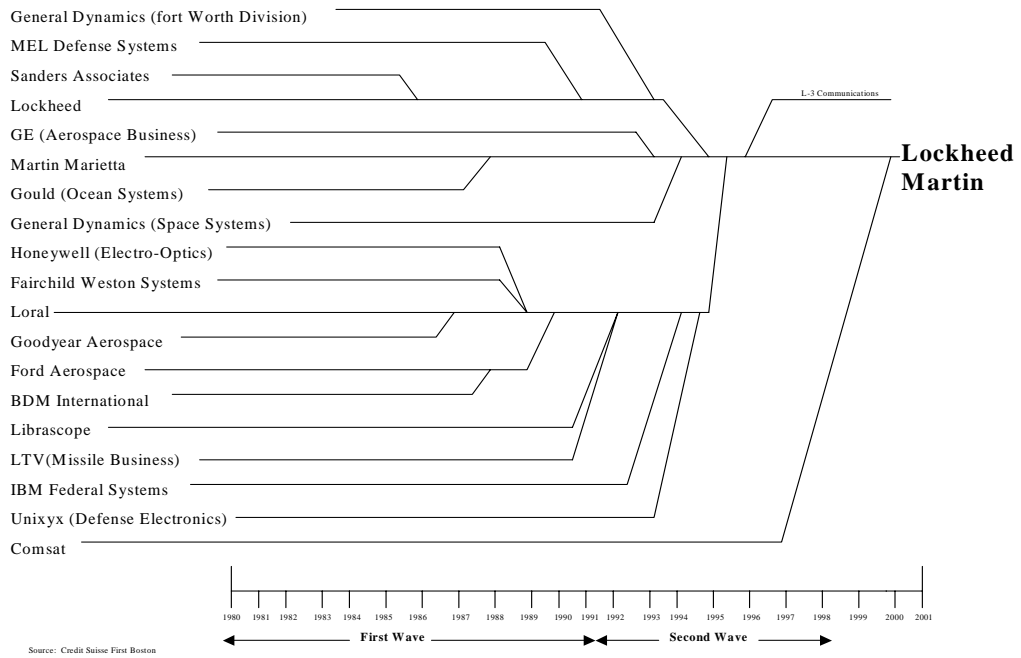
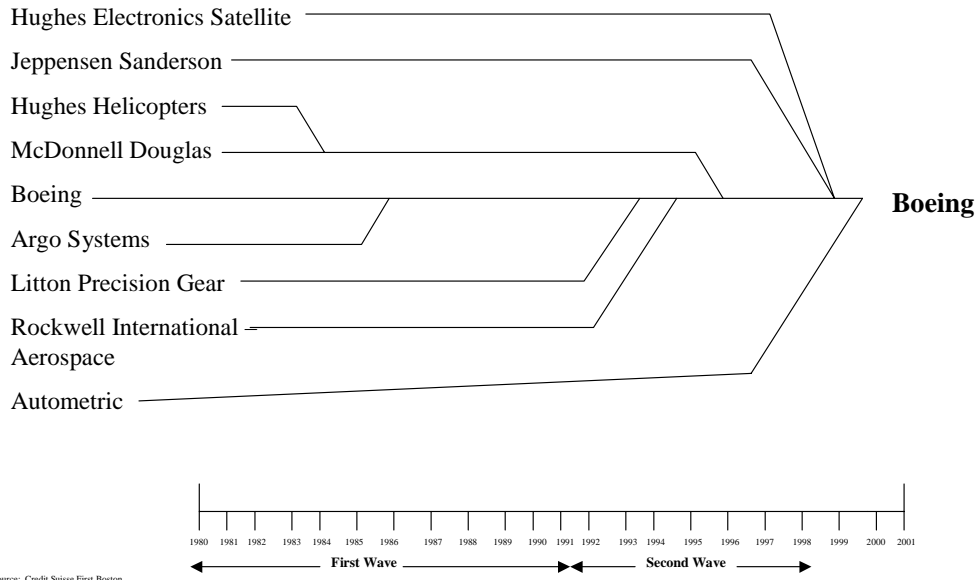
Source: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates

LRI USA: Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit Arbeiter

AVERAGE WEEKLY HOURS IN THE AEROSPACE INDUSTRY
Calendar Years 1987 To Date
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	42.4	42.4	42.1	42.5	42.8	42.5	42.5
1988	42.5	42.4	42.0	42.2	43.1	43.2	43.2
1989	42.1	41.9	41.4	42.7	42.3	43.0	43.0
1990	42.3	42.3	41.9	42.9	42.6	42.5	42.8
1991	41.8	41.7	41.5	42.5	41.5	42.4	42.7
1992	41.6	41.7	41.6	42.3	41.3	40.8	40.5
1993	41.6	41.6	41.0	42.8	41.8	41.4	41.7
1994	42.1	42.1	41.0	43.5	43.0	42.2	42.6
1995	42.1	42.0	40.5	44.4	42.5	43.1	43.7
1996	43.1	43.2	41.9	44.6	43.9	42.7	43.3
1997	44.6	44.7	44.2	45.1	45.1	43.1	43.2
1998	44.0	44.2	44.2	44.4	44.1	42.1	41.7
1999	42.8	42.9	42.3	44.1	42.8	41.8	40.8
2000	43.3	43.5	42.9	44.5	43.6	40.8	39.8
2001	42.6	42.7	41.8	44.1r	42.9	42.0	42.0

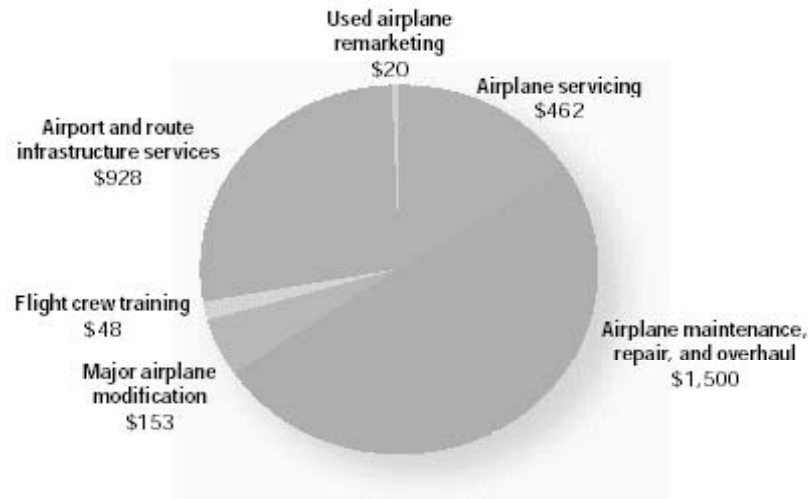
Source: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates



Markt für Support Services

Commercial Aviation Support Services Markets Represent a \$3.1 Trillion Opportunity

Year 2000 dollars in billions, 2001–2020



20-Year Outlook—Support Services

Worldwide demand for commercial aviation support services, 2001–2020

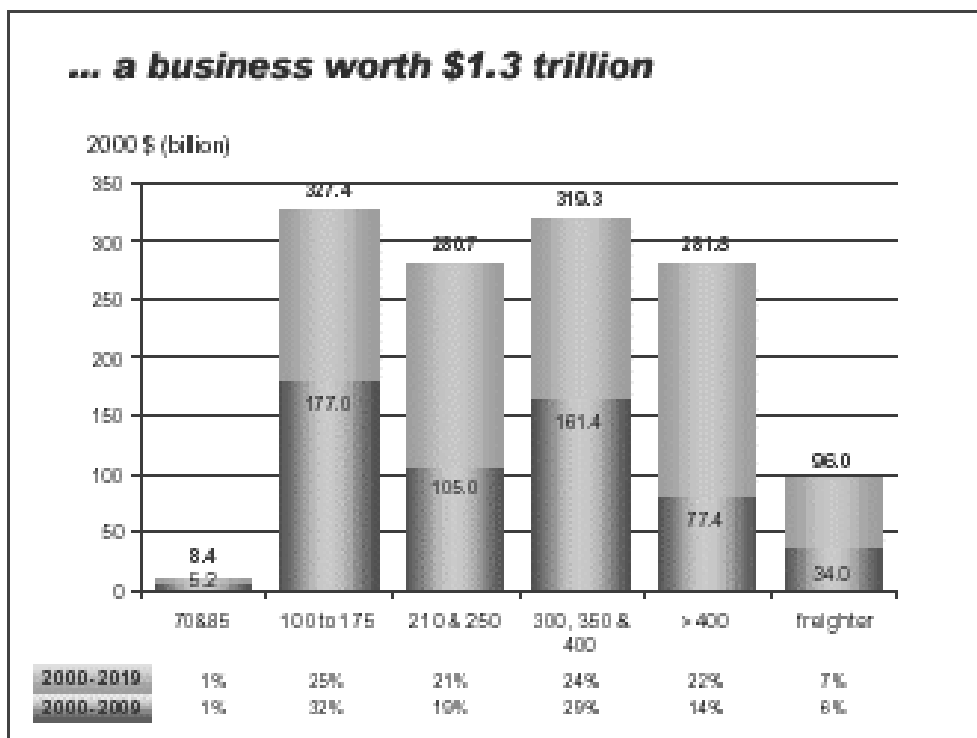
The world fleet will grow to 32,955 passenger and cargo jets in 2020. Total market potential for aviation support services is \$3.1 trillion as follows:

	2000 US dollars, billions
■ Airplane servicing	462
■ Airplane maintenance, repair, and overhaul	1,500
■ Major airplane modification	153
■ Flight crew training	48
■ Airport and route infrastructure services	928
■ Used airplane remarketing	20

Nahezu 15.400 neue Flugzeuge werden ausgeliefert ...



mit einem Wert von 1,3 Billionen \$



Quellen:

Airbus: Global Market Forecast 2000 – 2019, July 2000

Boeing: Current Market Outlook 2001

AECMA: The European Aerospace Industry. Facts & Figures 2000

AECMA: 2000 Statistical Survey.

AIA – webpage: Statistics

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.: Jahresbericht
2000 / 2001

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Bericht des Koordinators
für die Deutsche Luft- und Raumfahrt

Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie

Unternehmensprofile

Vorbemerkung: Nachfolgend die Zusammenstellung von Daten für einige Firmen der Luft- und Raumfahrtindustrie bzw. für Zulieferunternehmen für diesen Sektor. Die Angaben basieren auf Fragebögen, die an die Mitgliedsorganisationen des IMB verschickt wurden.

Fragebögen wurden auch zu weiteren Themenbereichen, z.B. gewerkschaftliche Politik, Arbeitszeit, Arbeitnehmervertretung etc. entwickelt. Die Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen erfolgte jedoch z.T. relativ spät bzw. die Beantwortung war manchmal auch unvollständig und missverständlich. Diese Unstimmigkeiten konnten vor Drucklegung nicht mehr bereinigt werden, so dass von einer Publizierung zum jetzigen Zeitpunkt abgesehen wurde.

Diese Fragebögen bzw. eine Zusammenstellung der darin enthaltenen Informationen werden zu einem späteren Zeitpunkt den Teilnehmern der Konferenz und den IMB-Mitgliedsgewerkschaften zur Verfügung gestellt.

Unternehmensprofil / Fragebogen zum Unternehmen / Konzern

Firmenname	Airbus GmbH / Deutschland				
Adresse / Ort:					
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
US-\$ / Mrd.	11,6 Mrd \$ 182 Flugzeuge	13,3 Mrd \$ 229 Flugzeuge	16,7 Mrd \$ 294 Flugzeuge	17,2 Mrd \$ 311 Flugzeuge	20,5 Mrd \$ 325 Flugzeuge
Finanzielles Ergebnis					
(Gewinn (+) / Verlust (-))	1997	1998	1999	2000	2001
	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Gesamtbelegschaft:					
	1997	1998	1999	2000	2001
		15.799	16.528	17.587	19.051
Angestellte:		8.144	8.361	8.782	9.347
Arbeiter:		7.655	8.167	8.805	9.704
Frauen:		1.785	1.867	1.987	2.099
Produkte:	Konstruktion und Fertigung von Verkehrsflugzeugen Single Aisle (A 320 Family) Wide Body (A 300 Family) Long Range (A 340) Großraumflugzeug (A 380)				

Tarifvertrag:	National	Regional	Company	Plant
Wichtigste Inhalte	.Airbus hat Standorte in mehreren Ländern der EU. System der Tarifverhandlungen und Tarifvereinbarungen je nach Land unterschiedlich.			

Firmenname	The Boeing Company				
Adresse / Ort:	100 N. Riverside Plaza Chicago, IL 60606 U.S.A				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US-\$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	45,8	56,154	57,993	51,321	58,198
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-) Mrd.)	1997	1998	1999	2000	2001
	0,178	1,120	2,309	2,128	2,827
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	238.000	231.000	197.000	198.100	188.000
Angestellte:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Arbeiter:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Frauen:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Produkte:	Zivilflugzeuge: 717 / 737 / 747 / 757 / 767 / 777 Militärflugzeuge / Raketen: AH-64D Apache Helikopter / AV-88 Harrier II / C-17 Globemaster III / F-22 Raptor (Entwicklung) / F/A-15 Eagle / F/A-18C/D Hornet / F/A-18E/F Super Hornet / Harpoon Missile / JSF Joint Strike Fighter (Entwicklungsvertrag) / RAH-66 Comanche Helikopter / T-45 Flight Training System / Unmanned Combat Air Vehicle / V-22 Osprey tilt-rotor aircraft Boeing Raumfahrt- und Kommunikation: 767 AWACS / Delta space launch services / E-3 AWACS / Global Positioning System satellites (GPS) / International Space Station (contractor to NASA) / National Missile Defense Lead Systems / Space Shuttle				

Tarifvertrag:	National	Regional	Firmenvertrag	Betriebsvereinbarung
Wichtigste Inhalte:	nein	nein	nein	Löhne / Zusatzleistungen / Arbeitsbedingungen

Firmenname	EMBRAER S/A				
Adresse / Ort	EMBRAER- EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA Av ^a Brigadeiro Faria Lima n° 2170 PUTIM CEP12227-901 São José dos Campos-SP/ Brasil				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US-\$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,772	1,362	1,861	2,859	2,971
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	- 0,031	+ 0,114	+ 0,227	+ 0,353	+ 0,468
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	4.145	6.214	7.661	8.555	9.188
Angestellte:	167	208	288	361	400
Arbeiter:	2.853	4.256	5.353	6.021	6.328
Frauen:	269	456	672	906	1.054
Produkte:	Turbo-hélice: EMB-110 Bandeirantes / EMB-120 Brasília Jatos: ERJ-145 / ERJ-170 / ERJ190 Jato corporativo: Legacy Militär: AMX / Tucano- 312 / ALX- 314 Sistema de vigilancia: 145- SIVAM 3 modelos.				

Tarifvertrag	National	Regional	Firmenvertrag	Betriebs- vereinbarung
Wichtigste Inhalte				PLR / Löhne / Arbeitszeit

Firmenname:	Lockheed Martin Corporation				
Adresse / Ort:	6801 Rockledge Drive Bethesda, MD 20817 / U.S.A.				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US-\$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	28,069	26,266	25,530	25,329	23,990
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	1,300	1,001	0,382	0,519	0,079
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	173,000	165,000	147,000	126,000	125,000
Angestellte:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Arbeiter:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Frauen:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Produkte:	Jagdflugzeuge (F-16 / F-22 / Joint Strike Fighter) / Transport- flugzeug (C-130J) / Missile flight systems / Raketen / Schiffs- & U-Boot - Kampfsystem / Luftverkehrskontrollsystem / Feuerkontrollsysteme				

Tarifvertrag:	National	Regional	Company	Plant
Wichtigste Inhalte:	---	---	---	Löhne / Zusatz- leistungen / Arbeitsbedingungen

Firmenname:	Bombardier Inc.				
Adresse / Ort:	800 René-Lévesque Blvd. West, Quebec, H3B 1Y8, Canada				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US-\$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	5,92	5,85	7,61	9,42	10,71
Finanzielles Ergebnis: (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,301	0,289	0,366	0,497	0,648
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	41.150	47.778	53.000	56.000	58.000
Angestellte:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Arbeiter:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Frauen:	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Produkte:	Flugzeugbau: Canadair-415 turboprop / Canadair SE / Challenger 604 / Continental / Global Express / Learjet 31A, 45, 60 / CRJ 200 / CRJ 700 / CRJ 900 / Q100 / Q200 / Q300 / Q400				

Tarifvertrag:	National	Regional	Firmenvertrag	Betriebsvereinbarung
Wichtigste Inhalte:	nein	nein	nein	Löhne / Zusatzleistungen / Arbeitsbedingungen

**Sonstige Unternehmen / Unternehmen der Zulieferindustrie /
Militärprodukte**

Firmenname:	DASSAULT AVIATION				
Adresse / Ort:	75008 PARIS France				
Daten des gesamten Unternehmens: Mrd. €					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
Mrd. €	3,004	3,082	2,889	3,485	3,470
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-))	1997	1998	1999	2000	2001
	+ 0,211	+ 0,206	+ 0,175	+ 0,237	+ 0,274
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	9.042	9.043	8.710	8.233	8.686
Angestellte:	5.572	5.504	5.380	5.013	5.274
Arbeiter:	3.470	3.539	3.330	3.220	3.412
Frauen:	1.178	1.178	1.136	1.095	1.129
Produktion:	Im wesentlichen: - Fabrikation Geschäftsflugzeug FALCON - MIRAGE 2000 - RAFALE				

Firmenname:	General Electric Co.				
Adresse / Ort:	3135 Easton Tpke, Fairfield, CT 06431				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
US-\$ / Mrd.	88,54	99,82	110,83	129,42	125,91
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	8,20	9,29	10,72	12,74	13,68
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
	276.000	293.000	340.000	313.000	-
Produkte:	Luftfahrtindustrie: Triebwerke (Düsentriebwerke / Ersatzteile / Service für Zivilflugzeuge)				

Firmenname:	Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.				
Adresse / Ort:	2-2-1 Ohtemachi Chiyoda-ku Tokyo, JAPAN				
Daten des gesamten Unternehmens (US\$)					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
Mrd. US-\$	65,0	67,2	65,1	61,8	64,7
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	1,18	1,17	0,55	- 5,15	0,49
Gesamtbelegschaft.	1997	1998	1999	2000	2001
	14.409	13.949	13.602	13.094	11.682
Angestellte:	10.115	9.713	9.427	8.994	7.958
Arbeiter:	4.294	4.236	4.175	4.100	3.724
Frauen:	1.141	1.075	1.031	988	833
Produkte:	Düsentrriebwerke, Schiffbau etc.				

Firmenname:	I. T. P.				
Adresse / Ort:	Parque Tecnológico, Edificio 300 48170 Zamudio - Vizcaya				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe:	1997	1998	1999	2000	2001
Mrd. €	0,116	0,161	0,198	0,222	0,276
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-) Mrd. €	1997	1998	1999	2000	2001
	0,009	0,0097	0,015	0,023	0,029
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
	849	995	1.118	1.214	1.399
Angestellte:	479	564	618	677	826
Arbeiter:	370	431	500	537	573
Frauen:	77	96	117	134	190
Produkte:	<ul style="list-style-type: none"> - Ingenieurleistungen - Komponentenproduktion - Instandhaltung Turbinen - Montage - Versuche / Prüfungen 				

Firmenname:	Kawasaki Heavy Industries Ltd,				
Adresse / Ort:	1-1-3 Higashikawasaki-cho Chuo-ku Kobe City, JAPAN				
Daten des gesamten Unternehmens (Mrd. US\$)					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001 (Prospect)
	84,62	77,46	72,69	65,38	70
Finanzielles Ergebnis					
(Gewinn (+) / Verlust (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	2,41	0,38	-1,69	-0,29	0,92
Gesamtbelegschaft:					
	1997	1998	1999	2000	2001
	15.931	15.750	15.649	14.619	14.067
Angestellte:	8.813	8.710	8.414	7.819	7.528
Arbeiter:	7.118	7.040	7.235	6.800	6.539
Frauen:	768	742	717	673	630
Produkte:	Schiffbau, Flugzeugbau, Flugzeugmotoren etc.				

Firmenname:	Mitsubishi Heavy Industries, LTD				
Adresse / Ort:	2-5-1 Marunouchi Chiyoda-ku Tokyo, JAPAN				
Daten des gesamten Unternehmens (Japanische Yen)					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
Trillionen Yen	2,7	2,7	2,5	2,5	2,6
Finanzielles Ergebnis					
(Gewinn (+) / Verlust (-): Billionen Yen	1997	1998	1999	2000	2001
	+1,926	+1,205	+441	+910	+465
Gesamtbelegschaft					
	1997	1998	1999	2000	2001
	39.980	39.620	39.304	37.934	37.754
Produkte:	Das Unternehmen ist in einer Vielzahl verschiedener Sparten tätig, u.a. Flugzeugbau, Raumfahrt-ausrüstung, Turbinen, Schiffs-ausrüstung, Waffenproduktion				

Firmenname:	Raytheon Company				
Adresse / Ort:	141 Spring St. Lexington, MA 02421				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US-\$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	13,67	19,53	19,84	16,89	-
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,527	0,864	0,404	0,141	-
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
	119.150	108.200	105.300	93.700	-
Produkte:	Elektronik: Luftkampfsysteme (Infrarot-Systeme / Infrarot-Laser) / Luftgestützte Radarsystem (F-15 Radarunterstützung) / Luftraumüberwachungs- und Erkennungssystem (ARL-M Crazy Hawk) / Combat vehicle systems (AN/ALE-50 Towed Decoy System) / Ground night-vision devices (AN/PAS-18 stinger night sight) / Missile systems (Hawk / Patriot) Flugzeuge: Beech King Air (Turboprops) / Hawker Horizon (Geschäftsflugzeug) / Premier I (Geschäftsflugzeug) / T-6A Texan II (militärisches Trainingsflugzeug)				

Firmenname:	Rolls Royce plc				
Adresse / Ort:					
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US - \$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	7,15	7,46	7,67	8,75	-
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,369	0,428	0,459	0,124	-
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	42.600	42.000	40.900	46.000	-
Produkte:	Flugzeugantriebe / Dieselmotoren / Instandhaltung / Service				

Firmenname:	Saab				
Adresse / Ort:					
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US - \$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	1,134	1,037	1,096	1,954	1,520
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd..	1997	1998	1999	2000	2001
	0,054	0,118	0,089	0,114	0,109
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
	8 110	7 891	8 031	15 453	14 028
Angestellte:	5 515	5 484	5 968	11 192	10 957
Arbeiter:	2 595	2 407	2 063	4 261	3 071
Frauen:	1 298	1 263	1 365	2 936	2 806
Produkte:	Steuerungs- und Kontrollsysteme , Elektronische Kriegsführung und Kennzeichnungsmanagement, Avionics, Training und Simulation, Militär- und Zivilflugzeuge, Technischer Service und Instandhaltung, Raketen, Ausrüstung für die Raumfahrt (Computersysteme, Antennen, Mikrowellen Elektronik, Separationssystem für Satelliten und Raketenwerfer, Kundendienst für Saab-Regionalflugzeuge, Instandhaltung von Zivilflugzeugen				

Firmenname:	SNECMA SA (Gruppe) (Hispano Suiza / Messier / Snecma Moteur)				
Adresse / Ort:					
Daten des gesamten Unternehmens:					
Umsatz / Verkäufe Mrd. €	1997	1998	1999	2000	2001
	3,56	4,35	4,859	5,646	6,893
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-)	1997	1998	1999	2000	2001
	n.v.	0,259	0,275	0,318	0,358
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
		23.110	23.484	36.428	37.280
Produkte:	Systeme zur Leistungsübertragung für Motoren für Flugzeuge mit mehr als 70 Plätzen, Turbokompressoren, Motoren für die Raumfahrt, Messfühler, Elastomere etc.				

Firmenname:	THALES AVIONICS				
Adresse / Ort:	78 VELIZY-VILLACOUBLAY France				
Daten des gesamten Unternehmens:					
Umsatz / Verkäufe	1997	1998	1999	2000	2001
Mrd. €	0,559	0,564	0,696	0,731	n.v.
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-))	1997	1998	1999	2000	2001
			+ 0,022	+ 0,036	
Gesamtbelegschaft:	1997	1998	1999	2000	2001
	4.129	4.159	4.109	4.165	
Angestellte :	3.622	3.633	3.620	3.684	
Arbeiter :	507	526	489	481	
Frauen:	1.072	1.096	1.067	1.063	
Produkte:	Bordteile für zivile und Militärflugzeuge Bordelektronik				

Firmenname:	United Technologies Corporation				
Adresse / Ort:	One Financial Plaza Hartford, CT 06103 / USA				
Daten des gesamten Unternehmens					
Umsatz / Verkäufe US - \$ / Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	24,50	25,69	23,84	26,21	27,89
Finanzielles Ergebnis (Gewinn (+) / Verlust (-): Mrd.	1997	1998	1999	2000	2001
	1,07	1,26	1,53	1,81	1,94
Gesamtbelegschaft	1997	1998	1999	2000	2001
	180.100	178.800	148.300	153.800	-
Produkte:	Flugzeugmotoren / Dieselmotoren / Instandhaltung / Service				

Anhang 1

Annex 1

EADS

**Vereinbarung über die Errichtung
eines Europäischen Betriebsrats
und seiner Ausschüsse zum Zwecke
der Information und Anhörung
der Belegschaft**

**abgeschlossen
zwischen**

**European Aeronautic Defence and Space
Company EADS N.V.**

und

den Arbeitnehmervertretern

Präambel

Die Gründung der EADS N.V. in den Niederlanden mit ihren abhängigen Unternehmen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union führt dazu, gemäss dem Niederländischen Gesetz vom 23. Januar 1997 zur Umsetzung der Richtlinie 94/95/EG des Rates der Europäischen Union vom 22. September 1994 einen Europäischen Betriebsrat zum Zwecke der Information und Anhörung der Arbeitnehmer zu errichten¹.

Aufgrund dessen und im Nachgang zu der in Amsterdam am 11. Juli 2000 unterzeichneten gemeinsamen Erklärung zum Verhältnis der Sozialpartner innerhalb der EADS wurde ein besonderes Verhandlungsgremium gebildet, das mit der zentralen Unternehmensleitung (vertreten durch das Personalressort) am 06., 07. Und 27 September 2000 Verhandlungen führte zum Zwecke der Errichtung:

- eines Europäischen Betriebsrats der EADS N.V., um länderübergreifende Themen mit der zentralen Unternehmensleitung zu diskutieren, und in Ableitung davon:
- eines Wirtschaftsausschusses, der berechtigt ist, Sitzungen mit dem Exekutivkomitee der EADS N.V. abzuhalten und Strategithemen mit den zwei Chief Executive Officers zu diskutieren,
- europäischer Ausschüsse für die einzelnen Geschäftseinheiten AIRBUS, ASTRIUM und EUROCOPTER, um deren spezifische Belange zu diskutieren,
- nationaler Ausschüsse für Frankreich, Deutschland, Spanien (Vereinigtes Königreich wird zu einem späteren Zeitpunkt überprüft), um diejenigen Belange, die von ausschliesslichem Interesse für die betreffenden nationalen Unternehmen sind, zu diskutieren.

Von dieser neuen Struktur des sozialen Dialogs innerhalb der EADS bleiben die gesetzlichen Einrichtungen oder Bestimmungen, die auf nationaler oder örtlicher Ebene gelten, unberührt.

Geltungsbereich

Die vorliegende Vereinbarung gilt für die EADS N.V. und ihre abhängigen Unternehmen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

¹ Der Begriff "Anhörung" bezeichnet den Meinungs austausch und die Einrichtung eines Dialogs zwischen den Arbeitnehmervertretern und der zentralen Leitung oder einer anderen, angemesseneren Leitungsebene.

Zusammensetzung des Europäischen Betriebsrats

Der Europäische Betriebsrat setzt sich aus 15 Mitgliedern zusammen. Diese Mitglieder werden entsandt wie folgt:

Frankreich:	6
Deutschland:	6
Spanien:	2
Vereinigtes: Königreich	1, (2, wenn die Airbus Integrated Company mit ihrer U.K.-Tochtergesellschaft gegründet sein wird)

Jedes Mitglied wird gewählt oder ernannt nach Massgabe des Gesetzesrechts des Mitgliedsstaates, in dem es arbeitet. Zeitgleich wird ein Ersatzmitglied gewählt oder ernannt, um das Mitglied des Europäischen Betriebsrats im Falle seiner Abwesenheit zu vertreten.

Nur Arbeitnehmer² der EADS-Gruppe können als Mitglieder gewählt oder ernannt werden. Die Mitgliedschaft endet automatisch, wenn ein Mitglied nicht mehr Arbeitnehmer eines Unternehmens der Gruppe ist.

Zusätzlich kann ein inoffizielles Mitglied (ohne Stimmrecht) vom Europäischen Metallgewerkschaftsbund (EMB) ernannt werden, um an den Sitzungen und Vorbereitungssitzungen des Europäischen Betriebsrats teilzunehmen.

Sollte sich eine wesentliche Veränderung in der Anzahl der Arbeitnehmer der Unternehmensgruppe – d.h. ein Zuwachs oder eine Verminderung um 5% - ergeben, werden der Europäische Betriebsrat und die zentrale Unternehmensleitung die Grösse und die Zusammensetzung des Europäischen Betriebsrats vor dem Beginn einer jeden Amtszeit neu verhandeln. Sollte sich ein Zuwachs oder eine Verminderung der Anzahl der Beschäftigten der Unternehmensgruppe um 15% ergeben, werden die vorgenannten Parteien sofort neu verhandeln. Sollte die Anzahl der Beschäftigten der Unternehmensgruppe in einem Mitgliedsstaat, der oben nicht erwähnt ist, die Grenze von 1.000 Arbeitnehmern überschreiten, wird der Europäische Betriebsrat um ein Mitglied erweitert, welches von den Arbeitnehmern aus dem betreffenden Mitgliedsstaat entsandt wird; ein weiteres Mitglied wird dann entsandt, wenn diese Anzahl der Beschäftigten 5% der gesamten Personalzahl der EADS-Gruppe überschreitet.

Amtszeit

Die Amtszeit aller Mitglieder (und Ersatzmitglieder) des Europäischen Betriebsrats umfasst Perioden von vier Jahren, beginnend mit der ersten konstituierenden Sitzung des Europäischen Betriebsrats.

Sollte ein Ereignis eintreten, welches einem Mitglied die Ausübung seines Amtes bis zum Ende der Amtszeit unmöglich macht (keine Wiederernennung oder Wiederwahl innerhalb des Unternehmens, Amtsniederlegung, Tod usw.....), wird für die verbleibende Amtsperiode ein neues Mitglied für die betroffene nationale Vertretung gewählt oder ernannt.

Im Falle einer vorübergehenden Verhinderung eines Mitglieds, an einer Sitzung des Europäischen Betriebsrats teilzunehmen, wird sein Ersatzmitglied teilnehmen; das Ersatzmitglied wird zuvor schriftlich das Personalressort der zentralen Unternehmensleitung der EADS-Gruppe darüber informieren.

² Der Begriff "Arbeitnehmer/Beschäftigte" bezeichnet Personen, die aufgrund eines Arbeitsvertrages mit einem Unternehmen der EADS-Gruppe in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union arbeiten.

Vorsitz, Verwaltungsausschuss und Geschäftsordnung

Der Europäische Betriebsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Co-Vorsitzenden. Jeder von ihnen wird von verschiedenen Unternehmen in verschiedenen Mitgliedsstaaten entsandt.

Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende vertreten gesetzlich den Europäischen Betriebsrat.

Der Europäische Betriebsrat wählt aus seiner Mitte einen Verwaltungsausschuss, der aus bis zu sechs Mitgliedern, einschliesslich des Vorsitzenden und des Co-Vorsitzenden besteht. Die Mitglieder werden entsandt wie folgt:

Frankreich:	2
Deutschland:	2
Spanien:	1
Vereinigtes Königreich:	1

Der Verwaltungsausschuss ist zuständig für administrative Angelegenheiten.

Der Europäische Betriebsrat gibt sich eine eigene Geschäftsordnung. Vor Verabschiedung dieser Geschäftsordnung ist der zentralen Unternehmensleitung die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben.

Sitzungen des Europäischen Betriebsrats

Im Kalenderjahr finden vier Sitzungen des Europäischen Betriebsrats statt: Davon zwei Sitzungen mit der zentralen Unternehmensleitung der EADS N.V. und zwei Sitzungen des Europäischen Betriebsrats allein (maximal einen Tag).

Der Termin und die Tagesordnung der zwei Sitzungen mit der zentralen Unternehmensleitung werden gemeinsam zwischen dem Verwaltungsausschuss und der zentralen Unternehmensleitung vereinbart. Diese Sitzungen werden an dem selben Tag und Ort stattfinden wie die beiden Sitzungen des Wirtschaftsausschusses mit den zwei Chef Exekutive Offices über Strategiethemata (siehe Artikel 7).

Die Sitzungen finden – soweit nichts anderes vereinbart wird – in der Zentrale der EADS N.V. in Amsterdam statt.

Die Bekanntgabe einer Sitzung wird 15 Tage im voraus und wichtige Sitzungsunterlagen werden an jedes Mitglied des Europäischen Betriebsrats – soweit nicht aussergewöhnliche Umstände vorliegen – 8 Tage im voraus versandt.

Sitzungsprotokolle, vorbereitete Unterlagen und Beiträge für die zwei Sitzungen mit der zentralen Unternehmensleitung werden in englischer Sprache verfasst und ins Französische, Deutsche und Spanische übersetzt.

Diskussionsbeiträge werden durch Simultanübersetzung in die Sprachen Englisch, Französisch, Deutsch und Spanisch unterstützt.

Im Falle aussergewöhnlicher Umstände, die sich im erheblichen Masse auf die Interessen der Arbeitnehmer in mindestens zwei Unternehmen in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten auswirken, kann der Verwaltungsausschuss bei der zentralen Unternehmensleitung um eine zusätzliche Sitzung mit dem Europäischen Betriebsrat nachfragen; in entsprechender Weise kann die zentrale Unternehmensleitung um eine ausserordentliche Sitzung nachfragen.

Der Europäische Betriebsrat ist berechtigt, sich allein am Tag vor jeder Sitzung mit der zentralen Unternehmensleitung zu treffen, es sei denn, der Verwaltungsausschuss erbittet einen halben Tag zur Vorbereitung vor und einen halben Tag zur Nachbereitung nach der Sitzung mit der zentralen Unternehmensleitung.

Zuständigkeit

In den zwei Sitzungen je Jahr informiert die zentrale Unternehmensleitung den Europäischen Betriebsrat und tritt mit ihm in einen Meinungsaustausch ein über die Entwicklung der Geschäftslage und die Perspektiven der EADS-Gruppe. Insbesondere gehören dazu folgende Themen, soweit sie länderübergreifende Bedeutung haben:

- die Struktur der Gruppe,
- die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gruppe,
- die voraussichtliche Entwicklung der Geschäfts-, Produktions- und Absatzlage,
- Investitionen,
- Grundlegende Änderungen der Organisation,
- die Einführung neuer Arbeits- und Fertigungsverfahren,
- Umweltschutz,
- Fusionen,
- die Verlegung, Einschränkung oder Stilllegung von Unternehmen, Betrieben oder wesentlichen Betriebsteilen,
- die Beschäftigungslage und ihre voraussichtliche Entwicklung, und Massenentlassungen.

Die Mitglieder des Europäischen Betriebsrats berichten den nationalen und örtlichen Arbeitnehmervertretern innerhalb aller Unternehmen der EADS-Gruppe über den Inhalt und das Ergebnis der Unterrichtung und des Meinungsaustausches in der Sitzung.

Sollte eine der o.g. Angelegenheiten zu einer ausserordentlich ernsten Situation führen, können Mitglieder des Europäischen Betriebsrats um ein Gespräch mit den Vertretern der Anteilseigner (Mitgliedern des Boards der EADS N.V.) nachfragen. In einem solchen Fall werden der Vorsitzende des Europäischen Betriebsrats und der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses dem Europäischen Betriebsrat einen gemeinsamen Vorschlag über die Teilnehmer der Abordnung (normalerweise aber nicht ausschliesslich der Wirtschaftsausschuss) zur Entscheidung vorlegen.

Wirtschaftsausschuss

Der Europäische Betriebsrat wählt aus seiner Mitte einen Wirtschaftsausschuss, der aus Mitgliedern zusammengesetzt ist wie folgt:

Frankreich:	2
Deutschland:	2
Spanien:	1
Vereinigtes Königreich:	1

Der Wirtschaftsausschuss wählt einen Vorsitzenden und einen Co-Vorsitzenden.

Der Wirtschaftsausschuss ist berechtigt, vier Sitzungen im Jahr mit Mitgliedern des Exekutivkomitees der EADS N.V. abzuhalten, um über wirtschaftliche Angelegenheiten, wie sie in Artikel 6 beschrieben sind, unterrichtet zu werden und diese zu diskutieren. Zweimal im Jahr werden die CEOs an diesen Sitzungen teilnehmen, um über Strategiethemen zu unterrichten und diese zu diskutieren.

Die Sitzungen dauern normalerweise einen halben Tag. Die Sitzungen finden in der EADS-Zentrale in Amsterdam statt, es sei denn, etwas anderes wird vereinbart. Die Termine und die Tagesordnung der Sitzungen werden gemeinsam zwischen den beiden Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses und dem Exekutivkomitee der EADS, bzw. mit den beiden CEOs für die zwei Sitzungen, die Strategiethemen zum Gegenstand haben, vereinbart. Die beiden Sitzungen mit den CEOs werden an dem selben Tag und Ort stattfinden, wie die beiden Sitzungen des Europäischen Betriebsrats mit Beteiligung der zentralen Unternehmensleitung (siehe Artikel 5).

Der Wirtschaftsausschuss berichtet an den Europäischen Betriebsrat.

Ausschüsse für Teilunternehmensgruppen

Der Europäische Betriebsrat richtet einen Ausschuss für jede gemeinschaftsweit tätige Teilunternehmensgruppe innerhalb der EADS N.V.-Gruppe ein, die bezeichnet werden als "Europäischer Ausschuss AIRBUS", "Europäischer Ausschuss ASTRIUM", "Europäischer Ausschuss EUROCOPTER".....

Jeder dieser Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen setzt sich zusammen aus mindestens einem Mitglied des Europäischen Betriebsrats (welches zu der betreffenden Teilunternehmensgruppe gehört) und zusätzlichen Mitgliedern, die nach Massgabe des Gesetzesrechts der Mitgliedsstaaten in denen sie arbeiten, gewählt oder ernannt werden und dem Europäischen Betriebsrat berichtet werden. Alle Mitglieder eines der vorgenannten Ausschüsse haben Arbeitnehmer der Unternehmen der entsprechenden Teilunternehmensgruppen zu sein. Die Anzahl der zusätzlichen Mitglieder ist zwischen den Arbeitnehmervertretern und der Leitung der entsprechenden Teilunternehmensgruppe zu vereinbaren, und zwar in einem schlüssigen Rahmen, bezogen auf die Personalzahl und die Anzahl der Unternehmen einer jeden Teilunternehmensgruppe.

Diese Ausschüsse sind berechtigt, zweimal im Jahr, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart, Sitzungen mit dem zuständigen Mitglied des Exekutivkomitees der EADS N.V. und/oder der Leitung der betreffenden Unternehmen abzuhalten. Diese Ausschüsse werden über die Angelegenheiten, wie sie in Artikel 6 beschrieben sind, informiert und können diese diskutieren, jedoch mit der Einschränkung, dass sich diese Angelegenheiten ausschliesslich auf die Teilunternehmensgruppe beziehen.

Diese Sitzungen werden unabhängig von denen des Europäischen Betriebsrats der EADS N.V. abgehalten.

Die Sitzungen dauern maximal einen Tag. Termine, Ort und Tagesordnung der Sitzungen werden gemeinsam zwischen den Arbeitnehmervertretern und der Leitung der Teilunternehmensgruppe vereinbart.

Sitzungsprotokolle, vorbereitete Unterlagen und Beiträge für die Sitzungen werden in englischer Sprache verfasst und soweit wie erforderlich ins Französische, Deutsche und Spanische übersetzt. Entsprechend werden Diskussionsbeiträge durch Simultanübersetzung unterstützt.

Jeder Ausschuss ist berechtigt, sich am Vortag der Sitzung ohne Anwesenheit des Managements zu treffen.

Nationale Ausschüsse

Mit dem vorherigen Einverständnis der zentralen Unternehmensleitung kann der Europäische Betriebsrat einen Ausschuss für jeden EU-Mitgliedsstaat, in dem mindestens zwei Unternehmen der EADS N.V.-Gruppe ihren Sitz haben, einrichten.

Jeder nationale Ausschuss besteht zumindest aus einem Mitglied aus der Mitte des Europäischen Betriebsrats, welches aus dem betreffenden Mitgliedsstaat entsandt ist, und weiteren Mitgliedern, die nach Massgabe des Gesetzesrechts der Mitgliedsstaaten, in denen sie arbeiten, gewählt oder ernannt werden und dem Europäischen Betriebsrat berichtet werden. Alle Mitglieder eines der vorgenannten Ausschüsse haben Arbeitnehmer der betreffenden nationalen Unternehmen zu sein. Die Anzahl der zusätzlichen Mitglieder ist zwischen den Arbeitnehmervertretern und der Unternehmensleitung zu vereinbaren, und zwar in einem schlüssigen Rahmen, bezogen auf die Personalanzahl und die Anzahl der Unternehmen in jedem Mitgliedsstaat.

Diese Ausschüsse sind berechtigt, soweit nichts anderes vereinbart ist, zweimal im Jahr Sitzungen abzuhalten, und zwar soweit notwendig mit Mitgliedern des Exekutivkomitees der EADS N.V., der Leitung der betreffenden nationalen Unternehmen und dem zuständigen Personaldirektor der Zentrale der EADS N.V. diese Ausschüsse werden über die Angelegenheiten, wie sie in Artikel 6 beschrieben sind, informiert und können diese diskutieren, jedoch mit der Einschränkung, dass sich diese Angelegenheiten ausschliesslich auf die betreffenden nationalen Unternehmen beziehen.

Diese Sitzungen finden unabhängig von denen des Europäischen Betriebsrats der EADS N.V. statt.

Die Sitzungen dauern maximal einen Tag. Termine, Ort und Tagesordnung der Sitzungen werden gemeinsam zwischen den Arbeitnehmervertretern des Ausschusses und dem zuständigen Personaldirektor der Zentrale der EADS N.V. vereinbart.

Sitzungsprotokolle, vorbereitete Unterlagen und Beiträge für die Sitzungen werden in der entsprechenden Landessprache verfasst und soweit wie notwendig ins Englische übersetzt.

Diskussionsbeiträge werden – wenn notwendig – durch Simultanübersetzung unterstützt.

Jeder Ausschuss ist berechtigt, sich am Tag vor der Sitzung mit der Geschäftsleitung ohne Anwesenheit des Managements zu treffen.

Sachverständige

Der Europäische Betriebsrat kann von zwei Sachverständigen mit ausgewiesener Erfahrung auf dem Gebiet der Luftfahrt-, Verteidigungs- und Raumfahrtindustrie unterstützt werden. Die Sachverständigen nehmen teil an den Sitzungen des Europäischen Betriebsrats und des Wirtschaftsausschusses. Das Unternehmen bezahlt die Reiseauslagen und den Zeitaufwand (unter der Voraussetzung, dass die Sachverständigen einen Arbeitsvertrag mit einem EADS-Unternehmen haben).

Soweit es gerechtfertigt ist, können der Europäische Betriebsrat, der Wirtschaftsausschuss und die Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen in speziellen Angelegenheiten von einem entsprechend spezialisierten Sachverständigen, dessen Kosten das Unternehmen übernimmt,

unterstützt werden. Die Verpflichtung, die Kosten für diese vom Europäischen Betriebsrat, dem Wirtschaftsausschuss und den Ausschüssen der Teilunternehmensgruppen hinzugezogenen Sachverständigen zu tragen, ist begrenzt auf jeweils einen Sachverständigen.

Vertraulichkeit

Die Mitglieder und Ersatzmitglieder des Europäischen Betriebsrats, des Wirtschaftsausschusses der Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen und der nationalen Ausschüsse sind verpflichtet, Informationen, von denen sie wegen ihrer Zugehörigkeit zum Europäischen Betriebsrat oder der vorgenannten Ausschüsse Kenntnis erlangt haben und welche ihnen von der Leitung mit dem Hinweis der strengen Vertraulichkeit mitgeteilt wurden, nicht zu offenbaren und nicht zu verwerfen. Diese Verpflichtung besteht auch für die Sachverständigen und andere Sitzungsteilnehmer.

Diese Verpflichtung kann von der Leitung für einen unbefristeten Zeitraum oder für einen bestimmten, von ihr festgelegten Zeitraum definiert werden.

Kosten

Die wegen der Teilnahme an den Sitzungen und den damit verbundenen Vorbereitungssitzungen aufgewendete Zeit der Mitglieder des Europäischen Betriebsrats, des Wirtschaftsausschusses, der Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen und der nationalen Ausschüsse wird die normale Arbeitszeit bezahlt.

Sowohl die Reiseauslagen als auch die Bezahlung der Arbeitszeit der Mitglieder des Europäischen Betriebsrats, des Wirtschaftsausschusses, der Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen und der nationalen Ausschüsse werden von den vertretenen Unternehmen nach den bestehenden Verfahrensweisen in den jeweiligen Unternehmen getragen.

Die Mitglieder des Europäischen Betriebsrats und der Ausschüsse der Teilunternehmensgruppen können um Schulung in wirtschaftlichen Angelegenheiten und englischer Sprache nachfragen, die mit der Personalabteilung der jeweiligen Unternehmen bestimmt und organisiert wird.

Die notwendigen Verwaltungskosten des Europäischen Betriebsrats und des Wirtschaftsausschusses werden von der EADS N.V. getragen.

Massgebliches Recht

Diese Vereinbarung unterliegt dem Recht der Niederlande.

Laufzeit der Vereinbarung

Diese Vereinbarung tritt mit ihren Unterschriften in Kraft. Die Vereinbarung ist auf unbefristete Zeit abgeschlossen.

Die Parteien vereinbaren, sich nach Ablauf von zwei Jahren zusammzusetzen, um zu überprüfen, ob Änderungen notwendig sind.

Ebenfalls werden sich die Parteien zusammensetzen, wenn sich die Notwendigkeit ergeben sollte, die Vereinbarung aus Rechtsgründen oder aufgrund Europäischer Rechtsverordnungen zu ändern.

Diese Vereinbarung kann von jeder der beiden Parteien, die die Vereinbarung unterzeichnet haben, jederzeit gekündigt werden, jedoch unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten.

Bekanntmachung

Die Namen der Mitglieder des Europäischen Betriebsrats, ihre Adressen und die Betriebe, zu denen sie gehören, werden unverzüglich der zentralen Unternehmensleitung mitgeteilt. Die zentrale Unternehmensleitung wird diese Informationen an die Leitungen und Arbeitnehmervertreter der Unternehmen der EADS-Gruppe in den EU-Mitgliedsstaaten weiterleiten.

Amsterdam, den 23. Oktober 2000

ANHANG

ZUR

**Vereinbarung über die Errichtung eines Europäischen Betriebsrats
und seiner Ausschüsse zum Zwecke der Information und Anhörung
der Belegschaft abgeschlossen**

zwischen

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

und

den Arbeitnehmervertretern

Zu Artikel 7 (Wirtschaftsausschuss)

Es ist das gemeinsame Verständnis des besonderen Verhandlungsremiums und der zentralen Unternehmensleitung, dass zwei Arbeitnehmer, die dem Kreis der Leitenden Angestellten der EADS N.V.-Gruppe angehören, an den Sitzungen des Wirtschaftsausschusses teilnehmen können. Diese beiden Leitenden Angestellten sind nicht Mitglieder des Wirtschaftsausschusses.

Amsterdam, den 23. Oktober 2000

Anhang 2

Annex 2

EADS European Works Council

Geschäftsordnung für den Europäischen Betriebsrat der EADS N.V.

Präambel

Diese Geschäftsordnung ergänzt die "Vereinbarung über die Errichtung eines Europäischen Betriebsrates und seiner Ausschüsse zum Zwecke der Information und Anhörung der Belegschaft" abgeschlossen zwischen der EADS N.V. and den Arbeitnehmervertretern am 23.10.2000.

Die Geschäftsordnung regelt auf Basis des niederländischen Rechtes die interne Zusammenarbeit der Mitglieder des Europäischen Betriebsrates (EBR) and seiner Ausschüsse sowie die Rechte and Verantwortlichkeiten der Mitglieder untereinander. Diese Geschäftsordnung gilt für die Amtszeit 2000 -2004. Sie kann nur durch den Beschluss des Europäischen Betriebsrates mit der Mehrheit der Stimmen seiner stimmberechtigten Mitglieder geändert werden. Bevor die Geschäftsordnung beschlossen wird, gibt der EBR dem Zentralen Management Gelegenheit zur Stellungnahme.

Artikel 1

Grundsätze der Zusammenarbeit

Die Mitglieder des Europäischen Betriebsrates bemühen sich, zur Grundlage ihrer internen Arbeit das Konsensprinzip zu machen. Alle Möglichkeiten sollen ausgeschöpft werden, um einen Konsens zu erreichen. Sollte dieses nicht möglich sein, so bemühen sich die Mitglieder um einen gerechten Kompromiss. Erst wenn alle diese Versuche fehlschlagen sollten, werden Entscheidungen mit Mehrheit getroffen.

Artikel 2 Wahlen

§ 1: Allgemeines

In der konstituierenden Sitzung werden die entsprechenden Wahlen durchgeführt. Sollten durch das Ausscheiden von Mitgliedern des Europäischen Betriebsrates Neuwahlen notwendig sein, so erfolgen sie direkt danach in der nächsten Sitzung des EBR.

Anträge auf Abwahlen müssen schriftlich eingereicht werden. Sie müssen auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gesetzt werden.

Wahlen erfolgen grundsätzlich durch offene Abstimmung. Eine geheime Wahl findet nur auf Antrag statt. In diesem Falle wird eine Wahlkommission gebildet.

§ 2: Wahlleiter

Der Vertreter des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes (EMB) leitet den Wahlgang zur Wahl des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates. Im Falle seiner Verhinderung beruft der EBR eines seiner Mitglieder zum Wahlleiter.

§ 3: Wahl des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates

Der Vorsitzende des Europäischen Betriebsrates muss mit der absoluten Mehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder gewählt werden. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat das Recht, Kandidatenvorschläge zu machen.

§ 4: Wahl des Co-Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates

Der Co-Vorsitzende des Europäischen Betriebsrates muss mit der absoluten Mehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder gewählt werden. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat das Recht, Kandidatenvorschläge zu machen.

Vorsitzender and Co-Vorsitzender dürfen nicht Vertreter desselben Landes sein.

§ 5: Wahl Verwaltungsausschuss (SC)

Die Anzahl der Mitglieder und die Zusammensetzung nach Nationen ist vertraglich vereinbart (2F, 2D, 1E, 1UK). Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende sind kraft Amtes Mitglieder des Verwaltungsausschusses. Weitere Mitglieder aus den Vertretungen Frankreich (F), Deutschland (D), Spanien (E) und Vereinigtes Königreich (UK) werden von ihren Delegationen vorgeschlagen. Sollte es dabei mehrere Vorschläge geben, so wird versucht, eine Lösung gemäss Artikel 1 der Geschäftsordnung zu finden.

Bei den Wahlen muss unter Berücksichtigung der Nationalität des Vorsitzenden und des Co-Vorsitzenden die vereinbarte Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses eingehalten werden.

§ 6: Wahl Europäischer Wirtschaftsausschuss

Die Anzahl der Mitglieder und die Zusammensetzung nach Nationen ist vertraglich vereinbart (2F, 2D, 1E, 1UK). Die Kandidaten werden von den Delegationen vorgeschlagen. Sollte es dabei mehrere Vorschläge geben, so wird versucht, eine Lösung gemäss Artikel 1 der Geschäftsordnung zu finden.

Bei den Wahlen muss die vereinbarte Zusammensetzung des Europäischen Wirtschaftsausschusses eingehalten werden.

§ 7: Wahl des Vorsitzenden des Europäischen Wirtschaftsausschusses

Die Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsausschusses wählen aus ihrer Mitte mit absoluter Mehrheit den Vorsitzenden.

§ 8: Wahl des Co-Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses

Die Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsausschusses wählen aus ihrer Mitte mit absoluter Mehrheit den Co-Vorsitzenden.

Vorsitzender und Co-Vorsitzender dürfen nicht Vertreter desselben Landes sein.

§ 9: Wahl der Experten

Die Mitglieder des Europäischen Betriebsrates wählen 2 Experten. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat dazu das Recht, Kandidatenvorschläge zu machen. Sollte es dabei mehrere Vorschläge geben, so wird versucht, eine Lösung gemäss Artikel 1 der Geschäftsordnung zu finden. Die beiden Kandidaten mit den meisten Stimmen sind gewählt.

Artikel 3 Sitzungen

§ 1 : Grundsätze

Entsprechend dem mit dem Zentralen Management jährlich vereinbarten Sitzungskalender werden die Sitzungen rechtzeitig vorbereitet.

Das Büro des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates ist verantwortlich für die Durchführung aller Termine and Fristen des Europäischen Betriebsrates und des Verwaltungsausschusses.

Das Büro des Vorsitzenden des Europäischen Wirtschaftsausschusses ist verantwortlich für die Durchführung aller Termine und Fristen des Europäischen Wirtschaftsausschusses.

Der Direktor des HR-Departments der EADS N.V. wird bei der Organisation der Termine mit dem Zentralen Management mit einbezogen.

14 Tage vor der turnusmässigen Sitzung müssen die jeweiligen Mitglieder schriftlich eingeladen sein. Eine Tagesordnung ist der Einladung beizufügen.

Bei ausserordentlichen Sitzungen kann die Einladungsfrist entsprechend kürzer sein.

Die Einladungen erfolgen unter Angabe der Tagesordnung auf Englisch. Um eine rechtzeitige Übersetzung in die Landessprachen wird sich das jeweilige Büro bemühen.

Alle Sitzungen werden simultan in die Landessprachen übersetzt. Die Auswahl der entsprechend qualifizierten Dolmetscher wird mit dem Zentralen Management vereinbart.

Alle Dokumente, die vom Management übergeben werden, sind in alle Landessprachen zu übersetzen. Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des EBR werden bei der Vorbereitung der Tagesordnung darauf achten, eine ausreichende Zeit für die Diskussionen einzuplanen.

§ 2 : Schriftführung

Die Protokolle der Sitzungen werden in Englisch geführt und anschliessend in alle Landessprachen übersetzt.

Die Protokollführung der Sitzungen des Europäischen Betriebsrates and des Verwaltungsausschusses wird von der Assistenz des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates übernommen.

Die Protokollführung der Sitzungen des Europäischen Wirtschaftsausschusses wird von der Assistenz des Vorsitzenden des Europäischen Wirtschaftsausschusses übernommen.

Die Protokollführung erstellt das Protokoll und führt die Anwesenheitsliste, in die sich jeder Teilnehmer einzutragen hat. Die Niederschrift muss Beginn und Ende der Sitzung, die Tagesordnung, die Ergebnisse der Diskussionen, den Wortlaut der Beschlüsse und die etwaige Stimmenmehrheit enthalten.

Persönliche Erklärungen von Mitgliedern, die zu Protokoll gegeben werden sollen, und Ergänzungswünsche müssen kurzfristig in schriftlicher Form übergeben werden und werden dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Der jeweilige Vorsitzende und die Protokollführung unterschreiben das Protokoll.

Bei Sitzungen mit dem Zentralen Management wird die Protokollführung vom Zentralen Management durchgeführt und anschliessend mit den jeweiligen Vorsitzenden abgestimmt.

§ 3: Redezeit

In den Debatten wird die Redezeit pro Beitrag auf 5 Minuten begrenzt. Jedes Mitglied hat das Recht, sich mehrfach zu melden.

Artikel 4 Aufgaben des Vorsitzenden und des Co-Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates

§ 1: Gemeinsame Aufgaben des Vorsitzenden und des Co-Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates

Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des Europäischen Betriebsrates vertreten den Europäischen Betriebsrat vor dem Gesetz. Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des EBR haben die Aufgabe, den europäischen Integrationsprozess gemäss Artikel 1 zu organisieren.

§ 2: Aufgaben des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates

Der Vorsitzende des EBR ist befugt, Erklärungen im Rahmen der vom Europäischen Betriebsrat gefassten Beschlüsse der Belegschaft, dem Zentralen Management und externen Stellen gegenüber abzugeben. Erklärungen des Zentralen Management müssen gegenüber dem Vorsitzenden des EBR abgegeben werden. Im Falle seiner Verhinderung obliegt dieses dem Co-Vorsitzenden des EBR. Der Vorsitzende erstellt die Tagesordnung für die Sitzungen des Europäischen Betriebsrates in Absprache mit den anderen Mitgliedern des Verwaltungsausschusses.

Artikel 5 Ausschüsse des Europäischen Betriebsrates

§ 1 : Verwaltungsausschuss

Der Verwaltungsausschuss ist zuständig für alle administrativen Angelegenheiten. Gemeinsam mit den Vorsitzenden entwirft er den jährlichen Sitzungsplan, der dann mit dem Zentralen Management abgestimmt und vereinbart wird. Dabei handelt es sich neben der Termingestaltung um die Festlegung der Tagungsorte. Der Verwaltungsausschuss bereitet die Themen der Sitzungen des Europäischen Betriebsrates vor. Er leitet die Diskussion, bereitet Beschlüsse vor und beschafft notwendige Unterlagen.

Das Protokoll der Sitzung wird an alle Mitglieder des Europäischen Betriebsrates verteilt.

§ 2 : Europäischer Wirtschaftsausschuss

Der Europäische Wirtschaftsausschuss wird viermal im Jahr vom Executive Committee der EADS N.V. über die in §6 der EBR-Vereinbarung aufgezählten

Artikel 6

Arbeitskreise und Projektgruppen

Der Europäische Betriebsrat hat das Recht, durch Beschlussfassung Arbeitskreise und Projektgruppen zur Bearbeitung relevanter Themen zu bilden. Diese Arbeitskreise und Projektgruppen sind verpflichtet, ihre Erkenntnisse dem EBR vorzutragen.

Artikel 7

Kommunikation

Um die interne Kommunikation zu erleichtern erhalten die Mitglieder des Europäischen Betriebsrates eine Liste, in der die Betriebsadressen, die Telefon- und Faxnummern und die E-Mail-Adressen aller Mitglieder verzeichnet sind.

Das Büro des Vorsitzenden des Europäischen Betriebsrates ist die zentrale Kommunikationsstelle für Anfragen und Mitteilungen.

Von diesem Grundsatz abweichend ist für die Kommunikation der Belange des Wirtschaftsausschusses das Büro des Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses zuständig.

Artikel 8

Beschlüsse

Der Europäische Betriebsrat und seine Ausschüsse sind gehalten, vor Beschlussfassung alle Möglichkeiten in Betracht zu ziehen, die in Artikel 1 verzeichnet sind. Sollte trotzdem eine Abstimmung notwendig werden, so ist für einen Beschluss die Mehrheit der Stimmen notwendig.

Artikel 9

Sachverständige

Der Europäische Betriebsrat und der Europäische Wirtschaftsausschuss haben das Recht, in speziellen Angelegenheiten von einem entsprechenden Sachverständigen unterstützt zu werden. Dazu muss in jedem Einzelfall eine Beschlussfassung des Europäischen Betriebsrates erfolgen.

Der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des EBR führen dazu die notwendigen Gespräche mit dem Zentralen Management.

Sollten in den Europäischen Ausschüssen Sachverständige notwendig sein, wird der entsprechende Ausschuss mit der zuständigen Leitung der Unternehmensgruppe Gespräche aufnehmen.

Sollten diese Gespräche ohne Ergebnis bleiben, können auf entsprechenden Wunsch der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des EBR Gespräche mit dem Zentralen Management führen.

Artikel 10

Weiterbildung

Die Mitglieder des Europäischen Betriebsrates haben das Recht, an Weiterbildungsmaßnahmen teilzunehmen, die ihnen für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendige Kenntnisse vermitteln.

Die Realisierung muss gemeinsam mit der Personalabteilung des jeweiligen Unternehmens abgestimmt und organisiert werden. Sollte es dabei Probleme geben, ist der Europäische Betriebsrat darüber zu informieren. Wenn gewünscht, werden der Vorsitzende und der Co-Vorsitzende des EBR diese Probleme mit dem Zentralen Management erörtern.

Artikel 11

Gewerkschaftliche Koordinierung

Die gewerkschaftliche Koordinierung der Mitgliedsgewerkschaften des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes (EMB) erfolgt durch den Vertreter des EMB.

Anlagen

- a) Mitglieder und Stellvertreter des Europäischen Betriebsrates
- b) Mitglieder Europäischer Wirtschaftsausschuss
- c) Mitglieder Verwaltungsausschuss
- d) Mitglieder und Stellvertreter der jeweiligen Europäischen Ausschüsse
- e) Mitglieder und Stellvertreter der jeweiligen Nationalen Ausschüsse
- f) Definition der einfachen und der absoluten Mehrheiten

Anlage f)

der Geschäftsordnung für den Europäischen Betriebsrat der EADS N.V.

Einfache Mehrheit: Bei der einfachen Mehrheit entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Stimmen, d.h. 50% der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder plus 1 Stimme. Stimmenthaltungen sind als nicht abgegebene Stimmen zu werten, Stimmgleichheit bedeutet Ablehnung.

Absolute Mehrheit: Für die absolute Mehrheit ist erforderlich, dass die Mehrheit der Mitgliederzahl zustimmt, unabhängig davon, wie viele anwesend sind oder sich der Stimme enthalten. Dies sind 50% aller stimmberechtigten Mitglieder plus 1 Stimme.