

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENTO DE REFERENCIA EJERCICIO ECONÓMICO 2001



En cumplimiento del *Règlement* N° 98-01, de la *Commission des opérations de bourse*, la versión francesa de este documento de referencia se registró en la *Commission des opérations de bourse* el 18 de abril de 2002 con el número R02-069. Únicamente podrá ser utilizado en el marco de una operación financiera si va acompañado por un comunicado de operación aprobado por la *Commission des opérations de bourse*.

Este Documento de Referencia ha sido elaborado por el emisor y los firmantes del mismo responderán de su contenido. El registro de este documento, que se ha realizado tras la revisión de la relevancia y coherencia de la información dada sobre la situación financiera de la Sociedad, no implica que se validen o refrenden los datos contables y financieros que aparecen en el mismo.

Aviso

La COB llama la atención del público sobre el hecho de que:

La sociedad European Aeronautic Defence and Space Company EADS N. V. (en adelante, “**EADS**” o la “**Sociedad**”) es una sociedad de Derecho holandés que cotiza en las bolsas de Francia, Alemania y España. En atención a este hecho, en el presente Documento de Referencia se describe la normativa aplicable a EADS por lo que se refiere a información al público y protección de los inversores, así como los compromisos adquiridos por la Sociedad frente a las autoridades bursátiles y del mercado.

ÍNDICE

Capítulo 1 — Responsables del Documento de Referencia y de la auditoría contable	4
1.1 Personas que asumen la Responsabilidad del Documento de Referencia	4
1.2 Certificación de los responsables del Documento de Referencia	4
1.3 Personas responsables de la revisión contable.....	4
1.3.1 Responsables de la revisión contable de EADS	4
1.3.2 Informe de los auditores.....	4
1.4 Política de información	6
1.5 Compromisos de la Sociedad en materia de Información.....	6
1.6 Tipo de cambio	7
Capítulo 2 — Información relativa a los valores Emitidos.....	8
Sin contenido	8
Capítulo 3 — Información de carácter general relativa a la Sociedad y a su capital.....	9
3.1 Descripción general de la Sociedad.....	9
3.1.1 Denominación y domicilio social	9
3.1.2 Forma jurídica	9
3.1.3 Derecho aplicable — Regulación holandesa.....	9
3.1.4 Fecha de constitución y duración de la Sociedad.....	12
3.1.5 Objeto social	12
3.1.6 Registro mercantil	12
3.1.7 Consulta de documentos jurídicos.....	12
3.1.8 Ejercicio social.....	12
3.1.9 Derechos económicos asociados a la titularidad de las Acciones.....	12
3.1.10 Juntas generales	13
3.1.11 Notificación de participaciones significativas	14
3.1.12 Oferta pública de adquisición obligatoria	15
3.2 Información de carácter general relativa al capital Social.....	16
3.2.1 Modificación del capital social o de los derechos inherentes a las acciones.....	16
3.2.2 Capital social emitido.....	17
3.2.3 Capital social autorizado	17
3.2.4 Títulos que dan acceso al capital social	17
3.2.5 Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad.....	18
3.3 Reparto del capital y de los derechos de voto.....	18
3.3.1 Estructura del capital.....	18
3.3.2 Relaciones con los principales accionistas	19
3.3.3 Forma de las acciones.....	26
3.3.4 Modificaciones en el capital de la Sociedad después de su Constitución.....	27
3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad	27
3.3.6 Organigrama simplificado del grupo.....	27
3.3.7 Adquisición de acciones propias.....	28
3.4 Información bursátil	29
3.5 Dividendos.....	32
3.5.1 Dividendos distribuidos desde la constitución de la Sociedad Años.....	32
3.5.2 Política de distribución de dividendos de EADS.....	32
3.5.3 Plazo de prescripción de dividendos.....	32
3.5.4 Régimen fiscal.....	33

Capítulo 4 — Información relativa a la actividad de EADS	35
4.1 Presentación del Grupo EADS.....	35
4.1.1 Presentación.....	35
4.1.2 Airbus.....	39
4.1.3 Aviación de Transporte Militar.....	51
4.1.4 Aeronáutica	55
4.1.5 Sistemas de Defensa y Civiles.....	68
4.1.6 Espacio	78
4.1.7 Inversiones.....	85
4.2 Propiedad industrial e intelectual	87
4.3 Asuntos extraordinarios y litigios	87
4.4 Empleados	87
4.5 Investigación y desarrollo.....	88
4.6 Seguros	88
4.7 Medio ambiente.....	89
4.8 Elementos a tener en cuenta a la hora de invertir.....	89
Capítulo 5 — Activo neto — Situación financiera — Resultados	94
5.1 Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades — Estados financieros consolidados de 2001 y Estados financieros consolidados proforma no Auditados de 2000	94
5.2 Estados financieros.....	113
5.2.1 Estados financieros consolidados.....	113
5.2.2 Estados financieros individuales.....	150
Capítulo 6 — Órganos de administración, dirección y control de la Sociedad	155
6.1 Administración, dirección y control.....	155
6.1.1 Consejo de Administración, Presidentes y <i>Chief Executive Officers</i>	155
6.1.2 Comité de Auditoría	156
6.1.3 Comité de Personal	157
6.1.4 Comité Ejecutivo	157
6.2 Retribución de los Consejeros y de los principales Directivos	159
6.2.1 Remuneración de los Consejeros y de los principales Directivos	159
6.2.2 Opciones concedidas a los dos <i>Chief Executive Officers</i>	160
6.2.3 Operaciones con Partes Relacionadas.....	160
6.2.4 Préstamos y garantías a los Consejeros	160
6.3 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados.....	160
6.3.1 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados	160
6.3.2 Oferta de acciones a los empleados	160
6.3.3 Opciones concedidas a los trabajadores	162
Capítulo 7 — Evolución reciente y perspectivas	164

CAPÍTULO 1 — RESPONSABLES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA Y RESPONSABLES DE LA AUDITORÍA CONTABLE

1.1 Personas que asumen la Responsabilidad del Documento de Referencia

D. Philippe Camus y D. Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* de EADS.

1.2 Certificación de los Responsables del Documento de Referencia

“En nuestra opinión, los datos del presente Documento de Referencia relativos a EADS se ajustan a la realidad. Estos datos contienen la información necesaria para que los inversores puedan emitir un juicio fundado sobre el patrimonio, la actividad, la situación financiera, los resultados y las perspectivas de EADS, y no contienen omisiones que puedan alterar su alcance.”

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3 Personas responsables de la revisión contable

1.3.1 Responsables de la revisión contable de EADS

	<u>Fecha del primer nombramiento</u>	<u>Expiración del Mandato actual</u>
KPMG Accountants N.V. Churchill Plein 6 2517 JW La Haya Países Bajos Representada por D. E. Paul Medema	10 de mayo de 2000	17 de mayo de 2002 ⁽¹⁾
Arthur Andersen..... Prof. W. H. Keesomlaan, 8 1183 DJ Amstelveen Países Bajos Representada por D. Huub H. H. Wieleman	10 de mayo de 2000	17 de mayo de 2002 ⁽¹⁾

1.3.2 Informe de los Auditores

En calidad de auditores oficiales de EADS, hemos comprobado la información financiera de las cuentas anuales (“las cuentas anuales”) de EADS correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2001 y 2000 (incluyendo la información consolidada) incluida en el Documento de Referencia.

Este Documento de Referencia es responsabilidad de los *Chief Executive Officers* de EADS, Philippe Camus y Rainer Hertrich. Nuestra responsabilidad se limita a verificar que la información financiera incluida en este documento concuerda con la situación financiera y los estados financieros de EADS.

Nuestros procedimientos, realizados de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría, incluyeron la verificación de la información sobre la situación financiera y los estados financieros y su coherencia con las cuentas anuales sobre las que hemos emitido nuestro informe.

También hemos leído la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente a 2000 y la información consolidada del ejercicio 2001 contenida en el apartado “Discusión y análisis por parte de la Dirección de la Situación Financiera y de los Resultados de las Operaciones” incluido en el Documento de Referencia, con el fin de identificar contradicciones significativas con la información contenida en los estados financieros y para informar de cualquier error aparente que pudiéramos descubrir al leer el resto de la información, basándonos en el conocimiento general de la Sociedad adquirido en el desarrollo de nuestro trabajo.

Hemos auditado las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001, formuladas por el Consejo de Administración, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría, y con las generalmente aceptadas en los Países Bajos.

(1) Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 17 de mayo de 2002, con el fin de establecer que los auditores de la Sociedad para el período contable correspondiente al ejercicio 2002 sean Arthur Andersen y KPMG Accountants N.V.

Nuestro informe de auditoría fechado el 15 de marzo de 2002 correspondiente a las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001 incluía los siguientes temas en la opinión:

- Dado que nos ha sido imposible realizar los procedimientos de auditoría que normalmente habríamos realizado sobre la participación en Dassault Aviation, que se contabiliza mediante el método de puesta en equivalencia, hemos expresado una salvedad por los posibles efectos de los ajustes que se podrían haber puesto de manifiesto si hubiéramos podido realizar los procedimientos de auditoría necesarios para concluir sobre la citada participación. Los ingresos netos derivados de inversiones en capital contabilizados por EADS en el ejercicio 2001 han ascendido a 111 millones de euros y el coste de la inversión de EADS en Dassault Aviation al 31 de diciembre de 2001 era de 1.252 millones de euros.
- En todos los demás aspectos, y por un lado en opinión de KPMG Accountants N.V. y Andersen, excepto por el efecto de la no aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) y los principios de contabilidad generalmente aceptados en Países Bajos establecidas para los gastos de investigación y desarrollo, que EADS ha contabilizado como gastos según se han incurrido, mientras que las citadas Normas exigen que se capitalicen como inmovilizado inmaterial si se cumplen ciertos requisitos para el reconocimiento del activo; y por otro lado en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de la no aplicación de las IFRS y los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos en la consolidación por integración proporcional de MBDA, ya que EADS esta integrando el 50% de la participación en MBDA y registrando intereses minoritarios por un 12,5%, mientras que las citadas Normas exigen que las sociedades integren el porcentaje efectivo de participación en entidades controladas conjuntamente, siendo este el 37,5% para MBDA, las cuentas anuales expresan la imagen fiel de la Sociedad a 31 de diciembre de 2001 y de los resultados del ejercicio cerrado en esa fecha de conformidad con las normas IFRS y con los principios contables generalmente aceptados en los Países Bajos.

La opinión contenida en nuestro informe fechado el 9 de marzo de 2001 sobre las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000, establecía que, dado que no nos había sido posible realizar los procedimientos de auditoría que hubiesen sido necesarios sobre la participación en Dassault Aviation, la cual se encontraba registrada por el método de puesta en equivalencia (el ingreso neto obtenido de las participaciones ascendió a 116 millones de euros, y el coste de la participación de EADS en Dassault Aviation ascendía a 1.164 millones de euros al 31 de diciembre de 2000), no expresábamos una opinión sobre la citada participación.

En todos los demás aspectos, excepto por la no aplicación de las Normas IFRS relativas a los gastos de investigación y desarrollo, los cuales se registraron como gasto según se incurrieron, mientras que las Normas IFRS exigen que estos gastos se capitalicen como inmovilizado inmaterial cuando se cumplen ciertos requisitos para la capitalización de estos activos, las cuentas anuales expresan la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad al 31 de Diciembre de 2000, y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio terminado en dicha fecha, de acuerdo con las IFRS y los principios de contabilidad generalmente aceptados en Países Bajos

Basándonos en los procedimientos descritos anteriormente, y excepto por los efectos de los posibles ajustes que podrían haber sido necesarios si hubiésemos podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente hubiésemos aplicado a la inversión en Dassault Aviation del ejercicio 2001, por la falta de opinión de auditoría sobre la misma inversión en el ejercicio 2000, excepto por el efecto de la no aplicación de las IFRS y de los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos en relación con los gastos de investigación y desarrollo; y, en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de la no aplicación de los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y las IFRS en relación con la consolidación por integración proporcional de MBDA en 2001, no tenemos más que añadir sobre la razonabilidad de la información financiera referente a los estados financieros de EADS correspondiente a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2000 y 2001 y a cualquier otra información mencionada anteriormente.

Como se indica en el Apartado 5 del Documento de Referencia, la información financiera consolidada proforma no auditada se proporciona únicamente con fines informativos y no pretende representar la posición financiera, los resultados de las operaciones o los flujos de caja de EADS si las operaciones para crear EADS se hubieran producido en las fechas indicadas, ni tampoco proyectar la situación financiera, los resultados de las operaciones ni los flujos de caja a fecha o período posterior alguno.

Esta certificación se ha preparado porque la *Commission des Operations de Bourse* ha exigido su inclusión en el Documento de Referencia de EADS.

La Haya, 18 de abril de 2002.

Rotterdam, 18 de abril de 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

Declaración específica relativa a la traducción de la información financiera

En el contexto de la preparación del Documento de Referencia, hemos leído la traducción al francés de los estados financieros oficiales auditados de EADS para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 y 2000 (incluyendo los estados financieros consolidados) y la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente al ejercicio 2000 incluida en el apartado “Discusión y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades” del Documento de Referencia, documentos que originalmente se redactaron en inglés.

Basándonos en nuestra lectura, los estados financieros oficiales auditados para el ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2001 y 2000, la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2000 incluida en el apartado “Discusión y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades” del Documento de Referencia, la declaración de los auditores y el informe de los auditores sobre los estados financieros oficiales correspondientes al ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 2001 deberían permitir a un lector francés entender la situación financiera del Grupo EADS al 31 de diciembre de 2001.

París, 18 de abril de 2002

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés
Arthur Andersen

Michel Piette
Socio

René Proglio
Socio

1.4 Política de información

Responsable de la información:

D. Marc Paganini
37, boulevard de Montmorency
75016 París
Francia
Teléfono: 00.33.(0)1.42.24.24.24
marc.paganini@eads.net

La página web www.eads.net, proporciona diversa información sobre la Sociedad. Los accionistas tienen también a su disposición líneas telefónicas gratuitas tanto en Francia (0 800 01 2001) como en Alemania (00 800 00 02 2002) y en España (00 800 00 02 2002). Asimismo, los accionistas pueden enviar mensajes a la siguiente dirección de correo electrónico: comfi@eads.net.

1.5 Compromisos de la Sociedad en materia de información

Teniendo en cuenta que las acciones de la Sociedad cotizan en el *Premier Marché* de Euronext Paris SA (la “**Bolsa de París**”), en *amtlicher Handel* de la *Frankfurter Wertpapierbörse* (la “**Bolsa de Frankfurt**”) y en las bolsas de Madrid, Bilbao, Barcelona y Valencia (las “**Bolsas Españolas**”), la Sociedad está sometida a determinadas leyes y reglamentos relativos a información tanto en Francia, como en Alemania y en España. El apartado 3.1.3 incluye un resumen de las leyes y reglamentos más importantes.

1.6 Tipo de Cambio

La información financiera contenida en el presente documento se expresa en euros o en dólares estadounidenses. La siguiente tabla ofrece, para los períodos indicados, información sobre el tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro, calculado conforme al tipo comprador para transferencias telegráficas a mediodía en la Ciudad de Nueva York que certifique a efectos de aduana el Banco de la Reserva Federal de Nueva York (conocido como el “**Tipo Comprador a Mediodía**”):

<u>Ejercicio finalizado el</u>	<u>Promedio</u>	<u>Final del periodo</u>
31 de diciembre de 1999.....	1 euro = US\$1,0658	1 euro = US\$1,0070
31 de diciembre de 2000.....	1 euro = US\$0,9236	1 euro = US\$0,9305
31 de diciembre de 2001.....	1 euro = US\$0,8957	1 euro = US\$0,8813

CAPÍTULO 2 — INFORMACIÓN RELATIVA A LOS VALORES EMITIDOS

Sin contenido

CAPÍTULO 3 — INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL RELATIVA A LA SOCIEDAD Y A SU CAPITAL

3.1 Descripción general de la Sociedad

3.1.1 Denominación y domicilio social

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR Schiphol-Rijk, Países Bajos

Sede estatutaria (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2 Forma jurídica

La Sociedad es una sociedad anónima de Derecho holandés (*naamloze vennootschap*).

3.1.3 Derecho aplicable — Regulación holandesa

La Sociedad se rige conforme al Derecho holandés, en concreto por el Libro 2 del Código Civil holandés, así como por sus estatutos sociales (los “**Estatutos**”). Las acciones de la Sociedad no están admitidas a negociación en ningún mercado regulado en los Países Bajos.

La Sociedad está sometida a ciertas disposiciones legales de la Ley de Supervisión del Mercado de Valores de los Países Bajos de 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) (la “**WTE**”). A continuación, se ofrece un resumen de las mismas.

En concreto, la Sociedad está sometida a diversas obligaciones de información en los Países Bajos según lo dispuesto en el apartado 5 de la WTE. Éstas comprenden en particular :

- (i) Depósito de las cuentas anuales y el informe de auditoría en el Registro de la Cámara de Comercio de Amsterdam, con copia a las autoridades bursátiles holandesas (*Stichting Toezicht Effectenverkeer*) (la “**STE**”);
- (ii) Depósito de las cuentas semestrales de la misma forma;
- (iii) Publicación de cualquier hecho relevante relativo a las actividades de la Sociedad que no se hubiera publicado en los Países Bajos y que, hecho público, podría afectar de forma significativa a la cotización de las acciones. Esa publicación deberá efectuarse por medio de un comunicado de prensa presentado a la STE.

Por otra parte, en aplicación del artículo 46b de la WTE, la Sociedad y cualesquiera “personas con acceso a información privilegiada” (según se definen más adelante) deberán, salvo exenciones o derogaciones, notificar a la STE cualquier operación sobre los títulos de la Sociedad admitidos a cotización en un mercado regulado (o cualquier instrumento financiero o título cuyo valor dependa de los títulos mencionados), si, y solamente en este caso, estas operaciones se realizan en los Países Bajos o desde los Países Bajos.

Las “Personas con acceso a información privilegiada” comprenden en particular a los administradores de la Sociedad y de sus filiales y participadas (en más de un 25%) que representen individualmente más del 10% del volumen de negocios consolidado de la Sociedad, y a todas las personas que sean titulares de más de un 25% del capital de la Sociedad y, si éstas son personas jurídicas, cualesquiera *Chief Executive Officers* y administradores de éstas. Asimismo, estarán sujetos a esta obligación de notificación los cónyuges, ascendientes o descendientes en primer grado y las personas que compartan un domicilio común con las personas físicas de que se trate.

El incumplimiento de las disposiciones del WTE constituye una infracción susceptible de sanciones penales o de multas administrativas en los Países Bajos.

Por último, en aplicación del mencionado artículo 46b, la Sociedad deberá notificar a la STE cualesquiera operaciones de emisión, cancelación o recompra de los títulos de la Sociedad, salvo los casos en que esté exenta de esta obligación.

Conforme a lo establecido en el Derecho holandés, EADS ha establecido determinadas normas de conducta para evitar la utilización de información privilegiada (las “**Normas de Conducta**”) con el fin de garantizar la confidencialidad de aquella información de la compañía de carácter sensible, así como la transparencia en la negociación en Bolsa de las acciones de EADS de conformidad con las normas aplicables en los Países Bajos, Francia, Alemania y España.

El Director Financiero de EADS, Axel Arendt, ha sido nombrado *Compliance Officer* (“Responsable de Cumplimiento”) por el Consejo de Administración de EADS. El *Compliance Officer* (Responsable de Cumplimiento) es responsable principalmente del cumplimiento de las Normas de Conducta y de informar a la STE.

Además, teniendo en cuenta que sus acciones cotizan en los mercados regulados de Francia, Alemania y España, la Sociedad está sometida a las leyes y reglamentos aplicables en estos tres países. Los siguientes apartados resumen las principales disposiciones legales aplicables a la Sociedad en estos tres países en materia de obligaciones de información.

3.1.3.1 *Obligaciones de información permanente*

Regulación francesa

Un emisor extranjero tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar a los accionistas la gestión de sus inversiones y el ejercicio de sus derechos. Según lo dispuesto en los Reglamentos (*Règlements*) n° 98-01 y 98-07 de la *Commission des opérations de bourse* (“COB”):

- (i) La Sociedad tiene la obligación de informar a sus accionistas: (i) de la celebración de Juntas Generales y de los medios puestos a su disposición para ejercitar sus derechos; (ii) del pago de dividendos; y (iii) de las operaciones de emisión de nuevas acciones, de suscripción, de transmisión, de renuncia y de conversión;
- (ii) Asimismo la Sociedad tiene la obligación de: (i) informar al público de cualquier modificación producida en la participación en el capital respecto a los últimos datos publicados; (ii) publicar cualquier información relevante relativa a las actividades y a los resultados del primer semestre de cada ejercicio, en un plazo de cuatro meses desde el final de dicho semestre; (iii) publicar sus cuentas anuales, sus cuentas anuales consolidadas y su informe de gestión, informe que (bien en su totalidad o únicamente las partes más importantes del mismo) debe traducirse al idioma francés, en un plazo de seis meses desde el final del ejercicio; y a (iv) informar al público de cualesquiera modificaciones de los derechos inherentes a las diferentes categorías de acciones;
- (iii) La Sociedad tiene la obligación de informar a la COB, en un plazo razonable, de cualquier proyecto de modificación de los Estatutos;
- (iv) Por otra parte, la Sociedad deberá proporcionar en Francia la misma información que la proporcionada al mismo tiempo en el extranjero.

La Sociedad podrá redactar, al igual que los emisores franceses, un documento de referencia que tenga por objeto proporcionar la información de naturaleza jurídica y financiera relativa al emisor (accionariado, actividades, gestión, acontecimientos recientes, posible evolución y otra información financiera) sin que contenga ninguna información relativa a una emisión de títulos específica. En la práctica, el informe anual de la Sociedad podrá utilizarse como documento de referencia, siempre que contenga toda la información requerida.

La COB deberá registrar el documento de referencia y ponerlo a disposición del público una vez registrado.

Regulación alemana

Según lo dispuesto en el § 65 del Reglamento de la bolsa alemana, la Sociedad tiene la obligación de comunicar inmediatamente sus cuentas anuales y su informe de gestión desde el momento en que estén disponibles, siempre que no sean objeto de publicación en el territorio nacional. Si la Sociedad formula sus cuentas individuales además de sus cuentas consolidadas, aquéllas deberán publicarse también. La autoridad encargada de admitir las sociedades a cotización en Bolsa de Valores podrá autorizar publicaciones en forma resumida o abreviada, siempre que se garantice que se proporciona al público la información suficiente.

Por otra parte, la Sociedad tiene la obligación de publicar un informe semestral de conformidad con el § 44b de la ley bursátil alemana, el cual deberá informar a los inversores e inversores potenciales de la evolución de las actividades de la Sociedad durante los seis primeros meses del ejercicio y deberá asimismo permitirles la comparación de esta evolución con los resultados del ejercicio anterior. El informe semestral debe publicarse en un plazo de dos meses desde que finalice el primer semestre en al menos un diario oficial de la Bolsa de Valores, en el Diario Federal (*Bundesanzeiger*) o en un documento de información puesto a disposición del público, el cual se podrá solicitar de forma gratuita. Asimismo, este informe deberá transmitirse a las autoridades bursátiles competentes.

Según lo dispuesto en los §§ 63 y siguientes de la ley bursátil alemana, la Sociedad tiene la obligación de informar al público y a las autoridades bursátiles competentes de cualquier hecho relevante que pueda afectar a la Sociedad o a sus acciones.

Asimismo, la Sociedad está obligada a informar a las autoridades supervisoras de los mercados bursátiles de cualquier acontecimiento significativo derivado de su situación jurídica o que pueda afectar a ésta. Por esta razón, todos los anuncios relativos a acontecimientos susceptibles de interesar a los accionistas, así como la celebración de la Junta General de Accionistas, los anuncios relativos a la aprobación y al pago de dividendos, la emisión de nuevas acciones y el ejercicio de los derechos de conversión o de suscripción deberán publicarse en un diario oficial de la Bolsa de Valores. Además, la Sociedad tiene la obligación de publicar de forma inmediata cualquier modificación de los derechos inherentes a las acciones.

Regulación española

De conformidad con la Orden Ministerial de 18 de enero de 1991, la Sociedad estará obligada a presentar ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (la “CNMV”) y ante las autoridades bursátiles correspondientes (quienes a su vez se la facilitarán a los inversores), la información relativa a su situación financiera correspondiente a cada semestre; información que deberá comunicar, para cada semestre que finalice el 30 de junio y el 31 de diciembre, como máximo hasta los días 1 de septiembre y 1 de marzo respectivamente. Si, tras dicha comunicación, las cuentas anuales presentadas por el Consejo de Administración no se corresponden con la información semestral, el Consejo deberá hacer pública esta falta de coherencia dentro de los diez días de contratación siguientes. La CNMV ha otorgado una exención a la obligación de publicar información trimestral de carácter financiero o económico.

3.1.3.2 Obligaciones de información específica

Regulación francesa

Según lo dispuesto en el Reglamento n° 98-07 de la COB, cualquier información que sea susceptible de afectar de forma significativa a la cotización de las acciones de la Sociedad deberá comunicarse al público.

La COB podrá exigir que la Sociedad o cualquier tercero comunique la información que considere conveniente para la protección de los inversores y para el buen funcionamiento del mercado. Si no se accede a esta petición, la propia COB podrá publicar esta información.

La parte obligada a comunicar la información de que se trate podrá decidir no revelarla si (i) puede garantizar la confidencialidad de esa información; y (ii) considera que la confidencialidad es necesaria (a) si dicha parte es la Sociedad, para proteger sus intereses legítimos, o (b) si dicha parte es un tercero, para permitir la realización de una operación.

Regulación alemana

Según lo dispuesto en el § 15 de la ley bursátil alemana, la Sociedad tiene la obligación de publicar inmediatamente la información que esté en su posesión y que el público no haya conocido todavía, si dicha información, debido a su efecto sobre el accionariado, la situación financiera o las actividades generales de la Sociedad, es susceptible de afectar de un modo significativo a la cotización de las acciones.

Antes de proceder a dicha publicación, la Sociedad está obligada a comunicar la información de que se trate a la Autoridad federal de control de las operaciones sobre valores mobiliarios (*Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel*), así como a los consejos de administración de las autoridades supervisoras de los mercados regulados en los que las acciones de la Sociedad estén admitidas a negociación.

Regulación española

De conformidad con el Artículo 82 de la Ley 24/1998, de 28 de julio, del Mercado de Valores (modificada por la Ley 37/1998, de 16 de noviembre), la Sociedad tiene la obligación de hacer público, tan pronto como sea posible, cualquier hecho o decisión susceptible de afectar significativamente a la cotización de sus acciones. Los hechos relevantes deberán ser comunicados a la CNMV para su registro de la forma más rápida y eficiente posible, siempre con anterioridad a su comunicación a terceros u otras formas en las que sean hechos públicos y, si es factible, después del cierre del mercado. En algunos casos, la CNMV podrá autorizar al emisor a no hacer pública aquella información relevante que pueda afectar a sus intereses legítimos.

3.1.4 Fecha de constitución y duración de la sociedad

La sociedad se constituyó el 29 de diciembre de 1998 por una duración indefinida.

3.1.5 Objeto social

De acuerdo con el Artículo 2 de los Estatutos, constituye el objeto social de la Sociedad la titularidad, coordinación y gestión de participaciones o de otros intereses en dichas participaciones, y la financiación y asunción de obligaciones, otorgamiento de garantías y/o la prestación de fianzas por las deudas de entidades jurídicas, de agrupaciones, de asociaciones con fines mercantiles y de empresas que:

- (a) pertenezcan a la industria aeronáutica, de la defensa, del espacio y/o de las comunicaciones; o
- (b) se dediquen a actividades complementarias o accesorias de las anteriores industrias o que contribuyan a ellas.

3.1.6 Registro Mercantil

La Sociedad está inscrita en la Cámara de Comercio de Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) con el número 242 88945.

3.1.7 Consulta de documentos jurídicos

Los Estatutos en lengua holandesa podrán ser consultados en la Cámara de Comercio de Amsterdam.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Francés n° 84-406 de 30 de mayo de 1984, se ha depositado una copia autenticada de la traducción al francés de los Estatutos en la secretaría del *Tribunal de Commerce de Paris*. Además, esta traducción podrá consultarse en la sede central de EADS en Francia (37, boulevard de Montmorency, 75016 París, Francia, tel.: 00.33.(0)1.42.24.24.24). En caso de que se realicen modificaciones a los estatutos, se depositará una copia actualizada de la traducción jurada al francés en la secretaría del *Tribunal de Commerce de Paris*, pudiéndose también consultar en la sede central de EADS France.

En Alemania, los Estatutos pueden consultarse en la sede central de EADS Deutschland GmbH, 81633 Munich, Alemania, tel.: 00.49.89.60.70).

En España, los Estatutos pueden consultarse en la CNMV y en la sede central de EADS CASA (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, España, tel: 00.34.91.585.70.00).

3.1.8 Ejercicio social

El ejercicio social de la Sociedad comienza el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de cada año.

3.1.9 Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones

3.1.9.1 Dividendos

El Consejo de Administración determinará la parte de los beneficios de la Sociedad que se destinará a las reservas. El saldo del beneficio distribuible estará a disposición de la Junta General de Accionistas.

La Junta General de Accionistas podrá decidir, a propuesta del Consejo de Administración, que se distribuya a los accionistas la totalidad o una parte del dividendo no en efectivo sino en forma de acciones de la Sociedad.

La decisión de distribuir dividendos, cantidades a cuenta de dividendos o de realizar otra distribución en beneficio de los accionistas deberá comunicarse a éstos en un plazo de siete días a partir de dicha decisión. Los dividendos que se haya decidido distribuir deberán pagarse en un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha de tal decisión, salvo que el Consejo de Administración proponga que este pago tenga lugar otro día y la Junta General de Accionistas apruebe esta propuesta.

Los dividendos, cantidades a cuenta de dividendos y otras cantidades distribuidas en acciones se pagarán por medio de transferencia bancaria o en las cuentas indicadas por escrito a la Sociedad por los accionistas o sus representantes en el plazo de catorce días desde que se hayan anunciado.

3.1.9.2 Liquidación

En caso de disolución o de liquidación de la Sociedad, los activos restantes después de que se hayan pagado todas las deudas y gastos relativos a la liquidación se repartirán entre los titulares de acciones en proporción a sus derechos respectivos en el capital de la Sociedad.

3.1.10 Juntas generales

3.1.10.1 Convocatoria de las juntas

Los accionistas se reunirán en Junta General tantas veces como el Consejo de Administración lo considere necesario o a solicitud de los accionistas que posean de forma individual o conjunta al menos el 10% del capital social emitido de la Sociedad.

El Consejo de Administración estará obligado a publicar la convocatoria de la Junta General de Accionistas al menos en un diario holandés de difusión nacional, en un diario de difusión internacional y al menos en un diario de difusión nacional en cada uno de los países en los que las acciones de la Sociedad han sido admitidas a cotización en Bolsa de Valores. Esta publicación deberá efectuarse al menos quince días antes de la fecha de la Junta y deberá contener el orden del día de los asuntos sometidos a la Junta o indicar que el orden del día está a disposición de los accionistas para su consulta en la sede de la Sociedad o en cualquier otro lugar mencionado en la convocatoria.

La Junta General Ordinaria de la Sociedad se celebrará en un plazo de seis meses a partir del final del ejercicio social.

Las Juntas Generales de Accionistas se celebrarán en Amsterdam, La Haya, Rotterdam o Haarlemmermeer (aeropuerto de Schiphol). El Consejo de Administración podrá determinar que sea posible participar en las Juntas Generales de Accionistas a través de medios de comunicación electrónicos o de vídeo desde los lugares indicados en la convocatoria.

El Consejo de Administración estará obligado a anunciar la fecha de celebración de la Junta General Ordinaria de Accionistas al menos con dos meses de antelación. El Consejo de Administración deberá atender las peticiones presentadas por uno o más accionistas que representen conjuntamente al menos un tres por ciento (3%) del capital social y que tengan por objeto la inscripción de ciertos puntos en el orden del día de la Junta General Ordinaria de Accionistas, siempre que dichas peticiones se hayan presentado al Consejo de Administración al menos seis (6) semanas antes de la fecha prevista para la Junta, salvo los casos en que, según la opinión del Consejo de Administración, haya intereses importantes de la Sociedad que prevalezcan sobre la inclusión de esos puntos en el orden del día.

3.1.10.2 Derecho de Asistencia a las Juntas Generales

Los titulares de una o más acciones podrán participar en las Juntas Generales de Accionistas, bien personalmente, bien por medio de un poder escrito, así como tomar la palabra y votar de acuerdo con lo establecido en los Estatutos (véase más adelante el apartado 3.1.10.4).

Un accionista o una persona que tenga derecho a asistir a una Junta podrá ser representada por más de una persona, pero sólo podrá nombrar un apoderado para cada acción.

En lo que respecta a los accionistas titulares de acciones nominativas, el Consejo de Administración podrá establecer en la convocatoria de una Junta General de Accionistas que los accionistas autorizados a participar, tomar la palabra y votar en dicha Junta General de Accionistas sean los que aparezcan en el registro de accionistas en una fecha determinada (indicada en la convocatoria) anterior a la fecha de la Junta con independencia de los que estén autorizados a ejercer dichos derechos el día de celebración de la Junta.

Las personas que tengan derecho a ejercitar los derechos indicados anteriormente (bien en persona, bien en virtud de un poder por escrito) y que asistan a la Junta desde otro lugar (véase lo dispuesto en el apartado 3.1.10.1), de tal manera que la persona o personas que actúen en calidad de presidente o presidentes de la Junta tengan la certeza de que esta persona participa correctamente en la Junta, se considerarán presentes o representadas en la Junta, tendrán derecho a votar y se tendrán en cuenta para calcular el quórum.

Como requisito necesario para la participación en la Junta General de Accionistas y en la votación, los titulares de acciones al portador y las personas cuyos derechos se deriven de dichas acciones deberán depositar contra recibo los certificados de sus acciones o los documentos que prueben sus derechos en los lugares determinados por el Consejo de Administración y que se indiquen en la convocatoria.

Dicha convocatoria deberá indicar también el día que se ha fijado como último día para poder depositar los certificados de acciones y los documentos que prueben los derechos mencionados. Esta fecha no podrá ser inferior a los cinco días hábiles anteriores a la Junta, y en ningún caso inferior a siete días.

En lo que respecta a las acciones nominativas, se deberá informar por escrito al Consejo de Administración dentro de los plazos indicados en el párrafo anterior de la intención de asistir a la junta.

Los titulares de acciones registradas en el registro de accionistas que se encuentra en Amsterdam pueden optar por tenerlas a través de EUROCLEAR FRANCE SA. En este caso, las acciones estarán registradas a nombre de EUROCLEAR FRANCE SA.

Los accionistas que posean acciones de EADS a través de EUROCLEAR FRANCE SA y que deseen asistir a las Juntas Generales tendrán que solicitar a su intermediario financiero o titular de cuenta un pase de entrada y que EUROCLEAR FRANCE SA les otorgue un poder a tal efecto de conformidad con las instrucciones dadas por la Sociedad en la convocatoria. A este respecto, un accionista podrá solicitar también que se le registre directamente (y no a través de EUROCLEAR FRANCE SA) en el registro de accionistas de la Sociedad. Sin embargo, únicamente las acciones registradas a nombre de EUROCLEAR FRANCE SA podrán contratarse en los mercados de valores.

Con el fin de ejercitar sus derechos de voto, los accionistas también podrán, poniéndose en contacto con su intermediario financiero o titular de cuenta, dar instrucciones de voto a EUROCLEAR FRANCE SA o a cualquier otra persona designada a tal efecto, según lo estipulado por la Sociedad en la convocatoria.

3.1.10.3 *Requisitos de mayoría y de quórum*

Los acuerdos se adoptarán por mayoría simple de los votos emitidos, excepto en los casos para los que los Estatutos o la ley holandesa prescriban una mayoría cualificada. No se requiere ningún quórum determinado para las Juntas Generales de Accionistas. La ley holandesa impone una mayoría cualificada para la aprobación de determinadas decisiones, entre las que se encuentran la reducción de capital, la supresión o la limitación de los derechos de suscripción preferente relativos a la emisión de acciones, las operaciones de fusión o escisión; la aprobación de tales acuerdos requiere una mayoría de dos tercios de los votos emitidos en la hipótesis de que no se alcance el quórum del 50% del capital durante la Junta, o una mayoría simple en el caso contrario. Por otra parte, los acuerdos por los que se modifiquen los Estatutos o se disuelva la Sociedad sólo podrán aprobarse por una mayoría de al menos dos tercios de los votos válidamente emitidos durante una Junta General de Accionistas, independientemente del quórum alcanzado.

Los beneficiarios de acciones en prenda y los usufructuarios, que no tengan derecho de voto, no tendrán derecho a asistir a las Juntas Generales ni a tomar la palabra. Los titulares de acciones pignoradas, así como los nudos propietarios de acciones usufructuadas que no tengan derecho de voto podrán asistir a las Juntas Generales y tomar la palabra en ellas.

3.1.10.4 *Requisitos para el ejercicio del derecho de voto*

Para cada Junta General, los accionistas serán titulares de un voto por cada acción que ostenten.

Los accionistas cuyas acciones estén gravadas con prenda, así como los nudos propietarios de acciones usufructuadas dispondrán de los derechos de voto inherentes a esas acciones, salvo las excepciones previstas por la ley o por los Estatutos o, en el caso de las acciones usufructuadas, cuando el nudo propietario haya transmitido sus derechos de voto al usufructuario. De acuerdo con lo dispuesto en los Estatutos y sin perjuicio del acuerdo previo del Consejo de Administración, al beneficiario de una acción en prenda se le podrá reconocer el derecho de voto correspondiente a dichas acciones pignoradas.

3.1.11 *Notificación de participaciones significativas*

Las personas que, actuando individualmente o de forma concertada, (tal como se define en la ley holandesa sobre la declaración de participaciones, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996* (la "WMZ"), procedan de forma directa o indirecta a la adquisición o a la venta de una parte del capital de la Sociedad, de tal forma que la participación en el capital o en los derechos de voto de dichas personas en la Sociedad se encuentre, después de dicha adquisición o venta, en un margen de participación diferente al que se encontraba antes de la adquisición o venta, estarán obligadas, de acuerdo con la WMZ, a notificar de forma inmediata dicha participación a la Sociedad y a la STE. Los márgenes de participación (significativa) aplicables en virtud de la WMZ son los siguientes: del 0% al 5%; del 5% al 10%; del 10% al 25%; del 25% al 50%; del 50% al 66²/₃%; y del 66 ²/₃% en adelante. La STE publicará todas las notificaciones que se haya recibido en diarios de difusión nacional de cada uno de los Estados Miembros del Espacio Económico Europeo en los que las acciones cotizan en un mercado de valores regulado. Además, los Estatutos imponen una obligación de notificación en las mismas condiciones en caso de adquisición o venta de una participación que suponga, para cualquier persona que actúe individualmente o de forma concertada, una entrada o salida respecto a los márgenes de participación del 25% al 33¹/₃% y del 33¹/₃% al 50% del capital o de los derechos de voto.

Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Supervisión del Mercado de Valores Holandés de 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*), determinadas categorías de personas están sujetas también a una obligación de

información adicional. Esta obligación de información se aplica, entre otros, a los accionistas con una participación directa o indirecta del 25% o más del capital de una sociedad que cotice en bolsa, así como sus cónyuges, ascendientes o descendientes en primer grado y cualquier otra persona con la que convivan los accionistas. Estos accionistas deberán notificar a la STE todas las operaciones con valores relativas a la sociedad de la que poseen el 25% o más de su capital. Si el accionista que posee una participación del 25% o más del capital social es una persona jurídica, esta obligación se amplía a los miembros del Consejo de Administración y a la Comisión de Control.

La Sociedad tiene la obligación de informar al *Conseil des Marchés Financiers* (“**CMF**”), a la CNMV y a las Bolsas Españolas de cualquier notificación que reciba relativa a participaciones que superen los márgenes mencionados en los párrafos anteriores, y publicará un anuncio con estas notificaciones en un diario financiero alemán de tirada nacional.

Asimismo, los Estatutos imponen a todas las personas que adquieran de forma directa o indirecta, individualmente o con terceros con los que actúen de forma concertada (según la definición de la WMZ), más de una décima parte del capital social emitido o de los derechos de voto de la Sociedad, la obligación de comunicar a la Sociedad su intención de (i) realizar compras o ventas de acciones de la Sociedad durante los 12 meses siguientes; (ii) continuar o cesar de adquirir acciones o derechos de voto de la Sociedad; (iii) obtener el control de la Sociedad; o (iv) solicitar la designación de un consejero del Consejo de Administración de la Sociedad. La Sociedad comunicará al CMF la información recibida de esta forma.

El CMF ha indicado que publicará un anuncio relativo a las comunicaciones que se transmitan de esta forma. La CNMV publicará todas las notificaciones de este tipo que reciba.

El incumplimiento de la obligación legal de notificación de un cambio en los márgenes de participación, tal como estipula la WMZ, será constitutivo de delito en Derecho holandés y susceptible de sanciones penales y civiles, entre ellas la suspensión de los derechos de voto.

3.1.12 Oferta pública de adquisición obligatoria

Según lo dispuesto en el artículo 15 de los Estatutos, en la hipótesis de que una adquisición directa o indirecta de acciones de la Sociedad tenga como consecuencia que una persona pase a poseer individualmente o de forma concertada (según la definición de la WMZ), de forma directa o indirecta, una participación que le otorgue el control del 33 $\frac{1}{3}$ % o más del capital social emitido o de los derechos de voto de la Sociedad, dicha persona o personas estarán obligadas a lanzar una oferta pública de adquisición incondicional sobre el 100% del capital de la Sociedad, o incluso a intentar que esta oferta sea lanzada. Dicha oferta deberá ajustarse a todas las exigencias legales y reglamentarias aplicables en cada país en el que las acciones de la Sociedad se hayan admitido a negociación.

De acuerdo con el artículo 16 de los Estatutos, en el caso en que, en el plazo de dos meses desde la notificación a la Sociedad de una participación superior o igual al 33 $\frac{1}{3}$ % del capital o de los derechos de voto de la Sociedad, no se lanzara dicha oferta (o en el caso de que ésta no se ajustara a las exigencias legales o reglamentarias aplicables en cada uno de los lugares de cotización en Bolsa de Valores) o, en defecto de dicha notificación, en un plazo de quince días desde la recepción de una notificación enviada por el Consejo de Administración de la Sociedad confirmando la obligación de presentar la oferta pública de adquisición, las personas obligadas a presentar dicha oferta deberán, dentro del plazo prescrito por la notificación enviada por el Consejo de Administración, proceder al canje del porcentaje de las acciones de las que sea titular que superen el 33 $\frac{1}{3}$ % del capital o de los derechos de voto de EADS (el “**Porcentaje Excedente**”) por los certificados de depósito que emitirá la *Stichting Administratiekantoor* de EADS (la “**Fundación**”). A partir de la fecha indicada por el Consejo de Administración, se suspenderá el derecho a participar en las juntas, de votar en ellas y de cobrar los dividendos, en lo que respecta a las acciones que constituyen el Porcentaje Excedente. Si en el plazo de catorce días desde la siguiente notificación del Consejo de Administración, la persona obligada a canjear las acciones que constituyen el Porcentaje Excedente por certificados de depósito de la Fundación no ha procedido a dicho canje, la Sociedad estará irrevocablemente autorizada para proceder al canje de dichas acciones por certificados de depósito emitidos por la Fundación. Los estatutos de la Fundación prevén que ésta no tendrá derecho a asistir a las Juntas Generales de la Sociedad en calidad de accionista, a tomar la palabra en éstas ni a ejercer los derechos de voto correspondientes a las acciones que posea, excepto en la medida en que el Consejo de Administración de la Fundación (compuesto por dos Consejeros independientes y uno de los dos *Chief Executive Officers* de EADS) considere que esta participación es necesaria para garantizar el respeto de las disposiciones de los Estatutos relativas a la presentación de una oferta pública de adquisición obligatoria.

La obligación de lanzar una oferta pública de adquisición no se aplica en los siguientes casos:

- (i) transmisión de acciones a la propia Sociedad o a la Fundación;

- (ii) transmisión a un depositario central de títulos, a una cámara de compensación o de liquidación-entrega que intervenga como tal, entendiéndose que las disposiciones del Artículo 16 de los Estatutos descritas anteriormente son aplicables en los casos en que las acciones se posean por cuenta de personas que hayan infringido las disposiciones de los artículos 15 y 16 de los Estatutos que se han descrito anteriormente;
- (iii) transmisión o emisión de acciones por la Sociedad con motivo de una fusión o de la adquisición por la Sociedad de otra sociedad o negocio;
- (iv) venta de acciones entre partes de un acuerdo, según la noción que se recoge de “partes que actúan de forma concertada” en la definición dada por la WMZ, en los casos en que dicho acuerdo se haya celebrado antes del 31 de diciembre de 2000 (según se haya modificado, completado o sustituido por un nuevo contrato debido a la admisión de una o varias partes nuevas o por la exclusión de una o varias partes), entendiéndose que esta derogación no se aplicará a una parte nueva que, individualmente o con sus filiales y/o sociedades de su grupo, posea al menos el 33¹/₃% de las acciones o derechos de voto de la Sociedad; el objeto de esta derogación es dispensar a las partes del *Participation Agreement* (véase lo dispuesto más adelante en el apartado 3.3.2.) (según se haya modificado, completado o sustituido por un nuevo contrato, debido a la admisión o la exclusión de una o varias partes) de la obligación de proceder a una oferta pública de adquisición obligatoria en caso de que realizaran una venta de acciones entre ellas;
- (v) transmisión por un accionista a favor de una filial en la que posea una participación superior al 50% o por un accionista a favor de una sociedad que posea más del 50% del capital del accionista que realiza dicha venta.

La legislación española del Mercado de Valores contiene determinadas disposiciones que son de aplicación en los supuestos en que un inversor llegue a alcanzar, directa o indirectamente, determinados porcentajes del capital social de una sociedad cotizada en una Bolsa de Valores española por considerarse significativos. Estas reglas, contenidas en el artículo 1 del Real Decreto 1197/1991, de 26 de julio, sobre Régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores, determinan que dicho inversor tenga que ofrecer, a su vez, la adquisición de los siguientes porcentajes: (i) en caso de llegar al 25% (de las acciones u otros valores tales como derechos de suscripción, obligaciones convertibles en acciones, “warrants”, o cualesquiera instrumentos similares que pueda dar derecho directa o indirectamente a la suscripción o adquisición de aquéllas) o si ya poseía una entre el 25% y el 50% y tiene la intención de adquirir un nuevo 6% adicional en los siguientes 12 meses, la oferta deberá dirigirse al menos a un 10%; y (ii) un 75% si se llega o supera el límite del 50%. Dados los distintos umbrales recogidos en el artículo 1 del Real Decreto 1197/1991 y en el artículo 15 de los Estatutos de EADS (que, en resumen, obliga en principio a lanzar una oferta pública de adquisición sobre el 100% del capital cuando un accionista controla, solo o de forma concertada, directa o indirectamente, un número de acciones o derechos de voto superior al 33¹/₃% del capital social emitido por EADS, como se describe anteriormente), la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (“SEPI”), accionista minoritario de EADS, considerando que el Real Decreto 1197/1991 no es de aplicación a EADS, por ser una sociedad holandesa cuyas acciones cotizan en tres países distintos (España, Francia y Alemania) y cuyos Estatutos establecen la obligación de formular una oferta pública cuando se controla el 33¹/₃% del capital social o de los derechos de voto, ha consultado este supuesto en nombre de EADS a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española, quien ha confirmado por escrito que “el supuesto que se nos plantea no se encuentra entre los contemplados en el referido Real Decreto 1197/1991” y como consecuencia dicho Real Decreto 1197/1991 no es aplicable a EADS.

Adicionalmente, la CNMV, en respuesta a la consulta formulada por determinados accionistas de EADS, indicó mediante carta de 19 de junio de 2000, que el Real Decreto 1197/1991, de 26 de julio de 1991, sobre Régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores, no es aplicable a las transmisiones de valores entre accionistas que integren el pacto de sindicación de EADS, siempre que éstas se produzcan dentro del marco del propio pacto y éste se mantenga.

3.2 Información de carácter general relativa al capital social

3.2.1 Modificación del capital social o de los derechos inherentes a las acciones

Salvo los casos de limitación o supresión del derecho por la Junta General de Accionistas según las modalidades que se describen más adelante, los accionistas dispondrán de un derecho de suscripción preferente proporcional al número de acciones que posean que les permitirá suscribir cualquier emisión nueva de acciones, excepto en lo que respecta a las acciones emitidas a cambio de una aportación que no sea en efectivo y a las acciones emitidas a favor de empleados de la Sociedad o de una sociedad del grupo. Para una descripción de las disposiciones contractuales relativas a los derechos de tanteo, véase lo dispuesto más adelante en el apartado 3.3.2.

La Junta General de Accionistas estará facultada para emitir acciones. La Junta General de Accionistas podrá también autorizar al Consejo de Administración, por un período que no exceda de cinco años, para que emita acciones y determine las modalidades y requisitos de dichas emisiones.

Durante la Junta General de Accionistas celebrada el 10 de mayo de 2001, los accionistas de EADS autorizaron al Consejo de Administración a emitir acciones hasta un máximo del 2% del capital social autorizado de la Sociedad y en cualquier momento, para conceder derechos de suscripción de acciones durante un período que finalizaría el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2003, y también para caso de que esos derechos puedan ejercitarse con posterioridad a esa fecha, así como para determinar las modalidades y requisitos de esas emisiones.

La Junta General de Accionistas tiene también la facultad de limitar o suspender los derechos de suscripción preferente con motivo de la emisión de acciones nuevas y podrá autorizar al Consejo de Administración para que limite o suspenda dichos derechos por un período que no podrá exceder de cinco años. Todas las resoluciones en este contexto deberán ser aprobadas por una mayoría de dos tercios de los votos emitidos en la Junta General de Accionistas para el caso de que menos de la mitad del capital esté presente o representado en esa Junta.

La Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 10 de mayo de 2001, autorizó al Consejo de Administración para que suspenda o limite los derechos de suscripción preferente por un período que finalizará el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas que se celebrará en 2003.

La Junta General de Accionistas podrá reducir el capital social emitido mediante la amortización de acciones de las que la Sociedad sea titular o por reducción del valor nominal de las acciones, con la correspondiente modificación en los Estatutos, requiriéndose en este último caso la aprobación de la decisión por dos tercios de los votos.

3.2.2 Capital social emitido

En la fecha del presente documento, el capital social emitido de la Sociedad asciende a 809.175.561 euros, dividido en 809.175.561 acciones con un valor nominal de 1 euro cada una.

3.2.3 Capital social autorizado

En la fecha del presente documento, el capital social autorizado de la Sociedad asciende a 3.000.000.000 euros, dividido en 3.000.000.000 acciones de 1 euro cada una.

3.2.4 Títulos que dan acceso al capital social

Exceptuando las opciones sobre acciones otorgadas por la suscripción de acciones de EADS (véase el apartado 6.3.3.), no hay ningún título que dé acceso, ni de forma inmediata ni tras un período de tiempo, al capital social de EADS.

3.2.5 Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad

Fecha	Naturaleza de la operación	Valor nominal por acción	Número de acciones emitidas	Prima de Emisión ⁽²⁾	Número total de acciones emitidas tras la operación	Total de capital social emitido tras la operación
29 de diciembre de 1998.....	Constitución	1.000 NLG	100	—	100	100.000 NLG
3 de abril de 2000.....	Conversión en Euros	1 euro	50.000	—	50.000	50.000 euros
8 de julio de 2000.....	Emisión de Acciones en Contrapartida por las Aportaciones de Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI	1 euro	715.003.828	1.511.477.044 euros	715.053.828	715.053.828 euros
13 de julio de 2000	Emisión de Acciones para la Oferta pública de Acciones y la salida a bolsa de la Sociedad	1 euro	80.334.580	1.365.687.860 euros	795.388.408	795.388.408 euros
21 de septiembre de 2000....	Emisión de Acciones para la Oferta a empleados Realizada en el Contexto de la oferta Pública de Acciones y la salida a bolsa de la Sociedad	1 euro	11.769.259	168.300.403 euros	807.157.667	807.157.667 euros
5 de diciembre de 2001.....	Emisión de acciones para la realización de una oferta de acciones a empleados (note d'opération aprobada por la COB el 8 de octubre de 2001 con el número 01-1200)	1 euro	2.017.894	19.573.571,80 euros	809.175.561	809.175.561 euros

3.3 Reparto del capital y de los derechos de voto

3.3.1 Estructura del capital

EADS ha agrupado las actividades de Aerospatiale Matra (“**Aerospatiale Matra**” o “**ASM**”), DaimlerChrysler Aerospace AG (“**Dasa AG**”) (con la excepción de ciertos activos y pasivos) (“**Dasa**”) y Construcciones Aeronáuticas S.A. (“**CASA**”), mediante una serie de operaciones llevadas a cabo en julio de 2000.

En este documento, el término “Ejecución” hace referencia a la ejecución, efectuada en julio de 2000, de las aportaciones hechas por Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI a EADS con el fin de concentrar sus actividades en EADS.

El término “**Acciones Indirectas de EADS**” hace referencia a las acciones de EADS de las que son titulares DaimlerChrysler AG (“**DaimlerChrysler**”), SEPI y *Société de la Défense et de l’Espace* (“**SOGEADE**”), respecto a las cuales EADS Participations B.V. ejerce la totalidad de los derechos de voto inherentes a las mismas, así como, en el caso de *Istroise de Participations*, Lagardère SCA (“**Lagardère**”) y *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* (“**SOGEPA**”) o las empresas de su grupo, las acciones de EADS de las que sean titulares indirectamente a través de SOGEADE y que reflejen, por razones de transparencia, su participación respectiva en ésta última.

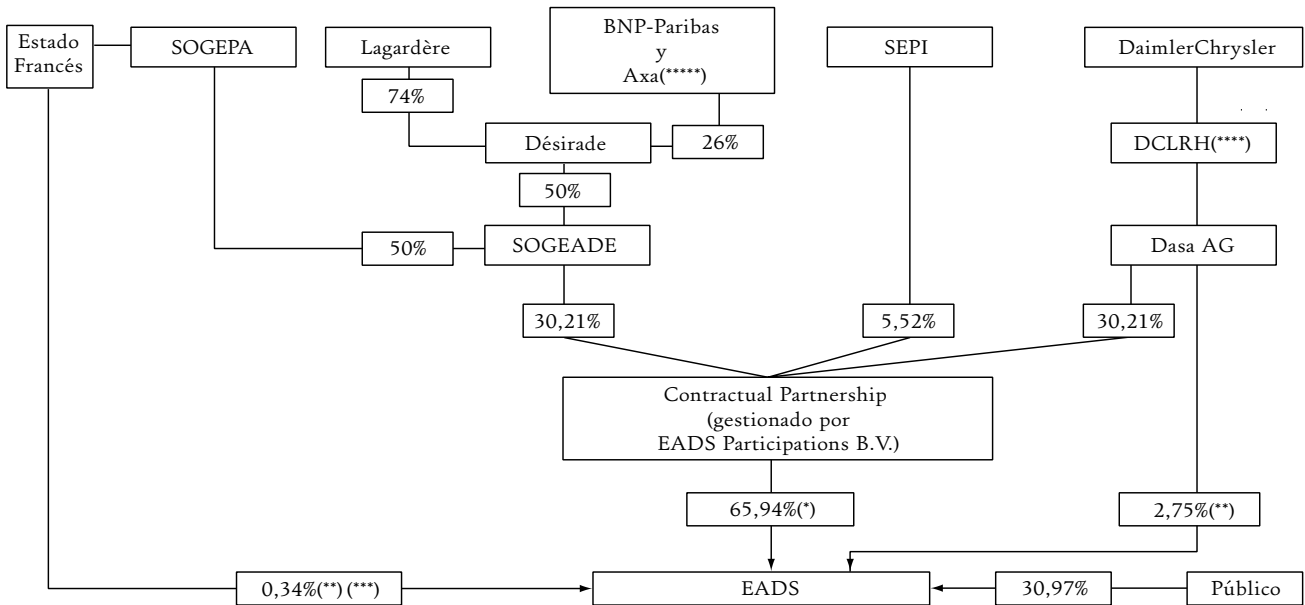
Salvo que el contexto exija lo contrario, en este documento se hace referencia a las participaciones de Dasa AG en EADS como participaciones de DaimlerChrysler, y a los derechos y obligaciones de Dasa AG en virtud de los contratos descritos en este documento como derechos y obligaciones de DaimlerChrysler.

A la fecha del presente documento, el 30,21% de las acciones de EADS pertenece a Dasa AG, una filial al 100% de DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (“**DCLRH**”), a su vez filial al 93,17% de DaimlerChrysler. SOGEADE, sociedad comanditaria por acciones de derecho francés (*société en commandite par actions*), cuyo capital social está participado al 50% por SOGEPA (holding del Estado francés) y *Désirade* (una *société par actions simplifiée*, cuyo capital social pertenece a Lagardère en un 74% y a *Istroise de Participations* en el 26% restante (las “**Instituciones Financieras Francesas**”), que es una sociedad participada de manera conjunta por BNP PARIBAS y AXA, posee el 30,21% de las acciones de EADS. Por tanto, el 60,42% del capital social de EADS pertenece, a partes iguales, a DaimlerChrysler y SOGEADE, que controlan conjuntamente EADS a través de un *contractual*

(2) Los costes (netos de impuestos) relacionados con la oferta pública de acciones de la Sociedad en julio de 2000 se han compensado con una prima de emisión por valor de 55.849.772 euros.

partnership de derecho holandés (el “**Contractual Partnership**”). SEPI (sociedad *holding* del Estado español), que es parte del Contractual Partnership, posee el 5,52% del capital social de EADS. El público (incluyendo los empleados de EADS) es titular directamente del 30,97% del capital social de EADS. DaimlerChrysler y la República Francesa (el “**Estado Francés**”) son titulares directos del 2,75% y el 0,34% respectivamente de ese capital social, estando éstas participaciones sujetas a determinadas disposiciones especiales.

El diagrama que se incluye a continuación muestra el actual reparto del capital de EADS antes del ejercicio de las opciones sobre acciones concedidas en la suscripción de las acciones de EADS (véase el apartado 6.3.3).



(*) EADS Participations B.V. ejerce los derechos de voto inherentes a las acciones de EADS pignoradas por SOGEADE, DaimlerChrysler y SEPI, quienes retienen el derecho de propiedad de sus respectivas acciones.

(**) El Estado Francés y DaimlerChrysler ejercen los derechos de voto inherentes a las acciones de EADS (en el caso del Estado Francés, esas acciones se depositan en la *Caisse des dépôts et consignations*) de la misma forma que EADS Participations B.V. ejerce los derechos de voto mancomunados en el Contractual Partnership.

(***) Acciones que el Estado Francés distribuirá gratuitamente a algunos antiguos accionistas de Aerospatiale Matra como consecuencia de la privatización de Aerospatiale Matra en junio de 1999.

(****) DCLRHRH está participada al 93,17% por DaimlerChrysler; la práctica totalidad del resto pertenece a la Ciudad de Hamburgo.

(*****) A través de una sociedad constituida conjuntamente, *Istroise de Participations*.

- El número de acciones y los derechos de voto que poseen los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo se describen en el apartado 6.2.1.
- A 10 de abril de 2002, la Sociedad poseía, directamente o indirectamente a través de otra sociedad en la que la Sociedad posee directa o indirectamente más del 50% del capital social, 1.027.943 de sus acciones propias.
- Aproximadamente el 2,88% del capital social y de los derechos de voto de la Sociedad es propiedad de empleados de EADS.

3.3.2 Relaciones con los principales accionistas

Los principales contratos que rigen las relaciones entre los fundadores de EADS son el **Participation Agreement** celebrado en la fecha de la Ejecución entre DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPA, SOGEADE y SEPI, así como un contrato de derecho holandés que rige un *Contractual Partnership* celebrado en la fecha de la Ejecución entre SOGEADE, Dasa AG, SEPI y EADS Participations B.V. (el “**Contractual Partnership Agreement**”), que recoge los principales términos del *Participation Agreement* y de algunos otros contratos (especialmente, un acuerdo de accionistas (el “**Acuerdo de Accionistas de SOGEADE**”) celebrado en la fecha de la Ejecución entre SOGEPA y Lagardère y un contrato celebrado entre el Estado Francés, DaimlerChrysler y DCLRHRH). EADS Participations B.V. es una sociedad de responsabilidad limitada de Derecho holandés (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) que interviene en calidad de gerente (*Managing Partner*) del *Contractual Partnership*. Las Acciones Indirectas de EADS de las que DaimlerChrysler, SOGEADE y SEPI son titulares, han sido pignoradas a favor de la sociedad EADS Participations B.V., a quien se le ha otorgado el derecho exclusivo de ejercicio de los

derechos de voto relativos a las acciones pignoradas (incluidos el derecho de asistir a las Juntas de Accionistas y de tomar la palabra en ellas) de acuerdo con las disposiciones del *Contractual Partnership Agreement*.

Los contratos mencionados prevén en particular disposiciones relativas a:

- la composición de los Consejos de Administración de EADS, EADS Participations B.V. y SOGEADE Gérance (*gérant commandite* de SOGEADE);
- las restricciones que afectan a la transmisión de las acciones de EADS y de SOGEADE;
- los derechos de tanteo y de salida conjunta de DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa y Lagardère;
- las medidas de defensa frente a tomas de participación hostiles;
- las consecuencias de un cambio en el control de DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPa o SEPI;
- una opción de venta otorgada por SOGEADE a favor de DaimlerChrysler relativa a las acciones de EADS que esta última posee, ejercitable en determinados casos;
- derechos específicos del Estado Francés en lo referente a determinadas decisiones estratégicas relativas, en particular, a la actividad de misiles balísticos de EADS; y
- a determinadas limitaciones relativas a la participación del Estado Francés en EADS.

Uno de los principales objetivos de estas disposiciones es crear un grupo estable de accionistas de control por un período de al menos tres años desde la Ejecución.

En los siguientes apartados se describen los detalles de los acuerdos entre los principales accionistas de EADS.

Organización de la sociedad EADS Participations B.V.

El Consejo de Administración de EADS Participations B.V. comprende el mismo número de consejeros designados respectivamente por DaimlerChrysler y por SOGEADE (teniendo en cuenta las propuestas realizadas por Lagardère en lo que respecta a los consejeros designados por SOGEADE), así como un consejero designado por SEPI. Salvo pacto en contrario, DaimlerChrysler y SOGEADE designarán cada una a cuatro consejeros, así como a un *Chairman* (Presidente) y a un *Chief Executive Officer* entre los consejeros que hayan designado. SEPI podrá — hasta el tercer aniversario de la Ejecución o hasta la fecha en la que deje de ser titular de Acciones Indirectas de EADS, si esta última fecha es anterior — designar a un consejero para el Consejo de Administración de EADS Participations B.V.; la duración del mandato de este último expirará a más tardar en el tercer aniversario de la Ejecución o en la fecha en que SEPI deje de ser titular de Acciones Indirectas de EADS, si esta fecha es anterior.

Esta estructura concede a DaimlerChrysler y a SOGEADE los mismos derechos en materia de nombramiento respecto de la mayoría de los consejeros del Consejo de Administración de EADS Participations B.V. Todas las decisiones del Consejo de Administración de EADS Participations B.V. deberán obtener el voto favorable de al menos seis consejeros, salvo para determinadas cuestiones que se someterán al acuerdo previo y unánime de DaimlerChrysler y SOGEADE. Hasta el tercer aniversario de la Ejecución (o hasta la fecha en la que SEPI deje de ser titular de Acciones Indirectas de EADS, si esta fecha es anterior), el consejero designado por SEPI para el Consejo de Administración de EADS Participations B.V. podrá vetar todas las decisiones que impliquen una modificación significativa del Plan Industrial de CASA y/o relativas a la ejecución de éste (las “**Cuestiones Relativas a CASA**”).

Transmisión de acciones de EADS

Durante el período que comienza en la fecha de la Ejecución y finaliza el 1 de julio del año 2003 (el “**Período de Bloqueo**”):

- DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère y SOGEPa, así como el Estado Francés, no tendrán derecho, en principio, a proceder a la adquisición de ninguna acción de EADS;
- DaimlerChrysler, Lagardère y las Instituciones Financieras Francesas no tendrán derecho a vender ninguna Acción Indirecta de EADS;
- SOGEPa y SEPI tendrán derecho (aunque no estarán obligados a ello) a vender en el mercado sus Acciones Indirectas de EADS;
- SEPI tendrá asimismo derecho a vender la totalidad o una parte de sus Acciones Indirectas de EADS por medio de la venta de un bloque de acciones a un tercero, (i) sin perjuicio de un derecho de tanteo a favor

de DaimlerChrysler y SOGEADE en las proporciones respectivas que existan entre el número de Acciones Indirectas de EADS de las que cada una de ellas sea titular, excepto los casos en que la venta prevista se haga a favor de un inversor privado español (que no sea un competidor de EADS, de DaimlerChrysler o de SOGEADE) y, (ii) en los casos en que la venta prevista se realice a favor de un competidor de EADS, de DaimlerChrysler o de SOGEADE, sin perjuicio del previo acuerdo por escrito de DaimlerChrysler y de SOGEADE, conjuntamente o por separado. SEPI tiene la intención (sin que esté obligada a ello) de vender sus Acciones Indirectas de EADS en un plazo de tres años desde la Ejecución. Desde el momento en que no sea titular de ninguna Acción Indirecta de EADS, SEPI perderá sus principales derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del *Participation Agreement* y del *Contractual Partnership Agreement*;

- las acciones de EADS que posee DaimlerChrysler (salvo sus Acciones Indirectas de EADS) podrán ser vendidas en el mercado. Sin embargo, cualquier venta de estas acciones en el mercado durante el Período de Bloqueo deberá ser coordinada con SOGEPA, el Estado Francés y SEPI en caso de que SOGEPA, el Estado Francés o SEPI realizaran ventas de acciones de EADS en el mismo período. En este caso, SOGEPA, el Estado Francés y SEPI podrían solicitar a DaimlerChrysler que aplase tales ventas, si consideran de forma razonable que esas ventas tendrían un efecto negativo sobre las ventas que SOGEPA, el Estado Francés o SEPI realicen en esa misma fecha.

Después del Período de Bloqueo, cada una de las sociedades DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère y SOGEPA tendrán derecho a vender sus acciones de EADS en el mercado, siempre que se respeten las siguientes condiciones:

- si una de las partes tiene intención de vender cualquiera de sus acciones de EADS estará obligada a vender en primer lugar las acciones que no sean Acciones Indirectas de EADS antes de ejercer su derecho de vender aquellas que sí lo sean, debiendo respetar en su caso las disposiciones que se indican más adelante;
- en caso de venta de Acciones Indirectas de EADS, DaimlerChrysler (en el caso de una venta realizada por SOGEADE), SOGEADE (en el caso de una venta realizada por DaimlerChrysler) o SOGEADE y DaimlerChrysler (en el caso de una venta realizada por SEPI) podrán ejercitar un derecho de tanteo o vender sus Acciones Indirectas de EADS en el mercado en la misma proporción que exista entre las Acciones Indirectas de EADS de las que sean titulares las partes interesadas;
- cualquier venta de Acciones Indirectas de EADS realizada por SOGEPA o Lagardère estará sometida a un derecho de tanteo a favor de Lagardère o de SOGEPA, según sea el caso. En el caso de que no se ejerza este derecho, las Acciones Indirectas de EADS podrán venderse (a) a un tercero identificado siempre que se obtenga el acuerdo de Lagardère o de SOGEPA (según sea el caso), así como de DaimlerChrysler (b) si no puede lograrse este acuerdo, las Acciones Indirectas de EADS podrán ser vendidas en el mercado, sin perjuicio del derecho de tanteo de DaimlerChrysler contemplado anteriormente;
- Lagardère y SOGEPA dispondrán respectivamente de un derecho proporcional de salida conjunta en caso de venta de sus Acciones Indirectas de EADS;
- los derechos de tanteo y de salida conjunta de Lagardère y SOGEPA a los que se hace referencia en los apartados anteriores no se aplicarán a aquella venta de acciones de EADS poseídas directamente por uno de ellos;

Las Acciones Indirectas de EADS en poder de las Instituciones Financieras Francesas se transmitirán a Lagardère en julio de 2003.

Cualquier venta en el mercado de acciones de EADS de conformidad con lo estipulado en el *Participation Agreement* se realizará de forma ordenada con el fin de garantizar que se produzcan las menores alteraciones posibles en el mercado de acciones de EADS. A tal efecto, las partes consultarán con las otras antes de cualquier venta de este tipo.

Control de EADS

En el supuesto de que un tercero contra el que DaimlerChrysler o SOGEADE formularan objeciones (un “**Tercero Hostil**”) sea titular directa o indirectamente de una participación en EADS igual o superior a un 12,5% del número de acciones de EADS cuyos derechos de voto se ejercen en el marco del *Contractual Partnership* (una “**Participación Cualificada**”) y, excepto en el supuesto de que el Tercero Hostil hubiera efectuado una Oferta Hostil (tal como se define más adelante), o hasta que DaimlerChrysler y SOGEADE hayan acordado que el Tercero Hostil debe dejar de ser considerado como tal o hasta que dicho Tercero Hostil haya dejado de ser titular de una Participación Cualificada, las partes del *Participation Agreement* ejercitarán todos los medios de control y de

influencia de que dispongan sobre EADS con el fin de evitar que dicho Tercero Hostil incremente sus derechos o facultades en EADS.

Durante el Período de Bloqueo, las partes del *Participation Agreement* no podrán aceptar una oferta, independientemente de que se realice en forma de oferta pública de adquisición o de otra forma, que provenga de un Tercero Hostil y que no sería aceptable por DaimlerChrysler o por SOGEADE (una “**Oferta Hostil**”). Una vez finalizado el Período de Bloqueo, las Ofertas Hostiles se podrán aceptar siempre que la parte que desee aceptar dichas ofertas respete, entre otras, las disposiciones que estipulan que debe ofrecer sus acciones de EADS a DaimlerChrysler y/o a SOGEADE, en cuyo caso estas sociedades podrán ejercitar un derecho de tanteo sobre la totalidad o una parte de las acciones de EADS de las que sea titular la parte que desea aceptar la Oferta Hostil.

Después del Período de Bloqueo, las ventas de acciones de EADS, que no sean Acciones Indirectas de EADS, realizadas por DaimlerChrysler, SOGEADE o Lagardère cuando un Tercero Hostil sea accionista y adquirente de acciones de EADS en el mercado estarán sometidas al derecho de tanteo de SOGEADE, DaimlerChrysler y SOGEPA respectivamente. En caso de que la venta sea realizada por Lagardère, si SOGEPA no ejerce su derecho de tanteo, DaimlerChrysler dispondrá a su vez de un derecho de tanteo.

Disolución del Contractual Partnership y de EADS Participations B.V.

El *Contractual Partnership* y EADS Participations B.V. se disolverán y liquidarán en caso de que se produzcan determinados supuestos (cada uno de estos supuestos se denominará un “**Supuesto de Resolución**”) entre los que se incluyen los siguientes:

- (i) si el número de Acciones Indirectas de EADS de las que sean titulares DaimlerChrysler o SOGEADE pasara a representar menos del 10% del número total de acciones de EADS, salvo en el caso de que la diferencia entre las participaciones de DaimlerChrysler y de SOGEADE (calculadas en porcentajes representados por el número de Acciones Indirectas de EADS de cada una de ellas en relación al número total de acciones de EADS) sea inferior o igual al 5%, en cuyo caso la disolución y liquidación sólo se producirán si las Acciones Indirectas de EADS de las que sean titulares DaimlerChrysler o SOGEADE representan al menos un 5% del número total de acciones de EADS;
- (ii) si, en caso de que se produzcan cambios en el control de Lagardère, de SOGEPA, de SOGEADE o de DaimlerChrysler, no se ha efectuado, tal como se estipula en el *Participation Agreement* (véase más adelante el apartado de “Cambio de control”), una notificación, en el plazo de 12 meses desde que se haya producido el cambio de control, de una oferta de adquisición por un tercero de acciones de SOGEADE o de Acciones Indirectas de EADS de las que sea titular la parte que es objeto del cambio de control (la “**Parte Objeto del Cambio**”) (la Parte Objeto del Cambio que tiene intención de aceptar dicha oferta). La ausencia de notificación de una oferta de adquisición por un tercero de las Acciones Indirectas de EADS de las que SEPI sea titular en caso de que se produzca un cambio de control en esta última no dará lugar a la disolución del *Contractual Partnership* o de EADS Participations B.V., sino que supondrá la pérdida por parte de SEPI de sus principales derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del *Participation Agreement* o del *Contractual Partnership Agreement*.

En caso de que se produzca un Supuesto de Resolución, EADS Participations B.V. no podrá seguir ejerciendo ninguna actividad, salvo aquéllas que sean necesarias para su liquidación o para la liquidación del *Contractual Partnership*.

Cambio de control

El *Participation Agreement* prevé en particular que si (a) Lagardère o SOGEPA son objeto de un cambio de control y DaimlerChrysler lo solicita o (b) SOGEADE es objeto de un cambio de control y DaimlerChrysler lo solicita o (c) DaimlerChrysler es objeto de un cambio de control y SOGEADE lo solicita o (d) SEPI es objeto de un cambio de control y DaimlerChrysler o SOGEADE lo solicitan :

- (i) la parte que sea objeto de un cambio de control hará todo lo posible para garantizar la venta de sus acciones de SOGEADE (si la parte que es objeto del cambio de control es Lagardère o SOGEPA) o de sus Acciones Indirectas de EADS (si la parte que es objeto de un cambio de control es DaimlerChrysler, SOGEADE o SEPI) a favor de un tercero adquirente en las condiciones de mercado. Cuando la parte que sea objeto de un cambio de control sea Lagardère o SOGEPA, el tercero adquirente será nombrado con la aprobación de DaimlerChrysler, la aprobación que no podrá denegarse sin motivos justificados;
- (ii) si se recibe una oferta de adquisición realizada por un tercero de las acciones de SOGEADE de las que sean titulares Lagardère o SOGEPA, o de las Acciones Indirectas de EADS de las que sean titulares

DaimlerChrysler, SOGEADE o SEPI, según sea el caso, y si la Parte Objeto del Cambio tiene intención de aceptar esta oferta, ésta se deberá notificar inmediatamente a: (a) DaimlerChrysler en el caso de un cambio de control que afecte a Lagardère o a SOGEPa; (b) SOGEADE en el caso de un cambio de control que afecte a DaimlerChrysler; (c) DaimlerChrysler en el caso de un cambio de control que afecte a SOGEADE o; (d) DaimlerChrysler o SOGEADE en el caso de un cambio de control que afecte a SEPI (la parte que reciba la notificación de acuerdo con lo dispuesto en los puntos (a), (b), (c) o (d) se denominará en adelante la “**Parte que no es Objeto del Cambio**”). La Parte que no es Objeto del Cambio tendrá un derecho de adquisición preferente sobre las acciones de SOGEADE o las Acciones Indirectas de EADS ofertadas, al precio ofrecido por el tercero. En lo que respecta al supuesto contemplado en el punto (d), si tanto DaimlerChrysler como SOGEADE han solicitado que SEPI encuentre un tercero adquirente, cada una de ellas tendrá derecho a proceder a la adquisición de las Acciones Indirectas de EADS de SEPI, de forma proporcional al número de Acciones Indirectas de EADS de las que sea titular cada una de ellas. En el caso en que la Parte que no es Objeto del Cambio no notifique su intención de proceder a la adquisición de las acciones de SOGEADE o de las Acciones Indirectas de EADS en un plazo de 30 días desde la fecha de la oferta, la Parte Objeto del Cambio estará obligada a vender dichas acciones de SOGEADE o Acciones Indirectas de EADS al tercero en las condiciones de su oferta inicial.

El tercero adquirente no podrá ser un competidor de EADS, SOGEADE o DaimlerChrysler según sea el caso, ni una sociedad del grupo que haya tomado el control de la Parte Objeto de Cambio.

Supuestos de incumplimiento distintos a un cambio de control

El *Participation Agreement* prevé determinadas medidas en los casos de incumplimiento (distintos a un cambio de control) y en particular en el caso de suspensión de pagos o de incumplimiento sustancial del *Participation Agreement*. En particular, si se produce uno de estos supuestos de incumplimiento en lo que respecta a DaimlerChrysler, SOGEADE o a SEPI, la parte no responsable del incumplimiento (a saber, respectivamente, SOGEADE, DaimlerChrysler o incluso SOGEADE y DaimlerChrysler de forma conjunta) tendrá una opción de compra sobre las acciones de EADS correspondientes a la parte responsable del incumplimiento, así como sobre su participación en la sociedad EADS Participations B.V. Si este supuesto de incumplimiento se produce respecto a Lagardère o a SOGEPa, esta parte estará obligada a hacer todo lo posible para vender su participación en el capital de SOGEADE a un tercero adquirente, y ello en condiciones de mercado y de buena fe (dicho adquirente no podrá ser un competidor de EADS o de DaimlerChrysler). En caso de que la venta la realice Lagardère, el tercero adquirente deberá ser designado por SOGEPa con el acuerdo de DaimlerChrysler (dicho acuerdo no podrá denegarse sin motivos justificados). En caso de que la venta la realice SOGEPa, deberá contar con el acuerdo de DaimlerChrysler (dicho acuerdo no podrá denegarse sin motivos justificados).

Derechos y compromisos específicos del Estado Francés

El Estado Francés, que no es parte en el *Participation Agreement*, ha celebrado otro contrato con DaimlerChrysler y DCLRH, que se rige por Derecho francés, con fecha de 14 de octubre de 1999 (en su versión modificada) en aplicación del cual:

- El Estado Francés se compromete a no ser titular, a través de SOGEPa, SOGEADE y EADS Participations B.V., de una participación en EADS que supere el 15% del total del capital social emitido de EADS;
- El Estado Francés se compromete a que ni él ni ninguna de sus empresas participadas sean titulares directos de ninguna acción de EADS;

sin tener en cuenta, en uno y otro caso, (i) las acciones de EADS que el Estado Francés debe distribuir de forma gratuita a determinados antiguos accionistas de Aerospatiale Matra después de la privatización de esta última en junio de 1999; (ii) las acciones de las que sean titulares SOGEPa o el Estado Francés y que puedan ser vendidas o adquiridas de acuerdo con las disposiciones del *Participation Agreement* o del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE (véase lo dispuesto anteriormente) y (iii) las acciones adquiridas exclusivamente con fines de inversión.

Asimismo, en cumplimiento de un contrato firmado por EADS y el Estado Francés (el “**Contrato de Misiles Balísticos**”), EADS ha concedido al Estado Francés (a) un derecho de veto y, posteriormente, una opción de compra sobre la actividad de misiles balísticos, opción que podrá ejercitarse en el caso de que (i) un tercero que no sea filial de los grupos DaimlerChrysler y/o Lagardère adquiera, de forma directa o indirecta, sólo o de forma concertada, más del 10% o cualquier múltiplo del 10% del capital o de los derechos de voto de EADS o (ii) se considere la venta, después de la resolución del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE, de los activos o acciones de

sociedades que ejerzan las actividades de misiles balísticos y (b) un derecho de veto a la transmisión de dichos activos o de dichas acciones durante la duración del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE.

SOGEADE

SOGEADE es una sociedad comanditaria por acciones de Derecho francés (*société en commandite par actions*), cuyo capital social está participado al 50% por SOGEPA y *Désirade*, una *société par actions simplifiée* francesa. El capital social de *Désirade* pertenece por su parte a Lagardère (74%) y a las Instituciones Financieras Francesas (26%). Por tanto, Lagardère y las Instituciones Financieras Francesas poseen un 37% y un 13% respectivamente de SOGEADE. En julio de 2003, Lagardère adquirirá las acciones de *Désirade* en poder de las Instituciones Financieras Francesas.

El socio capitalista (*associé commandité*) de SOGEADE, SOGEADE Gérance, es una *société par actions simplifiée* francesa que actúa en calidad de gestor de SOGEADE.

El Consejo de Administración de SOGEADE Gérance estará compuesto por ocho consejeros, de los que cuatro serán designados por Lagardère y cuatro por SOGEPA. Las decisiones del Consejo de Administración de SOGEADE Gérance se tomarán por mayoría simple de los consejeros, salvo en lo que respecta a las cuestiones que se enumeran a continuación para las que se requerirá una mayoría de seis consejeros sobre el total de ocho: (a) adquisiciones o desinversiones de participaciones o de activos cuyo importe individual sobrepase los 500 millones de euros; (b) acuerdos estratégicos de alianza y de cooperación industrial o financiera; (c) ampliación del capital de EADS por un importe superior a 500 millones de euros sin derecho de suscripción preferente; (d) cualquier decisión de venta o de constitución de garantías sobre los activos relativos a la categoría de contratista principal, la concepción, el desarrollo y la integración de los misiles balísticos o a las participaciones mayoritarias en las sociedades Cilas, Sodern o Nuclétudes y en el GIE Cosyde. Las decisiones contempladas en el punto (d) anterior estarán asimismo regidas por el Contrato de Misiles Balísticos (véase lo dispuesto anteriormente sobre “Derechos y compromisos específicos del Estado Francés”).

En los casos en que, durante una votación del Consejo de Administración de SOGEADE Gérance relativa a estas cuestiones, no sea posible conseguir la mayoría cualificada de seis consejeros debido al voto negativo de cualquiera de los consejeros designados por SOGEPA, los consejeros designados por SOGEADE para el Consejo de Administración de EADS Participations B.V. estarán obligados a votar en contra de la propuesta. Esto significaría que el Estado Francés, en calidad de accionista de SOGEPA, podría vetar todas las decisiones relativas a dichas cuestiones por lo que se refiere a EADS Participations B.V., y en consecuencia también a EADS, mientras el Acuerdo de Accionistas de SOGEADE siga en vigor.

La estructura del accionariado de SOGEADE reflejará en todo momento las participaciones indirectas de todos los accionistas de SOGEADE en EADS.

En algunos casos, y en particular en los supuestos de cambio de control de Lagardère, esta última otorgará una opción de compra sobre las acciones de SOGEADE a favor de cualquier tercera persona privada, que sea designada por SOGEPA y que cuente con la aprobación de DaimlerChrysler. Esta opción podrá ejercitarse durante la duración del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE conforme al precio de mercado de las acciones de EADS.

El Acuerdo de Accionistas de SOGEADE se rescindirá si Lagardère o SOGEPA dejan de ser titulares de una participación igual al menos al 20% del capital de SOGEADE, aunque hay que precisar que: (a) las disposiciones relativas a la opción de compra otorgada por Lagardère tal como se ha descrito anteriormente permanecerán vigentes mientras el *Participation Agreement* esté en vigor (b) mientras que SOGEPA sea titular de al menos una acción de SOGEADE, conservará el derecho de designar un consejero en SOGEADE Gérance, cuya aprobación será necesaria para cualquier decisión de venta o de constitución de garantías sobre los activos relativos a la categoría de contratista principal, la concepción, el desarrollo y la integración de los misiles balísticos o a las participaciones mayoritarias en las sociedades Cilas, Sodern o Nuclétudes y en el GIE Cosyde; y (c) el Acuerdo de Accionistas de SOGEADE se rescindirá en caso de disolución de la sociedad EADS Participations B.V. causada por DaimlerChrysler. En este último caso, las partes se comprometen a negociar un nuevo acuerdo de accionistas dentro del espíritu del acuerdo de accionistas celebrado entre ellas el 14 de abril de 1999 relativo a Aerospatiale Matra, teniendo en cuenta sus participaciones respectivas en SOGEADE en la fecha de la disolución de EADS Participations B.V.

Opción de Venta

Según lo dispuesto en el *Participation Agreement*, SOGEADE otorga a DaimlerChrysler una opción de venta sobre sus acciones en EADS, opción que DaimlerChrysler podrá ejercitar (i) en casos de situaciones de bloqueo que resulten del ejercicio por SOGEPA de sus derechos relativos a determinadas decisiones estratégicas (enumeradas anteriormente en el marco de la descripción de SOGEADE) que no sean aquéllas relativas a la actividad de misiles

balísticos o (ii) después del Período de Bloqueo, durante determinados períodos sin perjuicio de que, tanto en el caso mencionado en (i) como el mencionado en (ii), el Estado Francés siga siendo titular de una participación directa o indirecta en EADS. La opción de venta sólo podrá ejercitarse sobre la totalidad de las acciones de EADS de las que DaimlerChrysler sea titular, y no sólo sobre algunas.

El precio de ejercicio de esta opción de venta se calculará según un promedio de la cotización en bolsa de EADS.

En caso de que DaimlerChrysler ejercite la opción de venta otorgada por SOGEADE, esta última adquirirá las acciones de EADS a DaimlerChrysler. Sin embargo, Lagardère tendrá derecho a solicitar a SOGEPA que reemplace a SOGEADE con el fin de adquirir las acciones de EADS de las que DaimlerChrysler sea titular, después de que ésta haya ejercitado su opción de venta. Esta facultad de sustitución ha sido aceptada por DaimlerChrysler. En el supuesto de que Lagardère no ejerciera esa facultad de sustitución, Lagardère y las Instituciones Financieras Francesas deberían aportar su parte proporcional de la financiación necesaria para esta adquisición. En el caso de que las Instituciones Financieras no aporten su parte proporcional de la financiación, Lagardère deberá reemplazar a las Instituciones Financieras Francesas o reemplazarlas por cualquier institución financiera de primera categoría. SOGEPA se obliga a aportar la parte de la financiación que corresponda a sus derechos en SOGEADE. En el caso en que Lagardère decidiera no participar en la financiación (a) SOGEPA se obliga a reemplazar a SOGEADE para adquirir las acciones vendidas por DaimlerChrysler debido al ejercicio por parte de esta última de su opción de venta y (b) SOGEPA o Lagardère podrán solicitar la liquidación de SOGEADE y de EADS Participations B.V., así como la resolución del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE (no obstante las cláusulas de resolución del Acuerdo de Accionistas de SOGEADE que se describen en el anterior apartado "SOGEADE"). En ese caso, Lagardère podrá proceder a la venta de sus acciones de EADS en el mercado o por venta de un bloque de acciones a un tercero.

Pignoración de las acciones de EADS a favor de EADS Participations B.V.

Tras la Ejecución y con el fin de garantizar sus compromisos en virtud del *Contractual Partnership Agreement* y del *Participation Agreement*, SOGEADE, DaimlerChrysler y SEPI otorgaron una prenda sobre sus respectivas Acciones Indirectas de EADS a EADS Participations B.V., cuyos beneficiarios son EADS Participations B.V. y las demás partes del *Contractual Partnership Agreement*.

Aportaciones a EADS — Compromisos específicos de EADS

EADS se ha comprometido a no enajenar las acciones aportadas por Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI durante un período de 7 años. Los compromisos de aportación firmados por EADS, por una parte, y Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI por la otra, estipulan que EADS podrá, si lo considera oportuno, enajenar esas acciones siempre que indemnice a petición del interesado a Lagardère y SOGEPA (en el caso de una venta de acciones aportadas por Aerospatiale Matra), a Dasa AG o a SEPI, según sea el caso, por todas las implicaciones fiscales (impuestos pagados o soportados, así como cualquier uso de un derecho de repercusión de pérdidas) que hayan sufrido como consecuencia de la pérdida de desgravaciones fiscales derivada de la enajenación de las acciones de EADS. Esa obligación de indemnizar terminará transcurridos 7 años desde la fecha en que se haya efectuado la aportación. En caso de que se indemnice tanto a Lagardère, como a SOGEPA y Dasa AG, el Consejo de Administración decidirá el importe de la indemnización de conformidad con un informe redactado y presentado por dos Consejeros independientes de EADS. El importe y las condiciones de la indemnización se darán a conocer a la Junta General de Accionistas.

Servicios del Grupo Lagardère

En la fecha de la concentración de Aerospatiale y Matra Hautes Technologies, se acordó que los servicios administrativos prestados por Matra Hachette Général, filial al 100% de Lagardère, a las filiales directas e indirectas de Matra Hautes Technologies que se habían aportado a Aerospatiale, no se modificarían.

Una parte de las comisiones pagadas al grupo Lagardère se siguió abonando a Aerospatiale Matra en contrapartida por el traslado a Aerospatiale Matra de varios empleados (y los gastos asociados) del grupo Lagardère para la prestación de esos servicios.

Como consecuencia de las reestructuraciones que se llevaron a cabo en el contexto de la concentración de Aerospatiale Matra, Dasa y CASA para crear EADS, EADS France (anteriormente denominada Matra Hautes Technologies) ha pasado a ser titular de todos los derechos y obligaciones correspondientes a Aerospatiale Matra derivados de los contratos celebrados con Lagardère.

DADC

EADS Deutschland GmbH es titular del 75% de las acciones de DADC Luft-und Raumfahrt Beteiligungs AG (“DADC”) (el otro 25% pertenece a DCLRH). El capital social de Dornier GmbH pertenece a DADC, con un 75,89%, y a la familia Dornier, que es titular de un 24,11%. En las Juntas de Accionistas, DADC tiene derecho a más del 89,2% de los derechos de voto de Dornier GmbH, mientras que la familia Dornier tiene derecho a menos del 10,8% de los mismos. DADC y Dornier GmbH han firmado un contrato de control y de transferencia de beneficios y pérdidas.

Buena parte de los acuerdos de las Juntas de Accionistas de Dornier GmbH deben tomarse por una mayoría del 100% de los votos emitidos, particularmente las resoluciones destinadas a disolver la sociedad, las modificaciones de los estatutos siempre que supriman, limiten o afecten a los derechos de los accionistas minoritarios, la reducción del capital social, las fusiones (salvo que Dornier GmbH sea la entidad resultante), la transmisión de participaciones en otras empresas o la transmisión de sectores completos de actividades empresariales, con la excepción de la transmisión de activos a cambio de acciones o como aportación en especie o a una sociedad asociada a DaimlerChrysler, considerándose como tal cualquier sociedad en la que el grupo DaimlerChrysler controle al menos el 20% del capital social. Los mismos requisitos serán de aplicación respecto de todas las transmisiones de acciones de Dornier GmbH de las que sea titular el grupo DaimlerChrysler (incluyendo aquellas empresas asociadas), sin perjuicio de algunas excepciones, entre las que cabe citar la transmisión a otras empresas del grupo DaimlerChrysler (incluyendo empresas afiliadas). Asimismo, la familia Dornier recibe un dividendo garantizado de Dornier GmbH del 8,7% o 15% (dependiendo de la clase de acciones) del valor nominal de sus acciones, más cualquier crédito por el impuesto de sociedades. El dividendo garantizado está indiciado. DaimlerChrysler ha garantizado el pago de un dividendo mínimo a los accionistas de la familia Dornier. En el caso del acuerdo de cesión de beneficios y pérdidas en vigor entre DADC y Dornier GmbH, los accionistas de la familia Dornier tienen derecho a cobrar al menos la cantidad que les correspondería en ausencia de dicho acuerdo de cesión de beneficios y pérdidas. DADC ha asumido internamente esa obligación.

El 30 de noviembre de 1988, DaimlerChrysler y la familia Dornier celebraron un contrato independiente para fortalecer los derechos de DaimlerChrysler y, simultáneamente, proteger los intereses económicos de los accionistas minoritarios. Estos últimos pueden exigir, en concreto, que la compra de sus acciones de Dornier GmbH se realice (i) pagando en efectivo o (ii) a cambio de acciones de DaimlerChrysler o (iii) a cambio de acciones de una sociedad en la que DaimlerChrysler concentre sus actividades aerospaciales u otra sociedad asociada a DaimlerChrysler y que esta empresa designe. El 29 de marzo de 2000, DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH y Dasa AG firmaron un acuerdo, de conformidad con el cual DaimlerChrysler tiene derecho a exigir a DADC que adquiera las acciones que los accionistas de la familia Dornier ofrezcan conforme a lo expuesto. DaimlerChrysler reembolsará a DADC cualquier importe que deba pagar por encima del valor de mercado de las acciones. Asimismo, DADC asumirá otros derechos y obligaciones relativos a la protección de los intereses de la familia Dornier.

De conformidad con los términos de los *business combination agreements* firmados en el marco de la creación de EADS, DCLRH se ha comprometido a indemnizar a Lagardère (directamente y como representante de cada uno de los miembros del grupo Lagardère) y SEPI, y les mantendrá indemnes (con la excepción de los daños emergentes no previsibles por DCLRH (o cualquier miembro del grupo DaimlerChrysler)) de todo coste, reclamación, demanda, gastos, daños u obligaciones que cualquiera de ellos pueda sufrir o en que cualquiera de ellos pueda incurrir a partir de la fecha de los *business combination agreements* celebrados en el marco de la creación de EADS como consecuencia de que cualquiera de los accionistas de Dornier GmbH que no sea miembro del grupo Dasa obtenga o intente obtener cualquier derecho o acción frente a Lagardère (o cualquier miembro del grupo Lagardère), SEPI, el *Contractual Partnership*, EADS Participation B.V., Dasa AG, EADS o cualquier entidad en la que participe DaimlerChrysler o que le represente que vaya a formar parte del grupo EADS, o cualquier miembro del grupo Dasa AG. Esta indemnización se extenderá también a EADS si en la transferencia de las actividades de Dasa a EADS no se estipula esa protección.

3.3.3 Forma de las acciones

Las acciones de EADS son nominativas. El Consejo de Administración podrá decidir que la totalidad o una parte sean al portador.

Las acciones están inscritas en el libro registro de accionistas sin que se emita certificado alguno. Sin embargo, podrán emitirse certificados en caso de que lo decida el Consejo de Administración respecto a una parte o a la totalidad de las acciones. Los certificados de acciones se emitirán en la forma determinada por el Consejo de Administración. Las acciones nominativas se numerarán de la forma que determine el Consejo de Administración.

3.3.4 Modificaciones en el capital de la Sociedad después de su constitución

La Sociedad se constituyó con un capital social autorizado de NLG 500.000, compuesto por 500 acciones, de valor nominal NLG 1.000 cada una. El suscriptor inicial era Aerospatiale Matra, a favor de la cual se emitieron 100 acciones el 29 de diciembre de 1998. El 28 de diciembre de 1999 estas acciones se transmitieron a Dasa AG mediante acta notarial.

Los cambios en el accionariado de la Sociedad desde que se llevó a cabo la oferta pública de acciones y su posterior admisión a cotización en Bolsa se detallan a continuación (la descripción de los cambios producidos en el capital social de la Sociedad desde su constitución, se encuentra el apartado 3.2.5 anterior):

Desde julio de 2000, el Estado Francés ha distribuido gratuitamente 2.047.811 acciones de EADS (lo que representa el 0,25% del capital social de EADS) a diversos antiguos accionistas de Aerospatiale Matra, como consecuencia de la privatización de esta última llevada a cabo en junio de 1999.

Asimismo, en enero de 2001, el Estado Francés y Lagardère vendieron en el mercado la totalidad de sus acciones de EADS (7.500.000 y 16.709.333 acciones, respectivamente, lo que representa un 0,93% y un 2,07%, respectivamente, de su capital social), con excepción de las Acciones Indirectas de EADS (y, en el caso del Estado Francés, con excepción también las acciones de EADS a distribuir entre los antiguos accionistas de Aerospatiale Matra — véase el apartado 3.3.2 “Derechos y compromisos específicos del Estado Francés”), como consecuencia de la falta de ejercicio de la opción de compra concedida a los suscriptores en el contexto de la oferta pública de acciones llevada a cabo por la Sociedad con el fin de su salida a bolsa en julio de 2000 (incluyendo, en el caso de Lagardère, aquellas acciones, distintas de las Acciones Indirectas de EADS, adquiridas a las Instituciones Financieras Francesas a la conclusión del período de ejercicio de la opción de compra).

Desde la fecha de registro en la COB del *Document de Référence* de la Sociedad para el ejercicio 2000 (26 de abril de 2001), la Sociedad no ha recibido ninguna notificación sobre márgenes de participación.

A fecha del presente documento, y antes del ejercicio de cualquiera de las opciones sobre acciones otorgadas por la suscripción de acciones de EADS (véase el apartado 6.3.3.), las acciones en circulación y los derechos de voto de la Sociedad pertenecen a los titulares que se indican a continuación:

<u>Accionistas</u>	<u>Número de acciones y derechos de voto</u>	<u>Porcentaje del capital y de los derechos de voto</u>
Dasa AG	244.447.704	30,21%
SOGEADE.....	244.447.704	30,21%
SEPI.....	<u>44.690.871</u>	<u>5,52%</u>
<i>Subtotal del Contractual Partnership</i>	<u>533.586.279</u>	<u>65,94%</u>
Dasa AG	22.227.478	2,75%
Estado Francés	2.748.681 ^(*)	0,34%
Público	<u>250.613.123</u>	<u>30,97%^(**)</u>
Total	<u>809.175.561</u>	<u>100,00%</u>

(*) Acciones a distribuir de forma gratuita por parte del Estado Francés entre algunos antiguos accionistas de Aerospatiale Matra como consecuencia de su privatización en junio de 1999, estando prevista su próxima distribución para finales de julio de 2002.

(**) Del cual aproximadamente un 2,88% pertenece a empleados de EADS. A 10 de abril de 2002, la Sociedad poseía, directamente o indirectamente a través de otra sociedad en la que la Sociedad posee directa o indirectamente más del 50% del capital social, 1.027.943 de sus acciones propias. Según el leal saber y entender de la Sociedad, ningún tercero posee un porcentaje igual o superior al 5% del capital social o los derechos de voto de la Sociedad.

La actual estructura accionarial de la Sociedad se puede ver en el organigrama recogido en el apartado 3.3.1. anterior.

3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad

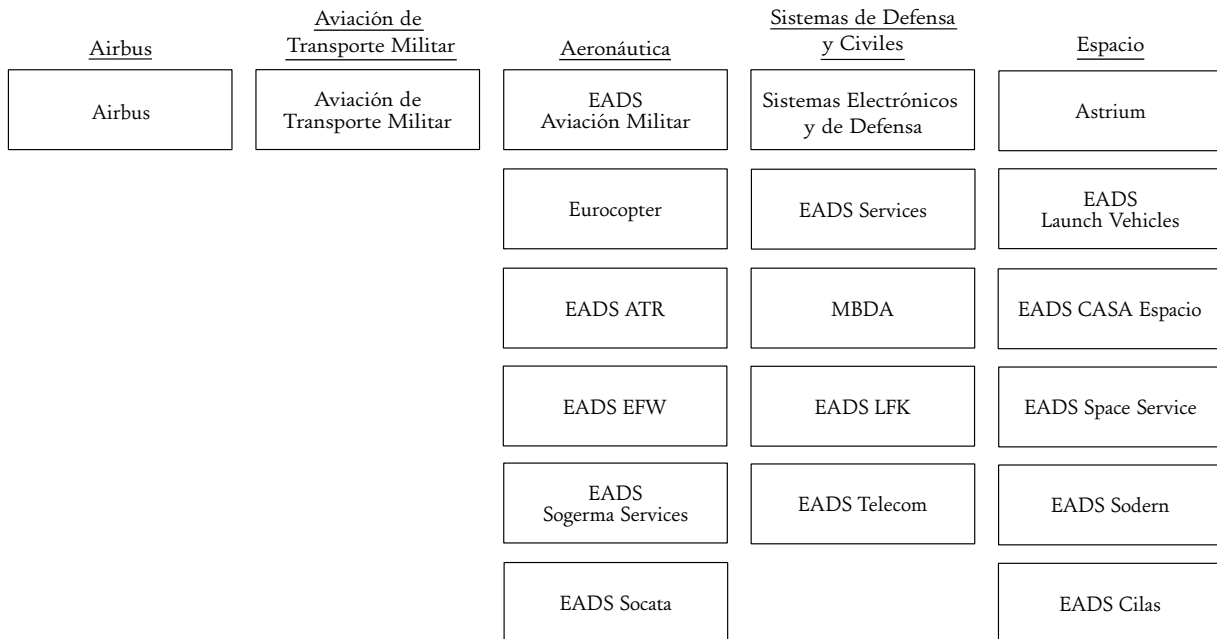
Véase lo dispuesto anteriormente en los apartados 3.3.1. y 3.3.2.

3.3.6 Organigrama simplificado del grupo

El siguiente cuadro indica las principales unidades operativas de EADS a 31 de diciembre de 2001.

ORGANIGRAMA SIMPLIFICADO DEL GRUPO EADS

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V. (EADS)



Los porcentajes de participación que se indican en este organigrama representan las participaciones directas e indirectas de EADS en el capital de cada sociedad, con exclusión de los porcentajes de los que son titulares otros accionistas.

3.3.7 Adquisición de acciones propias

3.3.7.1 Derecho holandés

La Sociedad podrá adquirir sus propias acciones a título oneroso, sin perjuicio del respeto de ciertas disposiciones de Derecho holandés y de los Estatutos, si (i) los fondos propios menos los fondos necesarios para proceder a la adquisición no son inferiores al total del importe del capital desembolsado y exigido y de todas las reservas impuestas por el Derecho holandés y (ii) al final de estas operaciones la Sociedad y sus filiales no son titulares o beneficiarias de un número de acciones cuyo valor nominal total sea superior a una décima parte del capital social de la Sociedad. El Consejo de Administración sólo podrá proceder a adquirir acciones propias si ha sido autorizado para ello por la Junta General de Accionistas. Esta autorización sólo será válida por un período que no podrá exceder de 18 meses.

A las acciones de las que la Sociedad sea titular no les corresponderá ningún derecho de voto. Los usufructuarios y beneficiarios de acciones en prenda de las que la Sociedad sea titular no se verán sin embargo privados de sus derechos de voto en el caso en que el derecho de usufructo o la prenda existiera antes de que la Sociedad fuera titular de la acción.

En la Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 10 de mayo de 2001, se autorizó al Consejo de Administración, por un período de 18 meses a partir de la fecha de celebración de dicha junta, a adquirir acciones propias de la Sociedad hasta un máximo del 5% del capital social de la Sociedad, ya sea en el mercado de valores o de otra forma por la cual reciba una contrapartida económica, a un precio que oscilará entre el valor nominal de las acciones y una cantidad equivalente al 110% del precio pagado por las acciones en cuestión, en cualquier mercado de valores en el día en que ese mercado estuvo abierto a negociación inmediatamente anterior al día de la adquisición de las acciones por parte de la Sociedad. El Consejo de Administración dictó sendas resoluciones los días 12 de julio y 18 de septiembre de 2001, y encomendó a los *Chief Executive Officers* la puesta en práctica de un plan para la recompra por parte de la Sociedad de un máximo de 10.500.000 de sus acciones propias, representativas de un 1,3% del capital social emitido de la Sociedad. La COB aprobó el 18 de septiembre de 2001, con el número 01-1136, la note d'information relativa a ese programa de adquisición de acciones. A 10 de abril de 2002, la Sociedad había adquirido 1.027.943 de sus acciones propias.

Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el día 17 de mayo de 2002, con el fin de anular y reemplazar la autorización mencionada en el párrafo anterior y autorizar igualmente al Consejo de Administración, durante un nuevo período de 18 meses a partir de la fecha de esa junta, para la

recompra de acciones de la Sociedad hasta un límite del 5% del capital social emitido de la Sociedad, en cualquier bolsa o de cualquier otra forma a cambio de un pago, a un precio que deberá estar comprendido entre el valor nominal de las acciones y una cantidad equivalente al 110% del precio al que cotizaban en cualquier bolsa en el momento de cierre del último día en el que la citada bolsa estuviera abierta para la realización de operaciones, antes del día en que la Sociedad realice la referida adquisición.

3.3.7.2 Regulación francesa

Como consecuencia de su admisión a cotización en Francia, la Sociedad está sometida a la regulación que se resume a continuación.

En aplicación del Reglamento n° 98-02 de la COB (tal y como ha sido modificado por el Reglamento 2000-06), la adquisición por una sociedad de sus propias acciones estará subordinada a la publicación de un folleto informativo sometido a la aprobación de la COB.

En aplicación del Reglamento n° 90-04 de la COB (tal y como ha sido modificado por los Reglamentos 98-03 y 2000-06), una sociedad no podrá realizar operaciones sobre sus propias acciones con la intención de manipular el mercado. El Reglamento n° 90-04 define también las condiciones de validez de las intervenciones realizadas por la Sociedad sobre sus propias acciones.

Después de haber realizado la adquisición de sus propias acciones, se ha de presentar en la COB y el CMF los informes mensuales que contengan la información específica sobre las transacciones que se hayan producido. El CMF publicará esta información.

3.3.7.3 Regulación alemana

Como emisor extranjero, la Sociedad no estará sometida a las normas de Derecho alemán relativas a las operaciones sobre sus propias acciones, ya que estas disposiciones sólo se aplican a emisores alemanes.

3.3.7.4 Regulación española

Como emisor extranjero, la Sociedad no estará sometida a las normas españolas relativas a las operaciones sobre acciones propias, que sólo se aplican a los emisores españoles.

Sin embargo, de conformidad con las Normas de Conducta establecidas en la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, la Sociedad no podrá realizar operaciones sobre sus acciones propias con el fin de manipular el mercado.

3.4 Información bursátil

El capital social en circulación de la Sociedad se compone de 809.175.561 acciones que cotizan con el símbolo “**EAD**” en la Bolsa de París, la Bolsa de Frankfurt y en las Bolsas Españolas, formando parte del índice CAC 40.

Las siguientes tablas establecen, para los períodos indicados, los volúmenes de contratación media diaria y los precios máximos y mínimos de las acciones EADS en las Bolsas de París y Frankfurt y en las Bolsas Españolas.

Bolsa de París

	<u>Volumen de contratación de acciones</u>	<u>Volumen de contratación medio diario</u>	<u>Valor de contratación (€)</u>	<u>Valor de contratación medio diario (€)</u>	<u>Máximo del mes</u>	<u>Mínimo del mes</u>
2000						
Julio (desde el día 10).....	28.006.987	1.867.132	507.785.107	33.852.340	19,19	17,40
Agosto	25.823.476	1.122.760	384.575.157	16.720.659	18,05	16,05
Septiembre	30.460.407	1.450.496	571.089.464	27.194.736	20,10	17,06
Octubre	54.407.858	2.473.084	1.184.877.998	53.858.091	24,10	18,88
Noviembre	33.635.272	1.528.876	810.699.388	36.849.972	25,20	22,47
Diciembre.....	27.572.339	1.451.176	628.842.769	31.442.138	24,29	20,12
2001						
Enero	39.914.713	1.814.305	922.430.115	41.928.642	24,03	21,90
Febrero	28.371.942	1.418.597	671.386.276	33.569.314	23,59	21,10
Marzo	40.195.234	1.827.056	808.266.895	36.739.404	23,56	18,20
Abril	23.042.758	1.212.777	466.130.786	24.533.199	21,50	19,22
Mayo	30.810.517	1.400.478	680.973.860	30.953.357	24,00	19,50
Junio	36.622.362	1.831.118	847.614.750	42.380.738	25,07	20,67
Julio	23.998.212	1.090.828	531.019.150	24.137.234	23,50	21,02
Agosto	29.135.094	1.266.743	602.364.447	26.189.759	23,60	18,64
Septiembre	55.227.242	2.761.362	724.387.025	36.219.351	19,94	9,14
Octubre	49.407.887	2.148.169	592.687.519	25.769.023	13,65	9,90
Noviembre	40.347.151	1.833.961	550.247.341	25.011.243	14,57	12,00
Diciembre.....	19.755.943	1.097.552	271.754.537	15.097.474	15,24	13,05
2002						
Enero	26.525.882	1.205.722	363.824.632	16.537.483	14,90	12,52
Febrero	21.298.834	1.120.991	287.799.414	15.147.338	14,80	12,71
Marzo	31.975.439	1.682.918	517.520.338	27.237.913	17,45	14,53

Fuente: Base de datos Bloomberg

Bolsa de Frankfurt

	<u>Volumen de contratación de acciones</u>	<u>Volumen de contratación medio diario</u>	<u>Valor de contratación (€)</u>	<u>Valor de contratación medio diario (€)</u>	<u>Máximo del mes</u>	<u>Mínimo del mes</u>
2000						
Julio (desde el día 10).....	10.021.156	626.322	126.313.029	7.894.564	19,00	17,20
Agosto	2.296.984	99.869	39.539.352	1.719.102	18,30	16,00
Septiembre	2.667.145	127.007	47.534.427	2.263.544	20,02	17,05
Octubre	2.116.370	96.199	40.178.886	1.913.280	24,05	19,00
Noviembre.....	1.100.523	50.024	25.983.694	1.181.077	25,90	22,50
Diciembre.....	646.677	34.036	15.011.258	750.563	24,30	20,06
2001						
Enero	623.484	28.340	13.824.417	628.383	23,90	21,80
Febrero.....	519.634	25.982	11.758.970	587.948	23,52	21,21
Marzo.....	558.229	25.374	12.349.913	561.360	23,50	18,50
Abril	262.503	13.816	5.292.404	278.548	21,70	19,20
Mayo.....	491.162	22.326	10.860.045	493.638	23,97	19,70
Junio	817.372	38.922	18.911.714	900.558	25,20	20,61
Julio	958.870	46.664	21.167.451	1.029.124	23,45	20,57
Agosto	753.104	39.034	15.668.232	822.343	23,50	18,60
Septiembre	2.039.979	102.970	25.656.940	1.301.782	19,97	9,20
Octubre	1.217.290	52.926	14.786.737	642.902	13,80	10,00
Noviembre.....	861.507	39.159	11.688.046	531.275	14,70	10,90
Diciembre.....	626.512	36.854	8.653.911	509.054	15,10	13,00
2002						
Enero	687.609	31.255	9.416.004	428.000	14,81	12,50
Febrero.....	484.884	24.244	6.523.078	326.154	14,30	12,70
Marzo.....	852.539	42.627	13.770.868	688.543	17,48	13,90

Fuente: Base de datos Bloomberg

Bolsas españolas

	<u>Volumen de contratación de acciones</u>	<u>Volumen de contratación medio diario</u>	<u>Valor de contratación (€)</u>	<u>Valor de contratación medio diario (€)</u>	<u>Máximo del mes</u>	<u>Mínimo del mes</u>
2000						
Julio (desde el día 10).....	18.203.064	1.137.692	330.862.873	20.678.930	19,10	17,00
Agosto	1.733.497	75.369	30.022.590	1.305.330	18,39	16,01
Septiembre	4.016.475	191.261	75.331.737	3.587.226	20,07	17,02
Octubre	4.868.795	221.309	99.463.587	4.736.361	24,00	18,50
Noviembre.....	1.293.184	58.781	29.653.441	1.347.884	25,10	22,10
Diciembre.....	655.922	34.522	13.991.513	777.306	24,50	20,20
2001						
Enero	447.403	20.337	9.939.805	451.809	23,99	21,77
Febrero.....	415.608	20.780	9.173.076	458.654	23,52	21,14
Marzo.....	446.407	20.291	9.742.541	442.843	23,50	18,01
Abril	182.638	9.613	3.543.739	186.513	21,90	19,13
Mayo.....	243.750	11.080	5.423.419	246.519	23,90	19,70
Junio	302.249	14.393	6.988.672	332.794	24,98	20,80
Julio	132.517	6.024	2.927.541	133.070	23,32	21,10
Agosto	342.359	16.124	7.060.800	320.945	23,50	18,90
Septiembre	791.965	39.598	10.074.145	503.707	20,00	9,20
Octubre	694.478	30.195	8.212.669	357.073	13,60	10,00
Noviembre.....	554.396	25.200	7.547.151	343.052	14,53	12,11
Diciembre.....	368.870	21.698	5.067.135	298.067	14,45	13,11
2002						
Enero	560.834	25.492	7.608.542	345.843	14,85	12,57
Febrero.....	326.840	17.202	4.429.110	233.111	14,76	12,77
Marzo.....	598.644	31.508	9.678.288	509.384	17,40	14,30

Fuente: Base de datos Bloomberg

3.5 Dividendos

3.5.1 Dividendos distribuidos desde la constitución de la Sociedad

El 27 de junio de 2001 se distribuyó un dividendo en efectivo correspondiente al año 2000 por un valor bruto de 0,50 euros por acción.

En la Junta General de Accionistas convocada para el 17 de mayo de 2002 se adoptará un acuerdo con el fin de aprobar el pago de un dividendo en efectivo correspondiente al año 2001 por un valor bruto de 0,50 euros por acción pagaderos el 28 de junio de 2002.

3.5.2 Política de distribución de dividendos de EADS

Corresponderá al Consejo de Administración de la Sociedad la definición de la política de distribución de dividendos de EADS principalmente en función de los resultados de la Sociedad, de su política de inversiones, así como de la política de distribución de dividendos de sociedades europeas e internacionales del sector (véase asimismo lo dispuesto en el apartado 3.1.9 “Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones”). No se puede asegurar que se vayan a distribuir dividendos a partir del año 2002.

3.5.3 Plazo de prescripción de dividendos

En virtud del artículo 31 de los Estatutos, el derecho al pago de un dividendo o de cualquier otra forma de distribución votada por la Junta General prescribe a los cinco años a partir de la fecha en que dicho dividendo sea debido y exigible. El derecho al pago de cantidades a cuenta de dividendos prescribe a los cinco años a partir de la fecha en que dicho dividendo sobre el que se imputa dicha cantidad haya vencido y sea exigible.

3.5.4 Régimen fiscal

Las descripciones que se incluyen a continuación constituyen un análisis general del Derecho fiscal holandés vigente actualmente y se limitan a las incidencias fiscales significativas para una persona física o jurídica titular de acciones de la Sociedad (las “**Acciones**”) que no sea o que no se le dé el trato de residente en los Países Bajos a los efectos previstos en la normativa fiscal de los Países Bajos (un “**Accionista No Residente**”). Los siguientes apartados no hacen referencia a normas especiales que pueden aplicarse a determinadas categorías de titulares de las Acciones, e igualmente no son exhaustivas. Algunas categorías de accionistas de la Sociedad podrán estar sometidas a normas específicas que no se analizan a continuación y que son susceptibles de tener unos efectos sustancialmente diferentes de los de las normas generales que estudiaremos a continuación. En caso de duda sobre su situación fiscal en los Países Bajos y en su país de residencia, se aconseja a los inversores que consulten a sus asesores en materia fiscal.

Retenciones fiscales sobre dividendos

En general, los dividendos distribuidos por la Sociedad respecto a las Acciones estarán sujetos a una retención fiscal en los Países Bajos al tipo legal del 25%. El término dividendo incluye los dividendos en efectivo o en especie, los dividendos implícitos y explícitos, la amortización de capital desembolsado no considerado como capital a efectos de las normas holandesas de retenciones fiscales sobre dividendos, y los beneficios procedentes de liquidaciones que superen el capital medio desembolsado considerado como capital a efectos de las normas holandesas de retenciones fiscales sobre dividendos. Las acciones liberadas pagadas con la prima incorporada a la acción, consideradas como capital a efectos de las normas holandesas de retenciones fiscales sobre dividendos, no estarán sujetas a retención fiscal.

Un Accionista No Residente puede cumplir los requisitos para la obtención de una exención o reembolso total o parcial de la retención fiscal mencionada en virtud de un tratado fiscal en vigor entre los Países Bajos y su país de residencia. Los Países Bajos han firmado tratados fiscales con los Estados Unidos, Canadá, Suiza, Japón, todos los estados miembros de la Unión Europea y otros países.

Tratados fiscales con Francia, Alemania y España

En virtud del Tratado entre la República Francesa y el Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal respecto a los impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, suscrito el 16 de marzo de 1973, el Tratado entre la República Federal de Alemania y el Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición respecto a los impuestos sobre la renta, sobre el patrimonio y otros impuestos, y para regular otras cuestiones fiscales, suscrito el 16 de junio de 1959 o el Tratado entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición respecto a los impuestos sobre la renta y el patrimonio, suscrito el 16 de junio de 1971, los dividendos pagados por la Sociedad a un Accionista No Residente que sea residente de Francia, Alemania o España, tal y como se definen en cada correspondiente Tratado, tienen derecho a una reducción de la retención del 25% practicada por los Países Bajos hasta el 15%, siempre que los dividendos no sean atribuibles a un negocio o parte del mismo que se realice a través de un establecimiento o representante permanente en los Países Bajos.

Retenciones fiscales sobre la venta u otras formas de disposición de las Acciones

Los pagos recibidos en contraprestación por la ventas u otras formas de disposición de las Acciones no estarán sujetos a retención fiscal en los Países Bajos, salvo que la venta o disposición se efectúe, o se considere que se efectúe, a favor de la Sociedad o de una filial directa o indirecta de la misma. La amortización o venta a favor de una filial directa o indirecta de la Sociedad se considerará como dividendo y, en principio, estará sometida a las normas estipuladas en el apartado “Retención de impuestos sobre dividendos” anterior.

Impuestos sobre la Renta y sobre plusvalías

Un Accionista No Residente que reciba dividendos de la Sociedad por las Acciones o que obtenga una plusvalía por la venta o disposición de Acciones no estará sujeto a imposición fiscal sobre rentas o plusvalías en los Países Bajos a menos que:

- (i) esas rentas o plusvalías sean atribuibles a un negocio o a parte del mismo que se lleve a cabo a través de un establecimiento permanente o de un representante permanente en los Países Bajos; o
- (ii) el Accionista No Residente posea, directa o indirectamente, una participación significativa en la Sociedad; o

- (iii) el Accionista No Residente sea una persona física y esa renta o plusvalía cumpla los requisitos necesarios para considerarla en los Países Bajos como renta de actividades diversas, según la definición que de este término hace la Ley holandesa sobre el impuesto sobre la renta de las personas físicas de 2001.

En términos generales, se entenderá que un Accionista No Residente no es titular de una participación significativa en el capital social de la Sociedad, a menos que el Accionista No Residente, individualmente o en concierto con otras personas relacionadas, devenga titular, conjunta o separadamente y directa o indirectamente, de Acciones de la Sociedad, o de un derecho de adquisición de Acciones de la misma que ascienda al 5% o un porcentaje mayor del capital social total de la Sociedad. Se considera que se ostenta una participación significativa cuando la totalidad o una parte de una participación significativa ha sido dispuesta, o se considere que ha sido dispuesta con la aplicación de una desgravación por reinversión.

Impuesto sobre donaciones y sucesiones

Los impuestos sobre donaciones y sucesiones de los Países Bajos no se aplicarán a la transmisión de Acciones mediante donación, o tras el fallecimiento de un Accionista No Residente, a menos que:

- (i) la transmisión haya sido realizada por, o en nombre de una persona que, en el momento de la donación o el fallecimiento, sea, o se considere que sea residente en los Países Bajos.
- (ii) las Acciones sean atribuibles a un negocio o parte del mismo que se lleve a cabo a través de un establecimiento o representante permanente en los Países Bajos.

Impuesto sobre el valor añadido

El pago de los dividendos sobre las acciones y la transmisión de las mismas no estará sujeta a gravamen alguno en concepto de impuesto sobre el valor añadido de los Países Bajos.

Otros impuestos y derechos

El otorgamiento, distribución y/o la ejecución legal (incluyendo la ejecución de cualquier sentencia extranjera en los tribunales de los Países Bajos) llevada a cabo con respecto a los dividendos derivados de las Acciones o con relación a la transmisión de Acciones no estará sujeta en los Países Bajos a ningún tipo de impuesto registral, impuesto sobre transmisiones, impuesto sobre el patrimonio, timbre ni a ningún otro impuesto o derecho similar, con excepción de las tasas judiciales exigidas en los Países Bajos.

Residencia

Un Accionista No Residente no se convertirá en residente en los Países Bajos, ni se entenderá que lo sea, por el mero hecho de que sea titular de una acción ordinaria o por el mero hecho del otorgamiento, el cumplimiento, la distribución y/o la ejecución forzosa de derechos con respecto de las acciones ordinarias.

CAPÍTULO 4 — INFORMACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DE EADS

4.1 Presentación del Grupo EADS

Salvo cuando se indique lo contrario, todos los datos que se facilitan a continuación se basan en información facilitada por la Sociedad.

4.1.1 Presentación

Con un volumen de negocios consolidado proforma de 30.800 millones de euros en 2001, EADS es el líder europeo de la industria de la aeronáutica, del espacio y de la defensa, y es la segunda empresa más grande del sector a nivel mundial. En términos de cuota de mercado, se encuentra entre los dos principales fabricantes de aviones comerciales, de helicópteros civiles, de lanzadores espaciales comerciales y de misiles. Asimismo, es uno de los principales fabricantes de aviones militares, de satélites y de electrónica de defensa. Así, en 2001, realizó un 80% de su volumen de negocio en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar.

EADS ha estructurado las mencionadas actividades en cinco divisiones: (1) Airbus, (2) Aviación de Transporte Militar, (3) Aeronáutica (salvo las actividades aeronáuticas incluidas en las dos anteriores), (4) Sistemas de Defensa y Civiles y (5) Espacio. El reparto de las mismas entre las cinco divisiones se describe en el organigrama del apartado 3.3.6. del presente documento.

Estrategia

Con el fin de maximizar el valor para sus accionistas, la Dirección de EADS (la “**Dirección**”) se ha marcado el objetivo de situar a EADS como uno de los dos líderes de los principales mercados a los que se dirige y en esta línea ha definido los siguientes objetivos estratégicos:

- **Liderar la consolidación del sector y fortalecer las alianzas estratégicas en todo el mundo.**

EADS seguirá fomentando la consolidación del sector aprovechando un largo historial de éxitos conjuntos con las principales compañías tanto de Europa como de América. El objetivo de esta consolidación, ya sea a través de alianzas o de fusiones y adquisiciones, es configurar a EADS como una empresa global, con una presencia doméstica muy visible en los más importantes mercados de la aeronáutica, del espacio y de la defensa. Asimismo, esta colaboración servirá para continuar mejorando la cartera de tecnologías y productos de EADS.

Los importantes éxitos obtenidos recientemente, tales como la creación de la sociedad Airbus y la constitución de MBDA, son buenos ejemplos del destacado papel que EADS está jugando en la definición del camino hacia el establecimiento de alianzas estratégicas a nivel europeo. EADS pretende seguir dando forma a la industria de la aeronáutica, el espacio y la defensa europea centrándose especialmente en su participación, a través de Astrium y de EADS Launch Vehicles, en el sistema Ariane, así como en las actividades de aviación militar y electrónica de defensa.

La adquisición de la compañía británica Cogent, la finlandesa Patria, PZL-Okecje, de Polonia, y la australiana Aerospace Industrie durante el último año han sido esenciales para la consecución de significativos contratos en cada uno de esos mercados. A la vista de estos éxitos, EADS continuará estudiando aquellas oportunidades que le permitan establecerse localmente en mercados de exportación clave. La Sociedad se basará en su sólida reputación como líder tecnológico y su creciente credibilidad como integrador de sistemas para penetrar en esos mercados.

Los elementos caracterizadores más importantes de EADS, la tecnología y la amplitud de su mercado, le han permitido desarrollar alianzas estratégicas con los principales actores de los mercados de la aeronáutica, del espacio y de la defensa estadounidenses. Las oportunidades en defensa con misiles balísticos, aviones de misión y sistemas ISR, desarrolladas conjuntamente con socios como Boeing, Lockheed Martin y Northrup Grumman, han abierto amplios caminos hacia el crecimiento.

- **Capitalizar los puntos fuertes actuales para potenciar las actividades de defensa**

Las sinergias potenciales en tecnología y la capacidad de contrarrestar los ciclos comerciales pasando de las actividades civiles a las de defensa y viceversa subyacen al objetivo de EADS de incrementar el volumen de negocios del sector de la defensa hasta un 30% del volumen de negocios total para 2010.

EADS considera que sus actividades de defensa están especialmente bien posicionadas para aprovechar la creciente demanda en sectores como la proyección de fuerzas militares, la recogida y gestión de información militar, y la supervivencia interna y en el teatro de operaciones. Los acontecimientos del

11 de septiembre y la posterior evolución han subrayado las crecientes necesidades en esas áreas de productos, tales como aviones estratégicos, misiles crucero de ataque profundo, cazas y aviones de misión, redes de telecomunicaciones seguras desplegadas y vehículos aéreos radiocontrolados.

EADS tiene también una joven cartera de productos que ofrece oportunidades de evolución en consonancia con las cambiantes exigencias del mercado. Asimismo, la diversificación de los ingresos está aumentando, al pasar los programas más recientes, como el Eurofighter, de la fase de desarrollo a la de producción.

La existencia de una apreciable cartera de pedidos de productos de defensa de EADS, lo que representa un flujo de ingresos predecible para la Sociedad, permite a la Dirección centrarse en mejorar las operaciones y maximizar los beneficios.

- **Aprovechar las oportunidades internas del grupo.**

Mediante la combinación de una gama más amplia tanto de productos como de experiencia técnica para crear sistemas integrados de alto valor añadido, EADS intentará maximizar los márgenes y ofrecer soluciones diferenciadas a medida de las necesidades de los clientes, que son cada vez más complejas. La unificación de competencias independientes para responder a esas necesidades puede verse claramente en la estrategia de EADS en relación con el A400M: este programa integra capacidades militares y comerciales de EADS que anteriormente no estaban relacionadas para ofrecer un sistema de transporte aéreo estratégico de vanguardia.

A tal fin, EADS basará su estrategia en una dirección y una asignación de recursos unificadas, y complementadas con una identificación de las necesidades del cliente y una definición de soluciones lideradas por las divisiones. Por ejemplo, en 2001 todas las actividades relacionadas con aviones de misión se unificaron en una unidad de negocio que ahora proporciona un interfaz único a los clientes.

Información financiera y operativa proforma

El siguiente cuadro presenta el reparto por divisiones del volumen de negocios consolidado del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 y del volumen de negocios consolidado proforma de EADS, expresado en valor y en porcentaje, correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000.

Volumen de negocios consolidado del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 y volumen de negocios consolidado proforma no auditado del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 por división

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000	
	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros
Airbus.....	64	20,5	59	14,9
Aviación de Transporte Militar	2	0,5	1	0,3
Aeronáutica	16	5,1	19	4,7
Sistemas de Defensa y Civiles.....	10	3,3	11	2,9
Espacio.....	8	2,4	10	2,5
Volumen de negocios total por división antes de Sedes/Eliminaciones.....	100	31,8	100	25,3
Sedes/Eliminaciones ⁽²⁾		(1,1)		(1,1)
Total de volumen de negocios consolidado.....		<u>30,8</u>		<u>24,2</u>

(1) Porcentaje del volumen de negocios total por divisiones antes de sedes/eliminaciones.

(2) Incluidas, entre otras, las eliminaciones intragrupo y las ventas de sedes.

El siguiente cuadro muestra el importe y el porcentaje del volumen de negocios consolidado del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001, y el volumen de negocios consolidado proforma de EADS para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 por área geográfica.

Volumen de negocios consolidado por área geográfica correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000	
	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros
Europa	45	13,9	53	12,8
América del Norte.....	34	10,4	28	7,7
Asia/Australia	10	3,1	9	1,5
Resto del mundo.....	11	3,4	10	2,2
Total	<u>100</u>	<u>30,8</u>	<u>100</u>	<u>24,2</u>

(1) Porcentaje del total de volumen de negocios después de eliminaciones.

El siguiente cuadro proporciona datos operativos correspondientes a las órdenes de pedido correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 y a las órdenes de pedido proforma correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2000 de EADS.

Órdenes de pedido consolidadas para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 y órdenes de pedido consolidadas proforma para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000	
	% ⁽³⁾	en miles de millones de euros	% ⁽³⁾	en miles de millones de euros
Órdenes de pedido: ⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	82	50,3	68	34,2
Aviación de Transporte Militar	2	1,0	1	0,5
Aeronáutica	9	5,3	17	8,3
Sistemas de Defensa y Civiles.....	5	3,1	8	3,9
Espacio.....	2	1,3	6	3,0
Sedes/Eliminaciones.....		(0,8)		0,8
Total	<u>100</u>	<u>60,2</u>	<u>100</u>	<u>49,1</u>

(1) Excluyendo las opciones.

(2) Conforme a precios de catálogo.

(3) Antes de sedes/eliminaciones.

El siguiente cuadro proporciona datos operativos correspondientes a la cartera de pedidos de EADS a 31 de diciembre de 2001 y de 2000.

Cartera consolidada de pedidos correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001, y cartera de pedidos consolidada proforma correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000	
	<u>%⁽³⁾</u>	<u>en miles de millones de euros</u>	<u>%</u>	<u>en miles de millones de euros</u>
Cartera de pedidos:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	85	156,1	78	104,4
Aviación de Transporte Militar	1	1,3	1	0,9
Aeronáutica	7	13,7	10	13,1
Sistemas de Defensa y Civiles	5	9,1	7	9,7
Espacio	<u>2</u>	<u>3,8</u>	<u>4</u>	<u>4,8</u>
Sedes/Eliminaciones		<u>(0,7)</u>		<u>(1,0)</u>
Total	<u>100</u>	<u>183,3</u>	<u>100</u>	<u>131,9</u>

(1) Excluyendo las opciones.

(2) Conforme a precios de catálogo.

(3) Antes de sedes/eliminaciones.

4.1.2 Airbus

Introducción y presentación

Airbus es uno de los dos principales fabricantes mundiales de aviones comerciales de más de 100 plazas. Su cuota de mercado de ventas anuales a nivel mundial ha experimentado un crecimiento desde el 15% en 1990 al 38% en 2001. A 31 de diciembre de 2001, su cartera de pedidos alcanzaba un 54% de la cartera de pedidos a nivel mundial, lo que supone un aumento de la cuota, pero un descenso del volumen con respecto a 31 de diciembre de 2000. En 2001, la división Airbus de EADS registró un volumen de negocios de 20.500 millones de euros, lo que supone un 64% del volumen de negocios total de EADS; este incremento del 38,3% con respecto a la cifra de negocios consolidada proforma de 2000 se debe en parte a un cambio en la consolidación. Véase “Constitución de Airbus”.

Airbus se ha convertido en el segundo fabricante mundial de aviones comerciales y compite duramente por el primer puesto con su rival Boeing. Desde su creación en 1970 y hasta el día 31 de diciembre de 2001, Airbus ha recibido 4.399 pedidos de aviones procedentes de 180 clientes, aproximadamente, implantados en todo el mundo.

Varios factores han contribuido al éxito de Airbus: su cartera de aviones modernos, su importante innovación tecnológica, su equipo estable de empleados altamente cualificados así como su concepto de “familia” de aviones, que permite ofrecer a los clientes una reducción de los costes de formación de la tripulación, de mantenimiento y de aprovisionamiento de una flota compuesta por aparatos Airbus de distintos tamaños. Además, la Dirección considera que la composición internacional de Airbus constituye una ventaja competitiva en el mercado mundial.

El grupo Airbus es propiedad de EADS (80%) y BAE Systems (20%); el Director de la División Airbus de EADS actúa como CEO de Airbus, lo que da una muestra más del eficaz control directivo que EADS efectúa sobre sus operaciones.

Estrategia

El principal objetivo estratégico de Airbus es registrar unos resultados económicos sobresalientes, de forma sostenida y gracias al continuo desarrollo de una gama de productos de la más alta calidad, así como controlar a largo plazo la mitad de la cuota de mercado de los aviones comerciales. Para conseguirlo, Airbus está trabajando activamente con el objetivo de:

- Completar una amplia gama de productos, diseñada para cubrir las necesidades de los clientes, lo que conlleva (i) un importante esfuerzo para desarrollar, controlar, fabricar y distribuir el A380 a comienzos del año 2006 y dentro de los límites presupuestarios, (ii) la extensión progresiva de las aplicaciones de los aviones de carga a toda la gama de aviones de Airbus, y (iii) el mantenimiento continuado del margen competitivo de los modelos ya existentes en sus mercados;
- Intentar penetrar o consolidar su prometedora posición en ciertos mercados clave, como son el estadounidense y el japonés;
- Extender su oferta de servicios a clientes, lo que permitirá a Airbus seguir a la cabeza del sector en el que opera mediante (i) el diseño de respuestas a las necesidades de los clientes, siempre en evolución, y (ii) la consecución de una posición óptima para Airbus en la cadena de valor de dicho sector; y
- Perfeccionar sus actividades industriales con el fin de aprovechar los beneficios de la integración, mejorar su respuesta a los cambios del volumen y las proporciones, y llevar a cabo inversiones relacionadas con el A380 centrándose en la flexibilidad y la eficiencia.

Mercado

Carácter cíclico del mercado y factores de desarrollo

Los principales factores que afectan a la demanda del mercado de la aviación son la demanda de pasajeros de transporte aéreo, el carácter cíclico del transporte de mercancías, la regulación (y la liberalización) nacional e internacional, el índice de sustitución y la antigüedad de las flotas existentes, así como la existencia de alianzas entre las compañías aéreas y el aumento del número de sociedades de arrendamiento financiero de aviones. El rendimiento, la posición competitiva y la estrategia de las líneas aéreas, los operadores de transporte de mercancías y las sociedades de *leasing*, las guerras, los conflictos políticos y acontecimientos de carácter extraordinario pueden actuar como desencadenante, precipitar cambios en la demanda y dar lugar a desequilibrios a corto plazo en el mercado.

Hechos más destacados del mercado de líneas aéreas en 2001. La recesión mundial que padecemos, junto con las consecuencias de los acontecimientos del 11 de septiembre, ha provocado una caída del mercado; con respecto al

año anterior, las cifras de 2001 de demanda mundial de pasajeros, expresadas en Pasajeros Transportados y Kilómetros, cayeron un 15,8% en septiembre, un 22% en octubre, un 19,7% en noviembre y un 11,7% en diciembre. Al igual que durante la Guerra del Golfo, a la fecha del presente documento el tráfico de las líneas aéreas está aumentando progresivamente hacia el nivel del año anterior, gracias a factores como la percepción de la seguridad y la comodidad de los pasajeros. La incidencia en los distintos mercados difiere dependiendo del modelo empresarial de las líneas aéreas, de los segmentos de viajes o de la geografía. Los operadores de aeronaves han adaptado la capacidad a las necesidades de sus mercados eliminando recorridos, reduciendo horarios y retirando los aviones más antiguos y menos eficientes. La retirada neta de 1.558 aviones en 2001, 941 de los cuales se retiraron entre septiembre y diciembre (*datos de Airclaims*) está dando lugar a una mayor concentración de modelos más recientes en funcionamiento, una tendencia que favorece la cuota de Airbus en las flotas que permanecen activas. Los problemas financieros que se produjeron durante 2001 han desencadenado quiebras de líneas aéreas y han dado lugar a negociaciones con fabricantes de aviones para cancelar o posponer algunas de las entregas contratadas, lo que a su vez ha obligado a una revisión a la baja de las entregas previstas por Airbus y Boeing.

Crecimiento global. El mercado de los reactores comerciales para el transporte de pasajeros depende principalmente de la demanda de transporte aéreo, que a su vez depende en gran medida del crecimiento económico o de la evolución del PIB, los niveles de las tarifas y el crecimiento demográfico. Desde 1967 hasta 2000, con la excepción del año 1991, a consecuencia de la Guerra del Golfo, el transporte aéreo ha crecido cada año, registrando un incremento medio anual de un 7,9% expresado en Pasajeros Transportados y Kilómetros. En 2000, Airbus preveía que el transporte aéreo todavía crecería aproximadamente un 4,9% anual durante el período de 2000 a 2019, información que era coherente con los estudios comunicados por Boeing. Airbus estima que los recientes acontecimientos no afectan significativamente a esta tendencia a largo plazo.

Carácter cíclico. A pesar de este crecimiento global del transporte aéreo, el mercado de los aviones se ha caracterizado por un comportamiento cíclico, en parte debido a la volatilidad de la rentabilidad de las compañías aéreas, pero también a la naturaleza cíclica de la economía mundial. Para los fabricantes de aviones, los ciclos a la baja han tenido generalmente como consecuencia el descenso de los pedidos de aviones en el plazo de un año, y un descenso de las ventas durante un período ligeramente más largo. Las ventas de Airbus se han mantenido constantes o han progresado desde 1994 gracias al incremento de su cuota de mercado. Cuando se enfrentan a un descenso de los coeficientes de carga y de beneficios, algunas compañías aéreas intentan generalmente retrasar sus decisiones sobre la realización de pedidos de nuevos aviones hasta que mejoren estos factores.

El movimiento a la baja que se dio tras la Guerra del Golfo se produjo cuando las compañías aéreas concentraron su estrategia en las cuotas de mercado más que en la rentabilidad, lo que supuso un incremento excesivo de pedidos de aviones, un coeficiente endeudamiento/fondos propios más importante y un descenso de los beneficios. Este fenómeno se ha visto agravado por la facilidad de condiciones de obtención de financiación y las numerosas ventajas fiscales que se han ofrecido a los propietarios.

Sin embargo, ahora las compañías aéreas han vuelto a centrar sus objetivos en la rentabilidad, y se han reducido los coeficientes endeudamiento/fondos propios. Igualmente han incrementado su flexibilidad, utilizando contratos de arrendamiento financiero y una gestión más dinámica de la flota de los aparatos que se van quedando obsoletos, así como una estrategia más disciplinada en cuanto a pedidos de nuevos aparatos. Además, los arrendadores más sólidos en el ámbito financiero, sobre todo durante los diez últimos años, han mejorado notablemente la asignación de aviones en el mercado de aparatos usados. La Dirección estima que esta combinación de factores ha permitido atenuar el carácter cíclico del sector de la construcción aeronáutica.

La Dirección considera que podrá atenuar los efectos del actual movimiento a la baja gracias a una gestión eficaz, especialmente del trabajo subcontratado. Véase el apartado "Airbus — Producción — Capacidad de adaptación a los cambios de la demanda". Ya en el pasado, con ocasión de anteriores estancamientos, Airbus ha dejado constancia de su capacidad para amortiguar los efectos de los períodos de contracción sobre sus actividades al obtener una cuota de mercado más importante del mercado restringido, a pesar de un declive general de la industria aeronáutica. Asimismo, un descenso en el número de pedidos y en la propia cartera de pedidos no tiene por qué implicar necesariamente una reducción de igual tamaño de las entregas inmediatas.

Regulación/liberalización. La regulación (y la liberalización) nacional e internacional de los servicios de transporte internacional por vía aérea y los principales mercados de transporte aéreo nacional afecta a la demanda de aviones de pasajeros. En 1978, los Estados Unidos comenzaron a liberalizar su sistema de transporte aéreo interno. Otras regiones han seguido este modelo, entre ellas Europa desde 1985.

Las normas anti-ruido "Fase 3" de la FAA (*Federal Aviation Authority*), que exigían a las compañías aéreas que sustituyeran muchos aviones antiguos antes de que finalizara 1999, también han afectado a la demanda y han supuesto un aumento significativo de los pedidos procedentes de América del Norte durante los últimos años. Así,

el mercado norteamericano ha representado el 41% de los aviones entregados en 2000 y el 44% de los entregados en 2001.

Desarrollo de las redes de compañías aéreas: los "hubs". Bajo el efecto de la política de liberalización, las principales compañías aéreas adaptan de forma constante su estrategia relativa a la flota, la red y la política comercial. Esta adaptación es posible gracias a la disponibilidad de nuevos aviones capaces de responder a las exigencias de los clientes en cuanto a costes y resultados. En respuesta a las exigencias de los pasajeros respecto a las tarifas y a la competencia de nuevos transportistas de bajos costes, las grandes compañías aéreas han reorganizado su funcionamiento alrededor de sistemas de "hubs" (plataforma de correspondencia) en aeropuertos estratégicos, lo que les permite multiplicar las ofertas de servicios de transporte a tarifas más reducidas. La demanda se ha visto afectada por ello ya que los hubs permiten la normalización de la flota en torno a aparatos más pequeños para los enlaces cortos, de menor densidad y mayor frecuencia con destino a los hubs (redes de alimentación de los hubs) y de aparatos más grandes para los vuelos más largos y de mayor densidad (de hub a hub).

Gracias a la disponibilidad de aparatos nuevos pequeños y medianos, las compañías aéreas han podido proponer a los pasajeros de ingresos unitarios elevados un servicio de enlace directo (de punto a punto) en itinerarios menos frecuentados, evitando los hubs y ofreciendo un mayor número de destinos sin escala. Así, la liberalización mundial ha contribuido a la diversificación de las estrategias de las compañías aéreas, que necesitan disponer de una gama de aviones más amplia para poder aplicar sus estrategias.

Alianzas. El desarrollo de alianzas mundiales entre las compañías aéreas refuerza estas estrategias. Según datos de Airclaims, la mitad de la flota mundial de reactores comerciales de más de 100 plazas era explotada por las [23] compañías aéreas más grandes en diciembre de 2001. En los años 90, estos grandes nombres del transporte aéreo comenzaron a concluir alianzas que dan a cada uno de sus miembros acceso a los hubs y a las líneas de los otros socios, lo que permite concentrar sus inversiones en hubs ampliando al mismo tiempo su oferta de productos.

Financiación pública. Un acuerdo bilateral firmado en 1992 entre la Unión Europea y los Estados Unidos prevé una limitación de los adelantos reembolsables mediante cánones (los más utilizadas por los Gobiernos europeos) al 33% del coste total del desarrollo de nuevos modelos de aviación civil de gran capacidad. Asimismo prevé un límite del 3% del volumen de negocios de las financiaciones indirectas relacionadas con el desarrollo o la producción de aviones civiles de gran capacidad (mecanismos generalmente utilizados en los Estados Unidos por el Ministerio de Defensa y la NASA). Este acuerdo bilateral ha permitido igualar el nivel de financiación pública y se ajusta tanto a las necesidades de Europa como de los Estados Unidos.

Estructura del mercado y competencia

Segmentos de mercado. Airbus opera actualmente en cada uno de los tres grandes segmentos principales: los aviones de cabina estándar de 100 a 200 plazas en dos filas de asientos separados por un pasillo central, que se utilizan principalmente para los recorridos cortos y medios, como la familia A320; los aviones de cabina ancha de más de 200 plazas repartidas en tres filas de asientos separados por dos pasillos, que se utilizan para los recorridos cortos y medios en el caso de los A300/A310 y para los recorridos largos en el caso de la familia A330/A340; y los "aviones de gran tamaño", que se han diseñado para transportar más de 400 pasajeros sin escalas en recorridos muy largos y con una comodidad superior, en el caso de los A380 todavía en fase de desarrollo. Los aviones de mercancías constituyen un cuarto mercado, para el que se utiliza a menudo la reconversión de antiguos aviones de transporte de pasajeros (véase "Aeronáutica — Reconversión y Servicio Técnico de Aviones"). Además, la versión para mercancías del A300-600, avión que se entrega nuevo al cliente, ha conseguido un auténtico éxito, especialmente entre los principales transportistas de paquetes *express*, tales como Federal Express y UPS.

Según un estudio realizado por Airbus, de un total de 12.749 aviones con más de 70 plazas en servicio a 31 de diciembre de 2001, un 73% eran aviones de cabina estándar y un 27% de cabina ancha. El siguiente cuadro muestra el reparto de los aviones y el porcentaje por región para cada familia de aparatos, a 31 de diciembre de 2001.

	Avión		Configuración Porcentaje de	
	Porcentaje	Número de aviones en servicio	Cabina estándar	Cabina ancha
América del Norte.....	43	5.459	80	20
Europa	25	3.202	75	25
Asia-Pacífico.....	18	2.290	50	50
África y Oriente Medio.....	7	904	62	38
América del Sur	7	894	89	11
Total	<u>100</u>	<u>12.749</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Fuente: Airbus

La elevada proporción de aviones de cabina estándar en América del Norte y en Europa refleja la predominancia de los vuelos nacionales de corto o medio recorrido, especialmente en América del Norte, como consecuencia del desarrollo de los *bubs* después de la liberalización. A diferencia de lo que ocurre en América del Norte y Europa, los aviones de cabina ancha están más extendidos en Asia Pacífico, ya que los aeropuertos de la región limitan el número de vuelos, favoreciendo así una capacidad media de carga por avión superior.

Según las cifras publicadas por los fabricantes, en 2001 se vendieron 852 nuevos aviones de transporte de pasajeros de más de 100 plazas. De este total, un 76% eran aviones de cabina estándar y un 24% aparatos de cabina ancha. El siguiente cuadro muestra el número de aviones vendidos por región en 2001 y 2000.

	2001		2000	
	Número de aviones vendidos por región	Porcentaje del mercado total de aviones vendidos	Número de aviones vendidos por región	Porcentaje del mercado total de aviones vendidos
América del Norte.....	374	44	331	41
Europa.....	153	18	211	26
Asia-Pacífico	80	9	70	9
Resto del mundo.....	56	7	54	7
Sociedades de leasing	<u>189</u>	<u>22</u>	<u>134</u>	<u>17</u>
Total.....	<u>852</u>	<u>100</u>	<u>800</u>	<u>100</u>

Fuente: Airbus

Las ventas a sociedades de *leasing* constituyen un sector de mercado independiente ya que estos aviones se explotan a menudo en una región diferente de la sede del arrendador. Este sector representó aproximadamente un 22% de las ventas de aviones en 2001.

Competencia. Desde la retirada de Lockheed en 1986 y la adquisición de McDonnell Douglas por Boeing en 1997, Airbus ha estado operando en un duopolio. De esta forma, Airbus y Boeing se reparten desde entonces el mercado de los aviones de transporte de pasajeros de más de 100 plazas. Según los resultados publicados por los fabricantes, correspondían a Airbus y a Boeing el 38% y el 62% respectivamente del total de las ventas efectuadas en 2001, el 53% y el 47% del total de ordenes de pedido brutas, y el 54% y el 46% de la cartera de pedidos.

Las importantes barreras de entrada en el mercado de los aviones de transporte de pasajeros de más de 100 plazas hacen que sea poco probable que un recién llegado pueda llegar a competir eficazmente con uno de los vendedores ya establecidos en el futuro próximo.

Productos y servicios

Innovaciones tecnológicas

La innovación tecnológica está en el centro de la estrategia de Airbus desde su creación. Un buen número de innovaciones que le han proporcionado una ventaja neta sobre la competencia se han tomado después como referencia en el sector aeronáutico.

- A300 — El Airbus A300 ha sido el primer avión comercial bimotor de gran capacidad. Esta característica le ha conferido una superioridad real respecto a los aparatos de la competencia trimotores y cuatrimotores, en lo que se refiere al consumo de carburante y a los gastos de mantenimiento, para los vuelos de corto y medio alcance.
- A310 — El Airbus A310, que entró en servicio en 1983, presentaba las primeras pantallas digitales de pilotaje, al utilizar tubos catódicos en lugar de las pantallas mecánicas tradicionales. Este sistema ha permitido proporcionar al piloto pantallas de navegación y de vuelo más eficaces y un dispositivo de vigilancia del avión único, centralizado y de fácil acceso. Se trataba asimismo del primer avión comercial de gran capacidad que recibía la certificación para una tripulación compuesta por dos personas, disminuyendo así los gastos de explotación respecto a los aparatos que necesitan una tripulación de tres personas, que era la norma en aquella época. Tanto la instauración de sistemas automatizados como la integración del guiado numérico de vuelo contribuyeron a garantizar un mayor nivel de seguridad.

Asimismo se introdujeron en ese aparato nuevos conceptos aerodinámicos más eficaces como el perfil de ala supercrítica y el ala transónica alargada, que aportaron una mejora significativa en materia de consumo de carburante. Los materiales compuestos reforzados en fibra de carbono se utilizaron para las principales estructuras, como el empenaje y el timón, permitiendo ahorros significativos en el peso con relación al aluminio y una mayor capacidad útil. La instalación de un depósito de equilibrio en el estabilizador horizontal permitió incrementar notablemente los ahorros para el operador debido a la eficacia del control del centro de gravedad, que se traduce en condiciones de vuelo optimizadas.

- A320 — En 1988, Airbus fue el primero en instalar sistemas de control de vuelo electrónicos (“*fly-by-wire*”) en el Airbus A320, introduciendo al mismo tiempo una palanca lateral de pilotaje (“*side-stick controller*”) en lugar de la columna de mandos tradicional. Los ordenadores de control de vuelo traducen estas órdenes en señales eléctricas que se transmiten a actuadores direccionales móviles e impiden al aparato sobrepasar el límite del campo de vuelo. En comparación con los sistemas de control de vuelo mecánicos tradicionales, esta innovación ha permitido una mejor capacidad de maniobra del aparato, ha simplificado las operaciones gracias a los enlaces digitales con el sistema de pilotaje automático y ha reducido el peso del avión. El concepto de sistemas de control de vuelo electrónicos se encuentra hoy en todos los aparatos de la familia A320, así como en la familia A330 y A340. Los competidores estadounidenses de Airbus introdujeron los sistemas de control de vuelo electrónicos posteriormente. Además, el A320 hace asimismo un mayor uso de los materiales compuestos, en particular para el empenaje horizontal.
- A330/A340 — Esta serie de aparatos de cabina ancha presenta unas alas compartidas por los bimotores (A330) y cuatrimotores (A340), aviones con un fuselaje similar, un concepto único en su género. Los aviones de largo alcance A340/500/600 introducen nuevos avances en el uso de materiales compuestos, lo que supone un gran ahorro de peso para una gran estructura primaria (la viga ventral de 15 metros de largo y los mamparos de la cabina de presión trasera).
- A380 — El avión de gran tamaño significará el nuevo desarrollo de tecnologías que ya se dominan en la actualidad y permitirá una aplicación más extensa de las mismas. Aproximadamente el 40% de la estructura del avión se fabricará utilizando materiales compuestos de carbono y novedosos materiales metálicos híbridos, mientras que técnicas de fabricación innovadoras como la soldadura de vigas mediante láser eliminarán sujeciones, reducirán el peso y proporcionarán una mejor tolerancia a la fatiga. Asimismo, unos equipos y sistemas eléctricos e hidráulicos más ligeros, pero a la vez con una mayor capacidad, mejorarán la capacidad de mantenimiento.

El concepto de familia — “Comunalidad” de la flota

Las dos familias de aviones de Airbus siguen una estrategia de “cambios mínimos” que consiste en desarrollar un concepto de avión central a partir del cual se crean aviones derivados en función de los diferentes segmentos del mercado. El concepto de “cambios mínimos” supone que todos los aviones Airbus (con excepción del A300/A310) comparten la misma concepción de cabina y disponen de todos de sistemas de control de vuelo electrónicos así

como de características de pilotaje prácticamente idénticas. Los pilotos pueden situarse frente a los mandos de cualquier avión de la serie A320 con un mínimo de formación suplementaria, y la cualificación cruzada de las tripulaciones (*Cross-Crew Qualification* — “CCQ”) entre las diferentes familias de aviones ofrece a las compañías aéreas una flexibilidad operativa importante.

Esta estrategia de “cambios mínimos” contribuye no sólo a reducir los gastos de desarrollo, sino que también permite a las compañías aéreas la realización de importantes ahorros en materia de formación de la tripulación, de piezas de repuesto, de mantenimiento y de programación de los vuelos. Además, la expansión de la flota en el seno de la familia de que se trate podrá tener lugar con una menor necesidad de inversión en nuevos simuladores.

El alcance del concepto “comunalidad” dentro de una familia y entre las familias de aviones es una característica única de Airbus que, en opinión de la Dirección, aporta una ventaja competitiva sostenible.

Aviones de corto y medio alcance de cabina estándar: la familia de los A320

La familia de aviones de cabina estándar de Airbus, creada a partir del Airbus A320 (que entró en servicio en 1988 después de un programa de desarrollo lanzado en 1984) incluye los modelos derivados A319 y A321, así como el avión de negocios Airbus Corporate Jetliner, nacido del A319 y comercializado por Airbus a partir de junio de 1997.

Cada avión de la familia A320 posee el mismo diámetro de fuselaje de 3,96 metros, más ancho que cualquiera de los aviones que compiten en esta categoría. Este fuselaje más ancho permite disponer de una cabina de pasajeros espaciosa, con un alto nivel de confort y una capacidad de transporte en el compartimento de carga superior a la de sus competidores. La familia A320 está completamente equipada con sistemas de control de vuelo digitales, así como con una cabina ergonómica. Todos los modelos que se fabrican hoy incluyen un estabilizador horizontal en material compuesto a base de fibra de carbono aligerado que descansa sobre el carbono derivado del que se desarrolló para el Airbus A310-300. Los competidores de la familia A320 son los aviones Boeing B737, B757 y B717.

El A318. El A318 es una versión más corta del A319 destinada a satisfacer la demanda de aviones de 100 a 120 plazas. El A318 realizó su primer vuelo el 12 de enero de 2002 y su entrega está prevista para octubre de 2003.

Características técnicas de los aviones de cabina estándar

<u>Modelo</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)</u>	<u>Autonomía de vuelo (km)</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Envergadura (metros)</u>
A318.....	2003 ⁽¹⁾	106	5.200	31,4	34,1
A319.....	1996	124-145	6.500	33,8	34,1
A320.....	1988	150-180	5.500	37,6	34,1
A321.....	1994	185-220	5.500	44,5	34,1

(1) Fecha prevista

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2001, Airbus había recibido 2.768 pedidos de aviones A318, A319, A320 y A321 y había entregado 1.640 aviones A319, A320 y A321.

Aviones de corto y medio alcance de cabina ancha: el Airbus A300/A310

Los aviones A300/A310 han sido los primeros modelos de la gama de productos Airbus; están destinados a los vuelos de corto y medio alcance. El A300, que entró en servicio en 1974, ha sido el primer bimotor de cabina ancha del mundo. Su versión actual, el A300-600, también está disponible en forma de avión de carga y de convertible pasajeros/carga. El A300-600R Cargo, utilizado por Federal Express desde 1994, tiene capacidad para transportar más de 50 toneladas de mercancías. A principios de 2001, UPS solicitó 60 aviones de carga A300-600, añadiéndose a los 30 aparatos que había solicitado en 1998.

En 1988, Airbus lanzó el A300-600R, dotado de un estabilizador en material compuesto a base de fibra de carbono aligerado desarrollado para el A310. El A310, concebido como una variante con cambios mínimos del A300, entró en servicio en 1983, con una cabina electrónica digital por primera vez en la historia de la aviación civil.

Características técnicas del A300/A310

<u>Modelo</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)</u>	<u>Autonomía de vuelo (km)</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Envergadura (metros)</u>
A300.....	1974	266	7.700	54,1	44,8
A310.....	1983	220	9.600	46,7	43,9

- (1) Incluye cualquier versión de la gama de los A300/A310, incluidos aviones de carga.
 (2) Distribución en dos clases.

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2001, Airbus había recibido 843 pedidos de aviones A300 y A310 y había entregado 763 aviones A300 y A310.

Aviones de largo y muy largo alcance de cabina ancha: la familia de los Airbus A330/A340

Airbus ha puesto a punto el bimotor A330 y el cuatrimotor de largo alcance A340 en el marco de un programa conjunto, utilizando un ala común para los dos aparatos y conservando la cabina ancha de los actuales A300/A310 para ofrecer una gama completa de vuelos de largo y muy largo alcance.

En 1997, Airbus comenzó el desarrollo de los derivados A340-500 y A340-600. Estos nuevos aviones presentan un fuselaje alargado, una mayor autonomía de vuelo y un peso máximo de despegue superior. Los pilotos entrenados en los modelos existentes de A330/A340 pueden beneficiarse de una cualificación cruzada (CCQ). El A340-500 se ha diseñado para permitir más enlaces transpacíficos sin escalas que cualquier otro avión. Se espera que permita la realización de vuelos sin escala como Nueva York — Taipei o Toronto — Hong Kong. El A340-600 realizó su primer vuelo a finales de abril de 2001 y su entrega está prevista para junio de 2002. Los competidores de esta familia son los aviones Boeing B767, B777 y B747.

Características técnicas del A330/A340

<u>Modelo</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)⁽¹⁾</u>	<u>Autonomía de vuelo (km)</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Envergadura (metros)</u>
A330-200.....	1998	253	12.000	59,0	60,3
A330-300.....	1994	335	10.200	63,7	60,3
A340-200.....	1993	239	14.800	59,4	60,3
A340-300.....	1992	295	13.500	63,7	60,3
A340-500.....	2002 ⁽²⁾	313	15.750	67,8	63,6
A340-600.....	2002 ⁽²⁾	380	13.900	75,3	63,6

- (1) Distribución en tres clases
 (2) Fechas previstas

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2001, Airbus había recibido 703 pedidos de aparatos A330 y A340, y había entregado 421 aviones A330 y A340.

La regulación de la explotación de los bimotores con mayor autonomía de vuelo, o ETOPS (“*Extended-Range Twin-Engine Operations*”), promulgada en diciembre de 1988, ha permitido a los bimotores explotar un determinado número de enlaces directos que antes estaban reservados a los trimotores o cuatrimotores. En virtud de las disposiciones ETOPS, los bimotores deben permanecer a una distancia máxima de 180 minutos del aeropuerto apropiado más cercano. Se ha acordado con los tres transportistas americanos una extensión de la duración del vuelo a 207 minutos en determinados vuelos efectuados por B-777-2000. Los aviones de la familia A340 (incluidas las futuras versiones 500 y 600) no estarán obligados por las normas ETOPS al ser cuatrimotores.

Avión de Gran Tamaño: Airbus A380

En 2000, Airbus preveía que el tráfico mundial de pasajeros se incrementaría a ritmo sostenido en una proporción anual media del 4,9% durante el período 2000-2019, lo que producirá dos tendencias concurrentes: por un lado el incremento de la fragmentación de una parte del mercado, caracterizada por el desarrollo de nuevos mercados, una mayor frecuencia en rutas de menor densidad y evitando la utilización de *bubs*; y por otro, una tendencia a la consolidación del resto del mercado, lo que producirá la concentración del tráfico de *bub* a *bub* y el tráfico dominado

por *hubs*, típico de las alianzas entre compañías. Después de cinco años de una intensa actividad de preparación con líneas aéreas, aeropuertos y autoridades reguladoras de todo el mundo, Airbus ha creado un avión de gran tamaño, el A380, que podría dar mejor servicio al mercado dominado por *hubs* y competir con el prolongado monopolio de Boeing desde la llegada del 747 a finales de los sesenta.

El A380 será un avión mayor que los aparatos comerciales de transporte de pasajeros existentes, con una envergadura de 79,8 metros y un fuselaje ancho dividido en tres puentes a lo largo de todo el avión y consistente en dos puentes de pasajeros y un compartimento para equipajes. El tamaño total del avión respetará los límites de longitud total y de envergadura fijados por los aeropuertos en 80 metros, es decir, el límite internacional para poder utilizar las pistas e infraestructuras existentes con los mínimos cambios estructurales. El A380 debería ser el primer avión comercial equipado con cuatro pasillos (dos en cada puente de pasajeros) y una caja de escalera doble, con un tiempo de escala en aeropuerto de 90 minutos en condiciones normales de explotación.

La versión básica del A380 podrá acoger aproximadamente a 555 pasajeros repartidos en 3 clases, con un mayor espacio por pasajero y por tanto mayores niveles de comodidad. Ofrecerá una mayor eficacia para vuelos de entre 14.200 km y 16.200 km (7.650 mn a 8.750 mn) y un mejor rendimiento económico, uniendo los principales hubs de Europa, América del Norte y Asia, y permitiendo los enlaces intra-asiáticos. Los ingenieros de Airbus también han creado una versión de carga, cuyo diseño original permite su modificación para su utilización como avión de pasajeros. El A380 permitirá un grado elevado de "comunalidad" de explotación con la gama existente de aparatos de Airbus, con el fin de favorecer la CCQ y reducir los gastos de explotación.

Airbus prevé que la demanda de aviones de gran tamaño ascenderá aproximadamente a 1.550 aparatos en el período del 2000 al 2019, lo que supone 343.000 millones de dólares estadounidenses y el 26% del total del valor de mercado de la aviación comercial. De estos aparatos, 315 aviones se dedicarían al mercado del transporte de mercancías. Airbus pretende conseguir el 50% de este mercado. Airbus presentó el programa A380 en diciembre de 2000, después de comprobar que el avión era técnicamente posible, viable desde el punto de vista económico y que había una demanda suficiente, por lo que se refiere a compromisos comerciales, solvencia de clientes potenciales y distribución geográfica. Se prevé que el A380 entrará en servicio en el primer trimestre de 2006.

En 2001, Airbus recibió pedidos de un total de 85 aviones, así como 12 compromisos de clientes, procedentes de una amplia lista en la que se encuentran las principales líneas aéreas del mundo. Los compromisos comerciales del A380 dependen de la firma de los contratos definitivos.

El coste del desarrollo de este programa, que la Dirección estima en unos 10.700 millones de dólares, cubre tanto los gastos de I+D, como el equipo de herramientas para las cuatro versiones del A380. Este presupuesto no incluye algunos elementos de infraestructuras ni los gastos generales o administrativos.

La Dirección prevé financiar el programa de la siguiente forma:

- Maximizando las contribuciones de socios de riesgo compartido, que ascenderán a 3.100 millones de dólares para los costes no recurrentes, dependiendo de los resultados de las negociaciones; hasta la fecha, diez fabricantes han acordado en principio participar en el desarrollo y la producción del A380 como socios de riesgo compartido; y
- Solicitar adelantos reembolsables mediante cánones a los distintos gobiernos, de conformidad con el convenio bilateral Estados Unidos-Europa firmado en 1992 y otras normas aplicables, adelantos que la Dirección prevé que asciendan a 2.500 millones de dólares, aproximadamente, si se mantiene la situación actual; Francia, Gran Bretaña y España ya se han comprometido y Alemania se ha mostrado dispuesta en principio, a realizar esas inversiones. Véase "Mercado — Financiación pública".

Como consecuencia, la parte del programa del A380 autofinanciada por EADS podría ascender a unos 4.200 millones de dólares y la parte financiada por BAE Systems a 1.000 millones de dólares aproximadamente.

Cuando se tomó la decisión de lanzar el programa, la Dirección se fijó el objetivo de alcanzar una tasa interna de rentabilidad antes de impuestos del 20%, así como un umbral de rentabilidad de unos 250 aviones, y cree que los términos y condiciones acordados actualmente con sus clientes le permitirán cumplir estos objetivos.

El montaje del A380 se llevará a cabo en Toulouse, mientras que la equipación y la adaptación para el uso se realizarán en Hamburgo. Las secciones del fuselaje se fabricarán en las mismas sedes de Francia y Alemania en las que se fabrican los aviones Airbus en la actualidad. Las alas se fabricarán en las instalaciones del Reino Unido, mientras que el estabilizador horizontal y otras piezas se producirán en España.

Desarrollo de nuevos productos: A400M

A400M

El avión de transporte militar A400M se describe en el apartado “Aviación de Transporte Militar — Proyecto Airbus A400M — Transporte militar pesado”.

Asset Management

El departamento de Asset Management se constituyó en 1994 para gestionar y vender en el mercado aviones usados adquiridos por Airbus, en un principio debido a la quiebra de algunos de sus clientes, y después en el contexto de determinados compromisos de recompra. El departamento funciona con una plantilla especializada y gestiona una flota compuesta por aparatos de Airbus de todas las categorías. El departamento de Asset Management, gracias a las actividades que lleva a cabo, ayuda a Airbus a responder de forma más eficaz a las necesidades a medio y largo plazo de sus clientes en cuestiones de flota.

Sus principales misiones comprenden la gestión comercial y del riesgo de la cartera de aviones usados de Airbus. La mayoría de los aviones se ponen a disposición de los clientes a través de una venta simple, aunque algunos solamente pueden proponerse en forma de arrendamiento financiero de explotación, en función de la forma de financiación del aparato de que se trate. La cartera de aviones usados de Airbus se ha reducido de los 42 aparatos que había a finales de 2000 a los 41 de finales de 2001. El departamento de Asset Management proporciona asimismo una gama completa de servicios de asistencia, incluida la asistencia a la entrada en servicio, la reconfiguración del acondicionamiento interior y las visitas de mantenimiento.

Financiación de Ventas

Airbus prefiere realizar las ventas en efectivo, y no prevé que la financiación de ventas sea un área de desarrollo del negocio; sin embargo, reconoce la necesidad de que los fabricantes ayuden a los clientes a obtener financiación para las adquisiciones de aviones nuevos, y, en algunos casos, de participar en esa financiación. La concesión de créditos o la asunción de riesgos está sujeta a supervisión corporativa y sigue normas estrictas de disciplina y prudencia. El dedicado equipo de Financiación de Ventas acumula décadas de experiencia en la financiación de aviones. Cuando Airbus financia a un cliente, el avión financiado suele servir de garantía, reduciendo el riesgo soportado por Airbus. Las operaciones de financiación de ventas de Airbus están diseñadas para facilitar la posterior transmisión del riesgo a otros prestamistas o arrendadores. Durante los últimos tres años, Airbus ha aprovechado las condiciones del mercado para reducir su exposición al riesgo vinculado a la Financiación de Ventas, mientras que las entregas aumentaron a un ritmo rápido. En vista de la experiencia anterior, la Dirección estima que el nivel de protección frente al coste derivado de posibles impagos es suficiente y coherente con las normas y la práctica profesional en el sector de la financiación de aviones.

Servicio al cliente

La vocación de Airbus es ayudar a sus clientes en la explotación óptima de su flota Airbus. En cuanto a la explotación de los aviones, Airbus Customer Service dirige un grupo de apoyo técnico y de ingeniería, un sistema para la organización de documentación técnica, una red de centros de formación, de stocks de piezas de recambio, así como de equipos sueltos para las compañías aéreas clientes. A través de este interlocutor único, Airbus pretende satisfacer todas las necesidades de asistencia de sus clientes antes y después de la entrega, especialmente en los siguientes ámbitos: (i) ingeniería y asistencia técnica anterior a la entrega y durante la explotación, (ii) asistencia a la formación y asistencia en operaciones y (iii) asistencia relativa a las piezas de recambio.

La ingeniería y la asistencia técnica comprenden reuniones de información detalladas anteriores a las entregas relativas a las instalaciones, herramientas y equipos de mantenimiento a los clientes, así como propuestas de reducción de los gastos de mantenimiento a través de programas personalizados y optimizados en función de un examen a fondo de las actividades de los clientes.

El servicio de asistencia a la formación y al pilotaje comprende un personal permanente de más de 200 instructores en el mundo entero, que proporcionan una formación accesible y actualizada a las tripulaciones y al personal de tierra de Airbus. Airbus posee tres centros de formación principales, uno en Toulouse, Francia, otro en Miami, Florida y el tercero en Pekín, China. En el marco de estos servicios, Airbus propone un programa de cualificación cruzada (*Cross Crew Qualification*) que permite a los pilotos aprovechar el alto grado de “comunalidad” entre las familias de aviones Airbus.

El departamento de piezas de recambio de Airbus posee un stock de más de 130.000 piezas y facilita una red de distribución mundial desde Hamburgo en Alemania, Washington D.C., Singapur y China. La prestación “Aviones

en suelo 24h máximo” garantiza la expedición de las piezas de recambio en stock en las dos horas siguientes a la recepción del pedido. El departamento facilita también lotes de asistencia de piezas de recambio personalizadas con el fin de permitir a los transportistas que consigan una eficacia máxima en lo que respecta a las visitas de mantenimiento, el mantenimiento de los aviones que se van quedando viejos y los pedidos urgentes.

Clientes

A 31 de diciembre de 2001, Airbus tenía aproximadamente 180 clientes, se habían entregado 2.824 aparatos Airbus a transportistas en todo el mundo desde la creación de Airbus , y se habían encargado otros 1.575. El siguiente cuadro presenta los pedidos en firme correspondientes al año 2001 de Airbus.

<u>Fecha del pedido</u>	<u>Cliente</u>	<u>Pedidos en firme⁽¹⁾</u>
Junio.....	ILFC	112
Enero.....	UPS	58
Enero/Junio/Julio.....	JetBlue	32
Julio/Noviembre.....	Emirates	27
Febrero/Marzo.....	Qantas	25
Febrero/Mayo.....	United	18
Diciembre.....	Lufthansa	15
Febrero/Junio.....	Air France	14
Julio.....	Singapore Airlines	10
Abril.....	Virgin	6

(1) Las opciones no se incluyen en los pedidos registrados y en la cartera de pedidos al final del año.

Fuente: Airbus

Constitución de Airbus

Integración de las Actividades de Airbus

Airbus se constituyó como un *groupement d'intérêt économique* (“GIE”), o agrupación de interés económico, un tipo de consorcio de derecho francés), anteriormente denominado Airbus Industrie, en el que EADS controlaba el 80% y BAE Systems controlaba el otro 20%. Bajo esta forma jurídica, las actividades de Airbus se podían repartir en dos categorías: las actividades asumidas por el propio GIE, que correspondían principalmente a la comercialización y a la coordinación, y las actividades llevadas a cabo por sus miembros, que estaban fundamentalmente vinculadas a la explotación y eran de naturaleza industrial, realizadas en virtud de acuerdos contractuales con el GIE.

El 11 de julio de 2001, EADS y BAE Systems pusieron bajo el control común de Airbus S.A.S. y el control diario de un único equipo directivo sus actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionadas con Airbus ubicadas en Francia, Alemania, España y el Reino Unido, junto con todos sus derechos en el GIE Airbus Industrie. El equipo directivo de Airbus se encarga también del marketing y el apoyo al cliente. El propósito de esta medida era que el negocio de Airbus, dado que había crecido demasiado para la estructura del GIE (véase a continuación) — bien adaptada a la capacidad y los recursos del consorcio para ganar cuota de mercado — necesitaba una nueva estructura corporativa que centralizara el control de la gestión de todos los aspectos del negocio.

EADS tiene una participación del 80% en Airbus S.A.S. y disfruta del control efectivo de la gestión de sus operaciones, aunque BAE Systems, que controla el otro 20%, goza de ciertos derechos minoritarios. Para algunas decisiones estratégicas, como las adquisiciones y desinversiones valoradas en más de 500 millones de dólares, la aprobación del *Business Plan* trianual (pero no de los presupuestos anuales o del lanzamiento de nuevos programas), así como ciertas medidas que disminuirían la participación de BAE Systems en Airbus S.A.S., es necesaria la unanimidad.

Se ha otorgado a BAE Systems una opción de venta a EADS de sus acciones de Airbus S.A.S. a precio de mercado, que podrá cobrar en efectivo o mediante un canje de acciones de EADS, según determine esta última. Sin embargo BAE Systems podrá solicitar recibir el pago en efectivo en el caso de que, para realizar la emisión de acciones de EADS, sea necesario obtener gravosas autorizaciones previas obligatorias que tengan un efecto significativo sobre la asignación de las acciones de EADS. Durante el período inicial de tres años, esta opción de venta sólo podrá ejercitarse en el caso de que BAE Systems no esté de acuerdo con ciertas decisiones estratégicas y, a partir de entonces, podrá ejercitarse sin causa justificada. EADS disfruta de una opción de compra sobre las acciones de Airbus S.A.S. a valor de mercado en caso de que se produzca un cambio de control en BAE Systems en determinadas circunstancias. De la misma forma, en determinados casos esta última puede exigir a EADS que

compre sus acciones de Airbus S.A.S. al precio del mercado en caso de que se produzca un cambio de control en BAE Systems o en EADS.

A partir del ejercicio económico correspondiente al año 2003, BAE Systems tendrá derecho a recibir dividendos incrementados, lo que dependerá en gran medida de las entregas de aviones A340-500/600 que superen una cantidad pactada. Los dividendos incrementados, que estarán vinculados al crecimiento futuro de Airbus, podrían variar desde cero hasta un límite máximo de 237,5 millones de euros (basado en las condiciones de mercado) durante los próximos diez años, sin que este valor dependa de ningún índice.

Los asuntos estratégicos y de accionariado relativos a Airbus S.A.S. se decidirán en un Comité de Accionistas, en el que EADS ha nombrado a cinco miembros y BAE Systems a dos. El Sr. Rainer Hertrich, uno de los *Chief Executive Officers* de EADS, es el presidente del Comité de Accionistas. El Sr. Noël Forgeard, como *Chief Executive Officer* de Airbus S.A.S., se encarga de la gestión operativa del negocio de Airbus, junto con el Comité Ejecutivo, que estará compuesto por él mismo y un máximo de nueve miembros más, dos de los cuales son miembros propuestos por BAE Systems. Todos los miembros deberán contar con la aprobación del *Chief Executive Officer* de Airbus S.A.S. y serán nombrados por el Comité de Accionistas.

Como consecuencia de su participación mayoritaria en Airbus S.A.S. y del control establecido en el acuerdo de accionistas relativo a Airbus S.A.S., EADS consolida el 100% del grupo recientemente integrado en sus estados financieros desde el 1 de enero de 2001.

Sinergias

La Dirección prevé que los accionistas de Airbus S.A.S. se beneficiarán de la eficiencia y los ahorros que se derivarán de la supresión de la duplicidad de recursos e inversiones, el recorte de los costes indirectos, una mayor capacidad de compra, la concentración de la investigación y el desarrollo y la implementación de una estrategia unificada de toma de decisiones.

La Dirección se ha fijado un objetivo de ahorro anual periódico derivado de las sinergias de aproximadamente 350 millones de euros a partir del 2004 para Airbus. Este objetivo comprende 250 millones de euros procedentes de la integración de los activos de los socios fundadores de EADS y otros 100 millones de euros derivados de la integración de las actividades relacionadas con Airbus de BAE Systems y la introducción de la estructura de gestión unificada de Airbus S.A.S.

La Dirección estima que Airbus mejorará aún más su posición competitiva, ofreciendo nuevas ventajas a sus clientes mediante la integración total del servicio al cliente proporcionando la masa crítica necesaria para financiar nuevos programas sin necesidad de recurrir a financiación exterior.

Producción

Reparto del trabajo

Los aviones Airbus se fabrican según un sistema eficaz y flexible que ha permitido optimizar las competencias específicas desarrolladas durante las últimas tres décadas. Durante la fase de construcción de un avión Airbus, cada tarea (la concepción, la definición y la fabricación de la asistencia al producto u operativa) se asigna a las distintas sedes en función de su especialización. La creación y desarrollo de "centros de excelencia", aunque es un legado del pasado, constituye un rasgo original y competitivo en la fabricación de Airbus.

Ingeniería

Las actividades de ingeniería se reparten entre las distintas sedes en función de sus ámbitos de especialización, con el fin de garantizar la calidad y la eficacia del trabajo de concepción y de integración del aparato en su conjunto, así como en lo que respecta a los sistemas y partes del aparato. Independientemente del modo de reparto acordado, la búsqueda de la perfección en materia de ingeniería se estimula a través de diferentes métodos, tales como controles de concepción o la investigación de nuevas tecnologías. Estos métodos han sido un motor de eficacia riguroso. Los equipos de ingenieros están asistidos por laboratorios de ensayo y de integración de sistemas, centros de ensayos de estructuras y un centro de ensayos de vuelo Airbus.

Infraestructuras de fabricación

Se ha dedicado una inversión importante a las diversas unidades de fabricación situadas en diferentes puntos de Europa (por ejemplo en Nantes, Meaulte, Saint-Nazaire y Toulouse en Francia; Hamburgo, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade y Dresde en Alemania; Getafe, Illescas, Puerto Real y Cádiz en España) con vistas a crear

centros de tecnología avanzada altamente especializados basados en las competencias básicas de cada sede en su ámbito de especialización.

Flujo de producción

La especialización de los procesos de concepción y de producción ha permitido instaurar un flujo de producción que permite suministrar las piezas adaptadas a los “centros de excelencia” encargados de los componentes y de los ensamblajes básicos con vistas a la integración de los sistemas y de los acondicionamientos interiores. Los ensamblajes básicos se efectúan en diversas instalaciones situadas en Francia, Alemania, España y el Reino Unido. Una vez que se han realizado los ensamblajes básicos, los tramos se transportan bien a Toulouse (para los A300/A310, A330/A340 y A320) bien a Hamburgo (para los A319/A321) para realizar el ensamblaje final.

Los tramos de aviones ya equipados se transportan a estas instalaciones mediante una flota de cinco Airbus A300-AST “Beluga” Super Transporteurs, concebidos específicamente para la red de producción de Airbus. Además del hecho de que sea más económico que las opciones de transporte por carretera, ferroviario o marítimo, este método permite reducir el tiempo de transporte y tiene por objeto garantizar que ningún tramo importante esté fuera del ciclo de producción más de 48 horas.

Capacidad de adaptación a los cambios de la demanda

En respuesta a la actual crisis, Airbus ha suspendido temporalmente los planes para incrementar su producción a lo largo de los dos próximos años, y está reduciendo las entregas en consonancia con los nuevos compromisos. En la actualidad, Airbus aspira a distribuir aproximadamente 300 aparatos en 2002 y, dependiendo de las actuales circunstancias del mercado y de las intenciones que en este sentido manifiesten los clientes, en 2003 (lo que supone un descenso con respecto a los 325 aparatos de 2001).

A tal fin, Airbus ha iniciado una política de ahorro de costes y ha puesto en marcha varios elementos de su proceso de fabricación adaptable, entre los que se incluyen un mejor estudio integrado del cliente y de la situación del mercado que permita prever los problemas con anticipación, la repatriación de varias tareas externalizadas (del 38 al 40% de los costes de producción totales) y la adaptación de los criterios empleados a la hora de tomar decisiones relacionadas con la fabricación o las compras. Asimismo, Airbus está explotando al máximo la flexibilidad de su estructura laboral mediante la aplicación de cláusulas que regulan la jornada flexible y las horas extraordinarias en sus contratos, e igualmente optimizando la mano de obra contratada con carácter temporal o para un período determinado. El objetivo de esto es generar un ahorro de costes equivalente a 6.000 puestos de trabajo en nómina a tiempo completo sin perjudicar a la plantilla experimentada y formada, a la que la Dirección considera como uno de los activos más valiosos de Airbus para asegurar el crecimiento a largo plazo. La Dirección considera que la actual configuración de costes fijos es suficiente para generar una rentabilidad aceptable con unos niveles de entregas que se sitúan en torno al 85% de los correspondientes a 2001.

La flexibilidad en la fabricación que Airbus persigue se implantó en su organización como un principio rector de la expansión de su capacidad durante la reciente fase cíclica alcista. Este principio se basa en las lecciones aprendidas de crisis anteriores y es exclusivo para Airbus como consecuencia del incremento de su cuota de mercado.

4.1.3 Aviación de Transporte Militar

Introducción y perspectiva general

La división de Aviación de Transporte Militar (“**División ATM**”) fabrica y vende aeronaves de transporte militar ligeras y medias. Esta división es responsable del desarrollo del proyecto europeo de transporte militar de gran capacidad A400M. Además, produce y comercializa aviones destinados a misiones, que proceden de plataformas existentes y dedicados a tareas militares específicas, como la vigilancia marítima o la caza anti-submarinos. La División ATM también diseña y fabrica elementos de aeroestructuras para constructores del sector aerospacial de todo el mundo.

La División ATM obtuvo un volumen de negocios consolidado de 500 millones de euros, lo que representó en 2001 más del 2% del volumen de negocios total consolidado de EADS. Sin embargo, la Dirección estima que una vez que el proyecto A400M sea lanzado, éste debería contribuir a un fuerte crecimiento del volumen de negocios en el futuro.

Estrategia

El objetivo estratégico de la División ATM es desarrollar su negocio principal, aprovechar el conjunto de tecnologías de EADS para aumentar su cuota de mercado, y mejorar la rentabilidad. Para conseguir este objetivo, la División ATM ha puesto en práctica una política centrada en dos aspectos con el fin de:

- **Consolidar su liderazgo y responder a la creciente demanda de aviones de transporte militar táctico modernos y fiables.**

EADS es el número uno mundial en los segmentos de las ligeras y medianas aeronaves de transporte militar. Con la aportación de la aeronave de gran capacidad A400M, EADS pretende ampliar su gama de aeronaves para el transporte militar táctico y captar un mercado con un gran potencial de sustitución hasta ahora dominado por Lockheed Martin.

- **Optimizar las capacidades de EADS con el fin de hacer de ella un gran proveedor de aviones de misión.**

La División ATM se apoya en sus propias tecnologías especializadas, así como en las de la División de Sistemas de Defensa y Civiles, en la amplia gama de plataformas de EADS y en el potencial de conversión de la División Aeronáutica para producir aviones que satisfagan las necesidades específicas de sus clientes para cada misión.

Asimismo, la División ATM posee conocimientos altamente especializados en materia de utilización de materiales compuestos para la fabricación de aeroestructuras y de procedimientos de automatización avanzados. Los aviones fabricados con materiales compuestos, como la fibra de carbono, pueden maximizar las cargas útiles, ya que el avión es más ligero, aunque igual de sólido, que si estuviera fabricado con materiales clásicos. La División ATM intenta mantener la competitividad de sus actividades en el campo de las aeroestructuras compuestas.

Mercado

Aviación de Transporte Militar

Los gobiernos y organizaciones multinacionales constituyen los principales clientes de la División ATM en el mercado de los aviones de transporte militar tácticos. Este mercado se compone de tres segmentos: (i) los aviones de transporte ligero con una capacidad de carga de una a cuatro toneladas, (ii) los aviones de transporte medio cuya carga útil varía de cinco a 14 toneladas y (iii) los aviones de transporte pesado con una capacidad de carga de 15 toneladas o más. Según un estudio de Teal Group, el mercado de la aviación de transporte militar ascenderá aproximadamente a unos 39.000 millones de dólares estadounidenses entre 2001 y 2010.

Transporte militar ligero. Se trata de un sector maduro cuyas dimensiones han disminuido debido al desarrollo económico de los países que ahora tienen medios para comprar aviones de mayor capacidad. El CASA C-212 ha sido el más importante en la historia de este segmento, con una cuota media de mercado del 15% en los últimos 10 años. Los principales aviones competidores del C-212 son fabricados por PZL en Polonia, LET en la República Checa y Raytheon en los Estados Unidos.

Transporte militar de capacidad media. La Dirección estima que este mercado seguirá registrando un crecimiento moderado. Los modelos de EADS dominan el mercado gracias al CN-235 y al C-295, cuya cuota media de mercado

de los últimos 10 años fue del 45%. A continuación, le siguen los aparatos de la competencia, el C-27J, fabricado por LMATTS, una *joint venture* de Alenia y Lockheed, y el An-32, fabricado por Antonov.

Transporte militar pesado. Históricamente, este sector ha estado siempre influido por las decisiones políticas y presupuestarias de los Estados Unidos, y esto se refleja en el predominio de fabricantes americanos, y especialmente del Hercules C-130 de Lockheed Martin. Mientras que los Estados Unidos reducen y renuevan su actual flota, las necesidades de renovación y crecimiento de la flota europea de transporte representan una oportunidad para el nuevo avión A400M.

Hasta el momento, EADS ha optado por no entrar en el segmento de mercado de las aeronaves estratégicas de gran capacidad, al que pertenece el Boeing C-17.

Aviones de misión

Según un estudio de Teal Group, el mercado de aviones de misión ascenderá a unos 24.000 millones de dólares estadounidenses desde 2001 a 2010. Se trata de un mercado caracterizado por su alta tecnología y por sus soluciones de elevado valor añadido, en el que los clientes exigen, de manera creciente, sistemas completos personalizados en función de sus respectivas necesidades operativas. Los métodos modernos de guerra y defensa exigen cada vez en mayor medida la recopilación de formas complejas de información de manera independiente en diversos teatros de operaciones. Este hecho, así como las necesidades insatisfechas de defensa de Europa deberían estimular la necesidad a corto plazo de aviones de misión producidos en Europa. Sin embargo, este mercado sigue estando dominado por las empresas estadounidenses.

Productos

Aviones de transporte táctico

C-212 — Transporte militar ligero. El C-212 se ha concebido como un avión simple, fiable y no presurizado, capaz de operar a partir de terrenos de aterrizaje no preparados y de realizar a la vez tareas civiles y militares. El primer modelo de serie, el S-100, entró en servicio en 1974. Con una carga útil de 2.950 kg., la nueva versión del C-212, la Serie 400, se ha lanzado al mercado en 1997. Incluye mejoras tales como nuevos procedimientos aviónicos y motores de un rendimiento más elevado en condiciones de alta temperatura exterior y de altitud elevada, como en materia de despegues y aterrizajes cortos (STOL). La puerta del compartimento trasero del C-212 ofrece un acceso directo a los vehículos, mercancías y tropas. Su configuración se puede modificar de forma rápida y sencilla reduciendo los tiempos de rotación. El avión puede efectuar lanzamientos en vuelo y misiones de entrega aérea. A 31 de diciembre de 2001, se habían vendido 468 C-212 a 87 operadores.

CN-235 — Transporte militar de capacidad media. El primer modelo de la familia CN-235, el S-10, entró en servicio en 1987. El último modelo de esta gama, la Serie 300, se lanzó en 1998; se trata de un avión de nueva generación, presurizado y con doble turbopropulsor. El CN-235-300 tiene capacidad para transportar una carga útil de un máximo de 6.000 kg que equivalen a (i) 48 paracaidistas, (ii) 21 camillas más 4 enfermeros, (iii) 4 paletas del modelo más utilizado para mercancías, o (iv) paquetes fuera de gálibo como motores de aviones o palas de helicóptero. Las operaciones de paracaidismo pueden realizarse desde las dos puertas laterales traseras del avión o por la rampa trasera. Se utilizan variantes del CN-235-300 para otras misiones, especialmente de patrulla marítima, de guerra electrónica y de operaciones de fotogrametría (lectura topográfica). A 31 de diciembre de 2001, se habían vendido 247 CN-235 a 33 operadores.

C-295 — Transporte militar de capacidad media. Certificado en 1999, el C-295 tiene la configuración básica del CN-235, pero con una cabina alargada para transportar una carga un 50% más pesada a una velocidad superior en distancias similares. El C-295 está equipado con una aviónica a bordo que comprende un panel de instrumentos de vuelo electrónicos y un sistema de gestión de vuelo (*Flight Management System* — “FMS”), que permite la navegación táctica, la planificación y la integración de señales transmitidas por varios detectores. El CN-235 y el C-295 se han concebido para completar o sustituir al Hercules- C-130 que ya se está quedando antiguo, realizando la mayor parte de sus funciones a un coste operativo más bajo; especializar el C 130 únicamente para el transporte de cargas más pesadas amplía la vida útil del mismo. En 2001, las Fuerzas Aéreas españolas recibieron los primeros nueve aviones C-295, mientras que Polonia fue el primer cliente de exportación adquiriendo ocho aviones, y los Emiratos Árabes Unidos seleccionaron esta plataforma para misiones de patrulla marítima. A 31 de diciembre de 2001, se habían vendido 19 C-295 a 3 operadores.

Proyecto Airbus A400M — Transporte militar pesado. El A400M se ha concebido para responder a las especificaciones del *Future Large Aircraft* (“FLA”), definidas por siete naciones europeas para reemplazar las flotas que se van quedando antiguas de Hercules C-130 y de Tran-sall C-160. Además de su proyección como transporte

intercontinental flexible, el nuevo avión se ha concebido para responder a la evolución de la situación geopolítica (en particular al aumento del número de misiones humanitarias y de mantenimiento de la paz).

Debido a la experiencia de la División ATM en materia de gestión de programas de Aviación de Transporte Militar y de la importancia de su red de clientes, EADS ha encargado a esta División la gestión global del programa A400M, mientras que Airbus asumirá la responsabilidad del desarrollo y de la construcción del A400M. Cuando sea presentado, el A400M integrará muchas características de los aviones Airbus existentes, entre ellas una tripulación de dos personas, sistemas de control de vuelo electrónicos y una aviónica de alta tecnología. Además, el A400M podrá beneficiarse de los procedimientos de mantenimiento de Airbus Industrie y de su red mundial de servicio postventa. El diciembre de 2001, la *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* ("OCCAR") firmó un contrato con Airbus Military para realizar un pedido de 196 aviones A400M para ocho países: Bélgica se comprometió a adquirir ocho aeronaves (incluyendo una en nombre de Luxemburgo), Francia se comprometió a adquirir 50, Alemania 73, España 27, Turquía 10, el Reino Unido 25 y Portugal tres. El contrato entrará en vigor cuando Alemania confirme su autorización presupuestaria para adquirir 33 aviones además de los 40 que ya prevén las asignaciones del presupuesto de defensa. Sobre la base de los actuales precios ofrecidos por la versión básica de la aeronave, el importe total de los pedidos mencionados anteriormente supera los 18.000 millones de euros.

Airbus Military es una *société par actions simplifiée* (SAS) de derecho francés dedicada al desarrollo, la fabricación y la venta del avión A400M. Un 63,8% de las acciones de Airbus Military pertenece a Airbus SAS, un 25,5% está en manos de EADS CASA, un 5,1% de la turca Tusas Aerospace Industries Incorporated, un 4,1% de Flabel Corporation NVSA, de Bélgica, y un 1,5% de OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA, participaciones que reflejan las previsiones de compras que han hecho los siete países representados.

La Dirección estima que el programa A400M permitirá a EADS aprovechar su tecnología punta de aviación comercial para entrar en un mercado nuevo y atractivo sin exposición al riesgo de cambio, reduciendo al mismo tiempo el impacto de los ciclos comerciales del mercado del transporte aéreo civil.

Aviones de misión

Los aviones de misión proceden a menudo de plataformas existentes y se adaptan a misiones específicas en beneficio de una clientela militar. Las modificaciones de la plataforma requieren un conocimiento profundo del "fuselaje básico" ("*basic airframe*") que generalmente posee sólo el constructor del avión. Las competencias necesarias para la integración global de los sistemas en este tipo de aviones son muchas, lo que reduce en gran medida el número de participantes en el mercado mundial.

Debido al limitado tamaño de cada uno de los mercados internos europeos y a los gastos importantes que supone el desarrollo de un avión de misión, en Europa estos programas tienden a ser financiados y desarrollados de forma multinacional haciendo especial hincapié en las competencias ya probadas. EADS estima que su sólida posición en Europa le permitirá explotar algunas oportunidades a escala mundial.

Aviones de reaprovisionamiento estratégicos

A medio plazo, el objetivo de EADS es proponer una alternativa competitiva al *quasi* monopolio del que se benefician actualmente los productos de Boeing en el mercado de aviones de reaprovisionamiento, lo que reforzará la capacidad de Europa de realizar proyectos de forma independiente. La Dirección considera que el mercado de aviones de reaprovisionamiento ofrecerá oportunidades muy atractivas, con perspectivas iniciales en el Reino Unido, Alemania e Italia. En enero de 2001, EADS, Rolls Royce, Cobham, Brown and Root Services y Thales crearon el consorcio AirTanker para competir en el concurso público del Ministerio de Defensa del Reino Unido para la adjudicación del futuro avión de reaprovisionamiento estratégico, el programa FTSA (*Future Strategic Tanker Aircraft*). Estructurado como una Iniciativa Privada de Financiación, este programa sustituiría a los aviones de reaprovisionamiento VC10 y Tristar, que ya están quedándose obsoletos, y que en la actualidad utiliza la Fuerza Aérea británica, con un sistema basado en la familia de aviones de Airbus de largo recorrido. Asimismo, la sustitución de la flota de aviones de aprovisionamiento KC-130 del Mando de Movilidad Aérea estadounidense, que se están quedando obsoletos, se ha considerado una prioridad y, teniendo en cuenta las primeras deliberaciones públicas, la Dirección cree que una oferta centrada en el Airbus puede resultar competitiva frente a la solución ofrecida por Boeing.

Aviones de reaprovisionamiento tácticos

La Dirección considera que varias Fuerzas Aéreas europeas tendrán también necesidad de aviones de reaprovisionamiento tácticos y que podrán satisfacer esta demanda mediante una adaptación del A400M.

Plataformas personalizadas y transformadas

En esta categoría, EADS puede proporcionar aviones de transporte logístico como los modelos de carga de Airbus, aviones que ofrecen una protección a los responsables gubernamentales como el A340 VIP o incluso adaptaciones de aviones de combate para responder a las necesidades de nuevas misiones. *Vigilancia terrestre desde el aire (Airborne Ground Surveillance — “AGS”)*

En el marco de la OTAN, Francia, Alemania, Italia y los Países Bajos han manifestado su interés por el desarrollo de un sistema de vigilancia terrestre desde el aire. La División ATM podría proponer soluciones a partir del Airbus A321, integrando sistemas proporcionados por la división de Sistemas de Defensa y Civiles.

Vigilancia marítima desde el aire

La División ATM puede proponer diversas soluciones para la vigilancia marítima desde el aire; se basan en una plataforma de C-212, CN-235, C-295, Atlantic o de P-3 Orion para la que EADS ha desarrollado ya un sistema de nueva generación de arquitectura abierta denominado FITS (*Fully Integrated Tactical System*, o sistema táctico integrado). En 2001, la División ATM consiguió pedidos para la modernización de cinco P3-Orion de las Fuerzas Aéreas españolas y seis C-212 para el Ejército Mexicano, y siguió siendo la encargada del suministro de cuatro C-295 equipados con FITS para los E.A.U.

Alerta aérea avanzada y vigilancia desde el aire (Airborne Early Warning and Sky Surveillance — “AEW”)

EADS estudia actualmente la viabilidad comercial del desarrollo de un aparato AEW equipado con un radar de alta tecnología con modulo activo. Este proyecto permitiría a EADS proporcionar una nueva generación de aparatos AEW con buenos resultados y costes de explotación reducidos en comparación con los modelos actuales. EADS considera que en el futuro estos sistemas podrían proponerse en diferentes plataformas.

Producción

El C-212, el CN-235 y C-295 se fabrican en las instalaciones situadas en el aeropuerto San Pablo de Sevilla. La Dirección prevé que el ensamblaje final del A400M, una vez sea presentado, se realice en dichas instalaciones, mientras que otros “centros de excelencia” de Airbus en toda Europa proporcionarán secciones y subsecciones según su especialización.

4.1.4 Aeronáutica

Introducción y presentación

La División Aeronáutica se encarga de todas las actividades aeronáuticas con excepción de las divisiones Airbus y de Aviación de Transporte Militar. En 2001, registró un volumen de negocios consolidado proforma de 5.100 millones de euros, es decir, un 16% del volumen de negocios total consolidado de EADS.

Gracias a su filial Eurocopter, EADS es el primer constructor mundial de helicópteros y ocupa el primer puesto en el mercado de helicópteros civiles y militares en Europa. La Dirección prevé un incremento sensible del volumen de negocios de Eurocopter en el mercado militar europeo debido a la importante cartera de pedidos mantenida por varios gobiernos europeos en relación con los helicópteros de combate *Tiger* y el aparato de transporte militar NH90, así como a la demanda identificada en los mercados de exportación.

EADS, al ostentar la mayor participación de los fabricantes del Eurofighter, además de por su participación en Dassault Aviation (Véase el apartado "Información relativa a la actividad de EADS — Presentación del Grupo EADS — Inversiones"), está fortaleciendo su posición para convertirse en uno de los primeros proveedores de aviones de combate de calidad.

Además de Eurocopter y Eurofighter, la División Aeronáutica posee actividades significativas en la aviación regional de transporte (ATR), la aviación ligera (EADS Socata) y la reconversión y el servicio técnico de aviones (EADS Sogerma y EFW).

Estrategia

La estrategia de la División Aeronáutica se basa en los siguientes objetivos:

- **Aumentar la penetración en el mercado de los helicópteros militares y conservar el primer lugar en el mercado de los helicópteros civiles.**

La División Aeronáutica intentará aprovechar las oportunidades de crecimiento del mercado militar de exportación basándose en los anteriores éxitos de los helicópteros *Tiger* y NH90. Asimismo, dará por terminada la renovación de su gama completa de helicópteros civiles y mejorará su productividad en este sector, mediante el aprovechamiento de las sinergias con sus actividades civiles y militares relacionadas con helicópteros. Como los servicios postventa representan una fuente de ingresos importante y un elemento de valor esencial para los clientes, la División Aeronáutica continuará el fortalecimiento de su red de comercialización, de distribución y de servicio postventa, que presta servicios a unos 9.000 helicópteros Eurocopter con 2.065 operadores en todo el mundo.

- **Desarrollar y responder a la demanda de aparatos Eurofighter en los mercados de exportación.**

EADS pretende aprovechar su participación del 46% en el consorcio que ha desarrollado el avión de combate polivalente Eurofighter. La estrategia de la División Aeronáutica pretende (1) conseguir a corto plazo un nivel de eficacia y de calidad elevado en la producción del Eurofighter, y (2) a medio plazo, dirigirse al mercado potencial de exportación para este tipo de aparatos, del que la Dirección prevé que el programa Eurofighter se haga con una cuota de hasta un 50%.

- **Aprovechar el papel de EADS como fabricante de equipos original (OEM) con la finalidad de explotar el creciente mercado de servicio postventa.**

Aprovechando los conocimientos especializados de EADS en lo que respecta a los aviones Airbus y su red de venta, la División Aeronáutica sigue desarrollando sus actividades de reconversión y mantenimiento de aparatos Airbus. Al mismo tiempo, ésta capitaliza su sólida posición en el segmento del mantenimiento industrial para fuerzas aéreas y diversifica sus servicios para incluir formación y la ampliación de la cadena de valor de apoyo logístico para sus clientes gubernamentales.

EUROCOPTER

Presentación

Eurocopter es el primer fabricante mundial de helicópteros con una gama muy amplia de helicópteros civiles y militares. En 2001, Eurocopter gozaba del 57% de la cuota del mercado mundial de helicópteros civiles, y alcanzaba un 25% en el mercado de exportación de helicópteros militares.

Mercado

Se estima que en 2001 el valor de los helicópteros entregados en todo el mundo ascendió a más de 5.400 millones de euros, una cifra que la Dirección espera que aumente hasta 10.200 millones de euros para 2010. Según los datos de un estudio llevado a cabo por Teal Group en 2000, se preveía que durante el período de 2000 a 2009 se construyeran en todo el mundo 4.712 helicópteros civiles y 4.494 helicópteros militares.

Los helicópteros militares, que suelen ser mayores y estar dotados con sistemas más sofisticados que los helicópteros comerciales, representaron un 74% del valor total de las entregas en 2000, y podrían llegar hasta el 82% en 2010. En 2001, el 75% de los helicópteros militares pedidos pertenecían al segmento de ataque de alto valor y al segmento pesado del mercado.

El servicio postventa y las actividades de I+D financiadas por el estado representan un mercado sustancial que se añade al de las ventas de aviones nuevos. Los datos del mercado indican que en 2001 se vendieron 495 aparatos civiles en todo el mundo.

La demanda de nuevos helicópteros militares depende principalmente de consideraciones presupuestarias y estratégicas, así como de la necesidad de renovar una flota que se va quedando antigua. La Dirección considera que la edad de la flota en servicio, la urgencia de una nueva generación de helicópteros equipados con sistemas integrados de alta tecnología y la generalización de la utilización de aparatos de combate en muchas fuerzas armadas nacionales contribuirán a estimular la demanda de helicópteros militares en los próximos años. Esta tendencia se vio confirmada por el incremento de programas militares a gran escala que tuvo lugar en 2001, como los realizados por Australia, Brasil, Indonesia o Portugal, así como el Proyecto de Helicóptero Estándar nórdico. La demanda del sector militar ha estado siempre sometida a importantes variaciones de un año para otro debido a la evolución de las consideraciones estratégicas.

Los helicópteros vendidos al sector civil se utilizan para el transporte de directivos de empresas, la explotación petrolera *offshore*, así como diversas aplicaciones comerciales y de servicio público como la policía, los servicios de asistencia médica y los bomberos. La Dirección considera que el valor de las ventas al sector civil aumentará una media del 4% durante los próximos 10 años.

El segmento militar es fuertemente codiciado y se caracteriza por las dificultades que tienen los fabricantes extranjeros para acceder a las licitaciones nacionales, en algunos casos llegando incluso a impedirse *de facto* las importaciones. Por esta razón, la cuota del mercado mundial de los helicópteros militares de Eurocopter ha sido relativamente limitada en el pasado, aunque la llegada al mercado del *Tiger* y del NH90 incrementará probablemente dicha cuota en el futuro.

En el segmento militar, los principales competidores de Eurocopter son los cuatro grandes fabricantes de helicópteros presentes en el mercado mundial, uno europeo (Agusta-Westland) y tres estadounidenses (Bell Helicopter, Boeing y Sikorsky). Además, varios fabricantes nacionales compiten en sus respectivos mercados.

En el mercado civil, el principal competidor mundial de Eurocopter es el estadounidense Bell Helicopter, división de Textron Inc. El segmento de los helicópteros civiles está relativamente concentrado, y la cuota conjunta de Eurocopter y Bell Helicopter representó aproximadamente el 70% del total de las ventas de helicópteros civiles en 2001.

La incidencia que los ataques del 11 de septiembre han tenido sobre Eurocopter es contradictoria: a pesar de que durante los meses siguientes a los atentados tuvieron un efecto negativo para las empresas de la industria aérea y el turismo, al mismo tiempo reforzaron la demanda en el segmento de servicios públicos del mercado. Asimismo, esta situación conlleva un potencial de alza a más largo plazo del mercado militar, mitigando así el efecto de la ralentización económica. Se cree que a partir de mediados de año se reanudará el ritmo de crecimiento normal.

Productos y servicios

Productos existentes

La Dirección considera que Eurocopter ofrece actualmente la gama de helicópteros más completa y moderna, que abarca el 85% del mercado civil y militar global. La gama de productos de Eurocopter comprende (1) helicópteros ligeros de un solo motor como el EC120 Colibrí o el helicóptero Ecureuil y bimotores ligeros como el EC135 y el EC145, (2) aparatos de capacidad media como el Dauphin y el E155 y (3) helicópteros de capacidad media-pesada como el Super Puma/Cougar. La gama de productos Eurocopter se basa en una serie de plataformas de nueva generación concebidas para poder adaptarse a aplicaciones militares y civiles.

Productos en vías de desarrollo

Eurocopter ha sido el autor de múltiples innovaciones tecnológicas: el primer helicóptero de turbina en 1955, la introducción de materiales compuestos a partir de 1968, la invención del rotor de cola carenado (“fenestrón”) el mismo año y los sistemas de control de vuelo electrónicos en 1997. Eurocopter está investigando otros conceptos tecnológicos como el de convertible, considerado esencial por la dirección de investigación y tecnología de la Comisión Europea.

Las actividades de desarrollo representaron un 14% del volumen total de negocios de Eurocopter durante 2001. Estos importes resultan sobre todo de los programas del desarrollo del *Tiger* y del NH90 financiados externamente.

Segmento militar

Los programas de desarrollo en curso comprenden (1) el NH90, un helicóptero de transporte militar del que se han hecho varias versiones, tácticas, navales, así como de investigación y salvamento de combate, (2) el helicóptero de combate *Tiger* y (3) el EC725, el último miembro de la familia Cougar.

El NH90. El NH90 se ha desarrollado en forma de helicóptero polivalente para aplicaciones de transporte táctico y navales. El proyecto, financiado principalmente por los Gobiernos francés, alemán, italiano y holandés, implicó de forma conjunta a Eurocopter, Agusta en Italia y Fokker Services en los Países Bajos como socios en NHI (Nato Helicopter Industries), en proporción directa a los compromisos de compra expresados por sus países. La cuota de Eurocopter en NHI es del 62,5%. Las necesidades confirmadas de NH90 son de 595 aparatos. La producción del primer lote de 243 helicópteros, más 55 aparatos opcionales, destinados a los cuatro países socios comenzó en 2000, y se espera que las primeras entregas tengan lugar a finales de 2004. En 2001, se recibió un pedido de 10 unidades de Portugal, y Finlandia, Suecia y Noruega escogieron conjuntamente el NH-90, del que se espera que se realice un pedido en firme de 52 unidades más 17 opciones. De estos pedidos en firme, 38 se realizaron en 2001, mientras que 14 se hicieron en 2002. Estos éxitos iniciales confirman el significativo potencial del NH90 para la exportación militar, así como eventuales aplicaciones civiles en el futuro.

El Tiger. En 1987, los gobiernos francés y alemán lanzaron el programa de desarrollo del helicóptero de combate *Tiger*. El desarrollo del helicóptero está prácticamente concluido, consistiendo en dos modelos basados en el mismo fuselaje: una versión antitanque y una versión de apoyo-protección. El primer modelo se realizará para las fuerzas armadas francesa y alemana, mientras que el segundo se fabricará para el ejército francés. Se confirmaron unos pedidos totales de 215 aparatos para Francia y 212 para Alemania. Se prevé que las entregas del pedido inicial de 160 aparatos comiencen a finales de 2002. En 2001, el *Tiger* fue seleccionado en una oferta pública para adquirir 22 helicópteros de ataque del Ministerio de Defensa australiano; en estos momentos, participa en un concurso en España.

Segmento civil

Durante los últimos años, Eurocopter ha invertido en la renovación de su gama de productos civiles, mejorando su posición competitiva en este segmento hasta conseguir su actual cuota de mercado mundial, cercana al 50%. Eurocopter ha comercializado con éxito en los mercados institucionales productos recientemente desarrollados como el EC120, aparato ligero de un solo motor, y el EC135, bimotor ligero, así como aparatos actualizados como el EC155, última evolución del Dauphin. Actualmente, se están llevando a cabo trabajos de desarrollo sobre el helicóptero ligero EC145, una nueva versión del BK117. Las entregas del EC 130, la última versión de un solo motor de la familia Ecureuil comenzaron en 2001.

Servicio postventa

La vida útil de un helicóptero está comprendida entre 25 y 30 años, según el modelo y su uso. Los propietarios de helicópteros, ya sean civiles o militares, esperan en general del fabricante un servicio que cubra la formación de pilotaje y el mantenimiento, la documentación técnica, la venta de piezas de recambio, servicios de mantenimiento y de reparación, así como otras formas de asistencia postventa.

El volumen de los servicios demandados depende del tamaño y de la edad de la flota de helicópteros, así como de la capacidad de los adquirentes para garantizar ellos mismos el mantenimiento y las reparaciones. Los clientes civiles son en su mayoría pequeñas sociedades que utilizan un pequeño número de helicópteros y que subcontratan generalmente una parte importante de las operaciones de mantenimiento, mientras que los clientes militares tienden a querer garantizarlos ellos mismos y dependen del fabricante para el suministro de piezas de recambio y la modernización de los aparatos.

A 31 de diciembre de 2001, los aparatos Eurocopter constituían el segundo parque mundial, con aproximadamente 9.000 helicópteros en servicio. Como consecuencia, las actividades de servicio a la clientela representaron un 34% del volumen de ventas de Eurocopter en 2001. Las actividades de servicio postventa de Eurocopter están compuestas principalmente por servicios de formación, mantenimiento, reparación y suministro de piezas de repuesto. Con el fin de proporcionar un servicio eficaz en todo el mundo, Eurocopter ha puesto en marcha una red de servicios a través de sus filiales, distribuidores autorizados y talleres autorizados. Por otra parte, Eurocopter y Thales han creado conjuntamente HELISIM, un centro de formación en pilotaje de helicópteros que comenzó su actividad en 2001.

Clientes y marketing

Los principales clientes militares de Eurocopter son los Gobiernos de los países europeos, seguidos por clientes de Asia y Oriente Medio. La penetración de Eurocopter en el mercado civil y de los servicios públicos está bien repartida en el mundo y su penetración en los mercados civiles y de los servicios públicos en Europa, Estados Unidos y Canadá le sitúa en el primer lugar de los fabricantes de esos mercados.

La estrategia de exportación de Eurocopter se basa en una gran red internacional, actualmente constituida por 14 filiales extranjeras, complementada con una red de distribuidores autorizados y de centros de servicio destinados a conseguir el mayor número de clientes potenciales.

Asimismo, Eurocopter ha desarrollado su *know-how* en materia de producción bajo licencia, de coproducción y de subcontratación. Se han desarrollado relaciones con socios industriales y proveedores en más de 35 países diferentes.

Alrededor de 2.065 operadores de todo el mundo utilizan actualmente los helicópteros Eurocopter, una importante base de clientes para las actividades de servicios al cliente. El 90% de los clientes de Eurocopter dispone de flotas de entre uno y cinco helicópteros.

La adaptabilidad y fiabilidad de los productos Eurocopter han llevado a que sea el proveedor preferido de los clientes más importantes. Los guardacostas americanos (*United States Coast Guard*) utilizan 95 helicópteros Dauphin; los mayores operadores *offshore* (Norwegian Helicopter Services y PHI) utilizan helicópteros Eurocopter para el transporte de pasajeros y las actividades petroleras *offshore*. En el mercado de la asistencia médica de urgencia, los helicópteros Eurocopter dominan la flota de los grandes operadores como Rocky Mountain Helicopter en los Estados Unidos y ADAC en Alemania. Cuerpos oficiales muy exigentes en cuanto a la calidad de servicio, como la policía y las fuerzas armadas, otorgan su confianza a los productos Eurocopter.

Producción

Las actividades de producción de Eurocopter están garantizadas por cuatro instalaciones principales, dos de las cuales se encuentran en Francia y dos en Alemania. Las instalaciones francesas se encuentran en Marignane en el sur de Francia y en La Courneuve, cerca de París. Las instalaciones alemanas se encuentran en Donauwörth y Ottobrunn, cerca de Munich.

AVIACIÓN MILITAR — EUROFIGHTER

Presentación

El Eurofighter 2000 (llamado “Eurofighter” y “Typhoon” para la exportación fuera de Europa) es un avión de combate polivalente de alto rendimiento, cuya misión es garantizar una superioridad aérea en combates difíciles. Este aparato es perfectamente compatible con los armamentos más recientes de la OTAN. Este programa, lanzado en octubre de 1988, entró en fase de producción en enero de 1998, en virtud de un acuerdo marco que prevé la compra de 620 aparatos por Alemania, Italia, España y el Reino Unido. El Eurofighter está destinado a mejorar la eficacia de las fuerzas aéreas gracias a una plataforma única dotada de capacidades de interceptación supersónicas fuera del campo visual, de funciones de combate próximo subsónico, de prohibición aérea y de apoyo en suelo, de supresión de defensa aérea y de ataque marítimo. Las especificaciones operativas del avión incluyen diversas capacidades: misiones adaptables a cualesquiera condiciones meteorológicas, despegue y aterrizaje cortos, gran capacidad de resistencia, índices de rotación elevados y por último independencia de los bancos de maniobra en tierra (autonomía de maniobra).

Mercado

En el mercado mundial de aviones de combate están presentes dos grandes fabricantes estadounidenses, competidores europeos de menor tamaño y fabricantes rusos.

Tras la ola de consolidaciones en el sector en los Estados Unidos, los dos principales fabricantes de aparatos de combate en el mercado son Lockheed Martin, fabricante de la serie F-16, y Boeing (después de su adquisición de McDonnell Douglas), fabricante del F/A-18 y del F-15. Lockheed Martin es el principal contratista del nuevo F-22, conjuntamente con Boeing. En este sector, Northrop Grumman es el subcontratista principal del F/A-18 E/F (alrededor del 40%).

En Europa, tres fabricantes se reparten la producción de aviones de combate: (1) Dassault Aviation, fabricante del Rafale y el Mirage 2000, (2) Saab, socio de BAE Systems para la producción del Gripen y (3) el consorcio de cuatro países de Eurofighter, integrado por EADS, BAE Systems y Alenia.

En Rusia, los dos fabricantes de aviones de combate son (1) Sukhoi, que fabrica el Su-27, así como muchos aparatos derivados numerados hasta el Su-35 y (2) VPK MAPO, antiguamente *Mikoyan Design Bureau*, que fabrica el MiG-29 y sus derivados (como el MiG-29SMT).

Los principales aviones de combate que compiten actualmente en el mercado mundial, para su distribución a la mayoría de los Ministerios de Defensa del mundo, son los siguientes:

<u>Fabricante</u>	<u>Tipo de avión</u>	<u>Fecha de la primera entrega</u>
Boeing (McDonnell Douglas).....	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas).....	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Dassault Aviation.....	Mirage 2000	1983
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986
Saab	Gripen	1993
Boeing	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1998
Dassault Aviation.....	Rafale	1999
Mitsubishi/Lockheed Martin.....	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin	F-22 (<i>Raptor</i>)	2001 ⁽¹⁾
Eurofighter consortium.....	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2002 ⁽¹⁾

(1) Fecha prevista de entrega

Además, Lockheed Martin ha recibido la adjudicación para el desarrollo del Joint Strike Fighter destinado al Ministerio de Defensa de los EE.UU. Según Teal Group, el precio “*fly-away*” de los aviones de combate está comprendido entre los 30 y los 100 millones de dólares estadounidenses, dependiendo del modelo y las especificaciones; los principales subsistemas que constituyen un avión de combate — estructura, motor o motores y sistemas y equipos — representan cada uno un tercio de este coste total unitario. Teal Group calcula que el mercado mundial de aviones de combate supondrá 134.000 millones de dólares entre 2001 y 2010, y asigna una cuota del 22% al Eurofighter.

Estructura del programa

Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (“**Eurofighter GmbH**”) es la sociedad encargada del programa Eurofighter. Las acciones de la sociedad están actualmente bajo el control de EADS (46%), BAE Systems (33%) y Alenia Aerospazio, una división de la italiana Finmeccanica (“Alenia”) (21%).

La carga de producción industrial se reparte de la siguiente forma entre cada uno de los socios del consorcio Eurofighter: 43% para EADS, 37,5% para BAE Systems, y 19,5% para Alenia, reflejando así el número de aviones encargados. EADS se encarga del fuselaje central, de los sistemas de control de vuelo y de la fabricación del ala derecha y de los *slats*, así como del ensamblaje final de los 180 aviones diseñados para el ejército alemán y los 87 aviones encargados por las Fuerzas Aéreas españolas. Eurofighter es un programa en el que cada elemento lo fabrica una fuente única, sin repeticiones en cuanto a responsabilidad, concepción o producción (con excepción del ensamblaje final en el que el peso económico es marginal) lo que se traduce en una gestión eficaz de los costes del programa.

EADS y Alenia que ostentan conjuntamente el 62,5% de la carga total de producción del Eurofighter, están debatiendo formas para consolidar aún más el control del programa Eurofighter.

Clientes y mercados

El consorcio Eurofighter tiene como objetivo conseguir hasta un 50% del mercado total de los aviones de combate de exportación, estimado en 800 aparatos durante los próximos 30 años con un valor superior a 50.000 millones de euros. En febrero de 2001 se dio el visto bueno a un contrato con Grecia para la compra de 60 aviones, con una opción sobre 30 aparatos suplementarios. Se espera que dicho contrato se firme en 2004, tras el aplazamiento de diversas adquisiciones en materia de defensa por parte del gobierno griego. Otros mercados potenciales son Austria, Noruega, Singapur y Arabia Saudí.

Los ministerios de defensa planifican la adquisición de aviones de combate en función de las necesidades estratégicas (necesidades de defensa aérea y/o de capacidad de ataque), así como en función de presiones políticas y presupuestarias, sobre todo desde el final de la guerra fría.

Los criterios de decisión que permiten responder a la pregunta “¿cuántos aparatos y qué modelos?” son en particular (1) la misión básica considerada (con una preferencia por los aviones de combate polivalentes), (2) la naturaleza y la frecuencia de las misiones previstas, (3) consideraciones de interoperabilidad de las flotas existentes y con las flotas aliadas, (4) consideraciones de seguridad logística y (5) los costes de mantenimiento que tienden a ser inferiores en los aviones desarrollados recientemente, en comparación con los de los aparatos más antiguos. Una vez que se ha entregado el aparato, la formación de los pilotos, las piezas, el mantenimiento y las consideraciones de interoperabilidad son también factores que favorecen nuevos pedidos de un mismo modelo (o de versiones mejoradas) para ampliar la capacidad.

Producción

En enero de 1998, la **NETMA** (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) firmó un contrato marco con el consorcio Eurofighter relativo a 620 aparatos: 232 para el Reino Unido (y 65 opciones), 180 para Alemania, 121 para Italia (y 9 opciones), 87 para España (y 16 opciones). El contrato marco fija un precio máximo para todo el programa y prevé también que los suplementos de producción deben entregarse en tres series, cada una de ellas a un precio fijo decreciente con relación a la serie anterior. NETMA es un organismo oficial de la OTAN que trata directamente con el consorcio Eurofighter GmbH. La entrega del primer tramo de 148 aparatos Eurofighter está programada para el periodo entre el primer semestre de 2002 y 2005. Se espera que la producción continúe hasta 2015, con volúmenes de 52 aviones anuales a partir de 2004.

El Eurofighter se diseñó para permitir mejoras a largo plazo en consonancia con la evolución de la aviónica y los sistemas de armas, prolongándose así su vida útil.

Desarrollo tecnológico

Programa Europeo de Adquisición de Tecnología (ETAP)

En noviembre de 2001, Francia, Alemania, Italia, España, Suecia y el Reino Unido solicitaron a Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS y Saab que participaran de forma conjunta en el Programa Europeo de Adquisición de Tecnología (“ETAP”). Un estudio inicial que se presentará en verano de 2002 evaluará las futuras necesidades de dotación de los sistemas de combate aéreo dentro de 20 años. Las fases posteriores de ETAP comprenden la realización de pruebas de los componentes de los sistemas y demostradores completos de tecnología.

El objetivo de ETAP es maximizar la eficiencia de la investigación y el desarrollo en Europa identificando las tecnologías clave de capacitación y de reducción de riesgos: las áreas de investigación incluyen la aviónica, los fuselajes, los sistemas integrados de vehículos, la baja observabilidad, la dirección y control de misiones, las armas y la integración de armamentos, los sistemas de apoyo y la propulsión.

VECTOR

EADS y Boeing están llevando a cabo conjuntamente el nuevo programa de investigación VECTOR, cuyo objetivo es explorar sistemas de control de vuelo innovadores con orientación integrada de la tracción con el fin de mejorar sus resultados. El programa VECTOR también investiga en el campo de despegues y aterrizajes extremadamente cortos. La primera fase inicial de pruebas, en la que se usó un modelo X31, finalizó a principios de 2001, y la segunda fase de evaluación se está dedicando a los aterrizajes automáticos de precisión en pistas cortas.

En 2001, EADS fue elegida para desarrollar un sistema de lanzamiento desde el aire controlado por GPS para conseguir entregas precisas de mercancías lanzadas desde grandes altitudes. En cumplimiento de un contrato con el Ministerio del Interior de Baviera, EADS llevó también a cabo las pruebas terrestres de AUTOPOL, un derivado de los sistemas militares de reconocimiento automático de objetivos diseñado para localizar, detectar e identificar

automáticamente a personas o vehículos desde un helicóptero. El próximo paso será la evaluación del sistema en una plataforma EC135 en todas las condiciones de vuelo, meteorológicas y operativas.

AVIACIÓN MILITAR — AVIONES DE COMBATE Y DE ENTRENAMIENTO LIGEROS

Presentación

La Dirección considera que hay un importante mercado potencial de los aviones de entrenamiento y de combate ligeros. La competencia es dura en este sector, con las ofertas de BAE Systems (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) y otros fabricantes.

Productos

Programa Mako (LCA/AT)

El Mako, actualmente en la fase previa al desarrollo, se concibe como un avión de entrenamiento y de combate ligero de alto rendimiento, que incorpora tecnologías específicas desarrolladas en el marco del programa Eurofighter. A pesar de que muchas de las actuales ofertas de otros competidores en este segmento están próximas al final de su vida operativa, la Dirección cree que hay pocas o ninguna posibilidad de adaptación económicamente viables. En consecuencia, el Mako está bien situado para llenar ese vacío, gracias a una estructura técnicamente evolucionada y un excelente potencial de crecimiento, por un precio relativamente accesible.

El avión se propondrá inicialmente en dos variantes basadas en la misma concepción básica, así como una estructura y un sistema de propulsión idénticos: el primer modelo es un avión de entrenamiento de dos plazas dotado de un motor adaptado, de una aviónica y de un sistema de armas limitado, mientras que el segundo es un avión de combate ligero de una sola plaza, dotado de un radar moderno, de un conjunto de contramedidas electrónicas, de una aviónica numérica y de sistemas de armamento sofisticados. EADS y los Emiratos Árabes Unidos firmaron a principios de 2001 un Protocolo de Intenciones para trabajar conjuntamente en el programa, al que se han unido 13 socios dispuestos a compartir riesgos y beneficios.

Aviojet EADS CASA C-101

El C-101 es un reactor de entrenamiento y de ataque al suelo, con una cabina doble que permite una excelente visibilidad en los dos puestos. El avión se caracteriza por un bajo consumo de carburante, un mantenimiento reducido, una excelente capacidad de maniobra y señales sonoras reducidas e infrarrojos.

El C-101 dispone de un sistema completo de navegación y de ataque construido en torno a un sistema dedicado, una central de inercia y de visualización “de cabeza levantada”.

Seis puntos de carga de ala y un punto central bajo el fuselaje permiten el transporte de cargas militares de un máximo de 4.000 libras, lo que confiere al C-101 una importante capacidad táctica. Se han vendido 151 C-101 a Chile, Honduras, Jordania y España.

AVIACIÓN DE TRANSPORTE MILITAR — AVIONES DE MISIÓN

Aparato de patrulla — MPA -R

El programa de sustitución MPA se ha concebido para ofrecer una solución de sustitución al Bréguet Atlantic de las fuerzas navales alemanas e italianas, que comenzaron a solicitar ofertas en noviembre de 2001.

Alemania e Italia prevén realizar un programa conjunto que incluiría 24 aparatos (14 para Italia, 10 para Alemania). El programa en su conjunto, que está actualmente en fase de definición, se ha evaluado en cerca de 3.500 millones de euros. Su desarrollo debe comenzar en el 2002 con las primeras entregas a Alemania a partir de 2007 y de 2008 para Italia.

EADS se ha unido a Alenia para prestar una oferta conjunta.

AVIACIÓN REGIONAL — ATR

Presentación

ATR es uno de los líderes mundiales del mercado aeronáutico regional de los aparatos a turbo-propulsión de 40 a 70 plazas. En 2001, EADS y Alenia descartaron la estructura de consorcio inicial de ATR y aportaron sus acciones y algunos activos industriales dedicados a este programa a una nueva empresa, ATR Integrated. Con la nueva estructura adoptada se pretende facilitar la respuesta a las necesidades del mercado, a la asignación de recursos, y, en última instancia, reducir los costes operativos y de producción.

Mercado

El mercado de la aviación regional comercial depende de las necesidades de las compañías aéreas regionales que se especializan en líneas de una distancia media de 500 kilómetros (225 mn) y de una duración media de vuelo de aproximadamente una hora. Según un estudio realizado por OAG (Official Airline Guide), la capacidad de plazas kilómetro ofrecidas en el mercado regional ha registrado entre 1990 y 2000 una progresión anual de alrededor de un 8% en América del Norte y de un 10% en Europa. Durante los últimos años, se ha registrado un crecimiento de la demanda de aparatos regionales de menos de 70 plazas, a expensas de los aviones a turbo-propulsión, especialmente a medida que las compañías nacionales amplían su oferta a destinos más alejados. Tradicionalmente, estas compañías daban preferencia a los aparatos a turbo-propulsión, menos caros que los aviones a reacción en lo que respecta a la compra y a la explotación en tales líneas, y que presentan otras ventajas como una mayor flexibilidad de adaptación a las condiciones climáticas y a los diferentes tipos de pistas. Sin embargo, en la actualidad la demanda de aviones a turbo-propulsión se ha estabilizado.

La industria aeronáutica regional ha conocido un fenómeno de concentración durante los últimos años. Durante los años noventa algunos fabricantes se fusionaron, cesaron en su actividad o dejaron de producir aparatos regionales. Nombres como BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab y Shorts se retiraron así del mercado. A 31 de diciembre de 2001, el mercado mundial de aparatos a turbo-propulsión de 40 a 70 plazas estaba en manos de dos fabricantes: ATR, que representa un 61% de los pedidos acumulados y Bombardier, una empresa canadiense que controla el 39% del mercado. El mercado mundial de aviones a reacción regionales está dominado por Bombardier, la brasileña Embraer (en la que EADS posee una participación minoritaria) y Fairchild Dornier. Este mercado se caracteriza actualmente por una fuerte competencia en cuanto a los precios y un conflicto entre Estados relativo a las ayudas públicas para la financiación de las ventas de aviones.

Las dificultades a las que tienen que hacer frente las líneas aéreas estadounidenses como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001 han beneficiado a los operadores regionales, que han tenido que ocuparse de determinados recorridos que ya no resultan rentables para las principales aerolíneas. En 2001, ATR recibió pedidos de 25 aviones nuevos y 23 aparatos usados, y entregó 20 nuevos aviones.

Productos y servicios

Después de la entrada en servicio del ATR 42 en 1985, ATR ha desarrollado una familia de aviones bimotores a turbo-propulsión con alas más altas, destinados al mercado del transporte de pasajeros en aparatos de 40 a 70 plazas. Estos aviones permiten garantizar una eficacia óptima, flexibilidad operativa, así como un alto confort. En 1996, con el fin de responder a la demanda de un mayor confort y mejores resultados expresada por los operadores, ATR lanzó una nueva generación de aparatos con los nombres de ATR 72-500 y ATR 42-500. En noviembre de 2001 y por tercer año consecutivo, estos aviones ATR quedaron clasificados en primer lugar en el mercado de aviones a turbo-propulsión en el marco de una encuesta realizada por el *Air Finance Journal* entre operadores e inversores. Como Airbus, la gama ATR se basa en el concepto de familia que permite realizar ahorros en los presupuestos de formación, de mantenimiento, de suministro de piezas de repuesto y de cualificación cruzada de las tripulaciones.

ATR 42-500

El ATR 42-500 es la base de los productos de la familia de los ATR. Dotado con la cabina más espaciosa de su categoría, garantiza un máximo de espacio y de confort a los pasajeros, cuyo número puede alcanzar los 50, y un mejor control del ruido ambiental.

Con un total de pedidos acumulados de 370 aparatos a 31 de diciembre de 2001, el ATR 42 realiza las mejores ventas en su categoría (turbo-propulsión de 50 plazas).

ATR 72-500

El ATR 72 fue concebido por extensión del fuselaje del ATR 42 con el fin de satisfacer las crecientes necesidades de capacidad de los transportistas regionales. El ATR 72-500 tiene una capacidad de transporte de pasajeros de 74 plazas y presenta los mismos tipos de fuselaje, cabina y sistemas de base que las series ATR 42. A 31 de diciembre de 2001, el total de pedidos acumulados de la serie ATR 72 alcanzaba las 292 unidades.

Versiones derivadas

La familia de aparatos ATR comprende versiones de aviones de carga. Existe una versión convertible pasajeros/mercancías tanto para el ATR 42 como para el ATR 72 con una puerta de mercancías en la parte delantera del aparato. La certificación del programa de puertas de carga grande, que se lanzó con el integrador Aeronavali, se

espera para el verano de 2002. La Dirección considera que el perfecto perfil e historial de fiabilidad del avión ATR les permite estar en una buena posición para situarse a la cabeza del sector del transporte de mercancías, dando una segunda vida a muchos de los aviones de la anterior generación.

Servicio al cliente

ATR ha puesto en marcha una red mundial de asistencia al cliente destinada a garantizar el mantenimiento del avión durante su vida útil. Esta red está constituida por centros de servicios y almacenes de piezas de repuesto, situados en Toulouse, en los alrededores de Washington D.C. y en Singapur. El servicio AOG (“*Aircraft on ground*”) funciona 24 horas para satisfacer las necesidades de la clientela y se basa en un sistema de gestión administrativa de piezas de recambio que une a los tres centros con el fin de garantizar una distribución óptima de todas las piezas. Con el fin de reducir los gastos de inventario, ATR también ha firmado acuerdos de servicio postventa con cada proveedor para lograr una disponibilidad máxima de las piezas de repuesto que no están integradas en el sistema AOG de ATR. En 2001, ATR firmó un convenio de colaboración con EMBRAER para la creación de AEROCHAIN, un mercado electrónico diseñado para mejorar los servicios al cliente en todas las áreas de las operaciones de las líneas aéreas (formación, piezas de repuesto, publicaciones técnicas y planificación del mantenimiento). Como primer paso, ATR ha abierto su sitio web de servicio al cliente en una fase inicial de pruebas con siete líneas aéreas.

ATR Asset Management

De acuerdo con la práctica del sector, una parte significativa de los pedidos recibidos por ATR está subordinada a la ayuda de financiación que ésta puede aportar en forma de arrendamiento financiero o de garantías de reembolso de préstamos. La División ATR Asset Management se encarga de la gestión del riesgo que resulta de estas operaciones y responde al creciente mercado de aparatos usados. Al participar en la colocación y en la financiación de los aviones usados al final del período de arrendamiento, ATR Asset Management ha podido ampliar la base de su clientela, en particular en los países de economías emergentes, al proporcionar aparatos entregados en buen estado a precios interesantes y ha contribuido a mantener el valor residual de los aviones usados. En el pasado, algunos operadores satisfechos de su explotación de ATR usados han terminado por adquirir ATR nuevos. Los aviones que se adquieren de nuevo se inmovilizan generalmente por un período de cinco meses con el fin de entregarlos en buen estado y revenderlos o alquilarlos, en función de las condiciones de mercado.

Producción

Instalaciones

Las instalaciones de ATR están ubicadas cerca de Nápoles (Italia) y en Saint-Nazaire y Saint-Martin, cerca del aeropuerto de Toulouse. El ensamblaje final, los vuelos de prueba, la certificación y las entregas se llevan a cabo en las instalaciones de Toulouse. ATR subcontrata algunas de sus funciones a la división Airbus, en particular la concepción y la fabricación de las alas, los ensayos de vuelo y el soporte informático.

Sistema de producción

El sistema de producción de ATR, basado en una cadena de ensamblaje en dos etapas, se concibió con el fin de optimizar la capacidad de ATR para reaccionar de forma rápida y eficaz a las evoluciones del mercado. La primera fase consiste en la producción continua de los aparatos que parten de una configuración básica, con posibilidad de ajustar el ritmo de producción en función de determinados parámetros. Cuando se registra un pedido firme, el aparato entra en una segunda fase para personalizarlo según las exigencias del cliente. Este sistema flexible permite a ATR reducir sus necesidades en fondos de rotación al tener recurso a un sistema de pedidos *just in time* con sus proveedores.

AVIACIÓN LIGERA

EADS Socata

EADS Socata fabrica una gama de aparatos ligeros destinados a la aeronáutica civil privada y participa asimismo en la subcontratación de aeroestructuras, así como en la producción de materiales y de tramos para el resto de las actividades de EADS, en particular Airbus. En el campo de la aviación ligera, EADS Socata ha desarrollado durante los últimos veinte años una gama de aviones equipados con motores de pistones, la familia de los TB, así como un aparato turbo propulsado y presurizado, el TBM 700. Estos aviones de nueva generación compiten con productos derivados de modelos de los años cincuenta. Muchos aparatos en servicio se aproximan actualmente al final de su vida útil. Como consecuencia de la gran aceptación del mercado, sobre todo en Estados Unidos, EADS Socata

incrementó sus tasas de producción de las familias TB y TBM 700 en 2001. Para mejorar su penetración en el mercado estadounidense, que representa el 60% de sus ventas en aviación ligera, EADS Socata está desarrollando una red de distribuidores.

Desde el lanzamiento de sus actividades de aeroestructuras a principios de los años sesenta, EADS Socata se ha posicionado como un subcontratista de primera categoría de sub-unidades completas. EADS Socata domina la utilización de materiales compuestos para la fabricación de elementos de estructura de avión, en particular para los A330/A340, así como las tecnologías basadas en la asociación de materiales compuestos y metálicos y el moldeado de paneles metálicos de gran tamaño. Además, EADS Socata realiza trabajos de diseño para muchos programas aeronáuticos europeos, entre ellos Airbus, Eurocopter, Mirage y Falcon. En 2001, Socata fue elegida como socio por Dassault Aviation en relación con las estructuras metálicas y de compuestos de carbono del futuro avión comercial FNX.

RECONVERSIÓN Y SERVICIO TÉCNICO DE AVIONES

EADS figura entre los principales proveedores de reconversión de aviones y de servicio técnico para las compañías aéreas y las fuerzas armadas.

En el campo de la reconversión y el servicio técnico de aviones, EADS aúna las operaciones de (1) EADS Sogerma, (2) Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) y (3) algunas actividades de mantenimiento comercial y militar en Alemania y España. La Dirección estima que la concentración del *know-how* en un equipo experimentado permite a la actividad de reconversión y servicio técnico de aviones de EADS ofrecer sus servicios en una amplia gama de aparatos, incluidos los producidos por EADS. Por otra parte, en el marco de esta actividad se produce un número creciente de transferencias de personal cualificado con el fin de responder al carácter cíclico del mercado, generando nuevas sinergias. Asimismo, los conocimientos adquiridos en el marco del mantenimiento de los aparatos Airbus deberían permitir a EADS mejorar la calidad inicial de los Airbus y reducir en el futuro los costes de mantenimiento.

En el sector del servicio técnico para aviones comerciales, el intercambio de conocimientos con EADS beneficiará al mantenimiento de aparatos Airbus de primera generación y facilitará las actividades de mantenimiento de los aparatos más recientes tales como el A320 o el A330/A340. La Dirección considera que las ofertas globales que respondan a todas las necesidades de los clientes presentarán un gran atractivo para las compañías aéreas pequeñas y medianas.

RECONVERSIÓN DE APARATOS COMERCIALES

Presentación

La reconversión de aviones de transporte de viajeros en aviones de carga (“**P a C**”), que requiere en general de 30.000 a 40.000 horas de trabajo y la utilización de un personal altamente cualificado con el fin de modificar la estructura del aparato, así como los sistemas de medio ambiente de los pasajeros, tales como climatización, calefacción e iluminación, es la modificación que generalmente más se propone a los propietarios de aviones comerciales.

Mercado

El mercado de la reconversión de aparatos civiles de carga incluye sociedades de transporte *express* como UPS o Federal Express, compañías aéreas con flotas reducidas y grupos financieros. Hay dos razones por las que un operador puede reconvertir un avión de transporte de pasajeros en un avión de carga: por una parte, la transformación es el medio más eficaz para disponer de un avión de carga relativamente moderno; por otra parte, mantiene el valor residual del aparato a un nivel relativamente elevado ampliando la vida útil del aparato y, por tanto, el tiempo durante el cual genera ingresos.

Según las previsiones de Airbus, el transporte aéreo de mercancías crecerá a más velocidad que el transporte de pasajeros durante los próximos 20 años. Teniendo en cuenta que se tendrán que retirar los aparatos más antiguos, esta demanda debería cubrirse con la introducción de unos 1.900 aviones de carga, de los cuales aproximadamente el 75% procederían de la reconversión de aviones de pasajeros. Sin embargo, como consecuencia de la actual fase de ralentización económica, y a pesar de la saludable cifra de pedidos recibidos en 2001 de FedEx e Intrepid, una sociedad de *leasing*, hay riesgos a corto plazo en relación con la utilización total de la capacidad de conversión y fabricación de aeroestructuras de EADS. El principal competidor de EADS en el mercado de la reconversión de los aparatos en modelos para mercancías es Boeing, que actualmente ofrece servicios de reconversión de avión de pasajeros a avión de carga para toda su gama con la excepción del B777 y los aviones MD.

Productos

En el campo de las conversiones de P a C, EADS se especializa en la conversión de los aviones de pasajeros Airbus A300 y A310 para su uso como aviones de mercancías. EADS está incrementando su especialización mediante la adición de versiones como el A310-300 en el año 2001 y el A300-600 en 2002, con el fin de prepararse para el creciente mercado de conversión de aparatos A320 y A330. Airbus también lleva a cabo conversiones de A300B4 y A300-600.

La Dirección considera que su política de comercialización conjunta de los trabajos de mantenimiento y de reconversión ha demostrado ser rentable, puesto que EADS ha seguido siendo elegida para prestar servicios de mantenimiento en un gran número de aparatos anteriormente modificados. El kit de reconversión utilizado comprende piezas de origen (*Original Equipment Manufacturer* — “OEM”) utilizadas en la fabricación de las versiones de serie de aviones de carga Airbus. En consecuencia, el avión reconvertido se parece mucho a un aparato de mercancías producido en serie.

En el mercado de renovación de cabinas, EADS prevé la consecución de sinergias a través de su importante negocio de fabricación de interiores de cabinas y asientos de alta calidad. En 2001, finalizó la integración de la cabina de tres aviones de empresa.

SERVICIOS TÉCNICOS COMERCIALES

Presentación

El mantenimiento aeronáutico se basa en un sistema de inspección y de servicios de mantenimiento descrito en los manuales de mantenimiento o MPD (*maintenance planning documents*) publicados por los fabricantes de aviones. Las inspecciones y operaciones de revisión habituales se garantizan con una frecuencia diaria, semanal, mensual o anual. Además, se realizan inspecciones generales en periodos que van de los 4 a los 10 años. Este servicio representa entre 4.000 y 35.000 horas de trabajo. El carácter regular del calendario de mantenimiento permite a los prestatarios de servicios de mantenimiento prever con anticipación su plan de trabajo.

Durante estos períodos programados de inmovilización en tierra o durante determinados períodos especiales, se realizan igualmente modificaciones, tanto grandes como pequeñas, con el objetivo de mejorar el rendimiento del aparato, cumplir las nuevas normas de navegación y de aeronavegabilidad o para preservar su valor financiero. En tales ocasiones, también pueden realizarse conversiones de la configuración interior de la cabina del avión, dado que la principal preocupación de los operadores es minimizar los períodos de inmovilización mediante la agrupación de tareas.

Además del mantenimiento de los aparatos tal como se acaba de describir, los componentes aeronáuticos deben ser objeto de inspecciones, mantenimientos, entregas en buen estado y reparaciones que sólo pueden realizar centros autorizados que dispongan de un personal experimentado y dotados del equipo y el material necesario. El mantenimiento de los motores representa el 40% de los gastos globales de mantenimiento, mientras que al tren de aterrizaje le corresponde el 6% y a los motores auxiliares (APU) el 10%. El mantenimiento de otros elementos, en particular la aviónica, los sistemas hidromecánicos, hidráulicos y neumáticos, los equipos de cabina, las ruedas y los frenos, representa más del 20% de los costes globales de mantenimiento. Estos servicios se prestan de forma separada o simultáneamente con las revisiones de estructuras.

EADS ayuda a sus clientes a concentrarse en su negocio con la garantía del servicio postventa del fabricante, proporcionándoles acceso a las piezas de repuesto, al servicio técnico de la flota y a servicios de ingeniería. Como proveedor de servicios técnicos auxiliares, EADS también está en mejor posición para realizar un seguimiento de la calidad de sus productos durante su servicio y prever las necesidades de los operadores.

Mercado

El mercado accesible del mantenimiento aeronáutico comercial debería aumentar hasta alcanzar los 30.000 millones de euros en el año 2003. La cuota correspondiente al mercado de mantenimiento de la flota Airbus debería progresar en la misma proporción.

Prestatarios independientes de servicios técnicos compiten con las grandes compañías aéreas en este sector de actividad. Algunas compañías, como Air France y Lufthansa, tienen sus propios servicios técnicos adaptados al tamaño de su flota y pueden por tanto reducir su vulnerabilidad ante los ciclos del mercado. Otras compañías aéreas, sobre todo líneas aéreas estadounidenses u operadores de menor tamaño, tratan de reducir sus gastos de mantenimiento externalizando estos servicios en beneficio de prestatarios independientes, como EADS Sogerma. Las sociedades de *leasing* aeronáuticas están guiadas generalmente por consideraciones más financieras que técnicas, lo que las empuja a adoptar una política de servicio técnico restringida, pero la Dirección considera que recurrirán

cada vez más a servicios técnicos de alta calidad garantizados por prestatarios de servicios independientes con el fin de proteger el valor residual de sus activos.

El actual periodo de ralentización económica ha debilitado significativamente a muchas líneas aéreas y ha modificado sus necesidades de externalización del mantenimiento; asimismo, ha dado lugar a una mayor competencia entre los prestatarios independientes de servicios técnicos y las líneas aéreas con un exceso de capacidad interna de mantenimiento debido a la menor utilización de la flota.

En el ámbito del mantenimiento de los compuestos, los principales competidores de EADS Sogerma son BF Goodrich, Messier y Lufthansa Technik en lo que respecta a los trenes de aterrizaje y GE/Honeywell y Triumph en lo que respecta a los motores auxiliares.

Oferta de productos y servicios

EADS ofrece un gran abanico de servicios técnicos planificados. Mientras aumentan en el mundo el número y la edad media de los aparatos Airbus en servicio, la Dirección considera que el historial de EADS Sogerma en el mercado de mantenimiento de Airbus le favorece a pesar del exceso de capacidad del mercado. EADS Sogerma ha lanzado una serie de iniciativas destinadas a racionalizar y consolidar sus actividades en sus distintas plantas: por ejemplo, está unificando las actividades de mantenimiento pesado de alto valor añadido en sedes especializadas, como la de Burdeos; al mismo tiempo, está desarrollando una red de instalaciones, en algunos casos compartiendo la propiedad de las mismas con operadores locales, en países con costes más bajos de la zona del Mediterráneo, la zona del Golfo o el Lejano Oriente, con el fin de llevar a cabo el mantenimiento ligero y en cadena. Esta exclusiva estrategia integrada optimiza la utilización de recursos y crea relaciones a largo plazo con clientes que benefician a las dos partes. Sogerma Tunisie, en la que también participa Nouvelair, la línea aérea de Monastir, es un claro ejemplo de esta estrategia. En 2001, EADS Aeroframe Services LLC, propiedad conjunta de EADS Sogerma y Northrop Grumman, empezó a dirigirse al mercado del mantenimiento, la reparación y la revisión de aviones comerciales de gran tamaño en el mercado estadounidense, especialmente a la creciente flota de Airbus.

EADS está fortaleciendo sus servicios de mantenimiento para muchos tipos de componentes como los motores, los APU, los trenes de aterrizaje, los aparatos electromecánicos, hidráulicos y la aviónica, mediante sociedades conjuntas con OEM como Honeywell. Estas sociedades proporcionan acceso a nuevas generaciones de piezas, mejoran el reconocimiento del cliente de líneas aéreas, y facilitan el suministro de los cada vez más populares servicios de “mantenimiento integral de piezas”.

EADS presta también servicios de apoyo operativo, de ingeniería y de apoyo logístico, e igualmente pone a disposición de los operadores un amplio stock de piezas de repuesto. Esta actividad permite a EADS situarse favorablemente en el mercado de la reparación y del mantenimiento.

RECONVERSIÓN DE AVIONES MILITARES

Presentación

La Dirección considera que la modernización de los aviones militares representa una oportunidad comercial importante para conseguir un crecimiento y una rentabilidad duraderos de la actividad. Al prestar a la clientela existente servicios postventa rentables, la modernización de los aviones puede acceder a nuevos mercados de exportación con vistas a futuras ventas de aparatos de cualquier tipo, militares o comerciales. La modernización de los aviones militares es especialmente interesante en países con presupuestos de defensa limitados, en particular los países de Europa del Este, de América Latina, del norte de África y de algunas regiones de Asia. En estos países en que resulta imposible comprar nuevos aparatos polivalentes por razones políticas o económicas, la modernización de los aviones existentes se presenta como la solución más interesante económicamente.

Oferta de productos y servicios

EADS ha adquirido una gran experiencia en el ámbito de la reconversión de aviones militares, gracias a los programas F1 Mirage, Jaguar, F-4 Phantom, F-5 Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 y C-130 Hercules. Esta experiencia tendrá una especial importancia para la penetración en nuevos mercados tales como la modernización de las fuerzas aéreas de Europa Central y los futuros contratos de mantenimiento para el Eurofighter. En el año 2001, se realizaron pruebas de C-130 para clientes africanos y latinoamericanos, también en las nuevas instalaciones de Casablanca, y la planta de Burdeos inició una importante conversión estructural y de aviónica. Se llevó a cabo una conversión de un DC9 en un simulador tecnológico encargada por Thales, además de la modernización y la conversión de sistemas de un avión de combate Mirage 40.

La complementariedad de las competencias y de la experiencia de EADS en muchos programas de aviación militar le permite ofrecer una amplia gama de productos a una mayor clientela internacional, sobre todo en lo que respecta a la exportación.

Producción

En el campo de la conversión de aviones y los servicios técnicos, EADS ejerce sus actividades en siete instalaciones en Francia y Alemania, y en instalaciones en Miami (Florida), Lake Charles (Louisiana) y Casablanca (Marruecos). Las instalaciones de EADS Sogerma en Rochefort, en el suroeste de Francia, están especializadas en la fabricación de equipos de cabina y elementos estructurales de Airbus, mientras que las instalaciones de Rouen, en el noroeste de Francia, se dedican a motores auxiliares y al mantenimiento de trenes de aterrizaje para los aviones de línea. El resto de las instalaciones de EADS Sogerma realizan diversas actividades de mantenimiento y de reconversión. Las instalaciones de EFW en Dresde realizan versiones de carga a partir de aparatos de transporte de pasajeros y suministran sub-estructuras del piso para los modelos Airbus.

4.1.5 Sistemas de Defensa y Civiles

Introducción y presentación

La División de Sistemas de Defensa y Civiles (la “**División SDC**”) interviene en los ámbitos de los sistemas de misiles, la electrónica de defensa, las telecomunicaciones y los servicios. En términos de volumen de negocios para 2001, la filial de EADS, MBDA es el mayor proveedor europeo y el segundo mundial de sistemas de misiles tácticos. EADS figura en el tercer lugar en Europa en el sector de la electrónica de defensa y desempeña un papel principal, en colaboración con su socio Nortel Networks (“**Nortel**”), entre las sociedades multinacionales de telecomunicaciones activas en los mercados civiles y militares. La División SDC alcanzó en 2001 un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros, que equivalen al 10% del volumen de negocio total de EADS.

Desde la creación de EADS, la División SDC ha estado en la vanguardia de la consolidación europea en sus sectores de actividad. Se ha reorganizado y ha redistribuido sus activos para luchar contra una excesiva dependencia de los gastos de defensa, estancados o incluso en retroceso, de algunos segmentos de los mercados alemán y francés. Con el fin de que varias de las áreas de su negocio vuelvan a ser rentables, la División SDC continúa la amplia reestructuración emprendida anteriormente, que incluye la adaptación de la plantilla, además de la optimización de las sedes.

En 2001, la División SDC puso en práctica una intensa labor de integración de sus actividades en cuatro unidades de negocio de reciente creación: Sistemas de Misiles, Sistemas y Electrónica de Defensa, Telecomunicaciones y Servicios. Con esta medida se pretende favorecer una mejor distribución de recursos, reducir la estructura de costes de la división y mejorar los productos y servicios ofrecidos, garantizando al mismo tiempo la adecuación a las distintas necesidades de los clientes estatales de Francia y Alemania, especialmente por lo que se refiere a programas e información de carácter secreto nacional.

En 2001 continuaron las reducciones de los presupuestos de defensa europeos, pero la “guerra contra el terrorismo” subrayó la necesidad de disponer de sistemas de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR), de redes de comunicaciones seguras (para fuerzas armadas y clientes semipúblicos) y de armas de alta precisión a distancia, todos los cuales constituyen el eje central de las actividades de la División SDC. La importancia de la información, la movilidad y la interoperatividad para la dominación aérea vuelve a traer a la palestra los activos clave de EADS.

Para mediados de septiembre, se había creado dentro de EADS una estructura interdivisional ad hoc para realizar un análisis estratégico unificado de los problemas de seguridad, ya fueran militares o civiles. En lo que respecta a las aplicaciones militares, a partir de las nuevas necesidades previstas y de las áreas de excelencia de la División SDC, EADS definió la interoperabilidad, el dominio de la información y la seguridad interna como sus temas de mayor prioridad.

Estrategia

Las prioridades estratégicas de la División SDC en la actualidad son las siguientes:

- **Atención prioritaria a los mercados en crecimiento**

Sistemas de Misiles La creación de MBDA en diciembre de 2001 refuerza la apuesta de EADS por el liderazgo en el mercado de sistemas de misiles tácticos. MBDA está formada por Matra Bae Dynamics (“**MBD**”), una *joint venture* participada al 50% por EADS y BAE Systems, las actividades de la filial al 100% de EADS Aerospaciale Matra Missiles (“**AMM**”), y las actividades de sistemas de misiles de Alenia Marconi Systems (“**AMS**”), que es a su vez una *joint venture* formada por BAE Systems y Finmeccanica. A través de MBDA, EADS intenta gozar de un mayor acceso al mercado, sobre todo en Italia, una gestión más óptima del programa Aster y la integración vertical de subsistemas, especialmente los buscadores de frecuencia de radio. EADS está haciendo igualmente gestiones para la integración de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (“**LFK**”), en la que posee una participación del 81,3%, en MBDA, que posee el resto. Asimismo, EADS está negociando actualmente la fusión de su filial Celerg con la británica Royal Ordnance para crear una sociedad europea de propulsión. Uno de los principales objetivos a corto plazo de MBDA es conseguir diseñar con éxito el misil de interceptación aire-aire Meteor (programa BVRAAM).

Electrónica de Defensa. La unidad de negocio de Sistemas y Electrónica de Defensa persigue la integración transfronteriza de sus actividades desarrolladas en Francia y en Alemania y centrarse en áreas de crecimiento bien definidas, para aprovechar así el crecimiento de los mercados de sistemas aerotransportados y los llamados, por sus iniciales en inglés, C4ISR (Mando, Dirección de Operaciones, Transmisiones, Informática, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento), así como los sistemas de tierra y

navales. La unidad de Sistemas y Electrónica de Defensa se basará en la gama de plataformas establecidas por las otras divisiones de EADS, y en la cooperación con empresas como Northrop Grumman, con el fin de conseguir una sólida posición en estos mercados.

Telecomunicaciones. EADS Defense and Security Networks (“EDSN”), una *joint venture* creada en 2000 junto con Nortel y cuyo propietario mayoritario es EADS, es el eje de las actividades de telecomunicaciones de EADS. EDSN, como proveedor de soluciones de redes llave-en-mano basadas en tecnología civil, pretende aprovechar su acceso a las tecnologías desarrolladas por Nortel para conseguir una importante cuota del creciente mercado de aplicaciones de seguridad y defensa en todo el mundo. SDC

Servicios. La División SDC está convencida de que los servicios están empezando a ser un factor clave a la hora de elegir una plataforma por parte de sus clientes y que a su vez representan un excelente canal para el acceso continuado a los mismos. En consecuencia, la División SDC utilizará su probada experiencia para crear y aprovechar las oportunidades que le ofrece el creciente mercado de los servicios militares y gubernamentales subcontratados.

- **Consolidación de la presencia internacional**

Con la finalidad de reducir su dependencia de los mercados interiores, la División SDC tiene la intención de redefinir su cartera de negocio mediante adquisiciones, asociaciones y desinversiones, con el fin de ampliar sus actividades internacionales de forma significativa. Concretamente, la División SDC intentará establecer nuevas relaciones de cooperación con empresas estadounidenses, como por ejemplo Northrop Grumman, Raytheon, Lockheed Martin y Boeing.

SISTEMAS DE MISILES

Introducción y Presentación

La consolidación de la industria de la aeronáutica, del espacio y de la defensa tanto en los Estados Unidos como en Europa está dando lugar a una mayor integración de las actividades europeas en el ámbito de los fabricantes de sistemas de misiles. El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAE Systems y Finmeccanica constituyeron MBDA, que reagrupa las actividades de MBD, AMM y las actividades de sistemas de misiles de AMS. EADS tiene una participación del 37,5% en MBDA, mientras que BAE Systems ostenta otro 37,5% y Finmeccanica es titular de un 25%. De conformidad con los acuerdos de accionistas relativos al grupo MBDA, EADS y BAE Systems ejercen conjuntamente determinados derechos de control a través de MBDA Holdings, un holding que goza concretamente del derecho perpetuo a nombrar el CEO, el Director General y el Director Financiero de MBDA. Esta alianza permitirá desarrollar la cartera de productos existente, principalmente en los sectores de superficie-aire/tierra y superficie-aire/buque, proporcionar un acceso directo al mercado italiano y fortalecer el liderazgo de EADS en Europa, así como su posición de número dos mundial. En la actualidad, EADS está planteándose la creación de una nueva *joint venture* u otra forma de alianza para su negocio de misiles alemanes. MBDA debería generar aproximadamente el 50% de sus ventas fuera de los mercados nacionales.

Los sistemas de misiles de EADS agrupan la mayor y más innovadora gama de misiles tácticos del mundo, que ofrecen soluciones para misiones de dominio aéreo, control terrestre y dominio marítimo. MBDA posee actualmente un total de 45 programas de misiles, sistemas de misiles y contramedidas en producción u operativos y otros 30 programas en fases de desarrollo o de estudios avanzados. Las competencias de MBDA engloban todos los subsistemas críticos, como las cabezas de misiles, los buscadores, la propulsión, las espoletas de proximidad y los sistemas guías. MBDA, como centro de las actividades de misiles de EADS, proporciona la base industrial para la imprescindible normalización del armamento de los principales países europeos. A través de EADS, disfruta de una cartera de clientes diversificada geográficamente: a través de una red multinacional de filiales, EADS tiene acceso directo a los principales mercados internos europeos de sistemas de misiles en Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido. A su vez, también tiene un peso estable en los mercados de exportación.

Mercados

Existen pocos datos de mercado relativos al sector de los sistemas de misiles, ya que se trata de información clasificada y los compradores y vendedores de misiles y de sistemas de misiles no desean que estos datos se hagan públicos. En consecuencia, los datos que figuran en este apartado sólo son estimaciones realizadas por EADS y no datos oficiales accesibles al público.

Se calcula que el actual mercado mundial de los sistemas de misiles supera los 10.000 millones de euros. A su vez, se espera que éste experimente un crecimiento gracias (1) al desarrollo de nuevos productos como los sistemas anti-

misiles balísticos tácticos y los misiles lanzados a distancia de seguridad, (2) al desarrollo de nuevas plataformas que entran en fase de producción (aviones Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, helicóptero *Tiger*, nuevas fragatas y portaaviones), y (3) a la aparición de nuevas necesidades derivadas de las nuevas doctrinas operativas, de los cambios del entorno geopolítico y de las lecciones aprendidas en los últimos conflictos.

Los conflictos de Afganistán y Kosovo han demostrado la importancia de los misiles de precisión lanzados a distancia de seguridad. Asimismo, la importancia clave del dominio del espacio aéreo y una atención más local a la seguridad nacional debería hacer que los Estados europeos concentraran su política presupuestaria en las nuevas generaciones de misiles aire-aire y superficie-aire. En estos segmentos, la nueva gama de productos de EADS le sitúa en una buena posición.

Actualmente, a las empresas europeas les resulta muy difícil penetrar en el mercado estadounidense. Debido al apoyo del poder político, empresas americanas, como Raytheon, Lockheed Martin y Boeing dominan este mercado. Otros países, como Rusia y China, también son inaccesibles por razones políticas. Sin embargo, algunos programas transatlánticos relacionados con la Iniciativa de Capacidad de Defensa de la OTAN sientan las bases para una futura colaboración más estrecha.

Hay cuatro grandes industrias de la defensa en el mercado mundial de los misiles tácticos y de los sistemas de misiles: MBDA, que ocupa el segundo lugar por detrás de Raytheon (Estados Unidos), Lockheed Martin (Estados Unidos) y Boeing (Estados Unidos). Además de las consideraciones políticas y presupuestarias, los criterios determinantes de los que depende la compra son el precio, los resultados de cada producto, el respeto de las especificaciones, las plataformas de lanzamiento y el servicio garantizado en cuanto a los sistemas.

Productos

Destinados a cumplir los principales objetivos estratégicos de dominio aéreo, control de tierra y dominio marítimo, los sistemas de misiles pueden dividirse en siete categorías principales en función de las plataformas de lanzamiento y de los blancos (1) aire-aire, (2) aire-superficie, (3) tierra-aire/anti-misiles balísticos tácticos (ATBM), (4) superficie-aire/buque, (5) anti-buque, (6) anti-tanque, (7) ataque profundo suelo-suelo. EADS ejerce sus actividades en todas estas categorías.

El siguiente cuadro enumera los programas en los que participa EADS, ya sea como contratista principal y directamente o a través de *joint ventures*. Los paréntesis indican que el producto se encuentra todavía en fase de licitación.

<u>Tipo de misiles</u>	<u>Objetivo</u>	<u>Productos o Proyectos clave</u>
Aire-Aire.....	Corto alcance Medio alcance	Magic 2 — ASRAAM MICA — Meteor (programa BVRAAM)
Aire-Superficie.....	Corto alcance Lanzado a distancia de seguridad/bajo municiones Lanzado a distancia de seguridad/carga unitaria Lanzado a distancia de seguridad/pre-estratégico Antiradar	Brimstone-AS 30L -AFDS — Diamond Back — Bang Apache — DWS39/AFDS Scalp EG/Storm Shadow — Taurus ASMP — ASMP A/VESTA ALARM

<u>Tipo de misiles</u>	<u>Objetivo</u>	<u>Productos o Proyectos clave</u>
Tierra-Aire/ATBM	Muy corto alcance Corto alcance Medio alcance	Mistral — Stinger (bajolicencia) — VL Mica — Roland — Rapier -Spada Aster SAMP/T — (MEADS) — Patriot PAC 3 (bajo licencia)
Superficie-Aire/Naval.....	Muy corto alcance Corto alcance Medio alcance	Mistral VL Mica — VL Seawolf — Albatros — RAM Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM
Anti-buque	Ligero Pesado Antisubmarino	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) y (Polyphem S) Exocet — Kormoran 2 — Otoman — (ANF/VESTA) Milas
Anti-tanque.....	Corto alcance Medio alcance Largo alcance	Eryx — Kestrel Milan — (Trigan) HOT — Trigat LR G-MLRS — Polyphem
Suelo-Suelo.....		Scalp Naval
Ataque profundo suelo-suelo	Mar a tierra	

SDC

En 2001, la *Royal Malaysian Navy* hizo un pedido de misiles ligeros Sea Skua para equipar sus helicópteros Super Lynx. MBDA también consiguió un contrato inicial de exportación de un cliente no revelado para la versión de exportación de su sistema Rapier tierra-aire de corto alcance.

Asimismo, en 2001 el Reino Unido, Francia, Italia, España y Suecia firmaron un acuerdo intergubernamental, al que se prevé que se unirá Alemania en 2002, por el que confirman su compromiso para la dotación del Meteor a sus aviones de combate Eurofighter, Rafale o Gripen. La Armada francesa confirmó su interés prioritario en una versión específica del misil de crucero Scalp diseñada para la realización de ataques de tierra desde sus plataformas de superficie y submarinas.

MBDA firmó un acuerdo con Boeing para la comercialización de las bombas JDAM con GPS desde Estados Unidos, incluyendo una versión mejorada equipada con un kit de alas europeo Diamond Back. Por otra parte, MBDA firmó un acuerdo con Lockheed Martin y Diehl relativo a la próxima generación de sistemas de cohetes de lanzamientos múltiples MLRS para fuerzas europeas.

La familia de misiles tierra-aire antimisiles Aster pasó las pruebas de disparo y recibió el visto bueno para su fabricación, incluyendo el sistema de defensa naval SAAM/FR que se probó frente a misiles anti-buque de superficie. A finales de año se llevo a cabo un programa de urgencia para equipar de inmediato con la versión de defensa naval al portaaviones Charles de Gaulle para su primera misión operativa. El despliegue del misil aire-aire Mica EM de misión múltiple continuó con diversas fuerzas aéreas, y el misil entró en servicio en la Armada francesa.

El éxito de las operaciones de disparo del Scalp EG/Storm Shadow y su adaptación a los aviones Mirage 2000D y Tornado GR4 siguió adelante. La fase de industrialización concluyó y las entregas iniciales están previstas para 2002, en virtud de diferentes contratos con el Reino Unido, Francia, Italia y Grecia. Mientras tanto, han comenzado a hacerse a la Fuerza Aérea francesa las entregas del Apache, en una versión inicial de neutralización de pista. El misil aéreo anti-tanques Brimstone de MBDA, que va a utilizar la Fuerza Aérea británica, pasó a la fase de producción. El LR Trigat también aprobó su décimo test de disparo, que debía realizarse para su aprobación e instalación en el helicóptero de ataque Tiger.

Los programas más destacados actualmente en fase de producción son el Aster, el Scalp EG/Storm Shadow y el Meteor, y la mayor parte de las entregas está programada para el período 2001-2005.

Los programas de colaboración transatlántica se centran en los sistemas de defensa aérea. Además de la participación en el programa Patriot, el misil antibalístico MEADS germano-italo-estadounidense hizo significativos progresos con la firma de un protocolo de intenciones tripartito para el desarrollo previo de la reducción de riesgos por etapas.

EADS fue seleccionado en 2001 como miembro clave de los dos consorcios rivales que han recibido el encargo de la OTAN para realizar un estudio de viabilidad de un sistema de defensa anti-misiles destinado a fuerzas desplegadas en teatros de operaciones. Además, LFK es el contratista principal del proyecto Eurostinger y el socio de Raytheon para los sistemas navales de defensa aérea como RAM.

EADS y MBDA realizan con frecuencia sus actividades a través de empresas que comparten programas conjuntos, sociedades comunes y consorcios, tales como EUROMEADS, RAMSYS, GLVS o COMLOG.

Además de sus actividades clave en el ámbito de los misiles y de los sistemas de misiles, EADS garantiza también la concepción y la fabricación, directamente o a través de participaciones, de subsistemas críticos de misiles como cargas militares, sistemas de propulsión, cohetes de proximidad y sistemas de guiado. Estos subsistemas representan más de la mitad del coste de un misil. Más de las tres cuartas partes de los subsistemas producidos por las entidades de EADS están destinados a sus propios misiles. EADS también interviene en otros subsistemas de misiles como los postes, los interfaces mecánicos y electrónicos de plataformas de misiles y las baterías térmicas de misiles.

MBDA es también un importante proveedor de sistemas de contramedidas de autoprotección aéreas para aviones de combate, aviones de transporte y helicópteros.

Clientes y marketing

Los pedidos de misiles y de sistemas de misiles proceden de los Ministerios de Defensa. Debido a presiones presupuestarias, estos importantes clientes han tenido que dar preferencia a productos estandarizados y a la armonización de las compras de los gobiernos europeos. La Dirección estima que esta tendencia podría ser favorable a EADS, así como a sus clientes, permitiendo la interoperabilidad, una mejor asignación de los presupuestos de investigación y desarrollo, mayores pruebas de producción y la normalización de la gama de productos.

ELECTRÓNICA DE DEFENSA

Introducción y presentación

SDCLa superioridad en los campos de batalla y las guerras informáticas sincronizadas exigen, cada vez más, soluciones sólidas de recogida, gestión y distribución de información, y la integración desde el origen hasta el usuario final, ya se trate de sistemas aéreos, terrestres o marítimos. La unidad de negocio de Electrónica de Defensa contribuye a la consecución de una información segura y al tratamiento de los datos obtenidos de los detectores, que fluyen hacia los sistemas de toma de decisiones y gestión (mando, dirección de operaciones, transmisiones e inteligencia — los denominados C3I). Los sistemas C3I se distribuyen directamente al cliente, ya sea como equipos y subsistemas autónomos, o como sistemas integrados que proporcionan a los clientes soluciones llave-en-mano. EADS domina prácticamente todos los subcampos y elementos de estos sistemas, y proporciona sistemas de vigilancia completos que comprenden plataformas, detectores, segmentos terrestres, así como sistemas relacionados de mandos y de dirección de operaciones o sistemas completos de información, que combinan imágenes y escucha electrónica.

Mercado

EADS considera que la actividad de sistemas de defensa y electrónica de defensa se va a desarrollar a medio y largo plazo, a pesar de que los presupuestos europeos globales de defensa disminuirán. Los conflictos más recientes han demostrado una creciente necesidad de interoperabilidad de equipos de electrónica de defensa de C3I entre las fuerzas armadas.

Los principales competidores de EADS en la electrónica de defensa son las grandes empresas estadounidenses o europeas, como Raytheon, Lockheed Martin, Thales y BAE Systems, así como competidores israelíes.

Productos

Sistemas C3I

Los sistemas de mandos, de dirección de las operaciones, de transmisiones y de información constituyen una parte esencial de la gestión actual y futura de los centros de operaciones. Estos sistemas informatizados proporcionan una imagen del campo de batalla y permiten el mando y la dirección de las operaciones desde el nivel táctico, en el terreno, hasta el nivel superior del mando estratégico. Tales sistemas pueden usarse en los modos de simulación y entrenamiento.

Los principales objetivos de los sistemas C3I son poder presentar la información a su debido tiempo y permitir un intercambio rápido y fiable de datos entre distintas fuerzas, incluyendo a fuerzas aliadas o en coalición. Con el fin de responder a una demanda creciente de interoperabilidad y de mejora de los intercambios de información, EADS integra protocolos estandarizados y documentos electrónicos. A este respecto, EADS concibe y proporciona sistemas C3I a los tres ejércitos franceses y alemanes, así como a los estados mayores conjuntos de Alemania, de Francia y de la OTAN.

Sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR)

EADS posee un *know-how* particular en lo que respecta a los sistemas de reconocimiento y de vigilancia por avión y por satélite que desempeñan una función estratégica y táctica. Sus actividades abarcan la concepción y la realización de sistemas y de detectores, la integración de cargas útiles en las plataformas, las estaciones terrestres, el aprovechamiento de las imágenes y el tratamiento de datos. EADS proporciona así los equipos adaptados a cada tipo de misión, tales como, por ejemplo, los radares de apertura sintética (SAR) para aviones o aviones radiocontrolados.

EADS se encarga de todo el sistema operativo de los aviones radiocontrolados de reconocimiento CL289 con que cuentan los ejércitos francés y alemán, incluyendo las correspondientes actualizaciones. El sistema CL289 se ha utilizado con éxito en el marco de las operaciones llevadas a cabo en la ex-Yugoslavia. EADS tiene también otros sistemas de aviones radiocontrolados (UAV) en fase de desarrollo, tales como Seamoss, destinado a las misiones de reconocimiento de la marina efectuadas desde buques.

A iniciativa de los ministros de defensa alemán y estadounidense, Northrop Grumman y EADS están colaborando con el primer vuelo de demostración a nivel mundial de un avión radiocontrolado Hawk.

Hasta finales de 2002, EADS se encargará del desarrollo del concepto, del sistema de detectores y de la integración de los detectores en una plataforma Eurohawk. La colaboración entre EADS y Northrop Grumman en un sistema UAV a gran altitud y de alta autonomía contribuirá a cubrir la apremiante necesidad de contar con sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento aéreo en Europa.

EADS es el líder europeo en el ámbito de las estaciones de tratamiento de datos terrestres. Por otra parte, EADS ha sido seleccionada para suministrar a la fuerza aérea estadounidense el terminal de recepción terrestre de imágenes multisatélite Eagle Vision. EADS también es contratista principal en el ámbito de las estaciones de tratamiento de imágenes del satélite de observación militar HELIOS y del satélite de observación civil SPOT.

EADS desempeñará un papel clave en los futuros sistemas ISR que utilicen plataformas de aviones o de aviones radiocontrolados y satélites, incluyendo el programa de vigilancia terrestre de la OTAN. EADS es el líder del desarrollo de un radar de apertura sintética para vigilancia terrestre de la OTAN y su demostrador SOSTAR-X, programa que agrupa a cinco naciones, así como del programa común de estación terrestre. En estos ámbitos de actividad, EADS ya ha obtenido un contrato para el desarrollo de una estación terrestre que integra las funciones de reconocimiento y de vigilancia actuales y futuras basándose en la tecnología que Internet proporciona.

Sistemas aerotransportados

EADS es el socio alemán de varios programas de radares aerotransportados multifunción, como el radar ECR 90 instalado en el Eurofighter, y también realiza actividades importantes en el ámbito de los servicios destinados a los sistemas, así como en lo que se refiere a su mantenimiento y modernización. Los sistemas de aviones de combate son objeto de varias mejoras durante el ciclo de vida del avión. Como ejemplo, se pueden citar programas recientes de mejora del radar de aviones de caza F-4 Phantom y Tornado.

En el marco de AMSAR, un consorcio germano-franco-británico, EADS participa en el desarrollo de un programa tecnológico para la generación futura de radares aerotransportados en los aviones de combate.

EADS posee la mitad del capital de United Monolithic Semiconductors ("UMS"), *joint venture* con Thales, que garantiza el acceso a la tecnología que utiliza el arseniuro de galio para aplicaciones como la futura generación de radares de antena activa o de apertura sintética.

EADS suministra también sistemas de escucha electrónica, como el detector de alerta radar para los aparatos Tornado y Transall, sistemas de contramedidas electrónicas, tales como el perturbador de autoprotección del Tornado y los señuelos remolcados. EADS suministrará al Ministerio de Defensa alemán una solución de guerra electrónica para el primer lote de helicópteros de combate *Tiger*. Asimismo, se adjudicó a EADS la integración del sistema de autodefensa electrónica EuroDASS (Subsistema de Ayudas de Defensa) en 180 Eurofighter alemanes.

La cartera de EADS incluye también sistemas de cartografía numérica para aeronaves, así como sistemas de detección de obstáculos para helicópteros. Además, después de haber desarrollado el subsistema IFF (*Identification*

Friend Foe) para el Eurofighter, EADS, a través de una *joint venture* al 50% con Thales Communications, ha conseguido la adjudicación de un contrato de producción de la nueva generación IFF de la “Oficina Federal alemana de Tecnología de la Defensa y Aprovisionamiento”. EADS desarrolla asimismo tecnologías de integración de multidetectores y de fusión de datos que son elementos clave de las tecnologías futuras en el ámbito de la identificación.

Sistemas navales y terrestres

La unidad de negocio de Electrónica de Defensa proporciona equipos electrónicos destinados a buques militares y que comprenden sistemas de radar, medios de guerra electrónica y sistemas de mandos en situación de combate y elementos de comunicación naval, que constituyen verdaderos sistemas de combate integrados. A este respecto, el sistema de combate de la nueva fragata germano-holandesa se encuentra en curso de desarrollo a través de ET Marinesystem GmbH, una filial conjunta con Thales Netherlands.

EADS, en su calidad de subcontratista de la construcción de cinco corbetas K130 para Alemania, se encarga del software de despliegue del sistema de combate y de las piezas del sistema de detectores y las comunicaciones a bordo.

Finlandia escogió a EADS como contratista principal e integrador del sistema del programa Squadron 2000, que incluye la equipación de dos patrulleras rápidas y cuatro *hovercrafts* con el Sistema de Gestión de Combate de EADS, que permite la fusión, análisis y transmisión de alta velocidad y precisión de grandes cantidades de datos recogidos por detectores durante operaciones navales conjuntas. EADS también exporta unidades de dirección de tiro (infrarrojo y visible) para sistemas de misil y cañones embarcados a bordo de buques.

EADS suministra sistemas fijos y móviles de defensa aérea terrestres, radares, sistemas de combate y de identificación electrónica para los ejércitos de tierra, así como sistemas de radar para el control del tráfico aéreo militar. Éstos comprenden en particular detectores destinados a asegurar la autoprotección de tanques, así como sistemas de control de armas y de torretas. EADS suministra también sistemas de protección y de vigilancia de costas.

Los productos ofrecidos por EADS en materia de escucha electrónica permiten garantizar el seguimiento del espectro electromagnético para proporcionar información sobre las fuerzas enemigas, tanto desde tierra como desde el aire. Estos productos son esenciales para conseguir la superioridad de sus operaciones en materia de información. EADS produce también sistemas de contramedida (perturbadores) para perturbar las comunicaciones del enemigo.

Clientes y marketing

Los clientes clave de EADS en materia de electrónica de defensa son los Ministerios de Defensa, principalmente el francés y el alemán. Además, EADS, gracias a diferentes *joint ventures* y consorcios, tiene acceso a los Ministerios de Defensa de otros países miembros de la OTAN, en particular del Reino Unido, de España y de Italia. Los mercados de exportación también presentan oportunidades de crecimiento indiscutibles.

TELECOMUNICACIONES

Introducción y presentación

EADS Telecom reúne todas las actividades de EADS en el campo de las telecomunicaciones para mercados de defensa, seguridad pública y seguridad civil.

EDSN

Con el fin de fortalecer su posición en el sector de las telecomunicaciones y de beneficiarse en mayor medida de las importantes tasas de crecimiento del mismo, EADS y Nortel Networks optaron por concentrar todas sus actividades de telecomunicaciones militares en una *joint venture* denominada EDSN.

En 2001, EADS y Nortel Networks finalizaron la reorganización de sus activos de telecomunicaciones militares en el seno de EDSN. A lo largo del año, EADS aportó su negocio de Redes de Comunicaciones Tácticas alemana, VEKN, mientras que Nortel Networks vendió Cogent Defense Systems a EDSN. Asimismo, EDSN adquirió las actividades de conmutación por Protocolo de Internet de Matra Nortel Communications (MNC) y una participación del 19,9% en su canal de distribución relacionado, MNCD. Como consecuencia, EADS posee el 59,1% y Nortel Networks es titular del 40,9% de EDSN. El director de la unidad de Telecomunicaciones es también CEO de EDSN.

EDSN proporciona radios móviles privadas (PMR) seguras utilizando la norma Tetrapol, así como tecnologías de redes militares seguras basadas en las tecnologías comerciales desarrolladas por Nortel. Mediante el aprovechamiento de tecnologías comerciales y de Internet, EADS, a través de EDSN, pretende proporcionar soluciones rentables e innovadoras para cubrir la creciente necesidad de redes seguras de telecomunicaciones militares y de seguridad pública, incluyendo las de interoperabilidad.

Joint ventures de Nortel, Intecom, Sycomore

Otras actividades de telecomunicaciones de EADS comprenden (1) Intecom, que opera en el sector de centros de llamadas, (2) Sycomore, una empresa de integración de sistemas de información y (3) Matranet, una empresa de diseño de software de seguridad. Las actividades de telecomunicaciones de EADS incluyen también sus participaciones en MNC (45%) y NNG (42%): a partir del 4º trimestre de 2001, esas actividades se consolidan según el método de puesta en equivalencia para reflejar el descenso de la participación de EADS en la realización de esas actividades dedicadas a la distribución de productos de Nortel Networks a mercados comerciales.

Mercados

Las actividades de la unidad de Telecomunicaciones de EADS abarcan tanto el campo de las telecomunicaciones militares y de seguridad, como el de las telecomunicaciones civiles y comerciales.

En el campo de las telecomunicaciones militares y de seguridad, EADS suministra redes móviles y las comunicaciones militares seguras. Los sistemas de redes móviles seguras ofrecen varios tipos de comunicaciones inalámbricas que utilizan la codificación criptográfica para garantizar la seguridad: comunicaciones de grupo, comunicaciones individuales con distintos niveles de prioridad y modo *walkie-talkie*. Motorola es el principal competidor de EDSN en este mercado, junto con Thales, General Dynamics y Raytheon.

En el campo de las telecomunicaciones civiles y comerciales, las actividades de EADS se pueden dividir en las siguientes áreas principales: soluciones de transporte, soluciones empresariales, servicios emergentes de Internet y aplicaciones.

Las redes de telecomunicaciones de las grandes empresas transmiten voz y datos en sus sistemas informáticos y telefónicos internos. Estas redes de empresas están constituidas por sistemas de conmutación y por arterias de transmisión que permiten gestionar el flujo centralizado de tráfico de voz y datos entre las redes locales y las terminales de usuarios de las redes empresariales privadas. La tendencia actual del mercado es la integración de las redes de voz y datos mediante una mayor utilización de los protocolos de Internet. Las redes de operadores son redes públicas externas que transportan grandes volúmenes de voz y datos. Las mismas tendencias tecnológicas que se pueden observar en el mercado entre las empresas también se producen en el de los operadores.

Productos

EDSN: telecomunicaciones militares y de seguridad; conmutación civil

La Dirección de EADS considera que las tecnologías utilizadas en las telecomunicaciones civiles va a jugar un papel de importancia creciente en las redes móviles y las telecomunicaciones militares seguras. EADS está bien situada para convertir esta tendencia en beneficios aprovechando la cartera tecnológica de sus filiales y su importante acceso a clientes gubernamentales. EDSN representa un vehículo de gran eficacia para explotar esas oportunidades.

EADS suministra redes de comunicaciones militares, redes fijas, redes sobre el terreno y redes tácticas, así como equipos de comunicaciones por radio. Estas redes permiten la transmisión de información entre distintos puestos en todos los niveles de mando. EADS es un contratista principal para la red sobre el terreno británica denominada TWACN/Cormorant y para Autoko 90, la red táctica semi-móvil del ejército alemán.

EADS proporciona igualmente productos y soluciones de sistemas para los ejércitos y las autoridades públicas dedicadas a la seguridad nacional, centrándose sobre todo en las soluciones de comunicación por radio.

Las ofertas de productos de EADS incluyen también las aplicaciones seguras de tratamiento de mensajes (como el sistema francés MUSE para aplicaciones militares).

En 2001, EDSN completó su cobertura del territorio francés con la red Rubis, la mayor red profesional de radiocomunicaciones digitales del mundo, que es utilizada por la Gendarmería. Se basa en la tecnología Tetrapol, una norma utilizada por 59 redes en 28 países. Además, Arabia Saudí hizo un pedido de una red segura que le permita cubrir bases aéreas del Reino ya desde 2003. En el capítulo de los éxitos cabe mencionar también el pedido que el Pentágono efectuó a SAIC, socio estadounidense de EADS Telecom en este proyecto, para la elaboración de una red que se instalará en un centro de formación para el combate del ejército estadounidense.

Joint ventures de Nortel, Intecom, Sycomore: comunicaciones civiles y comerciales

EADS es uno de los principales proveedores de redes que funcionan bajo el protocolo de Internet (“IP”), de redes de alta velocidad y de larga distancia, de productos de conmutación, de equipos de bucle local y redes de fibra óptica. EADS, a través de MNC y de NNG, distribuye equipos de red proporcionados por Nortel, pero no ejerce ninguna actividad de fabricación propia en este ámbito.

La unidad de negocio de Soluciones para Empresas proporciona sistemas de comunicación de voz y datos, *call centers* y soluciones IP. A través de MNC y NNG, EADS comercializa una amplia gama de productos suministrados por Nortel. MNC y NNG distribuyen también una amplia variedad de productos de redes locales, lo que les permite cubrir todo el mercado de la transmisión de datos, desde las redes locales (LAN) hasta las redes extensas (WAN).

A través de su filial estadounidense al 100%, Intecom, EADS también está presente en el mercado de los grandes sistemas de conmutación y de los *call centers* en los Estados Unidos.

Asimismo, EADS ofrece al mercado civil servicios relativos a la arquitectura y a la administración de sistemas de información basados en la tecnología IP.

SERVICIOS

Introducción y presentación

Tanto en el mercado de defensa como en el mercado civil, EADS ha organizado sus actividades relativas a servicios entorno a cinco áreas principales: (1) contratación externa o subcontratación, (2) pruebas y servicios relacionados, (3) servicios de ingeniería de sistemas, (4) servicios de Internet y de operador y (6) diseño industrial y fabricación.

La creciente complejidad de los sistemas y herramientas de ingeniería de hoy en día y la necesidad de obtener rentabilidad hacen que los clientes deseen soluciones llave-en-mano y no únicamente adquirir equipos autónomos. Gracias a sus capacidades técnicas y organizativas, EADS puede poner en común los recursos técnicos y los productos de diversas filiales para ofrecer esas soluciones llave en mano.

Para las fuerzas armadas, la contratación externa de servicios es una solución eficaz para los problemas derivados de los reducidos presupuestos de defensa y la disminución del personal militar. Con el fin de mantener su posición como contratista principal con clientes militares y de generar un crecimiento rentable en los mercados de defensa estables, EADS pretende desempeñar un papel clave en la contratación externa de estas actividades de defensa.

Por otra parte, EADS produce, alberga y distribuye servicios de Internet, intranet y de comercio electrónico para empresas, proporciona software de seguridad (*firewall*) y actividades de mantenimiento para Internet y servicios para la transmisión por satélite de comunicaciones de banda ancha.

Productos

Servicios Subcontratados

EADS prepara en la actualidad un programa con el ejército francés con la finalidad de operar parte de su red de comunicaciones de defensa, encargándose tanto del funcionamiento de las comunicaciones, como del desarrollo y mantenimiento de esas redes. En 2001, EADS entregó su último informe y su oferta financiera para el proyecto ORRMA (optimización mediante sustitución de piezas de repuesto no reparables de aviones militares).

EADS participa asimismo en proyectos piloto del Ministerio de Defensa alemán para subcontratar la logística, la formación para el combate y las telecomunicaciones.

En 2001, EADS pasó a ser accionista mayoritario de AVDEF, compañía que presta servicios de formación destinada a la defensa aérea a la Armada francesa y al Ejército del Aire francés, además de otros servicios comerciales en Francia, Europa y América del Norte.

Sistemas de pruebas

La creciente complejidad de los equipos electrónicos utilizados en los sistemas aeronáuticos y en los sistemas de armas exigen pruebas de mantenimiento continuas.

EADS es el líder mundial por cuota de mercado en el sector de los bancos de pruebas universales destinados a la aviación civil, de los que es el primer proveedor europeo en el ámbito de la defensa. Además, EADS proporciona bancos de pruebas móviles para detectores aerotransportados, sobre todo para los radares.

En 2001, EADS adquirió la compañía TYX, grupo estadounidense con una sólida presencia internacional en el campo del software y los servicios de pruebas automáticas.

Servicios de ingeniería de sistemas

EADS proporciona servicios de diseño, asistencia técnica e ingeniería de programas a grandes clientes públicos y privados de los sectores de la ingeniería de seguridad y de la gestión de los programas.

Servicios de Internet y de operador

EADS ofrece servicios relacionados con aplicaciones para Internet/Extranet, comercio electrónico y comunicaciones de alta velocidad entre redes de empresas.

Diseño Industrial y Fabricación

EADS es uno de los más destacados proveedores internacionales de soluciones y servicios de ingeniería en el campo del diseño para fabricación, lo que exige la posesión del *know-how* necesario en las áreas de diseño por ordenador, la fabricación y la ingeniería, así como en la gestión de datos de productos e ingeniería de colaboración.

En 2001, EADS Matra Datavision adquirió la italiana EDIST, pasando a ser el principal socio de IBM y una de las empresas más importantes en el negocio de la integración de la gestión del ciclo de vida de productos (PLM).

4.1.6 Espacio

Introducción y presentación

EADS es el tercer fabricante mundial de sistemas espaciales, por detrás de Boeing y Lockheed Martin, y el primer fabricante europeo de satélites, infraestructuras orbitales y lanzadores. En 2001, la contribución de la división Espacio ("División Espacio") al volumen de negocios consolidado total de EADS fue de 2.400 millones de euros, lo que equivale a un 8% del total.

La División Espacio de EADS diseña, desarrolla y fabrica satélites, infraestructuras orbitales y lanzadores, en buena medida a través de sus filiales Astrium y EADS Launch Vehicles (EADS LV) y de su unidad de negocio, la División Espacio de EADS CASA.

Por otra parte, EADS presta servicios de lanzamiento, a través de sus participaciones en Arianespace, Starsem y Eurockot, así como servicios vinculados a los satélites de telecomunicación y de observación de la Tierra, a través de su participación en *joint ventures* especializadas. Además, EADS interviene en el campo de la optrónica y de los equipos espaciales (i.e. detectores terrestres y estelares) a través de su filial SODERN y en el campo de las tecnologías láser por medio de su filial CILAS.

Astrium es el número uno europeo de la industria espacial y abarca todos los segmentos del mercado de los satélites, de las infraestructuras orbitales, así como de componentes de lanzadores. Su negocio de satélites suministra (1) satélites de telecomunicación a los grandes operadores de servicios de telecomunicaciones y (2) satélites de observación científica y de la Tierra a las principales agencias internacionales y nacionales como la Agencia Espacial Europea (AEE). EADS controla un 75% de los derechos de voto de Astrium a través de una participación directa del 66% en su capital y una participación indirecta a través de DADC y Dornier GmbH (en los cuales EADS ostenta la participación mayoritaria), que conjuntamente poseen un 9%, mientras que a BAE Systems le corresponde el 25% restante.

EADS LV interviene en los segmentos de los lanzadores comerciales y de los misiles balísticos. En calidad de responsable de la arquitectura industrial de la familia Ariane, la sociedad trabaja en la concepción global de los lanzadores, la organización y supervisión de los equipos industriales, y se encarga de etapas completas de Ariane 4 y Ariane 5. Además, EADS LV garantiza el suministro de componentes para los satélites y los lanzadores. Por otra parte, EADS LV es el proveedor exclusivo de los sistemas de misiles balísticos para el Estado francés.

La División Espacio de EADS interviene principalmente en los ámbitos de la ingeniería, de la producción, del ensamblaje y de las pruebas de estructuras y equipos avanzados destinados a los satélites y lanzadores.

En 2001, aunque la División Espacio continuó con las medidas de reestructuración de la misma, lo que produjo una reducción de las plantillas de ELV y Astrium, inició también la puesta en práctica de nuevas medidas encaminadas a la mejora de la eficiencia y al aumento de la rentabilidad a pesar de contar con un entorno competitivo complicado; estas medidas se basan en un mayor enfoque hacia la satisfacción del cliente, un recorte de costes más agresivo a través de la integración y la racionalización de la dirección y las funciones. Tras haber provocado un cambio de liderazgo en Astrium, EADS ha dado instrucciones para la preparación de un drástico plan de mejoras para las actividades de satélites, y está poniendo un gran énfasis en la colaboración entre Astrium y EADS LV para las actividades de lanzadores e infraestructuras orbitales.

Estrategia

La División Espacio está preparada para responder a los retos que a corto plazo suponen los desequilibrios de sus mercados, y, a largo plazo, intentará ampliar de forma rentable su cuota de mercado, aprovechando las principales oportunidades de crecimiento que le ofrece un sector en plena evolución. A tal efecto, explotará al máximo su posición de liderazgo en el negocio de lanzadores comerciales y sus ventajas en la industria de satélites. Las líneas principales de la estrategia de la División Espacio se establecen de la siguiente forma:

- **Reforzar el liderazgo de Ariane en el mercado de los servicios de lanzamientos comerciales.**

Como principal accionista industrial y proveedor de Arianespace, EADS liderará los esfuerzos de reestructuración de la industria europea del transporte espacial. EADS continúa con sus esfuerzos para racionalizar sus actividades de fabricación de lanzadores y perfeccionar sus características clave, mejorando así la excelencia del Ariane 5. En respuesta a la iniciativa de EADS, destinada a la optimización del proceso de fabricación de los productos del programa Ariane, la conferencia ministerial de la Agencia Espacial Europea (AEE) celebrada en Edimburgo en noviembre de 2001 amplió la responsabilidad de EADS para incluir su actuación como contratista principal de sistemas de desarrollo y producción, allanando el camino

para una renovación de la organización de fabricación, una reducción de costes y la competencia a largo plazo de Ariane.

- **Incrementar el liderazgo de EADS en los programas de satélites militares de la OTAN y europeos.**

Mediante la explotación de su gran credibilidad y sus relaciones privilegiadas con clientes gubernamentales en sus mercados nacionales, y su experiencia en la fabricación de satélites de telecomunicaciones militares, EADS pretende participar en programas nacionales y de la OTAN, como en el caso del programa Paradigm Skynet 5. La sociedad también está bien situada en sistemas militares de reconocimiento, como Helios 2, Pleiades o Essaim, gracias al éxito de los satélites de observación terrestre, comerciales y militares existentes (por ejemplo, Spot, Helios y ERS). La Dirección considera que los gobiernos europeos son conscientes de la importancia de los sistemas espaciales después de las campañas militares de Afganistán y Kosovo y estarán dispuestos a emplear recursos más importantes a favor de los programas espaciales, que son un factor de capacitación estratégica clave en un contexto en el que surgen amenazas asimétricas.

- **Aprovechar la prioridad concedida desde hace tiempo al suministro de satélites geoestacionarios a operadores comerciales de telecomunicaciones.**

En el ámbito de los satélites comerciales y de telecomunicaciones, EADS seguirá centrada en el segmento geoestacionario. Para preparar la sucesión de la plataforma Eurostar 3000, Astrium está desarrollando, conjuntamente con Alcatel Space, Alphabus, una plataforma de próxima generación; esta medida pretende repartir los costes no recurrentes en un mercado potencial más amplio. En 2001, EADS consiguió un pedido por parte de Eutelsat, un importante cliente que ya había realizado pedidos con anterioridad. Para mejorar aún más su competitividad, EADS estudiará oportunidades de consolidación adicionales en este sector, ya sea a través de *joint ventures* o de futuras adquisiciones, como ya se ha hecho en 2001 con la adquisición de BoschSatCom, empresa alemana muy activa en el campo de los equipos de carga útil de satélites de telecomunicaciones.

- **Incrementar sus actividades de servicios a medio plazo.**

EADS seguirá promoviendo servicios de valor añadido para sus clientes militares, institucionales y comerciales. La prestación de un servicio completo, de un servicio de explotación y de prestaciones de ingeniería financiera figuran entre estas nuevas oportunidades. EADS considera que su amplia gama de aplicaciones de navegación o de telecomunicaciones representa una oportunidad única para desarrollar sus actividades espaciales y aprovechar el *know-how* de otras divisiones de EADS.

SATÉLITES

Presentación

Los sistemas de satélites pueden agruparse en cuatro categorías: telecomunicaciones, observación, ciencia y navegación. Los satélites de telecomunicaciones tienen múltiples aplicaciones, entre las que figuran los enlaces telefónicos de larga distancia o móviles, la teledifusión y la radiodifusión, la transmisión de datos, los multimedia e Internet. Pueden utilizarse para aplicaciones civiles o militares. Los satélites de observación permiten recopilar información en un gran número de ámbitos como la cartografía, la meteorología, el seguimiento de las evoluciones climáticas, la gestión agrícola y silvícola, la gestión de los recursos minerales, energéticos e hidráulicos así como las aplicaciones de vigilancia militar. Los satélites científicos son productos concebidos a medida para adaptarse a las características especiales de la misión que se les confía. Se utilizan por ejemplo para la observación astronómica de las fuentes de radiación del universo, la exploración de los planetas y el estudio de las ciencias de la tierra. Los sistemas de satélites de navegación emiten señales que permiten a los usuarios determinar su posición geográfica con gran exactitud.

Mercado

EADS es el mayor fabricante europeo de satélites y el tercero del mundo y se beneficia de su estrecha y antigua relación con clientes institucionales de Francia, Alemania, España y el Reino Unido con la posibilidad de acceder a los presupuestos nacionales correspondientes. El mercado de la fabricación de satélites comerciales de telecomunicaciones está marcado por una fuerte competencia, y las decisiones de compra por parte de los clientes se basan esencialmente en los precios, la experiencia técnica y las referencias anteriores. Los principales competidores de EADS en el mundo son los americanos Boeing, Loral y Lockheed Martin y el francés Alcatel Space.

La Dirección prevé que el segmento de los satélites de telecomunicaciones, que en estos momentos sufre una depresión como consecuencia de la recesión económica mundial y los problemas de los operadores de satélites podría recuperarse por las siguientes causas: (1) el crecimiento de la demanda de telecomunicaciones, incluido Internet, los multimedia y las aplicaciones militares y (2) una mayor demanda para reemplazar los satélites actuales. EADS prevé aumentar de forma significativa su cuota de mercado en este segmento en pleno crecimiento.

En Europa, el mercado de los satélites científicos y de observación se organiza por criterios nacionales o de forma multilateral y en virtud del principio de justa compensación en el marco del cual los contratos se atribuyen a proveedores nacionales en proporción a las contribuciones respectivas de los países correspondientes.

En materia de satélites científicos y de observación, la Dirección estima que la cuota del mercado accesible de EADS asciende aproximadamente a la mitad. Aparte del mercado institucional europeo, EADS estima que se está desarrollando una demanda de exportación en lo que respecta a los sistemas de observación de la Tierra. Por otra parte, los organismos civiles nacionales, incluida la AEE, deberían tener mayores necesidades de satélites de observación terrestre en el marco de los programas europeos de protección del medio ambiente. EADS prevé una estabilidad a medio plazo del mercado de los satélites científicos.

En el mercado de los satélites militares, EADS prevé un aumento de la demanda de satélites de telecomunicaciones, así como de los satélites de observación militar. En los últimos conflictos, han quedado patentes las deficiencias de las capacidades militares de los países europeos en este campo, mientras que la necesidad de estar preparados para amenazas esquivas ha hecho que esos sistemas avancen en la escala de prioridades. Una característica importante de tales mercados militares es el carácter previsible del volumen de negocios para un período largo.

En Europa, el segmento de los satélites de navegación está en fase inicial de desarrollo. La decisión sobre el desarrollo del sistema de navegación europeo Galileo se tomó en la conferencia ministerial de la AEE que tuvo lugar en Edimburgo en noviembre de 2001, y la fase inicial, por valor de 500 millones de euros, recibió la confirmación del Consejo de Ministros de Transporte de la UE en marzo de 2002. La constelación GalileoSat debería desplegarse entre el año 2006 y el 2008, proporcionando datos a usuarios tales como conductores, operadores de teléfonos móviles, transportistas o servicios de emergencia. El presupuesto de la fase de desarrollo asciende a 3.500 millones de euros.

En el mercado institucional de los satélites científicos y de observación, EADS compite contra varias sociedades, muchas de las cuales intervienen en calidad de contratista principal. Las agencias espaciales y otros clientes institucionales también pueden decidir conservar el control de la concepción de la misión interviniendo como contratista principal único o asociado para determinados programas.

Productos

EADS elabora plataformas de satélites, así como cargas útiles y subsistemas significativos. La Sociedad puede así ofrecer a sus clientes sistemas de satélite llave-en-mano.

Satélites de telecomunicaciones

EADS fabrica satélites de teledifusión para proveedores de servicios de telecomunicaciones fijas, móviles y de teledifusión directa. Los satélites geoestacionarios de telecomunicaciones de EADS se construyen con base en plataformas de la familia EUROSTAR, cuya versión más reciente es EUROSTAR 3000. En 2001, EUTELSAT escogió a Astrium para suministrarle el satélite de comunicaciones W3A, que se lanzará a mediados de 2003 y se encargará de proporcionar comunicaciones comerciales, servicios de Internet y transmisiones de televisión a una zona que abarca los continentes de Europa y África. La sociedad rusa de satélites RSCC también pidió a Astrium cinco procesadores de satélites de comunicaciones por valor de 9 millones de euros, el primer pedido comercial de ese tipo.

En el ámbito de los satélites de telecomunicaciones militares, EADS, en calidad de contratista principal para los satélites británicos de comunicaciones militares Skynet, finalizó los trabajos post-lanzamiento en el último vehículo espacial Skynet 4 que fue desplegado en febrero de 2001. El consorcio Paradigm Secure Communications, liderado por EADS y BAE Systems resultó seleccionado por el Ministerio de Defensa británico para el programa Skynet 5; esta completa oferta incluye el despliegue de la infraestructura espacial y terrestre, así como la prestación de los servicios de comunicaciones necesarios durante los próximos 20 años.

Thales Communications escogió a Astrium para instalar los terminales de comunicaciones del satélite SCOT3 para la transmisión multimedia de alta capacidad en los primeros destructores Type 45 de la Armada británica.

En 2001, Astrium adquirió de Bosch, una empresa denominada Tesat Spacecom especializada en el diseño y fabricación de cargas útiles de satélites de comunicaciones.

Satélites científicos y de observación

EADS es el principal proveedor europeo de sistemas de observación de la Tierra por satélite, para aplicaciones civiles y militares. En este ámbito, EADS se beneficia de forma significativa de los elementos comunes a los programas civiles y militares.

EADS es el contratista principal de los siguientes programas civiles de observación terrestre: Envisat, un satélite europeo de seguimiento del medio ambiente, (2) Metop, un sistema de satélite meteorológico de órbita polar y (3) Spot 5, un sistema de satélite de alta resolución con mayor capacidad de cobertura. EADS se encarga del suministro de instrumental de alto rendimiento a MSG, sistema de satélite meteorológico de segunda generación.

Por otra parte, EADS resultó elegida por el CNES como contratista principal del proyecto Pleiades, una serie de dos pequeños satélites de observación de la Tierra de gran agilidad, con aplicaciones civiles y militares. Aunque la primera fase del programa se completó a principios de 2001 y la segunda fase está en curso, se prevé que la firma del contrato para las últimas fases tendrá lugar a mediados de 2002.

EADS es el contratista principal del programa Helios, el único sistema de satélite europeo óptico de observación militar que existe hasta ahora. EADS realiza actualmente los sistemas de satélites y terrestres de segunda generación Helios 2. EADS es también el contratista principal, tanto en cuanto al segmento terrestre como al lanzamiento, del demostrador de microsátélites ESSAIM para la observación militar de la actividad electromagnética. La Dirección considera que EADS está bien situada para desempeñar un papel de primera categoría en el desarrollo de los sistemas de satélites militares de observación radar, que varios Gobiernos europeos consideran como un complemento necesario para los sistemas ópticos existentes.

EADS tiene ya un gran historial de resultados en el ámbito de la fabricación de satélites científicos, como el XMM (*X-Ray Multi Mirror*). Además, EADS es el contratista principal para el desarrollo de sondas interplanetarias Mars Express y Rosetta. En 2001, la AEE adjudicó a Astrium un contrato por valor de 25 millones de euros para la fabricación del mayor instrumento óptico espacial de carburo de silicio, el telescopio espacial Herschel, cuyo lanzamiento está previsto para 2007.

Satélites de navegación

Con Alcatel y Alenia, EADS ha constituido una sociedad dedicada específicamente a la construcción y a la aplicación, desde que se apruebe, del sistema europeo de navegación Galileo. Como propietario al 50% en Galileo Industries S.A., Astrium tendrá un papel esencial en el desarrollo de Galileo, que se prevé que esté operativo en 2008. El segmento espacial de Galileo se compondrá de una constelación de 30 satélites, incluyendo tres reservas orbitales.

INFRAESTRUCTURAS ORBITALES

Presentación

El segmento de las infraestructuras orbitales comprende sistemas espaciales habitados y no habitados. El ámbito de actividad más importante de este sector está constituido por la Estación Espacial Internacional (en adelante SSI, *Station Spatiale Internationale*), así como por los programas de desarrollo de los vehículos y equipos, y los servicios relacionados.

Mercado

La demanda de sistemas de infraestructuras orbitales procede básicamente de agencias espaciales que se benefician de financiación pública, en particular la AEE, la NASA, la RKA (Rusia) y la NASDA (Japón). Estos sistemas se construyen generalmente mediante la cooperación entre socios internacionales. La contribución de Europa a la SSI incluye: (1) un módulo de laboratorio vinculado a la SSI (*Columbus Orbital Facility*), (2) los vehículos que permitan la entrega de mercancías y el transporte de la tripulación y (3) la prestación de servicios logísticos y de otros servicios para la SSI.

Cuando la SSI empiece a funcionar, se competirá sobre una gama de productos de infraestructura orbital, en particular para suministrar el equipo para experimentos científicos. Otro mercado relacionado con la utilización y el apoyo logístico a la SSI se abrirá después de que entre en servicio. EADS compite en la actualidad por un contrato de doce años para prestar servicios a la SSI una vez que entre en servicio.

Productos

Laboratorios habitados o hábitats

EADS es el contratista principal del desarrollo y de la integración de la *Columbus Orbital Facility* y se encarga de su sistema de gestión de datos a bordo. Participa además en la construcción del sistema robótico europeo de la SSI y suministra estructuras a la SSI.

Vehículos

EADS es el contratista principal del desarrollo y de la fabricación del ATV (*Automated Transfer Vehicle*), diseñado para transportar combustible y mercancías hasta la SSI, y para proporcionar capacidad de reingestión y una solución para la eliminación de residuos. Los ocho ATV previstos serán lanzados por Ariane 5. Gracias a su experiencia con el ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), EADS participa también, en el marco de la SSI, en el desarrollo del vehículo habitado americano de reentrada en la atmósfera conocido con el nombre de CRV (*Crew Return Vehicle*).

LANZADORES Y SERVICIOS DE LANZAMIENTO

Presentación

Los sistemas espaciales (satélites y elementos de infraestructuras orbitales) dependen de lanzadores de múltiples etapas propulsados por cohetes para ser puestos en órbita; el lanzador se consume durante el lanzamiento. EADS desarrolla dos tipos de actividades diferentes: (1) la fabricación de lanzadores para uso civil y militar y (2) la prestación de servicios de lanzamiento por medio de sus participaciones en Arianespace, Starsem y Eurockot.

Mercado

El desarrollo del mercado de los lanzadores depende en gran medida de la demanda de satélites y de infraestructuras orbitales. La Dirección considera que el mercado medio de servicios de lanzamiento se ha reducido hasta unos 20 o 25 satélites por año, en su gran mayoría satélites de telecomunicaciones geostacionarios, pero esta cifra puede variar dependiendo del impacto de los ciclos económicos. Este mercado no incluye los servicios de lanzamiento destinados a los organismos gubernamentales y militares americano, ruso y chino.

Existen importantes obstáculos para la entrada en este mercado, debido a su complejidad tecnológica y a la concentración de la financiación de los Estados en un número reducido de sociedades cuidadosamente seleccionadas. Sin embargo, están entrando en el mercado nuevos lanzadores por razones de estrategia nacional.

La aparición en el mercado de los satélites de una clientela privada cada vez más importante y que se mueve por imperativos de rentabilidad ha favorecido el desarrollo de sociedades de servicios de lanzamiento, deseosas de rivalizar en precios y calidad de servicio. Entre estos nuevos participantes, se han constituido algunas *joint ventures* con la finalidad de ofrecer lanzadores espaciales derivados de misiles balísticos militares fiables y de bajo coste producidos por sociedades de la antigua Unión Soviética (privadas de mercado militar tras el desmoronamiento del régimen soviético), que participan de la experiencia técnica de fabricantes occidentales en materia de comercialización y de acceso al mercado abierto de satélites. Esta situación crea una fuerte competencia en el mercado de lanzamientos comerciales.

En el campo de la defensa, Francia sigue una política estratégica independiente que se basa actualmente en sistemas de misiles balísticos lanzados desde submarinos. En 1998, el Estado francés decidió desarrollar una nueva generación de misiles balísticos. Además de las nuevas ventas generadas y del desarrollo financiado por el Estado, el segmento de los misiles balísticos requiere importantes trabajos de mantenimiento para garantizar la capacidad operativa de los sistemas durante toda la vida de los equipos, que puede durar varias décadas. Las actividades de EADS en el segmento de los misiles balísticos las lleva a cabo su filial EADS LV, que es el proveedor exclusivo de misiles del Estado francés, su único cliente en este ámbito.

Productos

Servicios de lanzamiento

EADS interviene en el ámbito de los servicios de lanzamiento a través de sus participaciones en Arianespace para los lanzadores pesados, Starsem para los lanzadores medios y Eurockot para los lanzadores ligeros.

Arianespace. EADS controla directa e indirectamente el 24,5% de los derechos de voto de Arianespace Participation y es titular de un 22,9% de su capital, lo que supone un 23,2% de los derechos de voto y un 21,7% del capital de Arianespace. Por tanto, es el segundo accionista después de CNES, la agencia nacional espacial francesa, así como el principal accionista industrial. En cuanto al volumen de negocio, Arianespace fue el primer proveedor

mundial de servicios de lanzamientos comerciales en 2001, con un total que alcanza a más de 145 lanzamientos desde 1984. Arianespace comercializa y vende lanzadores europeos en el mercado mundial y realiza los lanzamientos desde el centro espacial de Kourou en la Guayana francesa. La cuota de mercado a la que puede acceder supera el 50%. Al beneficiarse de la larga experiencia de Arianespace, la gama Ariane se distingue por su flexibilidad y su fiabilidad, dos rasgos que son fundamentales para los clientes de este mercado. Ariane 5 es capaz de situar en órbita de transmisión geoestacionaria una carga útil (tripulación y equipos) cuya masa total puede alcanzar las 6 toneladas. En 1998 Arianespace lanzó 10 cohetes Ariane 4, otros 9 en 1999, ocho en 2000 y seis en 2001. El primer lanzamiento comercial del Ariane 5 se produjo en 1999, en 2000 se realizaron cuatro lanzamientos satisfactorios del Ariane 5 y en 2001 tuvo lugar otro más. Una segunda misión de Ariane 5 en julio de 2001 tuvo un problema en la propulsión de última fase EPS que ha dado lugar a una meticulosa investigación, con las consiguientes conclusiones. Las operaciones de vuelo se reanudaron a principios de 2002 con el lanzamiento de Envisat.

Starsem. EADS es titular directo de un 35% del capital de la sociedad de Derecho francés Starsem, junto con Arianespace (15%), la agencia espacial rusa (25%) y la Oficina Central Rusa de Concepción Especializada Progress (25%). La sociedad Starsem comercializa los servicios de lanzamiento garantizados por los lanzadores Soyuz para los satélites de órbita baja y media.

Eurockot. Las sociedades Astrium (51%) y Khrunichev (49%) controlan de forma conjunta Eurockot, una empresa que presta servicios de bajo coste de lanzamiento de pequeños satélites en órbita baja y a bajo coste, recurriendo a lanzadores Rockot, derivados de los misiles balísticos SS19. El vuelo de aptitud tuvo lugar con éxito en mayo de 2000. En 2001, Eurockot obtuvo contratos para lanzar el telescopio espacial canadiense MOST y el checo MIMOSA. Los satélites se pondrán en dos órbitas distintas lanzándose conjuntamente en un Rockot desde el cosmódromo de Plesetsk a finales de 2002. La nave espacial japonesa SERVIS-1 también se lanzará en un Rockot.

Lanzadores comerciales

EADS fabrica lanzadores y realiza trabajos de investigación y desarrollo en el marco de los programas Ariane. La AEE financia el desarrollo de los lanzadores Ariane y tecnologías relacionadas. Una vez que la AEE certifica el lanzador, Arianespace garantiza la comercialización y la venta de los servicios de lanzamiento en todo el mundo.

EADS se encarga de la arquitectura industrial de los lanzadores Ariane 4 y Ariane 5. Se encarga del diseño general de los lanzadores, de la organización y de la supervisión de los equipos industriales. En respuesta a la iniciativa de EADS para optimizar el proceso de fabricación del programa Ariane, la conferencia ministerial de la Agencia Espacial Europea (AEE) celebrada en Edimburgo en noviembre de 2001 amplió la responsabilidad de EADS para incluir su actuación como contratista principal de producción, allanando el camino para una renovación de la organización de fabricación, una reducción de costes y la competencia a largo plazo de Ariane.

En la actualidad centra sus esfuerzos en la producción del Ariane 5 habida cuenta del cese progresivo de la producción del Ariane 4 de aquí al año 2003. Además, EADS proporciona también las etapas y los *boosters* del Ariane 4 y del Ariane 5, garantiza la producción de las casillas para equipos de los lanzadores y suministra a Arianespace los sistemas de soporte lógico propios de cada vuelo, así como las estructuras cilíndricas entre las etapas. Estas actividades realizadas en el marco de los programas Ariane demuestran la posición clave que EADS ocupa en el mercado europeo de lanzadores. Además, EADS produce también equipos de lanzadores para clientes fuera de Europa, en particular para los Estados Unidos.

En noviembre de 2001, la conferencia ministerial de la Agencia Espacial Europea (AEE) celebrada en Edimburgo confirmó su compromiso con la tercera etapa del Programa Ariane 5, para el desarrollo de una última fase criotécnica que permita al lanzador doblar su capacidad de carga útil a una órbita de transferencia geoestacionaria y proporcionar capacidades de reingestión. La conferencia de Edimburgo asignó también importantes partidas presupuestarias al programa de Acompañamiento de Investigación y Desarrollo de Ariane 5 (ARTA), y a la financiación de la infraestructura Kourou. La Dirección sigue trabajando para recortar los costes de producción y reestructurar las actividades de lanzadores de EADS en una única empresa que se haga cargo de la función de contratista principal del desarrollo y la fabricación de Ariane.

Misiles balísticos

EADS garantiza la concepción, la elaboración, los ensayos y el mantenimiento de misiles balísticos, incluyendo el M4/M5, misil balístico intercontinental lanzado desde submarinos. En el marco de su contrato con el Estado, EADS prestará servicios de mantenimiento industrial para este tipo de misiles hasta el final de su vida operativa. EADS ha celebrado un contrato para el desarrollo del M51, un nuevo sistema estratégico submarino, dotado con mayores funcionalidades técnicas y operativas; el final de la fase inicial de concepción está previsto para el año

2008. La Dirección considera que el desarrollo y la producción del M51 garantizarán a EADS a largo plazo una carga de trabajo de alto contenido tecnológico relacionada con los trabajos de desarrollo y de producción ulteriores.

Además de ser relativamente previsibles, los pedidos en curso que suponen el desarrollo de misiles balísticos coinciden con el inicio de la fase de producción del Ariane 5, lo que permite una utilización óptima de la capacidad de desarrollo de esta actividad.

En el marco de los esfuerzos estadounidenses por desarrollar sistemas de defensa contra ataques con misiles, Astrium y EADS LV han sido seleccionadas por la OTAN como miembros del consorcio transatlántico encargado de llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre un sistema de defensa antimisiles en un teatro de operaciones.

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

EADS estudia la posibilidad de participar en nuevas *joint ventures* para prestar servicios de valor añadido que utilicen sistemas espaciales, la cuales la Dirección estima que podrían generar un volumen de negocios importante y una fuerte rentabilidad. La política de EADS es actuar activamente en nichos de mercado y no competir con sus clientes actuales.

EADS posee participaciones en determinadas sociedades que prestan servicios de telecomunicaciones y de observación de la Tierra (por ejemplo, Spotimage). En 2001, la unidad de servicios de observación de la Tierra de Astrium se fusionó con el British National Remote Sensing Centre para constituir Infoterra, una empresa multinacional de servicios de información terráquea con un volumen de negocios anual que supera los 20 millones de euros.

Producción y Proveedores

EADS gestiona actualmente centros productivos situados en Francia (Vélizy, Les Mureaux, Burdeos y Toulouse), en Alemania (Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Stuhmbaum, Trauen), en España (Madrid), en el Reino Unido (Porstmouth, Stevenage) y la Guayana Francesa (Kourou).

4.1.7 Inversiones

Dassault Aviation

EADS posee una participación del 45,94% en Dassault Aviation, sociedad que cotiza en el *Premier Marché* de la Bolsa de París y en la que también poseen participaciones Groupe Industriel Marcel Dassault (“GIMD”) (49,93%) y el público (4,13%).

Dassault Aviation es una de las principales figuras en el mercado mundial de los aviones de combate y reactores privados. Fundada en 1945, la sociedad Dassault Aviation ha vendido más de 7.500 aviones militares y civiles a clientes de más de 73 países.

Dassault Aviation se apoya en su experiencia como diseñador y arquitecto industrial de sistemas complejos para concebir, desarrollar y producir una amplia gama de aviones militares y de reactores privados.

Con la finalidad de evitar cualquier conflicto potencial entre los productos militares de Dassault Aviation y de EADS (Rafale y Eurofighter) y para facilitar una estrategia de “Murallas Chinas”, la Dirección ha decidido confiar la gestión de la participación accionarial de EADS en Dassault Aviation al departamento de Coordinación Estratégica, y no a la División Aeronáutica, que gestiona el programa Eurofighter.

Aviones militares

Dassault Aviation ofrece dos aviones de combate polivalentes, el Rafale y la familia del Mirage 2000.

- *Rafale*. El programa Rafale comprende tres versiones de un bimotor de combate polivalente destinado a las fuerzas aéreas y navales. De acuerdo con documentos presupuestarios gubernamentales, Francia prevé la adquisición de 294 Rafale, de los que 234 son para el ejército del aire y 60 para la marina, por un coste total de 32.300 millones de euros, incluyendo 9.500 millones de euros para desarrollo. Ya se ha realizado un pedido de 61 aviones, incluyendo 20 en 2001; de ellos, 36 están destinados al ejército del aire y 25 a la marina. En 2001, el primer grupo operativo de Rafale para la marina se puso en marcha en el portaaviones Charles De Gaulle. Para finales de 2001 se habían entregado 10 Rafale, y en 2002 se entregarán otras 12 unidades.
- *Mirage 2000*. Hay dos versiones de la familia Mirage:
 - (1) El Mirage 2000-5, la última versión, es un avión de combate polivalente concebido para la superioridad aérea, así como para misiones aire-tierra. El Mirage 2000-5 puede armarse con un misil de interceptación y de combate aire-aire MBC MICA; y
 - (2) El Mirage 2000-D, un avión de penetración de todo tiempo utilizado por el ejército del aire francés, está en curso de adaptación para poner en servicio el nuevo misil aire-tierra lanzado a distancia de seguridad MBC SCALP EG. Los últimos aviones pedidos por la fuerza aérea francesa en 1996 se entregaron en 2001.

Ya se han encargado más de 600 aviones Mirage 2000, la mitad de los cuales son para países extranjeros.

Reactores privados

Dassault Aviation ofrece una amplia gama de productos dentro de la gama alta de los reactores privados. Desde la primera entrega de un avión Falcon 20 en 1965, se han vendido más de 1.400. Los Falcon actualmente en servicio operan en más de 60 países de todo el mundo, cubriendo necesidades de transporte de empresas, VIP y gubernamentales. La familia de reactores Falcon incluye cuatro reactores trimotores: el Falcon 50EX, el 900C, el 900EX y el 7X, así como el Falcon 2000 bimotor y el Falcon 2000EX, lanzado en octubre de 2000. El cambio de siglo fue testigo de la aparición de Dassault Falcon Jet como el líder del sector en su categoría. En 2001 se cerraron 119 pedidos, frente a los 90 pedidos de 2000. Sin embargo, el número de pedidos de 2001 incluía 46 pedidos de Avolar, una filial de United Airlines, que se cancelaron a principios de 2002 como consecuencia de la crisis que afecta a la industria estadounidense de las líneas aéreas. A pesar del descenso de pedidos corporativos como consecuencia de la crisis económica general, en 2001 se entregaron 75 Falcons. En 2001, se presentó al público en la planta que Dassault tiene en Teterboro, NJ, el último modelo de la familia Falcon, el trimotor de largo recorrido Falcon 7X.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, en la que EADS tiene una participación del 75%, posee una participación del 75,9% en Dornier GmbH, que a su vez controla el 3% del capital de Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, accionista único de Dornier Luftfahrt GmbH. A través de esta participación minoritaria, EADS no participa en ninguna decisión comercial relativa a Dornier Luftfahrt.

4.2 Propiedad industrial e intelectual

Los derechos de propiedad industrial e intelectual, incluyendo las patentes, las marcas y el *know-how*, desempeñan un importante papel en la producción y protección de los productos y las tecnologías de EADS. La utilización de derechos de propiedad industrial e intelectual permite a EADS fabricar y vender sus productos libremente, así como impedir que sus competidores exploten tecnologías protegidas.

Los derechos de propiedad industrial e intelectual del grupo EADS son controlados directamente por EADS o indirectamente a través de sus filiales.

Cada una de las filiales del grupo EADS se beneficia de licencias no exclusivas e intransferibles sobre propiedad industrial y/o intelectual otorgadas por EADS o por otras filiales del Grupo. Las condiciones de uso ligadas a la concesión de esas licencias se han negociado caso por caso y se han otorgado con estricto respeto a los derechos adquiridos por terceros; en particular, se han respetado los derechos contractuales que rigen las relaciones de EADS y sus filiales con sus respectivos socios.

Proyecto de Fusión de los aspectos relativos a Propiedad Industrial e Intelectual

A principios de 2001 se puso en marcha un Proyecto de Fusión, que todavía no ha concluido, para unificar las normas y procedimientos de Propiedad Industrial e Intelectual dentro del grupo EADS.

4.3 Asuntos extraordinarios y litigios

EADS es parte en diversos procedimientos judiciales y arbitrales en el marco de la gestión ordinaria de sus asuntos. EADS considera que ha tomado las decisiones adecuadas para cubrir los riesgos de litigios generales o específicos, en curso o eventuales.

EADS no tiene conocimiento de ningún otro asunto extraordinario ni de ningún procedimiento judicial o arbitral, futuro o en curso, que pudiera tener, o pudiera haber tenido en un período reciente, una incidencia negativa significativa en su situación financiera, sus actividades, sus resultados o en el grupo, con excepción de lo que se indica a continuación.

EADS (más concretamente, DADC y Dornier GmbH) es y ha sido parte en varios procedimientos contenciosos y arbitrales contra accionistas de la familia Dornier, accionistas minoritarios de Dornier GmbH. Estos procedimientos estaban relacionados con la validez de diversos acuerdos de las juntas de accionistas de Dornier GmbH, fundamentalmente sobre la aportación de determinadas ramas de actividad y activos de Dornier. Esas aportaciones fueron objeto de dos procedimientos arbitrales, que se saldaron recientemente con decisiones favorables a EADS/Dornier GmbH. Asimismo, la validez de algunas de esas aportaciones fue confirmada por el tribunal regional de apelación de Stuttgart. Sin embargo, siguen pendientes de resolución otros procedimientos, sobre todo los relativos a la aportación de acciones de Dornier Luftfahrt GmbH realizada por Dornier a Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH.

EADS y Dornier GmbH esperan que las resoluciones en el resto de procedimientos también les sean favorables.

4.4 Empleados

A 31 de diciembre de 2001, la plantilla de EADS ascendía a 102.967 trabajadores. Las tablas que aparecen a continuación muestran la cifra de empleados de EADS por sector y por región geográfica. Los empleados de sociedades que siguen el criterio contable del método proporcional (como Airbus, ATR, MBDA y Astrium) se incluyen en las tablas de acuerdo con dicho método.

Trabajadores de EADS por sector

	<u>31 de diciembre de 2001</u>	<u>31 de diciembre de 2000</u>	<u>31 de diciembre de 1999</u>
Airbus	45.543(*)	33.927	31.534
Aviación de Transporte Militar	3.573	3.548	3.201
Aeronáutica.....	24.230	23.091	22.716
Sistemas de Defensa y Civiles	17.650	17.485	20.085
Espacio	10.414	9.400	9.545
Sedes y Centros de Investigación	<u>1.557</u>	<u>1.428</u>	<u>1.550</u>
Total EADS	<u>102.967</u>	<u>88.879</u>	<u>88.631</u>

(*) Sobre la base de una consolidación del 100%.

Trabajadores de EADS por región geográfica(**)

	31 de diciembre de 2001		31 de diciembre de 2000	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Francia	41.550	40,4	40.123	45,1
Alemania	38.445	37,3	36.065	40,6
España.....	7.893	7,7	7.454	8,4
Reino Unido	11.754	11,4	2.806	3,2
Italia.....	767	0,7	33	0,0
EE.UU.	2.175	2,1	2.106	2,4
Resto del Mundo	383	0,4	292	0,3
Total EADS	<u>102.967</u>	<u>100,0</u>	<u>88.879</u>	<u>100,0</u>

(**) Debido a los cambios en la definición de la plantilla, no se dispone de un desglose geográfico de empleados a 31 de diciembre de 1999.

4.5 Investigación y desarrollo

Los programas de investigación y desarrollo de EADS se han integrado para mejorar su eficacia en los sectores de la aeronáutica, el espacio, los sistemas de misiles y las telecomunicaciones.

Las actividades de investigación y desarrollo se basan en los siguientes principios:

- concesión a cada unidad de negocio de la responsabilidad total del desarrollo del producto con el fin de ajustarse a las necesidades específicas de los mercados y los clientes, permitiéndoles un alto grado de autonomía a la hora de establecer programas de investigación;
- coordinación de las actividades de investigación y tecnológicas entre las distintas unidades de negocio mediante una red de investigación y tecnología (la “**R&T Network**”), que facilita la circulación y el intercambio de información y resultados de investigaciones dentro del grupo EADS;
- compartir recursos, capacidades y medios de investigación a través de un centro común de investigación a nivel europeo (“**Corporate Research Center**” o “**CRC**”), distribuido en tres sedes (Suresnes, Ottobrunn y Getafe).

Se están aplicando una serie de proyectos transversales, que giran fundamentalmente alrededor de dos ejes:

- La normalización de la R&T Network y su ampliación a todas las entidades del grupo, generalizando la utilización de los mejores métodos del momento y utilizando el CRC y los equipos de trabajo de las unidades de negocio para optimizar la utilización de las distintas capacidades en campos como los materiales, los compuestos, la electrónica, la energía de propulsión, la aerodinámica, el control de vuelo, el procesamiento de imágenes o la tecnología de la información.
- La reasignación e integración de competencias y actividades de los actuales laboratorios.

Véase también el apartado 5.1 — Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades — Estados financieros consolidados auditados de 2001 y Estados financieros consolidados proforma no auditados de 2000.

4.6 Seguros

Un equipo de gestión ejecutiva coordina la gestión de seguros en la sede central de EADS. Este grupo es responsable de la consolidación y mejora de los sistemas de gestión de seguros.

EADS sigue una estricta política de cobertura de seguros externa para la totalidad de los riesgos que se puedan asegurar a precios razonables. Las pólizas de seguros suscritas cubren los riesgos estándar de las organizaciones industriales, así como los riesgos específicos de la industria aeroespacial. Los seguros en vigor en la actualidad cubren aspectos como los activos, la interrupción de la actividad empresarial y la responsabilidad civil, incluyendo los riesgos relacionados con accidentes medioambientales. Se han contratado también pólizas de seguros específicas para cubrir los riesgos derivados de la propiedad, explotación y producción de productos aeroespaciales. Estas pólizas cubren las eventuales responsabilidades civiles frente a terceros derivadas de los posibles daños atribuibles a los productos de EADS.

La cobertura de seguros de EADS está reforzada por una sólida política de gestión de riesgos.

Esta política comprende estrictos procedimientos operativos, programas de integridad de los productos en las unidades de negocio y sistemas avanzados de seguimiento y protección puestos en práctica en las sedes de EADS, permitiendo una completa identificación de los riesgos y la toma de decisiones de cobertura de manera racional.

También se dispone de cláusulas de indemnización (principalmente, en contratos militares y estatales), que quedan cubiertas por las diversas pólizas de seguros suscritas por EADS.

4.7 Medio ambiente

EADS es consciente de sus responsabilidades en materia de protección medioambiental. A este respecto, se ha definido una Política Corporativa de Salud, Seguridad y Medio Ambiente que engloba todas las actividades industriales del grupo y que tiene los objetivos siguientes:

- Cumplimiento de las leyes específicas para cada país en el que opere la Sociedad;
- Inversión en programas de investigación y desarrollo con el fin de mejorar los logros en estos campos;
- Compatibilidad de los procesos industriales con las necesidades medioambientales, utilizando para ello las últimas tecnologías al alcance, en unas condiciones aceptables desde el punto de vista económico.

4.8 Elementos a tener en cuenta a la hora de invertir

Carácter cíclico del mercado de la aviación

En 2001, el volumen de negocios combinado de las Divisiones Airbus y ATR de EADS representaba más de dos tercios del volumen de negocios consolidado de EADS. Tradicionalmente, el mercado de los reactores comerciales para el transporte de pasajeros ha mostrado tendencias cíclicas que se derivan en parte de la influencia del crecimiento del producto interior bruto (PIB) en la demanda de pasajeros en el mercado del transporte aéreo. El crecimiento de las actividades de EADS en el ámbito de la aviación comercial ha estado, por lo tanto, ligado al del PIB. Sin embargo, otros factores desempeñan también un papel importante, como el envejecimiento y la obsolescencia técnica de la flota en comparación con los nuevos aviones, los coeficientes de carga, la política de tarifas de las compañías aéreas, la liberalización del mercado y la percepción pública de la seguridad y la comodidad de los viajes en avión. EADS considera que el carácter cíclico seguirá caracterizando al mercado de los aviones de pasajeros y que períodos de coyuntura económica difícil, como el que estamos experimentando en estos momentos, podrían afectar al resultado de sus futuras actividades y situación financiera.

Un mercado dependiente de las inversiones destinadas a la defensa

En 2001, el 20% del volumen de negocios consolidado de EADS estuvo generado por los gastos militares de defensa. Independientemente del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un conjunto completo de consideraciones geopolíticas, de presiones presupuestarias y de la aptitud de las fuerzas armadas para hacer frente a amenazas específicas y ejecutar determinadas misiones. Los gastos militares de defensa pueden experimentar fluctuaciones importantes de un año para otro. Por tanto, unas condiciones económicas y políticas desfavorables o una coyuntura difícil en los mercados de defensa en los que EADS está presente pueden tener consecuencias negativas en el resultado de las actividades y la situación financiera futura de EADS.

Competencia y acceso al mercado

La mayoría de las actividades de EADS son objeto de una fuerte competencia, sobre todo en el mercado de la aviación comercial donde, en el pasado, Airbus ha experimentado fuertes presiones en los precios. EADS considera que las causas de esta guerra de precios se han atenuado gracias a las reestructuraciones en curso en este sector. Desde 1998, EADS ha podido comprobar un fortalecimiento del precio unitario en los nuevos contratos y Boeing y Airbus han anunciado en repetidas ocasiones la subida de sus respectivos precios de catálogo. Sin embargo, no hay garantías de que no se repetirá la fuerte competencia en los precios de los últimos años, sobre todo en el contexto de una prolongada ralentización.

Además, muchos mercados de la aeronáutica, del espacio y de la defensa se atribuyen, de forma implícita o explícita, según un criterio de preferencia nacional. Aunque la reagrupación que constituye EADS confiere un mayor asentamiento en el mercado nacional, EADS tiene el riesgo de seguir en una situación de desventaja competitiva en determinados países, sobre todo fuera de Europa, frente a algunos proveedores locales de determinados productos. Habida cuenta de la importancia estratégica y de la sensibilidad política de los sectores de la aeronáutica, del espacio y de la defensa, las consideraciones políticas seguirán influyendo en muchos mercados en un futuro previsible.

Control de las exportaciones y otras regulaciones

Los mercados de exportación tienen una gran importancia para EADS. Además, se considera que un buen número de productos de uso militar concebidos y fabricados por EADS tienen un interés estratégico nacional. En consecuencia, la exportación de estos productos fuera de los mercados nacionales en que opera EADS corre el riesgo de ser limitada o sometida a la obtención de licencias y controles de exportación, impuestos sobre todo por el Reino Unido, Francia, Alemania y España, donde EADS ejerce sus principales actividades militares. No existe garantía de que los controles de exportación no se harán más estrictos ni de que nuevas generaciones de productos desarrollados por EADS vayan a ser también objeto de controles similares, incluso más rigurosos, ni de que no haya factores geopolíticos que hagan imposible la obtención de licencias de exportación para determinados clientes. Un acceso reducido a los mercados militares de exportación podría afectar de forma negativa a la situación financiera y al resultado de las actividades de EADS.

EADS también está sujeta a otras regulaciones nacionales que pueden afectar a sus actividades y a su situación financiera, por ejemplo en materia de protección del medio ambiente, de utilización de sus productos, de política de empleo y de relaciones con las autoridades extranjeras. Además, la posibilidad de que EADS pueda comercializar nuevos productos y acceder a nuevos mercados puede depender de la obtención de certificaciones y autorizaciones gubernamentales.

Riesgo vinculado a los mercados emergentes

EADS vende una parte importante de sus productos en varios mercados emergentes y ejerce sus actividades en algunos de ellos. Los principales mercados emergentes que afectan al resultado de las actividades de EADS están situados en Asia y en Oriente Medio. Aunque estos mercados han experimentado un fuerte crecimiento en el pasado, este crecimiento ha sido extremadamente fluctuante, siendo en algunos casos negativo. En comparación con los mercados americano y europeo, los mercados emergentes son más susceptibles de presentar riesgos económicos tales como inflación, devaluación de las monedas locales y restricciones de cambio, que pueden afectar al valor en euros del activo, del pasivo y de los beneficios de EADS en estos mercados. Las posibles dificultades en la importación de materias primas, y las incertidumbres relativas a las regulaciones locales en materia fiscal y laboral, sobre todo, constituyen otros riesgos inherentes a estos mercados.

Riesgo de cambio

La mayor parte del volumen de negocios consolidado de EADS se realiza en dólares y una parte importante de sus costes y cargas se realiza en euros y en libras esterlinas, con lo que está expuesta a un riesgo de cambio. Por esta razón, EADS ha puesto en marcha una estrategia de cambio con el fin de gestionar y minimizar este riesgo. Con el fin de cubrir los flujos esperados y otras posiciones en dólares, en particular en lo que se refiere a Airbus, EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo, compuesta principalmente por contratos de futuros y futuros sintéticos. La política de EADS en esta materia consiste en cubrir únicamente los flujos de caja con respecto a pedidos en firme dentro del límite de riesgos netos identificados. No es posible garantizar que la estrategia de cobertura del riesgo de cambio de EADS le protegerá totalmente de fluctuaciones importantes en la paridad del dólar con relación al euro y la libra esterlina y que estas fluctuaciones no afectarán al resultado de sus actividades y su situación financiera.

El volumen de negocios, los costes, los elementos de activo y de pasivo consolidados de EADS formulados en monedas diferentes del euro se expresan en euros para la elaboración de los estados financieros. En el pasado, las fluctuaciones del dólar con relación a la moneda utilizada en la contabilidad de las sociedades que integran EADS afectaron a la situación financiera, a la rentabilidad, al resultado de las actividades y a la tesorería de estas sociedades, según resulta de sus estados financieros. Cualquier nueva fluctuación podría tener un efecto negativo en las partidas correspondientes de las cuentas de EADS.

De conformidad con las Normas Contables Internacionales (IAS), las coberturas que no se designan como coberturas de activos, pasivos o pedidos de clientes específicos se efectúan sobre la base del precio de mercado y cualquier ganancia o pérdida no realizada se considera ingresos o gastos financieros. EADS únicamente mantiene una pequeña parte de estas coberturas. Hasta que esas coberturas venzan, el tratamiento contable de aplicar precios de mercado en sus estados financieros podría producir grandes fluctuaciones en sus ingresos o gastos financieros.

Las fluctuaciones de tipo de cambio de las monedas, distintas al dólar, en las que EADS realiza sus principales gastos de fabricación (principalmente el Euro) tienen el riesgo de tener un efecto de distorsión de la competencia entre EADS y aquellos de sus competidores cuyos gastos estén representados en otras monedas. Esta situación es especialmente sensible al nivel de las fluctuaciones con relación al dólar, en la medida en que muchos de los productos de EADS y de sus competidores se facturan en esta moneda. EADS tiene por tanto el riesgo de ver cómo

se reduce su capacidad para competir con sus adversarios si cualquiera de las principales monedas que utiliza se aprecia frente a las principales monedas de sus competidores.

Ayudas públicas

En el pasado, EADS y sus principales competidores se beneficiaron de financiación pública para la investigación y el desarrollo de sus productos. Aunque desde el comienzo de los años noventa, el importe de estas ayudas ha disminuido en los mercados en que opera EADS, la Sociedad ha sido testigo de distintos compromisos por parte de determinados gobiernos en relación con la financiación del programa A380. Sin embargo, no hay garantía de que tales ayudas seguirán estando disponibles en el futuro. En 1992, la Unión Europea y los Estados Unidos suscribieron un acuerdo por el que se establecen las condiciones de la ayuda financiera que los Gobiernos pueden proporcionar a los fabricantes de aviones civiles.

Productos y servicios de alta tecnología

La mayoría de los productos concebidos y fabricados por EADS son tecnológicamente muy avanzados y a veces implican la necesidad de que sistemas completamente nuevos funcionen en condiciones de utilización muy exigentes. Aunque EADS considera que cuenta con sofisticados métodos de concepción, fabricación y prueba de sus productos, no puede garantizarse que estos productos se desarrollarán o explotarán con éxito, o que tendrán los resultados previstos. Algunos de los contratos celebrados por EADS estipulan la renuncia a una parte del beneficio esperado, una reducción de los pagos, un relanzamiento posterior del producto, el suministro de otro producto o servicio sustitutivo, o una reducción de precios para las ventas ulteriores al mismo cliente, en el caso de que los resultados de los productos no respondan a lo esperado. También se prevé la imposición de sanciones a EADS si ésta no respeta los plazos de entrega u otras obligaciones contractuales. Como en otras empresas, algunos productos de EADS han presentado fallos o problemas ocasionales, incluido en lo que se refiere a algunos de sus vehículos de lanzamiento y sus satélites, por lo que no es posible asegurar que tales problemas no se volverán a producir en el futuro. Además de los costes eventuales vinculados a la garantía de sus productos, a la ejecución del contrato o a las acciones necesarias para exigir el cumplimiento del mismo, estos fallos pueden incrementar los costes o producir pérdidas en el volumen de negocios y pueden también tener consecuencias negativas importantes en la reputación comercial de los productos de EADS.

Responsabilidad derivada de los productos y acciones de exigencia de responsabilidad

EADS concibe, desarrolla y fabrica un determinado número de productos de gama alta de un importante valor unitario, en particular aviones civiles y militares y equipos espaciales. Por ello, EADS corre un riesgo en materia de responsabilidad por productos y en reclamaciones efectuadas al amparo de la garantía ligada a sus productos, en caso de que cualquiera de los mismos no cumpla con sus especificaciones. Aunque EADS considera que está suficientemente asegurada para cubrir estos riesgos y que no ha sido objeto de ninguna reclamación importante, no puede garantizarse que no vayan a presentarse reclamaciones en el futuro contra EADS, o que la cobertura de estos seguros sea adecuada.

Aceleración de la concentración del sector

Los sectores de la aeronáutica, del espacio y de la defensa están extremadamente concentrados, de forma que un pequeño número de competidores de carácter internacional dominan estos mercados. Actualmente se están produciendo importantes concentraciones por medio de fusiones, *joint-ventures* y alianzas, como las del grupo EADS. Estas concentraciones reflejan en parte las crecientes presiones competitivas y la concentración de algunos mercados. EADS estima que esta tendencia continuará a corto plazo y por ello estudia atentamente cualquier oportunidad de participación en estas operaciones de fusión, de creación de *joint-ventures* y de alianzas. Su estrategia actual al respecto y el número y la calidad de las oportunidades que se le presenten dependerán del ritmo al que se reorganicen los sectores de la aeronáutica, del espacio y de defensa.

Importancia de las joint ventures y de las participaciones minoritarias

EADS, en la que una parte importante del volumen de negocios proviene de varios consorcios, *joint-ventures* y participaciones accionariales en otras sociedades, considera que sus alianzas y asociaciones representan una importante ventaja competitiva. Estos acuerdos y participaciones comprenden fundamentalmente: (i) un consorcio principal, el consorcio Eurofighter, en el que EADS ostenta un 46%; (ii) cuatro principales *joint-ventures*: Airbus, en la que EADS ostenta un 80%, Astrium, en la que EADS es titular de una participación total de un 68,2%, MBDA en la que EADS posee una participación total de un 37,5%, y ATR, en la que EADS posee una participación del 50%; (iii) participaciones mayoritarias: (a) Dornier GmbH: DADC, en la que EADS ostenta un 75%, es titular de

una participación del 75,9% en Dornier GmbH; (b) EDSN, en la que EADS ostenta un 59,1% del capital; y (c) LFK, en la que EADS posee un 81,3% de los títulos; y (iv) participaciones minoritarias: Dassault Aviation, en la que EADS ostenta un 45,9%; MNC, en la que es titular de un 45%; NNG, en la que EADS ostenta, de forma conjunta con Dornier, un 42% del capital; y Embraer, en la que EADS posee un 5,7% del capital ordinario. La conclusión de asociaciones y alianzas con otras figuras del mercado forma parte de la estrategia de EADS. Así, la parte del volumen de negocios generado por consorcios, *joint-ventures* y participaciones accionariales podría seguir aumentando en el futuro. Esta estrategia puede suponer puntualmente modificaciones en la estructura organizativa de las *joint-ventures* existentes en las que EADS participa, o un reajuste en el control que EADS ejerce.

El grado de control ejercido por EADS en los consorcios, *joint-ventures* y participaciones accionariales que posee es variable y susceptible de evolucionar. Aunque EADS intenta participar en *joint-ventures* a partes iguales con sus socios, existe el riesgo enfrentarse a desacuerdos o bloqueos, propio de cualquier entidad controlada de forma conjunta, en particular en aquéllas en las que todas las decisiones importantes deben tomarse por unanimidad de sus miembros, o en las que existen derechos de salida limitados. Por otra parte, el resto de las partes asociadas en estas entidades pueden ser también competidores de EADS y, en consecuencia, tener intereses distintos de los de EADS.

Además, EADS sólo puede tener un acceso limitado a la contabilidad y a la información de las entidades en las que posee una participación minoritaria (en particular Dassault Aviation y Embraer). Por tanto sólo puede tener un conocimiento limitado de sus actividades y de sus resultados, en contraposición a las entidades en las que tiene una participación mayoritaria o en cuya gestión diaria participa.

Proceso de integración y de racionalización

La creación de EADS implica la integración y la racionalización de negocios importantes y complejos, dando origen a incertidumbres intrínsecas a la misma, tales como las repercusiones de la nueva estructura y la disponibilidad de la Dirección para dirigir las operaciones y gestionar los recursos humanos de estas empresas integradas, así como para la consecución y la optimización de las sinergias potenciales que se dan entre estas empresas. No es posible garantizar que EADS no tendrá dificultades para integrar sus actividades, o que conseguirá mejorar los márgenes y reducir los costes. El proceso de integración y de racionalización presenta numerosos problemas, como la puesta en marcha de controles internos extendidos al conjunto de EADS, la renegociación de los convenios colectivos cuando expiren, la armonización de los planes de jubilación y de los beneficios sociales, y la mezcla de las diferentes culturas nacionales y empresariales. Cualquier retraso importante o cualquier gasto imprevisto que se produzca en el marco de este proceso podrá influir consiguientemente en la situación financiera y en el resultado de las actividades de EADS.

Control de EADS — Control del accionariado

Un 60,42% del capital de EADS está controlado a partes iguales por DaimlerChrysler y SOGEADE, que garantizarán el control conjunto de EADS a través de un *Contractual Partnership* sometido a Derecho holandés. Según se ha acordado, las decisiones importantes no podrán tomarse sin el acuerdo de estos dos accionistas. Además, el Estado Francés podrá bloquear cualquier decisión sobre la venta de los activos, o de creación de una garantía sobre los mismos con relación al contratista principal, sobre la concepción, el desarrollo o la integración de los misiles balísticos o sobre las participaciones mayoritarias de EADS en las sociedades Cilas, Sodern, Nuclétudes y en la GIE Cosyde. Además, SEPI podrá vetar cualquier decisión que suponga una modificación significativa del Plan Industrial de CASA y/o relativa a la aplicación de éste durante los tres años siguientes a la Ejecución. El objetivo de estas y otras disposiciones recogidas en los acuerdos que rigen las relaciones entre los principales accionistas es crear un grupo estable de accionistas que controle EADS durante un período de al menos tres años a partir de la Ejecución.

Investigación y desarrollo

Un buen número de los principales sectores de actividad de EADS se caracterizan por conllevar gastos importantes de investigación y desarrollo, y requieren en consecuencia inversiones iniciales considerables. Los planes de actividad que programan estas inversiones prevén un largo período de amortización. No es posible garantizar que las hipótesis del mercado se cumplan ni que, en consecuencia, se vaya a alcanzar el período completo de amortización o los beneficios previstos por estos planes de actividad.

Regulación y riesgos vinculados al medio ambiente

Al igual que el resto de las sociedades de los principales sectores en los que opera, EADS está sujeta a numerosas leyes y reglamentos europeos, nacionales, regionales y locales en materia de medio ambiente, relativos a las

emisiones de todo tipo de residuos, su vertido en las aguas superficiales y subterráneas, así como su eliminación y su tratamiento. EADS realiza esfuerzos considerables para ajustarse a estas leyes y reglamentos y compromete gastos de inversión y de explotación al efecto. EADS considera que sus actividades actuales se ajustan a la normativa vigente en este ámbito. Además, EADS considera que es capaz de ajustarse a las normas resultantes del endurecimiento de las leyes y reglamentos actuales, incluyendo el creciente endurecimiento de aquellas relativas a la calidad de los productos en materia de protección del medio ambiente que se aplicarán durante los próximos años, sin incurrir en un gasto de inversión excesivo. Sin embargo, no puede garantizarse que el aumento de los gastos de equipamiento y de los costes de explotación que se derivan del esfuerzo por ajustarse a las nuevas normativas sobre medio ambiente no tenga consecuencias negativas en el resultado de las actividades y la situación financiera de EADS.

CAPÍTULO 5 — ACTIVO NETO — SITUACIÓN FINANCIERA — RESULTADOS

5.1 Discusión y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y de los resultados de las actividades — Estados financieros consolidados auditados y Estados financieros consolidados proforma no auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2000, respectivamente.

Introducción

La siguiente discusión se basa en los estados financieros consolidados auditados de EADS correspondientes al ejercicio 2001 (los “Estados Financieros de 2001”) y en los estados financieros consolidados proforma no auditados de EADS correspondientes al ejercicio 2000 (los “Estados Financieros Proforma de 2000”).

Los Estados Financieros de 2001 se elaboraron de conformidad con las normas contables publicadas por el Consejo Internacional de Normas Contables (“IASB”) y las interpretaciones publicadas por el Comité de Interpretaciones del IASB. Los Estados Financieros Proforma de 2000 se elaboraron sobre la base de:

- los estados financieros consolidados de EADS para 2000, preparados de conformidad con las normas IAS;
- los efectos proforma de las operaciones realizadas en 2000 para la agrupación de Aerospatiale, DASA y CASA (en adelante, la “Agrupación de EADS”); y
- los estados financieros proforma de Dasa y los estados financieros proforma de CASA correspondientes al período de 2000 anterior a la creación de EADS el 10 de julio, conciliados con las normas IAS adoptadas por EADS y sin incluir las cantidades en efectivo distribuidas por Dasa y CASA a sus respectivos accionistas antes de la creación de EADS.

La cuenta de resultados y el estado de flujos de caja consolidados proforma no auditados incluidos en este documento en lo que respecta al año 2000 se han elaborado considerando la Agrupación de EADS como si hubiera tenido lugar a 1 de enero de 1999. El balance consolidado a 31 de diciembre de 2000 se ha realizado considerando la Agrupación de EADS como si se hubiera realizado el 1 de julio de 2000.

La información financiera consolidada proforma no auditada de EADS para 2000 que se incluye en este documento se proporciona únicamente con fines ilustrativos y no pretende representar cuáles habrían sido la situación financiera, los resultados de las operaciones o los flujos de caja de EADS si la Agrupación de EADS se hubiera producido en realidad en las fechas indicadas, ni tampoco proyectar la situación financiera consolidada, los resultados de las operaciones y los flujos de caja a fecha o período posterior alguno.

Los Estados Financieros Proforma de 2000 hacen referencia al perímetro de la consolidación que se derivó de la Agrupación de EADS en 2000; y como tales, no reflejan los cambios de las entidades consolidadas ni los métodos contables que se produjeron en 2001. Por consiguiente, el perímetro de la consolidación al que se hace referencia en los Estados Financieros Proforma de 2000 difiere significativamente del mencionado en los Estados Financieros de 2001.

Consideraciones contables

Cambios en el Perímetro de Consolidación y Participaciones Minoritarias

Constitución de Airbus S.A.S: Airbus S.A.S., la nueva sociedad constituida para integrar todas las actividades de diseño, fabricación y comercialización de Airbus, se constituyó en julio de 2001 tras la adquisición por parte de EADS de Airbus UK y de la participación del 20% en Airbus GIE que poseía BAE SYSTEMS (la “Concentración de Airbus”). Como contrapartida por esa transacción y por la suscripción de una ampliación de capital por valor de 754 millones de euros, BAE SYSTEMS recibió el 20% del capital social de Airbus S.A.S., mientras que la participación de EADS se diluyó hasta el 80%. Véase el apartado “4.1.2 Airbus — Constitución de Airbus — Integración de las Actividades de Airbus”.

EADS ha consolidado Airbus por el método de integración global desde el 1 de enero de 2001, gracias al control efectivo que ha ejercido desde entonces, mediante un acuerdo con BAE SYSTEMS, sobre los activos y las operaciones de Airbus.

Constitución de MBDA: El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAE SYSTEMS y Finmeccanica constituyeron MBDA, una sociedad en la que se unen los negocios de MBD y de AMM, y las actividades de sistemas de misiles de AMS. EADS y BAE SYSTEMS controlan cada una un 37,5% de MBDA, mientras que Finmeccanica posee el 25% restante. En virtud de los acuerdos de accionistas relativos al grupo MBDA, EADS y BAE Systems ejercen conjuntamente determinados derechos de control sobre MBDA a través de MBDA Holdings, incluyendo el derecho que asiste a MBDA Holdings a nombrar el CEO, el Director General de Operaciones y el Director

Financiero. Véase el apartado “4.1.5 Sistemas de Defensa y Civiles — Sistemas de misiles — Introducción y Presentación”.

En 2001, la cuenta de resultados consolidada refleja la consolidación del 50% de MBD y la consolidación de la totalidad de AMM mediante la constitución de MBDA el 18 de diciembre. A partir del 18 de diciembre, tal y como se aprecia en el balance consolidado de 2001, EADS ha consolidado proporcionalmente el 50% de MBDA en el seno de la división de Sistemas de Defensa y Civiles, en consonancia con su capacidad para influir en las operaciones, mientras que el control de Finmeccanica queda reflejado en una participación minoritaria del 12,5%.

EDSN: A lo largo de 2001, EADS y Nortel Networks completaron la reorganización de sus actividades de telecomunicaciones militares dentro de EDSN. Más concretamente, (i) el 1 de mayo, EADS y Nortel Networks aportaron a EDSN las ramas de actividad de conmutación compatibles con el Protocolo de Internet de su *joint venture* MNC; (ii) el 30 de septiembre, EDSN adquirió una participación del 19,9% en MNCD, que explota el canal de distribución relacionado con las actividades de conmutación compatibles con el Protocolo de Internet; (iii) el 30 de noviembre EADS aportó a EDSN una empresa de redes de comunicaciones tácticas, VEKN; y (iv) el 1 de diciembre, Nortel Networks vendió Cogent Defense Systems a EDSN. Como consecuencia, la participación minoritaria de Nortel Networks se redujo del 45% al 40,9%, mientras EADS consolida en su totalidad EDSN dentro de la división de Sistemas de Defensa y Civiles. Véase “4.1.5 Sistemas de Defensa y Civiles — Telecomunicaciones — Introducción y Presentación”.

MNC y NNG: EADS ha venido contabilizando MNC y NNG (en las que todavía controla un 45% y un 42% respectivamente) a coste desde el 1 de octubre de 2001, como consecuencia de la nueva posición de las actividades de telecomunicaciones militares en el seno de EDSN, y de la reducción de la influencia de EADS en MNC y NNG en respuesta a la disminución de la importancia estratégica del negocio de las telecomunicaciones civiles para EADS. Antes de esta fecha, ambas empresas, cuyo capital social era propiedad de EADS conjuntamente con Nortel Networks, se consolidaban de acuerdo con el método de puesta en equivalencia.

Adquisición de Tesat Spacecom: En 2001, Astrium, que está consolidada proporcionalmente al 75% por EADS, adquirió Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, negocio de cargas útiles de comunicaciones por satélite de Bosch. En la actualidad, Astrium consolida totalmente Tesat Spacecom.

Dornier GmbH: Tras el ejercicio por parte de miembros de la familia Dornier de una opción de venta sobre acciones de Dornier GmbH, DADC, una filial totalmente consolidada de EADS, incrementó su participación en Dornier GmbH, pasando del 58,4% al 75,9%. Aunque EADS ha consolidado totalmente Dornier GmbH en los dos períodos analizados, la participación minoritaria descendió del 41,6% al 24,1%.

Ganancias derivadas de la dilución

Las operaciones realizadas en 2001 que dieron lugar a la constitución de Airbus S.A.S. y MBDA produjeron una dilución de la participación de EADS en Airbus, MBD y AMM. Esas operaciones requirieron una valoración de los negocios aportados, cuyo valor de mercado, calculado en el curso de las negociaciones, superaba al valor neto en libros de las acciones de EADS. Por consiguiente, EADS reconoció unos ingresos por dilución por importes 2.537 millones de euros por la participación del 20% en Airbus, y de 257 millones de euros, netos de gastos relacionados con la operación, por el 12,5% de MBD y el 62,5% de AMM. Estos ingresos por dilución se incluyen en la partida de otros ingresos y son considerados resultados extraordinarios por EADS. Véase “Resultados de operaciones — Utilización del resultado neto y los Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios”.

Ajustes del Valor de Mercado

En el curso de la Concentración de Airbus, la adquisición de Airbus UK se registró utilizando el método contable del precio de adquisición. Por consiguiente, el valor contable de ciertos elementos, sobre todo inmovilizado material e inventarios se ajustó mediante un total de 319 millones de euros, neto de impuestos, para reflejar sus respectivos valores razonables de mercado (los “Ajustes del Valor de Mercado”) y se registró un impuesto diferido de 137 millones de euros. Dependiendo de la naturaleza del activo, la amortización de los Ajustes del Valor de Mercado se registra cuando se consumen los activos subyacentes o se reparte a lo largo de su vida útil, y da derecho a una reducción correspondiente del impuesto diferido.

El importe en el que el precio de compra de Airbus UK (incluyendo la participación del 20% en Airbus GIE) es superior al valor de mercado de sus activos netos se ha registrado como fondo de comercio y ha ascendido a 4.024 millones de euros. La amortización del citado fondo de comercio se realiza a lo largo de un período de 20 años, y en su mayor parte no es deducible fiscalmente.

Depreciación de los activos

Cuando, en opinión de la Dirección, se produce un acontecimiento de importancia en los mercados o un cambio significativo de las previsiones o hipótesis, EADS realiza una prueba de depreciación sobre los activos netos del negocio o los negocios que se prevé puedan verse afectados. Las pruebas de depreciación se realizan normalmente utilizando el método de los flujos de caja descontados.

En 2001, EADS realizó revisiones de depreciación sobre el fondo de comercio en distintos negocios de la división Airbus, la división Espacio y la división Sistemas de Defensa y Civiles. En esta última, el reconocimiento de la restricción de la política de gastos públicos en defensa hizo que EADS revisara a la baja el valor del fondo de comercio de MS&I, una sociedad perteneciente al negocio de Electrónica de Defensa (240 millones de euros) y de LFK (170 millones de euros). La disminución de las expectativas de mercado de servicios de software CAD/CAM obligó a EADS a revisar a la baja el valor del fondo de comercio de Matra Datavision en 170 millones. En la división Espacio, el reconocimiento de la contracción del mercado de las telecomunicaciones comerciales, unida al exceso de capacidad a largo plazo del negocio de satélites, que exige un sustancial recorte de costes y una racionalización, dio lugar a una reducción del valor del fondo de comercio de Astrium de 210 millones de euros. La revisión de depreciación realizada en Airbus como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre confirmó el valor del fondo de comercio de Airbus.

Gastos de investigación y desarrollo

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo financiados internamente como gastos del ejercicio en el que se han incurrido. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo proceda total o parcialmente de un cliente, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como mayor importe de la cifra de negocios. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS financiados internamente figuran en la cuenta de resultados en la partida de gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado de coste de ventas.

El tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo utilizado por EADS no está de acuerdo con las normas IAS que, salvo esta excepción, la Sociedad ha aplicado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las normas IAS exigen que los costes de desarrollo se capitalicen como inmovilizado inmaterial en el período en el que se incurran si se cumplen ciertos criterios para el reconocimiento del activo. Esta excepción en la utilización de las normas IAS hace que EADS pueda compararse de forma más directa con las empresas estadounidenses del sector y refleja una estrategia más conservadora en el tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo que el indicado en las normas IAS.

Reclasificación del fondo de comercio de activos de anticipos reembolsables

Con anterioridad a la Agrupación de EADS, Dasa realizó pagos en efectivo a la República Federal de Alemania con el fin de abonar el resto de sus obligaciones con respecto a los importes pendientes de devolución por anticipos reembolsables y otra financiación recibida. Una parte de esos pagos se capitalizó y se incluyó en el epígrafe "otros deudores y otros activos", y se está amortizando al ritmo de las entregas de aviones Airbus. En 2001, tras una posterior revisión de las hipótesis de valoración iniciales, una parte del importe asignado a ese activo se reclasificó como fondo de comercio. El epígrafe de otras cuentas a cobrar se redujo en 206 millones de euros, los impuestos diferidos en 79 millones de euros, incrementándose así el fondo de comercio de Airbus en 127 millones de euros.

Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisa

Cuando los instrumentos de cobertura forman una unidad de valoración con los pedidos con los que tienen una relación directa se denominan coberturas "micro". La cifra de negocio procedente de esos pedidos se registra en euros al tipo de cambio del instrumento de cobertura asociado, lo que afecta al margen comercial bruto y a los ingresos de explotación.

Los instrumentos de cobertura que no están relacionados con un pedido concreto se denominan instrumentos de cobertura "macro" y no pueden recibir un tratamiento contable de coberturas. Cuando vencen, se contabilizan en el apartado "Resultado financiero", y su efecto no se contabiliza como margen comercial bruto ni como ingresos de explotación, a pesar de que su objetivo inicial sea cubrir los flujos de caja de las entregas.

La cifra de negocio en divisas distintas al euro que no están cubiertas se convierte a euros al tipo de cambio vigente en la fecha en que se produce la venta subyacente.

Todos los instrumentos de cobertura contratados recientemente son aptos para un tratamiento contable de coberturas. Asimismo, el 1 de enero de 2001, la mayor parte de los instrumentos de cobertura macro pendientes se

asociaron a pedidos concretos y, por consiguiente, cumplen los requisitos del tratamiento contable de coberturas. Estos instrumentos de cobertura tienen un tipo de cambio implícito que se corresponde con el precio de futuro de divisa dólar-euro al 31 de diciembre de 2000.

A partir del 1 de enero de 2001, y en cumplimiento de la norma IAS 39, todos los instrumentos de cobertura deben reconocerse en el balance a su valor de mercado. Su valor antes de impuestos se contabiliza en ingresos financieros, dentro de otros ingresos, cuando es negativo, y de otros activos, cuando es positivo. Al final de cada período contable, el valor de la cartera de instrumentos abiertos de cobertura se ajusta al valor de mercado al tipo de cambio vigente en ese momento. En lo que respecta a los instrumentos de cobertura macro, los cambios del valor con respecto al período contable anterior se contabilizan en el resultado financiero. Por el contrario, los cambios del valor de los instrumentos de cobertura que cumplen los requisitos del tratamiento contable de coberturas no se registran en el resultado financiero, sino que se contabilizan como un ajuste de otro “comprehensive income”, un componente de los fondos propios. Este ajuste se compensa parcialmente mediante un ajuste de los impuestos diferidos correspondientes.

Los ingresos financieros aumentaron de 1.100 millones de euros en 2000 a 3.700 millones de euros en 2001, con un descenso asociado de otro “comprehensive income” y un incremento de los activos de impuestos diferidos. Los factores que contribuyeron a esos cambios son (i) la valoración de los instrumentos de cobertura micro que anteriormente no se contabilizaban, como consecuencia de la aplicación por primera vez de la norma IAS 39; (ii) el fortalecimiento del dólar con respecto al euro y a la libra esterlina; y (iii) los nuevos instrumentos de cobertura contratados durante el año, sin incluir los instrumentos de cobertura que vencieron o se rescindieron durante el mismo período. Además, las coberturas libra esterlina-dólar de Airbus UK se añadieron a la cartera de instrumentos de cobertura de EADS.

Los instrumentos de cobertura micro relacionadas con pedidos que se cancelaron de la cartera de pedidos en 2001 se consideraron realizados a efectos contables. La suma de (i) los cambios del valor de mercado de esos instrumentos de cobertura desde el 1 de enero de 2001 y (ii) un descenso de otro “comprehensive income” correspondiente a esas coberturas antes del 1 de enero de 2001 se registró como resultado financiero e ingresos fiscales diferidos en la cuenta de resultados.

Aunque ese tratamiento cumple estrictamente la norma IAS 39, no refleja las operaciones de tesorería reales con respecto a esos instrumentos de cobertura, que se aplazan. Véase el apartado “Gestión del riesgo divisa — Aplazamientos”. Los instrumentos de cobertura que se aplazan tras una cancelación se vinculan entonces a los pedidos que se prevé entregar en una fecha posterior, y se registran como nuevos instrumentos de cobertura micro con un tipo cubierto apropiado para el tipo de futuro correspondiente a esa fecha.

Como consecuencia de la aplicación de la norma IAS 39 y de la migración a instrumentos de cobertura micro, EADS espera que las significativas variaciones en el resultado financiero que se experimentaron en años anteriores se reduzcan en gran medida y que las variaciones del resultado neto estén más en consonancia con las variaciones de los ingresos de explotación que en el pasado.

Gestión del riesgo en divisa

El volumen de negocios de EADS está denominado fundamentalmente en dólares. Por consiguiente, un dólar fuerte frente al euro y la libra esterlina tiene un efecto positivo sobre los resultados de EADS, mientras que la disminución del tipo de cambio del dólar frente a esas divisas tiene una incidencia negativa.

Mientras las ventas de EADS se realizan principalmente en dólares, una parte importante de los costes están denominados en euros y, en menor medida, en libras esterlinas. Si EADS no tuviese el recurso de utilizar instrumentos financieros que le permitan cubrir el riesgo divisa entre el momento del pedido y su entrega, sus resultados se verían afectados por la evolución de las paridades de cambio entre el dólar y el euro. De acuerdo con la política de EADS de que sus resultados provengan fundamentalmente de sus actividades, la Sociedad recurre a estrategias de cobertura concebidas para controlar y reducir al mínimo necesario la incidencia de cualquier debilitación del dólar sobre sus resultados.

EADS administra actualmente una cartera de instrumentos de cobertura a largo plazo, con vencimientos que llegan hasta 2008, principalmente para cubrir las actividades de Airbus. EADS sólo cubre los flujos netos que se refieren a pedidos firmes en proporción a la exposición real al tipo de cambio del dólar, y utiliza esencialmente contratos de opciones y futuros sobre divisas. La principal estrategia en relación con las opciones que EADS utiliza es el contrato de futuro sintético, que combina la compra de una opción de venta en dólares y la venta de una opción de compra en dólares, con un importe nocional y un vencimiento idénticos para los dos instrumentos.

Teniendo en cuenta que la puesta en marcha de estrategias de cobertura para períodos más largos resulta más cara, EADS cubre una cantidad menor que la parte de su exposición neta al riesgo divisa más distante en el tiempo. Los porcentajes de cobertura se pueden ajustar para tener en cuenta las evoluciones macroeconómicas que afecten a los tipos de cambio y a los tipos de interés.

En 2001 llegaron a su vencimiento instrumentos de cobertura de ventas denominados en dólares de EADS por valor de unos 9.200 millones de dólares. La siguiente tabla muestra el volumen de instrumentos de cobertura en vigor al 31 de enero de 2002.

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>A partir de entonces</u>	<u>Total</u>
	<u>(en miles de millones de dólares estadounidenses)</u>					
Total de instrumentos de cobertura.....	9,7	8,0	6,4	3,5	7,7	35,3
Dólar-Euro.....	8,2	6,6	5,2	3,0	6,4	29,4
Libra-Dólar	1,5	1,4	1,2	0,5	1,3	5,9

Teniendo en cuenta las reservas que se acumularon como consecuencia del ajuste a precio de mercado de la cartera de instrumentos de cobertura macro pendientes antes de la implantación de la norma IAS 39, la parte de la cifra de negocio a la que se aplican los instrumentos de cobertura mencionados se contabilizará a los siguientes tipos de cambio: (i) 0,99 dólares y 1,50 libras esterlinas por euro en 2002; (ii) 0,97 dólares y 1,51 libras esterlinas por euro en 2003, (iii) 0,93 dólares y 1,52 libras esterlinas por euro en 2004; (iv) 0,92 dólares y 1,46 libras esterlinas por euro en 2005; y (v) 0,95 dólares y 1,45 libras esterlinas por euro de media a partir de entonces. En 2001, el tipo de cambio al que se contabilizó la cifra de negocio en dólares fue 0,97 dólares por euro.

Aplazamientos

Las revisiones a la baja de las entregas de aviones comerciales en 2002, relacionadas con los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la evolución posterior, han dado lugar a una situación en la que los instrumentos de cobertura que vencen en 2002 superan a las entregas previstas en un 9%. Esta excesiva posición de cobertura se está aplazando, sin coste alguno, para años posteriores. Los aplazamientos no se realizan inmediatamente después de la cancelación o el aplazamiento del pedido subyacente, sino en la fecha en que vencen dichos instrumentos de cobertura. Los instrumentos de cobertura renovados tienen vencimientos en consonancia con la nueva fecha de entrega prevista de los pedidos con las que forman relaciones de cobertura.

Gestión de tipos de interés

EADS gestiona el efectivo y el equivalente de efectivo invirtiéndolos en cuentas o instrumentos que generan intereses a corto plazo. EADS favorece la liquidez por encima de los elevados ingresos que podría obtener si invirtiera en depósitos o instrumentos a más largo plazo. Más del 85% del efectivo puede movilizarse en el plazo de tres días con unos costes mínimos. Esta política permite a la Sociedad cubrir eficazmente las variaciones a corto plazo de las necesidades de capital circulante y responde a su estrategia destinada a mantener la capacidad de adaptación a los retos que se derivan de la actual contracción económica.

Obligaciones financieras

La siguiente tabla muestra la composición de las obligaciones financieras de EADS, incluyendo el porcentaje actual de deuda a largo plazo, a 31 de diciembre de 2001:

	<u>Importe del principal pendiente</u>
	<u>(en millones de euros)</u>
Bonos	621
Deudas con instituciones financieras	1.827
Deudas con entidades afiliadas	108
Préstamos	1.754
Deudas relacionadas con arrendamientos financieros	1.746
Obligaciones del Tesoro, Pagarés y Otros	444
Total	6.500

Las obligaciones financieras vencen de acuerdo con el siguiente calendario (en millones de euros):

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>A partir de esa fecha</u>
1.462	497	319	313	427	3.482

Más del 70% de los 6.500 millones de euros de obligaciones financieras procede de las actividades de financiación de ventas de EADS y está ligado a activos de financiación de ventas que son a largo plazo y tienen calendarios de pago previsible. De ellos, una parte significativa de activos financieros que representan compromisos de clientes no cancelables tienen plazos acordes con los del pasivo financiero al que respaldan.

La Dirección considera que el perfil de vencimiento del pasivo financiero es prudente y compatible con la estructura de activos y flujos de caja de EADS.

Política de financiación de ventas

EADS prefiere el pago en efectivo de las ventas, y fomenta que los clientes obtengan financiación independiente, con el fin de evitar conservar un riesgo de crédito o de activos en relación con los productos entregados.

Sin embargo, con el fin de apoyar las ventas del producto, fundamentalmente en Airbus y ATR, EADS puede acordar participar en la financiación a clientes, caso por caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. Un comprometido equipo realiza un cuidadoso seguimiento de la exposición total de EADS frente a clientes y su evolución en términos de calidad, volumen e importe. EADS tiene la intención de externalizar este riesgo siempre que sea posible.

A la hora de determinar el importe y las condiciones de la operación financiera, Airbus y ATR tienen en cuenta la calificación crediticia de la línea aérea, así como factores de riesgo específicos del futuro entorno operativo del avión y su valor futuro previsto. Los rendimientos del mercado y las prácticas bancarias corrientes sirven de referencia para las condiciones de financiación que se ofrecen a los clientes, incluyendo el precio.

Las operaciones de financiación de ventas suelen garantizarse con el propio avión que es objeto de la venta. Asimismo, Airbus y ATR se benefician de cláusulas de protección y paquetes de garantías diseñados a medida de los riesgos percibidos y el entorno jurídico.

Contabilización de Operaciones de Financiación de Ventas en los Estados Financieros

En el balance

Cuando tras una operación de financiación los riesgos y beneficios derivados de la titularidad del avión financiado corresponden al cliente, la operación es considerada como un préstamo y como un arrendamiento financiero tipo venta. En esos casos, el beneficio originado por la venta del avión se contabiliza en el momento de su entrega, mientras que los intereses financieros se registran a lo largo del tiempo como volumen de negocios. El principal no amortizado se contabiliza en el activo financiero del balance.

Si, por el contrario, los riesgos y beneficios derivados de la titularidad del avión financiado siguen en manos de Airbus o ATR, la operación se considera como un arrendamiento operativo. Esta situación puede darse cuando Airbus o ATR extienden garantías sobre el valor futuro del avión o cuando se permite un cliente tiene derecho a devolver el avión en términos acordados previamente. En esos casos, no se registra venta alguna al entregar el avión, sino que los ingresos del arrendamiento se contabilizan como beneficio durante la vigencia del arrendamiento. El aparato arrendado se registra a precio de coste en el balance como activo arrendado en el inmovilizado material.

Una operación de venta puede incluir una garantía de valor residual ("GVR"), de acuerdo con la cual Airbus o ATR garantizan una parte del valor de un avión en una fecha dada posterior a la venta. Si el valor actual de la GVR supera el 10% del precio de venta de la aeronave, a la venta del avión en cuestión se le da el tratamiento de arrendamiento operativo en los estados financieros. Los pagos recibidos de los clientes tras la entrega del aparato se contabilizan como ingresos diferidos y se amortizan uniformemente hasta la fecha de ejercicio de la GVR.

Las provisiones correspondientes a la exposición de financiación de ventas, ya se trate de cantidades incluidas en el balance o fuera de balance, se registran en otras provisiones, o como amortización de activos relacionados.

Compromisos contingentes

Ciertos compromisos de financiación de ventas, como las estructuras conocidas como *lease in/lease out* y ciertas GVR, no se incluyen en el balance. Dependiendo del nivel percibido de riesgo y su naturaleza, esa exposición se

registra, o no, como pasivo contingente. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 21: Compromisos y contingencias”.

En virtud de las estructuras *lease in/lease out*, que Airbus y ATR aplicaron en el pasado para aprovechar los beneficios fiscales relacionados con el leasing, los riesgos y frutos derivados de la titularidad del avión corresponden normalmente a un tercero, al que se suele denominar arrendador principal. El arrendador principal arrienda el avión a Airbus o ATR, que a su vez lo subarriendan al cliente. En la medida de lo posible, las condiciones del arrendamiento principal y del subarrendamiento son idénticas en cuanto a los pagos y demás condiciones financieras. En la práctica, Airbus o ATR actúa como un reforzador del crédito para la operación, como si estuviera dando una garantía de arrendamiento al arrendador principal en nombre del subarrendatario. Esos compromisos de Airbus o ATR se contabilizan como un pasivo contingente fuera de balance.

Por el contrario, las GVR no se registran como pasivo contingente. Si el valor actual de una GVR es inferior al límite del 10%, la operación cubierta por la GVR no se registra en el balance. Las GVR no están diseñadas como herramientas de reforzamiento de la garantía de un crédito y en general no se espera que se ejerzan con un coste adicional para Airbus o ATR. Asimismo, para reducir la exposición en virtud de GVR y para reducir al mínimo posible la probabilidad de que se ejerzan, Airbus y ATR las conceden con valores prudentes para los activos garantizados y condiciones restrictivas de ejercicio, incluyendo periodos de ejercicio limitados.

Exposición al riesgo derivada de actividades de financiación de ventas

EADS agrupa los riesgos derivados de sus actividades de financiación de ventas en dos categorías: (i) exposición al riesgo de financiación, en la que el riesgo lo constituye el crédito del cliente (su capacidad para cumplir sus obligaciones en virtud de un acuerdo de financiación); y (ii) exposición al riesgo del valor del activo, en la que el riesgo está relacionado con el descenso del valor futuro del avión financiado. La exposición se analiza en tres niveles: exposición bruta, exposición neta, y exposición neta residual.

Exposición bruta al riesgo

La exposición bruta al riesgo de financiación se calcula sumando (i) el valor actual de los pagos futuros que se prevé que realicen los clientes en virtud de arrendamientos operativos — incluyendo estructuras de *lease in/lease out*; (ii) el principal pendiente de los arrendamientos financieros o préstamos, que se corresponde con su valor contable; (iii) compromisos con respecto a obligaciones fiscales, conocidos como “valores de pérdida estipulados”, en el caso de resolución anticipada de arrendamientos con beneficios fiscales; y (iv) los importes máximos de compromisos en virtud de garantías financieras, como garantías por deficiencias. Sin embargo, las operaciones de financiación de ventas que se traspasaron a terceros, los cuales asumen la responsabilidad de los pagos futuros que se espera recibir de los clientes, quedan excluidas de la exposición bruta al riesgo de financiación.

La exposición bruta al riesgo de financiación derivada de arrendamientos operativos, arrendamientos financieros, préstamos y participaciones de capital difiere del valor de los activos relacionados del balance de EADS por las siguientes razones: (i) el activo se contabiliza cumpliendo la norma IAS, pero se refiere a una operación en la que hay un recurso limitado a Airbus o ATR; (ii) el valor del activo se amortiza en el balance; (iii) el importe de la operación de financiación incluye el margen de beneficios del precio del avión en la venta al cliente, mientras que el activo se registra a precio de coste en el balance; y (iv) la exposición al riesgo relativa a GVR registrada como arrendamientos operativos en el balance se clasifica como exposición al riesgo del valor del activo y no como exposición al riesgo de financiación.

La exposición bruta al riesgo del valor del activo se calcula sumando las cantidades máximas comprometidas en GVR y los compromisos de recompra.

Exposición neta al riesgo

La exposición neta al riesgo es la diferencia entre la exposición bruta al riesgo y el valor estimado de la garantía. El valor de la garantía se calcula utilizando un modelo dinámico basado en el valor actual neto de las rentas futuras previstas del avión en el mercado de arrendamiento y en el coste potencial del impago. Este modelo de valoración proporciona resultados que suelen ser menores que los cálculos del valor residual realizados por fuentes independientes, con el fin de tener en cuenta la valoración de la Dirección de unas malas condiciones del mercado.

Exposición neta residual al riesgo

En consonancia con su política conservadora de provisiones para el riesgo de financiación de ventas, EADS crea provisiones para cubrir totalmente su exposición a los riesgos de financiación y del valor del activo. Por

consiguiente, la exposición neta residual al riesgo, que es la diferencia entre la exposición neta al riesgo y el importe de las provisiones registradas, es cero.

Exposición al riesgo de financiación de Airbus

Algunas empresas del grupo de EADS y BAE SYSTEMS ostentan responsabilidad solidaria por la exposición al riesgo de financiación de ventas en que Airbus incurrió antes de la Concentración de Airbus. La exposición de EADS al riesgo derivado de las obligaciones en que incurriera Airbus antes de la Concentración de Airbus está limitada por su condición de accionista en Airbus S.A.S., en la que posee el 80%.

La exposición al riesgo derivado de financiación de Airbus a 31 de diciembre de 2001 está diversificada entre aproximadamente 140 aviones, operados por unas 40 líneas aéreas; el desglose por tipo de aparato está equilibrado entre A300/310 (44%), A320 (24%) y A330/340 (23%). También se utilizan como garantía otros activos, como piezas de repuesto.

Airbus ha reducido un 40% su exposición bruta total al riesgo de financiación, desde el máximo que alcanzó en 1998, 6.000 millones de dólares estadounidenses, hasta 3.500 millones de dólares estadounidenses (4.000 millones de euros) a 31 de diciembre de 2001, mientras que la flota Airbus en servicio ha aumentado un 40%, pasando de 1.838 a 2.567 aviones durante el mismo período. La Dirección considera que el actual nivel de exposición bruta al riesgo mejora la capacidad de Airbus para asistir a sus clientes en el contexto de un mercado de financiación de aviones con mucha competencia.

A 31 de diciembre de 2001, la exposición al riesgo de financiación de Airbus es la siguiente:

	<u>(en millones de euros)</u>
Exposición total al riesgo — sin ajustar	4.020
Eliminaciones ⁽¹⁾	(515)
Exposición financiera de Airbus	3.505
En el balance ⁽²⁾	2.269
Fuera de balance ⁽³⁾	<u>1.236</u>
Valor de garantía estimado	(1.988)
Exposición neta al riesgo antes de reservas	1.517
Reserva para financiación a clientes	<u>(1.517)</u>
Exposición neta residual al riesgo	<u><u>0,0</u></u>

(1) Básicamente incluye compromisos por pasivos fiscales derivados de la finalización anticipada de arrendamientos financieros con beneficios fiscales enmarcados dentro de operaciones de lease in/lease out (“valor de las pérdidas establecidas”). El importe total al riesgo-sin ajustar incluye los compromisos necesarios para la continuación de estos arrendamientos hasta su vencimiento, en cuyo caso no se realizaría el valor de las pérdidas establecidas.

(2) Este importe difiere del valor neto contable de los correspondientes activos en el balance de EADS. El valor nominal de los pagos futuros derivados de los activos financieros (arrendamientos financieros y préstamos) en el balance de EADS asciende a 1.746 millones de euros, antes de las provisiones registradas por importe de 477 millones de euros. El valor neto en libros de los aparatos en arrendamientos operativos en el balance de EADS asciende a 1.279 millones de euros, antes de las provisiones registradas por importe de 314 millones de euros. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 10: Inmovilizaciones inmateriales e inmovilizaciones materiales, neto; y Nota 11: Inversiones y activos financieros a largo plazo”.

(3) Esta cantidad refleja el valor actual de los pagos futuros. El valor nominal acumulado de los pagos futuros correspondiente a la exposición al riesgo fuera de balance asciende a 1.853 millones de euros; La provisión registrada por este concepto en el balance de EADS asciende a 726 millones de euros. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 21: Compromisos y Contingencias”.

Exposición al riesgo de valor de activos de Airbus

Una parte significativa de la exposición al riesgo derivada del valor de los activos de Airbus procede de las GVR pendientes. La Dirección de Airbus considera que los riesgos financieros relaciones con esas garantías son manejables. Esa valoración se basa en tres factores: (i) la garantía sólo cubre una parte del valor futuro estimado de la aeronave, y su nivel se considera prudente con respecto al futuro valor estimado de la misma; (ii) la exposición al riesgo relacionada con GVR está diversifica entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas de ejercicio de las GVR pendientes están repartidas en distintos años hasta 2015, con lo que el nivel de exposición a vencimientos en un mismo año es bajo. Por ejemplo, para el período que abarca los años 2002 y 2006, la exposición al riesgo bruta anual derivada de las GVR asciende aproximadamente a 250 millones de euros. A 31 de diciembre de 2001, EADS registra una provisión de 559 millones de euros para cubrir esa exposición al riesgo, y su exposición neta residual es cero.

Dado que los períodos limitados de ejercicio de las GVR finalizan como mínimo el 8º año tras la entrega del aparato, las GVR concedidas en 2002 no podrán ejercerse, en condiciones normales, antes de 2010 y, por tanto, no se espera un incremento en la exposición al riesgo a corto plazo.

Exposición al riesgo derivada de las actividades de financiación de ventas de ATR

EADS consolida únicamente el 50% de ATR y comparte el riesgo con su socio, Alenia. La exposición al riesgo derivado de clientes de ATR a 31 de diciembre de 2001 está distribuida entre más de 270 aviones.

ATR ha reducido la exposición bruta al riesgo aproximadamente un 20%, desde el máximo que alcanzó en 1997, 1.800 millones de dólares estadounidenses, hasta algo menos de 1.500 millones de dólares estadounidenses a 31 de diciembre de 2001, a pesar de las dificultades que presenta el mercado de los aviones turbopropulsados.

A 31 de diciembre de 2001, la exposición al riesgo de financiación a clientes de ATR es la siguiente:

	<u>ATR 100%</u>	<u>ATR 50%</u>
	<u>(en millones de euros)</u>	
Exposición bruta al riesgo de financiación	1.656	828
De la cual: En el balance ⁽¹⁾	1.308	654
Fuera de balance	<u>348</u>	<u>174</u>
Valor de garantía estimado	(1.420)	(710)
Exposición neta al riesgo antes de reservas	236	118
Reserva.....	<u>(236)</u>	<u>(118)</u>
Exposición neta residual al riesgo.....	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>

(1) Este importe difiere del valor neto contable de los correspondientes activos en el balance de EADS. El valor contable en el balance de EADS de los activos financieros (arrendamientos financieros y préstamos) que representa la consolidación del 50% de ATR, asciende a 211 millones de euros, antes de la provisión registrada por importe de 18 millones de euros. El valor neto en libros de las aeronaves en régimen de arrendamiento operativo en el balance de EADS asciende a 329 millones de euros, lo que representa la consolidación del 50% de ATR. Véanse "Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 10: Inmovilizaciones inmateriales e inmovilizaciones materiales, neto; y Nota 11: Inversiones y activos financieros a largo plazo".

Compromisos de garantía de compra

Aunque también se incurre en compromisos para proporcionar financiación relacionada con pedidos de la cartera de pedidos de Airbus y ATR, esos compromisos no se consideran parte de la exposición bruta al riesgo hasta que se otorga realmente la financiación, lo que ocurre cuando se entrega el avión. Esto se debe a que (i) la experiencia anterior sugiere que es poco probable que esas operaciones de financiación propuestas se pongan realmente en práctica, (ii) hasta que se entrega el avión, Airbus o ATR retienen el activo y no incurren en ningún riesgo inusual en relación con el mismo, y (iii) es posible que terceros participen en la financiación. Con el fin de atenuar la exposición de Airbus y ATR a créditos inaceptables, esos compromisos suelen incluir condiciones financieras que deben cumplir las partes a las que se concede la garantía para beneficiarse de la misma.

Costes de reestructuración y otros costes

En 2001 se registraron unos gastos de reestructuración totales de 221 millones de euros. Esta cifra incluye nuevas provisiones y gastos del ejercicio fundamentalmente relacionados con (i) recortes de plantilla en el Reino Unido y jubilaciones anticipadas en Francia en el seno de Airbus, en el contexto de las medidas de adaptación tomadas tras el 11 de septiembre (96 millones de euros); (ii) recortes de plantilla y jubilaciones anticipadas en CELERG, LFK, AMM y EADS Telecom y el cierre de una sede en la unidad de negocio de Servicios de la división de Sistemas de Defensa y Civiles (34 millones de euros); y (iii) recortes de plantilla en EADS Launch Vehicles en la división Espacio (91 millones de euros).

El saldo de las provisiones para reestructuración a 31 de diciembre de 2001 ascendía a 286 millones de euros.

Resumen general

EADS es el líder europeo de la industria aeronáutica, del espacio y de la defensa y ocupa el segundo lugar en el ámbito mundial, según la cifra de negocio consolidada. En términos de cuota de mercado, EADS ocupa bien el primer o el segundo puesto del mundo entre los fabricantes de aviones comerciales, de helicópteros civiles, de lanzadores comerciales y de misiles. Asimismo, EADS es uno de los principales proveedores de aviones militares, satélites y electrónica. A 31 de diciembre de 2001, la plantilla activa de EADS ascendía 102.967 empleados.

EADS agrupa sus actividades en las siguientes cinco divisiones operativas:

- **Airbus:** aviones comerciales de más de 100 plazas;
- **Aviación de Transporte Militar:** aviones de transporte militar y de misión;
- **Aeronáutica:** helicópteros civiles y militares, aparatos militares de combate y de entrenamiento, aviones regionales de turbo propulsión, aviones comerciales ligeros y servicios de reconversión y mantenimiento de los aparatos civiles y militares;
- **Sistemas de Defensa y Civiles:** sistemas de misiles, electrónica de defensa y soluciones en materia de telecomunicaciones militares y comerciales, así como servicios logísticos, de entrenamiento, de pruebas, de ingeniería y otros servicios relacionados; y
- **Espacio:** satélites, infraestructuras orbitales y vehículos de lanzamiento, así como servicios de lanzamiento.

En general, estas actividades de fabricación se caracterizan por ciclos de producción de larga duración y se ven influenciadas por las tendencias a largo y medio plazo de los mercados de la aviación civil, la industria aeronáutica, del espacio, la defensa y las telecomunicaciones. Muchas de estas actividades se caracterizan igualmente por su dependencia de los presupuestos nacionales.

Resultado de las actividades

Las comparaciones interanuales de los resultados de las actividades se basan en los estados financieros consolidados y auditados de 2001 y en los estados financieros consolidados proforma no auditados correspondientes a 2000. Véase el epígrafe “Introducción”.

El cuadro siguiente recoge la cuenta de resultados consolidada de EADS para el período de doce meses indicado.

Cuentas de resultados para los ejercicios cerrados a 31 de Diciembre de 2000 y 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	2001	2000 (proforma)
	(en millones de euros)	
Ingresos de explotación.....	30.798	24.208
Coste de ventas	(25.235)	(20.072)
Margen bruto.....	5.563	4.136
Gastos comerciales, de administración y otros gastos.....	(2.561)	(2.510)
Gastos de investigación y desarrollo	(2.046)	(1.339)
Otros ingresos.....	3.024	342
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación	(1.466)	(429)
Resultado antes del resultado financiero e impuestos.....	2.514	200
Resultado financiero, neto.....	(513)	(1.315)
Resultado antes de impuestos.....	2.001	(1.115)
Impuestos sobre beneficios.....	(646)	220
Intereses minoritarios.....	17	(14)
Resultado neto.....	1.372	(909)

Uso del EBIT y del Resultado Neto antes de la amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios.

EADS utiliza los beneficios antes de impuestos e intereses y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios, así como el resultado neto antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios como indicadores clave de sus resultados económicos. El término “gastos/ingresos extraordinarios” se refiere a los ingresos o gastos de carácter coyuntural, como los gastos de amortización de los ajustes del valor justo relativos a la Agrupación de EADS, la Concentración de Airbus y la constitución de MBDA, y las pérdidas por depreciación. Asimismo, “los gastos/ingresos extraordinarios” asociados con el resultado neto son netos de los correspondientes efectos fiscales, e incluyen una desgravación extraordinaria para activo de impuestos diferidos.

En el cuadro siguiente se presenta la conciliación de los resultados de EADS antes del resultado financiero e impuestos con sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de,	
	2001	2000 (proforma)
(en millones de euros)		
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	2.514	200
Ganancia de dilución Airbus, MBDA	(2.794)	—
Amortización del fondo de comercio	1.466	429
Amortización extraordinaria (activo fijo)	260	176
Amortización extraordinaria (activos financieros)	315	—
Amortización extraordinaria (inventarios)	275	483
Ingresos derivados de inversiones financieras.....	(342)	111
Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios.....	<u>1.694</u>	<u>1.399</u>

En el cuadro siguiente se presenta el resultado neto y los beneficios por acción antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios de EADS para los períodos anuales indicados.

	2001	2000 (pro forma)
Resultado neto atribuible a los accionistas antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios.....	936 millones de euros	(45) millones de euros
Beneficios básicos por acción antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios	1,16 euros	(0,06) euros

Antes del cambio del método de consolidación utilizado en la contabilidad de MNC y NNG, que pasó de ser el método de puesta en equivalencia a ser el método de coste, el valor de esas inversiones en las cuentas de EADS se reflejaba en un fondo de comercio total de 516 millones de euros. Las pruebas de depreciación realizadas para esas empresas como consecuencia de la crisis del sector de las telecomunicaciones dieron lugar a una depreciación extraordinaria total de 315 millones de euros para MNC NNG, una cantidad inferior al fondo de comercio registrado para esas empresas en el balance consolidado inicial de 2001. Por tanto, a los efectos del cómputo de los gastos/ingresos extraordinarios, esa depreciación se está tratando como depreciación del fondo de comercio y la pérdida total de 315 millones de euros relacionada con MNC y NNG se está excluyendo de los ingresos derivados de inversiones. La amortización del fondo de comercio registrado en la cuenta de resultados no incluye esta cantidad de 315 millones de euros.

Volumen de negocios consolidado y beneficios antes de intereses e impuestos consolidados por división

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocio consolidada correspondiente a los dos últimos ejercicios, así como la inversión consolidada (que incluye los activos arrendados), los gastos consolidados en I+D y los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001				Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 (pro forma)			
	Volumen de negocio	Inversión	I+D	EBIT PGE ⁽¹⁾	Volumen de negocio	Inversión	I+D	EBIT PGE ⁽¹⁾
(en millones de euros)								
Airbus.....	20.549	1.433	1.630	1.655	14.856	657	920	1.412
Aviación de Transporte Militar.....	547	63	53	1	316	55	59	(63)
Aeronáutica	5.065	281	132	308	4.704	307	128	296
Espacio.....	2.439	99	60	(222)	2.535	145	61	67
Sistemas de Defensa y Civiles.....	3.345	159	173	(79)	2.909	117	161	(110)
Subtotal	31.945	2.035	2.048	1.663	25.320	1.281	1.329	1.602
Partidas eliminadas y Otros ajustes ⁽³⁾	(1.147)	161	(2)	31	(1.112)	70	10	(203)
EADS.....	<u>30.798</u>	<u>2.196</u>	<u>2.046</u>	<u>1.694</u>	<u>24.208</u>	<u>1.351</u>	<u>1.339</u>	<u>1.399</u>

(1) "EBIT PGE" hace referencia a los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios. Las partidas eliminadas y otros ajustes incluyen los ingresos derivados de la inversión de Dassault Aviation.

- (2) Incluye, en particular, los ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios.

Airbus

El volumen de negocios consolidado de la División Airbus se incrementó un 38,3%, pasando de 14.856 millones de euros en 2000 a 20.549 millones en 2001, sobre todo debido a los efectos de la Concentración de Airbus, pero también como consecuencia de los incrementos de las entregas de aviones que se produjeron, pasando de 311 aviones en 2000 a 325 aparatos en 2001. Como en 2000, la mayor parte de este crecimiento afectó especialmente a la familia de aviones de cabina estándar A319/A320/A321, relativamente baratos. Airbus Industrie distribuyó 257 unidades de este tipo de avión en 2001, frente a las 241 de 2000. El volumen de negocios entre 2000 y 2001 sólo se vio afectado ligeramente por el fortalecimiento del dólar frente al euro. En los apartados “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio” y “Gestión del riesgo de cambio”, se incluye una descripción del impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio en el resultados de las actividades de EADS y de su política de cobertura.

La inversión consolidada se incrementó un 118%, pasando de 657 millones de euros en 2000 a 1.433 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la Concentración de Airbus y de las inversiones en el programa A380.

Los gastos consolidados en I+D se incrementaron un 77,2%, pasando de 920 millones de euros en 2000 a 1.630 millones de euros en 2001, principalmente como consecuencia del avance del programa de desarrollo del A380 y del aumento de los gastos en relación con la continuación del desarrollo de los programas A340-500 y A340-600.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios crecieron aproximadamente un 17,2%, desde los 1.412 millones de euros de 2000 hasta los 1.655 millones de euros de 2001. Este incremento se debe fundamentalmente a la Concentración de Airbus, así como al aumento de las entregas de aeronaves, a las mejoras de la productividad y, en menor medida, al efecto positivo del cambio dólar-euro. Por otra parte, estas mejoras se vieron parcialmente contrarrestadas por el aumento de los gastos en I+D, las provisiones adicionales relacionadas con la reestructuración y la exposición al riesgo de financiación de aviones.

Aviación de Transporte Militar

El volumen de negocios consolidado de la División ATM creció un 73,1%, pasando de 316 millones de euros en 2000 a los 547 millones de euros registrados en 2001, principalmente como consecuencia del incremento de las ventas en el marco del contrato C-295 con las fuerzas aéreas españolas y el contrato CN-235 con Turquía.

La inversión consolidada aumentó un 14,5%, pasando de los 55 millones de euros de 2000 a 63 millones de euros de inversión en 2001.

Los gastos consolidados de I+D cayeron aproximadamente un 10,2%, pasando de los 59 millones de euros de 2000 a 53 millones de euros de 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar una pérdida de 63 millones de euros en 2000 a registrar un beneficio de 1 millón de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de un equilibrio de la gama de productos más favorable y del aumento de las entregas.

Aeronáutica

El volumen de negocios consolidado de la División de Aeronáutica experimentó un incremento del 7,7%, pasando de los 4.704 millones de euros registrados en 2000 a 5.065 millones de euros en 2001, fundamentalmente debido a un aumento del volumen de negocios procedente de Eurocopter y de otros programas de aviación militar, incluyendo la fase de producción de la serie Eurofighter y, en menor medida, el negocio de mantenimiento.

La inversión consolidada cayó un 8,5%, pasando de 307 millones en 2000 a los 281 millones registrados en 2001.

Los gastos consolidados en I+D aumentaron un 3,1%, pasando de 128 millones de euros en 2000 a 132 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios experimentaron un incremento del 4,1%, pasando de 296 millones de euros en 2000 a 308 millones de euros en 2001, principalmente debido al mayor número de entregas de aviones.

Sistemas de Defensa y Civiles

El volumen de negocios consolidado de la División de Sistemas de Defensa y Civiles experimentó un incremento del 15,0%, pasando de 2.909 millones de euros en 2000 a 3.345 millones de euros en 2001. Este incremento se debió fundamentalmente a los efectos del cambio en el perímetro de consolidación en el negocio de las telecomunicaciones.

La inversión consolidada se incrementó un 35,9%, pasando de 117 millones de euros en 2000 a 159 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la adquisición de inmuebles para oficinas por MBD.

Los gastos consolidados de I+D aumentaron un 7,5%, pasando de 161 millones de euros en 2000 a 173 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar una pérdida de 110 millones de euros en 2000 a registrar una pérdida de 79 millones de euros en 2001, principalmente como consecuencia de la mejora de las ventas y los márgenes, así como de los efectos positivos de la reestructuración previa del negocio de Sistemas de Defensa y Civiles. La mejora quedó parcialmente compensada por el impacto, desde enero a septiembre de 2001, de los resultados negativos de las *joint ventures* de telecomunicaciones civiles con Nortel.

Espacio

El volumen de negocios consolidado de la División Espacio disminuyó un 3,8%, pasando de los 2.535 millones de euros registrados en 2000 a los 2.439 millones de euros de 2001, fundamentalmente como consecuencia de una caída de las entregas de lanzadores Ariane V y Ariane VI durante el año 2001.

La inversión consolidada cayó un 31,7%, pasando de los 145 millones de euros invertidos en 2000 a 99 millones de euros en 2001.

Los gastos consolidados de I+D permanecieron estables, con 61 millones de euros en 2000 y 60 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar un beneficio de 67 millones de euros en 2000 a contabilizar una pérdida de 222 millones de euros en 2001. Este descenso se debe fundamentalmente a la devaluación de las inversiones en Nahuelsat, Starsem, Arianespace y Spacehab, tras una reevaluación crítica de ciertas inversiones. La reducción de las ventas, los costes de reestructuración y las nuevas provisiones para reestructuración asociadas con EADS Launch Vehicles contribuyeron a esa caída.

Resultado de las actividades de EADS: comparación de los ejercicios 2001 y 2000 (proforma)

Volumen de negocios consolidado

El volumen de negocios consolidado total experimentó una progresión del 27,2% entre 2000 y 2001, pasando de 24.208 millones de euros a 30.798 millones de euros. De este incremento, aproximadamente el 17% se debió a los efectos de la Concentración de Airbus. El resto del crecimiento estuvo relacionado con el aumento de las entregas de aviones comerciales por parte de Airbus, que pasaron de 311 aparatos entregados en 2000 a los 325 de 2001. El resto de divisiones de EADS, salvo la división Espacio, contribuyeron ligeramente al incremento del volumen de negocios consolidado en 2001.

Un factor adicional que tuvo una incidencia positiva en la cifra de negocio de EADS en 2001, dada la importancia de las ventas denominadas en dólares de EADS, fue el fortalecimiento del dólar frente al euro durante el transcurso de dicho año.

Para una mejor descripción del impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio en el resultado operativo de EADS y de la política de cobertura de EADS, véanse los apartados “Gestión del riesgo de cambio” y “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio”.

Coste de ventas consolidado

El coste de ventas consolidado proforma de EADS aumentó un 25,7% entre 2000 y 2001, pasando de 20.072 millones de euros a 25.235 millones de euros. Este aumento se debió fundamentalmente a los efectos de la Concentración de Airbus. Los costes asociados con el incremento de ventas de aviones de Airbus, así como los gastos derivados de la reestructuración en la división de Sistemas de Defensa y Civiles y la división Espacio también contribuyeron significativamente al aumento del coste de ventas consolidado.

Gastos comerciales, de administración y otros gastos consolidados

Los gastos comerciales, de administración y otros gastos consolidados de EADS se incrementaron un 2,0%, pasando de los 2.510 millones de euros registrados en 2000 a los 2.561 millones de euros de 2001. Este incremento está relacionado fundamentalmente con los efectos de la Concentración de Airbus, incluyendo el aumento de los gastos de administración relacionados con la misma, y se vio compensado por una reducción de los costes con respecto a los registrados en 2000, que habían sufrido los efectos de una pérdida derivada de una venta y de una mayor dotación de provisiones.

Gastos de investigación y desarrollo consolidados

Los gastos consolidados de investigación y desarrollo de EADS aumentaron un 52,8%, pasando de 1.339 millones de euros en 2000 a 2.046 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la consolidación total de Airbus y los avances del programa A380. Los gastos relacionados con la certificación de los aparatos A340 — 600 siguieron siendo elevados, mientras que los gastos de investigación y desarrollo no relacionados con Airbus permanecieron relativamente estables con respecto a 2000.

Otros ingresos consolidados

Los demás ingresos consolidados corresponden fundamentalmente a ganancias registradas en ventas de inversiones y activo inmovilizado, y a ingresos derivados de arrendamientos. EADS registró en 2000 otros ingresos por valor de 342 millones de euros, frente a los 3.024 millones de euros contabilizados en 2001. Este incremento se debe fundamentalmente al efecto extraordinario de las ganancias de dilución relativas a la Concentración de Airbus (2.537 millones de euros) y a la operación de MBDA (257 millones de euros, netos de la amortización del fondo de comercio de MBD). Véase el apartado “Consideraciones contables — Cambios en el perímetro de consolidación” y “Consideración contables — Ganancias de dilución”.

Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación del fondo de comercio

Se produjo un incremento de la amortización consolidada del fondo de comercio y las pérdidas por depreciación del fondo de comercio, pasando desde los 429 millones de euros de 2000 hasta los 1.466 millones de euros registrados en 2001, fundamentalmente como consecuencia de (i) las pérdidas por depreciación del fondo de comercio en la división de Sistemas de Defensa y Civiles (580 millones de euros) y la división Espacio (210 millones de euros), y (ii) la amortización anual del fondo de comercio de Airbus UK (200 millones de euros). Véase también “Consideraciones contables — Depreciación de activos”.

Resultado financiero consolidado, neto

El resultado financiero consolidado, neto, incluye principalmente los ingresos procedentes de las inversiones (incluidos los resultados de las sociedades puestas en equivalencia y las amortizaciones de inversiones no consolidadas), los intereses netos y las pérdidas y ganancias derivadas del tipo de cambio. El resultado financiero de EADS mejoró, pasando de una pérdida neta de 1.315 millones de euros en 2000 a una pérdida neta de 513 millones de euros en 2001. Buena parte de esta variación se debió a unas pérdidas relacionadas con inversiones (-342 millones de euros, incluyendo la depreciación de 315 millones de euros de MNC y NNG) y, en menor medida, a la cartera de coberturas macro pendiente de EADS (-234 millones de euros). Durante 2001, la mayoría de los instrumentos de cobertura macro pendientes se asignaron a pedidos específicos de la cartera de pedidos para formar unidades de valoración y se han registrado como instrumentos de cobertura micro tal y como exige la norma IAS 39. Véase “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio”.

Impuestos sobre beneficios consolidados

En 2000, EADS registró un ingreso por impuesto sobre beneficios consolidado de 220 millones de euros, frente a los 651 millones de euros de gastos por impuesto sobre beneficios registrados en 2001, fundamentalmente relacionados con la consecución de resultados positivos en dicho año, teniendo en cuenta la naturaleza no desgravable de la amortización del fondo de comercio y la práctica ausencia de imposición sobre las ganancias por dilución.

Resultado neto consolidado

Como consecuencia de los factores analizados más arriba, EADS registró un resultado consolidado neto de 1.372 millones de euros en 2001, frente a la pérdida neta consolidada proforma de 909 millones de euros registrada en 2000.

Tesorería y recursos de capital

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los estados consolidados de flujos de caja para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2001 y de 2000.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de,	
	2001	2000
	(en millones de euros)	(proforma) (en millones de euros)
Flujos de caja netos relacionados con la explotación.....	2.656	3.159
<i>Incluidas las variaciones en los fondos de rotación.....</i>	2	1.460
Flujos de caja netos relacionados con las actividades de inversión ⁽¹⁾	(1.882)	(1.628)
Flujos de caja libres.....	774	1.531
Flujos e caja netos relacionados con las actividades de financiación.....	(677)	1.635
<i>Incluidas las ampliaciones de capital.....</i>	21	1.540
Efectos de los tipos de cambio en la tesorería y valores asimilados.....	14	6
Incremento (descenso) neto de la tesorería.....	<u>111</u>	<u>3.172</u>

(1) Excluyendo una inversión de 390 millones de euros en valores a medio plazo en 2001.

Los flujos de caja derivados de las actividades de explotación, cuyo valor ascendió a 2.656 millones de euros, provienen fundamentalmente de la mejora de los resultados de explotación como consecuencia del incremento de ventas de aviones en Airbus, mientras que la contribución del capital circulante a la tesorería fue neutral debido al inventario adicional que requirió el aumento del volumen de producción, y a la disminución de los anticipos de los clientes en relación con nuevos pedidos de Airbus.

Los flujos de caja utilizados en actividades de inversión, que representan un montante de 1.882 millones de euros, proceden esencialmente de los elevados niveles de gastos de capital en inmovilizado material técnico, y de la adquisición de Cogent, Tesat Spacecom y una participación en Dornier GmbH, y fueron compensados parcialmente por la liquidación de una parte de los activos de financiación de ventas de Airbus.

Los flujos de caja utilizados en las actividades de financiación, por valor de 677 millones de euros, se deben fundamentalmente a los repartos de dividendos por valor de 404 millones de euros.

Inversiones de Capital

Las inversiones de capital realizadas durante el ejercicio que se cerró a 31 de diciembre de 2001 se financiaron con los flujos de caja procedentes de las actividades de la Sociedad y con la tesorería existente a principios del ejercicio. Estas inversiones están relacionadas fundamentalmente con los diversos programas de desarrollo de aparatos.

En conjunto, las inversiones de capital aumentaron, pasando de 1.351 millones de euros en 2000 a 2.196 millones de euros en 2001. En Airbus, las inversiones de capital se incrementaron, pasando de 657 millones de euros en 2000 a 1.433 millones de euros en 2001, reflejando los efectos de la Concentración de Airbus, de un incremento de los aparatos arrendados y de las inversiones iniciales relacionadas con el programa A380. Las inversiones de capital del resto de EADS, incluyendo las sedes centrales, siguieron relativamente estables con respecto a las realizadas en 2000.

Para el período 2002-2004, se prevé que la mayor parte del incremento de las inversiones de EADS se producirá en las actividades de Airbus, como la creación y ampliación de equipos productivos para aviones Airbus. Concretamente, el programa del avión de gran tamaño A380 exigirá una inversión sustancial (véase el epígrafe "Información sobre las actividades de EADS — Airbus — Productos y Servicios"). Está prevista la realización de otras inversiones relacionadas con la financiación de ventas de aviones comerciales mediante arrendamientos operativos en respuesta a la mayor demanda de esa modalidad de financiación por parte de sus clientes.

Recursos de capital y otras fuentes de financiación

Tesorería procedente de operaciones

En general, EADS financia sus actividades de fabricación y sus programas de desarrollo de productos, sobre todo los relacionados con el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante una combinación de fondos generados por actividades de explotación, anticipos pagados por los clientes, estrategias de riesgo compartido con subcontratistas y anticipos reembolsables. Además, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados por los distintos gobiernos.

Cash Pooling — Gestión de la Tesorería

En 2001, uno de los importantes logros del proceso de integración de EADS fue la puesta en práctica de un sistema de *cash pooling*, que permite a la Dirección valorar de una forma fiable e instantánea la situación real de la tesorería de cada filial del grupo. Mediante este sistema, la Dirección puede distribuir la tesorería de la forma más óptima dentro del grupo dependiendo de las cambiantes necesidades a corto plazo. Actualmente, se está probando en EADS un procedimiento de gestión de tesorería que está diseñado para proporcionar a la Dirección una previsión mensual actualizada de la generación y el consumo de efectivo de cada filial durante el siguiente período de doce meses.

En respuesta a los acontecimientos del 11 de septiembre, y a la evolución posterior de la situación, la Dirección asignó a cada filial objetivos específicos para conservar agresivamente la tesorería en sus operaciones.

Financiación

En julio de 2000, EADS realizó una ampliación de capital que ha contribuido significativamente y de manera positiva a la posición de tesorería neta de la Sociedad. EADS sigue gozando de una sólida posición de tesorería y, en la actualidad, no tiene previsto aumentar su endeudamiento ni emitir más capital en los mercados financieros. Sin embargo, está explorando activamente diversas formas de conseguir acceso a fuentes adicionales de financiación. Los mecanismos de financiación que se están analizando incluyen una línea de crédito de apoyo sindicada, un programa de pagarés y un programa de obligaciones a medio plazo. La Dirección considera que el establecimiento de esos planes de financiación mejorará su presencia y su posición en segmentos de los mercados de capitales en los que EADS no participa todavía.

Calificaciones crediticias

En estos momentos, EADS cuenta con la calificación A3 con una perspectiva estable de Moody's y la calificación A/negativa/A-1 de Standard and Poor's.

**ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2001
AUDITADO Y AL EJERCICIO 2000 PROFORMA NO AUDITADO**

*Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.*

EADS N.V.

**Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas
correspondientes al ejercicio 2001 auditado y al ejercicio 2000 proforma no auditado**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		pro-forma no auditado
		(millones de euros)
Ingresos	30,798	24,208
Coste de ventas	<u>(25,235)</u>	<u>(20,072)</u>
Margen bruto	<u>5,563</u>	<u>4,136</u>
Gastos de ventas, de administración y otros.....	(2,561)	(2,510)
Gastos de investigación y desarrollo.....	(2,046)	(1,339)
Otros ingresos	3,024	342
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación correspondientes	<u>(1,466)</u>	<u>(429)</u>
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	<u>2,514</u>	<u>200</u>
Resultado financiero, neto	<u>(513)</u>	<u>(1,315)</u>
Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	<u>2,001</u>	<u>(1,115)</u>
Impuestos sobre beneficios	(646)	220
Intereses minoritarios	<u>17</u>	<u>(14)</u>
Resultado neto	<u>1,372</u>	<u>(909)</u>

Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Balances de situación consolidados
al 31 de diciembre de 2001 y 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(millones de euros)	
Activo		
Inmovilizaciones inmateriales	10,588	8,165
Inmovilizaciones materiales	10,050	8,120
Inmovilizaciones financieras	<u>4,726</u>	<u>4,609</u>
Total inmovilizado	<u>25,364</u>	<u>20,894</u>
Existencias	2,469	2,081
Deudores comerciales	5,183	4,118
Otros deudores y otros activos	2,633	2,624
Inversiones financieras temporales	5,341	4,682
Tesorería y activos financieros líquidos	<u>2,692</u>	<u>3,240</u>
Total activo circulante	<u>18,318</u>	<u>16,745</u>
Impuestos anticipados	4,288	3,151
Gastos anticipados	<u>745</u>	<u>654</u>
Total activo	<u>48,715</u>	<u>41,444</u>
Pasivo		
Capital suscrito	809	807
Reservas	10,346	9,359
Otro "comprehensive income" acumulado	<u>(1,278)</u>	<u>84</u>
Fondos propios	<u>9,877</u>	<u>10,250</u>
Intereses minoritarios	559	221
Provisiones	11,918	8,684
Deudas financieras	6,500	5,779
Acreedores comerciales	5,466	4,268
Otros pasivos	<u>10,631</u>	<u>8,200</u>
Pasivo	<u>22,597</u>	<u>18,247</u>
Impuestos diferidos	806	1,128
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	<u>2,958</u>	<u>2,914</u>
Total pasivo	<u>48,715</u>	<u>41,444</u>

* "Comprehensive income" es un concepto contemplado bajo PCGA en EE.UU. que refleja los cambios en los fondos propios en un período determinado derivados de operaciones que no sean con los accionistas. Excluye las operaciones con el capital y los dividendos.

Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Estados de Cash Flows consolidados
correspondientes al ejercicio 2001
auditado y al ejercicio 2000 proforma no auditado

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	pro-forma no auditado millones de euros	
Beneficio (pérdida) neto	1,372	(909)
Beneficio atribuible a intereses minoritarios	(17)	14
<i>Ajustes para conciliar el beneficio neto con la tesorería procedente de operaciones</i>		
Amortización de inmovilizado	3,560	1,540
Correcciones valorativas	493	483
Beneficio por dilución Airbus/MBDA	(2,817)	0
Variación en impuestos anticipados y diferidos	109	(611)
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios	(71)	30
Variación en obligaciones devengadas	47	1,259
Resultados de sociedades registradas por el método de puesta en equivalencia	(22)	(107)
Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación:	2	1,460
— Existencias, neto	(655)	(1,201)
— Deudores comerciales	(894)	252
— Acreedores comerciales	766	479
— Otros activos y pasivos	<u>785</u>	<u>1,930</u>
Tesorería procedente de operaciones	<u>2,656</u>	<u>3,159</u>
Inversiones:		
— Adquisiciones de inmovilizado y aumento de activos arrendados	(2,196)	(1,351)
— Pagos para inversiones en activos financieros y adquisiciones de filiales	(1,096)	(600)
— Beneficios de enajenaciones de inmovilizado y disminución de activos arrendados	402	292
— Beneficios por enajenaciones de inmovilizaciones financieras y filiales	850	187
— Variación en las cuentas a cobrar por arrendamientos financieros	138	(118)
Adquisiciones de valores	(390)	0
Tesorería por cambios en consolidación	20	(38)
Tesorería aplicada en actividades de inversión	<u>(2,272)</u>	<u>(1,628)</u>
Variación en deudas financieras	(465)	83
Aportación monetaria — Intereses minoritarios	253	0
Dividendos pagados	(404)	(31)
Devoluciones a los accionistas minoritarios	(52)	0
Aumento de capital	21	1,540
Otros	<u>(30)</u>	<u>43</u>
Tesorería aplicada en (procedente de) actividades de financiación	<u>(677)</u>	<u>1,635</u>
Efecto de las fluctuaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y activos financieros líquidos	14	6
Aumento (disminución) neto en tesorería y activos financieros líquidos	<u>(279)</u>	<u>3,172</u>
Tesorería y activos financieros líquidos		
Tesorería al inicio del período	<u>7,760</u>	<u>4,750</u>
Tesorería al cierre del período	<u>7,481</u>	<u>7,760</u>
Valores adicionales a medio plazo	<u>552</u>	<u>162</u>
Tesorería e inversiones financieras temporales según balance de situación	8,033	7,922

5.2 Estados Financieros

5.2.1 Estados Financieros Consolidados

*Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.*

EADS N.V.

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas correspondientes a los ejercicios 2001, 2000 y 1999

	<u>Nota</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		(en millones de euros)		
Ingresos.....	5, 23	30.798	19.427	12.236
Coste de ventas.....	6	(25.235)	(16.004)	(9.624)
Margen bruto.....		<u>5.563</u>	<u>3.423</u>	<u>2.612</u>
Gastos de ventas, de administración y otros	6	(2.561)	(2.144)	(1.358)
Gastos de investigación y desarrollo		(2.046)	(1.077)	(689)
Otros ingresos.....	7	3.024	251	312
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación correspondientes	10	(1.466)	(277)	(127)
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios.....		<u>2.514</u>	<u>176</u>	<u>750</u>
Resultado financiero, neto	8	(513)	(1.320)	(1.724)
Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios.....		<u>2.001</u>	<u>(1.144)</u>	<u>(974)</u>
Impuestos sobre beneficios	9	(646)	264	352
Intereses minoritarios.....		17	(23)	(22)
Resultado neto		<u>1.372</u>	<u>(903)</u>	<u>(644)</u>
Beneficio por acción.....		€	€	
Básica y diluida.....	27	1,70	(2,34)	n/a
Dividendos por acción (2001: propuesta).....	16	0,50	0,50	n/a

Las notas adjuntas forman parte integrante de estas cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas.

Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Balances de situación consolidados
al 31 de diciembre de 2001 y 2000

	<u>Nota</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(en millones de euros)	
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales.....	10	10.588	8.165
Inmovilizaciones materiales.....	10	10.050	8.120
Inmovilizaciones financieras.....	11	<u>4.726</u>	<u>4.609</u>
Total inmovilizado.....		<u>25.364</u>	<u>20.894</u>
Existencias.....	12	2.469	2.081
Deudores comerciales.....	13	5.183	4.118
Otros deudores y otros activos.....	14	2.633	2.624
Inversiones financieras temporales.....	15	5.341	4.682
Tesorería y activos financieros líquidos.....		<u>2.692</u>	<u>3.240</u>
Total activo circulante.....		<u>18.318</u>	<u>16.745</u>
Impuestos anticipados.....	9	4.288	3.151
Gastos anticipados.....		<u>745</u>	<u>654</u>
Total activo.....		<u>48.715</u>	<u>41.444</u>
Pasivo			
Capital suscrito.....		809	807
Reservas.....		10.346	9.359
Otro "comprehensive income" acumulado.....		<u>(1.278)</u>	<u>84</u>
Fondos propios.....	16	<u>9.877</u>	<u>10.250</u>
Intereses minoritarios.....		559	221
Provisiones.....	17	11.918	8.684
Deudas financieras.....	18	6.500	5.779
Acreedores comerciales.....	19	5.466	4.268
Otros pasivos.....	19	<u>10.631</u>	<u>8.200</u>
Pasivo.....		<u>22.597</u>	<u>18.247</u>
Impuestos diferidos.....	9	806	1.128
Ingresos a distribuir en varios ejercicios.....		<u>2.958</u>	<u>2.914</u>
Total pasivo.....		<u>48.715</u>	<u>41.444</u>

* "Comprehensive income" es un concepto contemplado bajo PCGA en EE.UU. que refleja los cambios en los fondos propios en un período determinado derivados de operaciones que no sean con los accionistas. Excluye las operaciones con el capital y los dividendos.

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos balances de situación consolidados.

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Estados de Cash Flows consolidados
correspondientes a los ejercicios 2001, 2000 y 1999 — Página 1

	2001	2000	1999
	en millones de euros		
Beneficio (pérdida) neto	1.372	(903)	(644)
Beneficio atribuible a intereses minoritarios	(17)	23	22
Ajustes para conciliar el beneficio neto con la tesorería procedente de operaciones			
Amortización de inmovilizado	3.560	1.121	523
Correcciones valorativas	493	483	0
Beneficio por dilución Airbus/MBDA	(2.817)	0	0
Variación en impuestos anticipados y diferidos	109	(694)	(423)
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios	(71)	48	(267)
Variación en obligaciones devengadas	47	1.019	(316)
Resultados de sociedades registradas por el método de puesta en equivalencia	(22)	(110)	(56)
Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación:	2	1.594	1.309
— Existencias, neto	(655)	(574)	*
— Deudores comerciales	(894)	53	*
— Acreedores comerciales	766	661	*
— Otros activos y pasivos	785	1.454	*
Tesorería procedente de operaciones	<u>2.656</u>	<u>2.581</u>	<u>780</u>
Inversiones:			
— Adquisiciones de inmovilizado y aumento de activos arrendados	(2.196)	(879)	} 833
— Pagos para inversiones en activos financieros y adquisiciones de filiales	(1.096)	(549)	
— Beneficios de enajenaciones de inmovilizado y disminución de activos arrendados	402		
— Beneficios por enajenaciones de inmovilizaciones financieras y filiales	850	254	} 35
— Variación en las cuentas a cobrar por arrendamientos financieros	138	(118)	
Adquisiciones de valores	(390)	0	
Tesorería por cambios en consolidación	20	2.671	35
Tesorería aplicada en actividades de inversión	<u>(2.272)</u>	<u>1.612</u>	<u>(224)</u>
Variación en deudas financieras	(465)	(103)	329
Aportación monetaria — Intereses minoritarios	253	0	} (17)
Dividendos pagados	(404)	(31)	
Devoluciones a los accionistas minoritarios	(52)	0	
Aumento de capital	21	1.540	
Otros	(30)	(16)	
Tesorería aplicada en (procedente de) actividades de financiación	<u>(677)</u>	<u>1.390</u>	<u>312</u>
Efecto de las fluctuaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y activos financieros líquidos	14	6	(27)
Aumento (disminución) neto en tesorería y activos financieros líquidos	<u>(279)</u>	<u>5.589</u>	<u>841</u>
Tesorería y activos financieros líquidos			
Tesorería al inicio del período	<u>7.760</u>	<u>2.333</u>	<u>1.492</u>
Tesorería al cierre del período	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>	<u>2.333</u>
Valores adicionales a medio plazo	<u>552</u>	<u>162</u>	<u>1.574</u>
Tesorería e inversiones financieras temporales según balance de situación	8.033	7.922	759

(*) Esta información para el ejercicio 1999 se encuentra agregada en el epígrafe "Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación."

*Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.*

EADS N.V.

Estados de Cash Flows consolidados correspondientes a los ejercicios 2001, 2000 y 1999 — Página 2

El saldo de la tesorería y activos financieros líquidos incluye 386 millones de euros correspondientes al importe invertido por Airbus en BAES. Asimismo, incluye 414 millones de euros, que representan la participación de EADS en el saldo de la tesorería y activos financieros líquidos de MBDA invertido en BAES.

A continuación se presenta información complementaria en relación con los flujos de tesorería:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	en millones de euros		
Intereses pagados.....	(335)	(239)	(121)
Impuestos sobre beneficios pagados.....	(520)	(206)	(4)
Dividendos pagados.....	(404)	(31)	0

Los intereses cobrados en 2001 ascienden a 506 millones de euros y los dividendos recibidos a 36 millones de euros. Detalle de las adquisiciones y enajenaciones de filiales y unidades de negocio:

	<u>2001</u>
	en millones de euros
Precio total de adquisición (enajenación), agregado.....	415
del que se ha pagado con tesorería y activos financieros líquidos.....	415
Tesorería y activos financieros líquidos de filiales adquiridas o enajenadas.....	13

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

**Estados de fondos propios consolidados
correspondientes a los ejercicios 2001, 2000 and 1999**

	Note	Capital suscrito	Reservas	Otro "comprehensive income" acumulado	Total
			(en millones de euros)		
Saldo al 1 de enero de 1999		<u>703</u>	<u>(1.131)</u>	<u>82</u>	<u>(346)</u>
Distribución de las participaciones en Thomson-CSF			(203)		(203)
Aportación de Dassault Aviation por el Estado Francés (valor de mercado)		141	842		983
Aportación de MHT por Lagardère SCA (valor de mercado)		387	2.128		2.515
Pérdida neta			(644)		(644)
Otro "comprehensive income"				5	5
Saldo al 31 de diciembre de 1999		<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2.310</u>
Saldo al 1 de enero de 2000		<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2.310</u>
EADS N.V. (cincuenta mil euros)					
Aportación de ASM a EADS N.V. (valor contable)		(827)	827		0
Aportación de Dasa a EADS N.V. (valor de mercado)		266	5.969		6.235
Aportación de CASA a EADS N.V. (valor de mercado)		45	1.002		1.047
Aumento de capital		80	1.366		1.446
Aumento de capital para ESOP (incl. descuento)		12	193		205
Gastos de salida a bolsa			(56)		(56)
Pérdida neta			(903)		(903)
Dividendo			(31)		(31)
Otro "comprehensive income"				(3)	(3)
Saldo al 31 de diciembre de 2000		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>84</u>	<u>10.250</u>
Primera aplicación de la norma IAS 39	22			<u>(337)</u>	<u>(337)</u>
Saldo al 1 de enero de 2001, ajustado		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>(253)</u>	<u>9.913</u>
Aumento de capital para ESOP	24	2	19		21
Beneficio neto	23		1.372		1.372
Dividendo	16		(404)		(404)
Otro "comprehensive income"				(1.025)	(1.025)
del cual variación en valores de mercado de títulos valores	22			(10)	
del cual variación en valores de realización de instrumentos de cobertura	22			(878)	
del cual ajustes por conversión de moneda				(137)	
Saldo al 31 de diciembre de 2001		<u>809</u>	<u>10.346</u>	<u>(1.278)</u>	<u>9.877</u>

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados de fondos propios consolidados.

*Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.*

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

BASES DE PRESENTACIÓN

1. La Sociedad

European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (en adelante, “EADS” o el “Grupo”), sociedad anónima holandesa con domicilio social en Amsterdam, es una de las principales empresas fabricantes de aeronaves comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales, misiles, aeronaves militares, satélites y electrónica de defensa. El Grupo surgió como resultado de la fusión de las operaciones de Aerospatiale Matra S.A. (en adelante, “ASM”), las actividades aeroespaciales y de defensa de DaimlerChrysler AG (en adelante, “Dasa”) y Construcciones Aeronáuticas S.A. (en adelante, “Casa”) en julio de 2000.

A efectos contables, la fusión de ASM, Dasa y Casa fue considerada una fusión de empresas registrada por el método de compra siendo ASM el adquirente. Se han hecho ajustes para imputar el exceso de los valores de mercado de Dasa y Casa sobre sus costes históricos por importes de 5.860 millones de euros y 1.095 millones de euros, respectivamente, a activos adquiridos y pasivos asumidos específicamente identificables. El fondo de comercio resultante de las adquisiciones se amortiza en un período de 20 años, que es el período previsto de generación de ingresos.

Los estados financieros consolidados del Grupo han sido preparados de conformidad con las normas contables emitidas por la Comisión de Normas Contables Internacionales (*International Accounting Standards Board* — “IASB”) y las interpretaciones emitidas por el *Standing Interpretations Committee* de la IASB, excepto que el Grupo contabiliza todos los gastos de desarrollo a medida que se incurren (véase Nota 2). La emisión de los estados financieros ha sido autorizada por el Consejo de Administración del Grupo el 15 de marzo de 2002.

Dado que EADS aplicaba las normas IAS por primera vez en el ejercicio 2000, se han aplicado determinadas simplificaciones permitidas por la SIC-8 en relación con los desgloses del ejercicio 1999 referentes a flujos de caja, arrendamientos y desarrollo de activos fijos. Las siguientes Normas Contables Internacionales (“IAS”) han sido adoptadas en los estados financieros consolidados de 1999 antes de sus fechas de entrada en vigor:

- IAS N.º 16 (revisada en 1998) Inmovilizado Material
- IAS N.º 22 (revisada en 1998) Fusiones de Empresas
- IAS N.º 28 (revisada en 1998) Contabilización de Inversiones en Empresas Asociadas
- IAS N.º 31 (revisada en 1998) Información Financiera sobre Participaciones en *Joint Ventures*
- IAS N.º 36 Depreciación Extraordinaria de Activos
- IAS N.º 37 Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes
- IAS N.º 38 Inmovilizado Immaterial

Con anterioridad a la fusión que dio como resultado la constitución de EADS, los estados financieros consolidados de ASM se preparaban de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Francia (en adelante, “PCGA franceses”). En relación con la fusión, los estados financieros consolidados de ASM correspondientes al ejercicio 1999 y al período del ejercicio 2000 anterior a la fusión fueron convertidos de PCGA franceses a IAS.

2. Resumen de políticas contables más significativas

Consolidación — Los estados financieros consolidados incluyen todas las filiales significativas que están bajo el control de EADS. Las sociedades en las que EADS posee una participación de entre el 20% y el 50% (“empresas asociadas”) por lo general se registran según el método de puesta en equivalencia. En el caso de inversiones en *joint ventures* significativas, EADS aplica el método de consolidación proporcional (véase Nota 3). El resto de las inversiones se clasifican como instrumentos financieros de la cartera de inversión ordinaria y se registran a su valor de mercado.

En el caso de las fusiones contabilizadas según el método de compra, todos los activos adquiridos y pasivos asumidos se registran por su valor de realización. El exceso del precio de compra sobre el valor de realización de los

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

activos netos adquiridos se registra como fondo de comercio y se amortiza linealmente a lo largo del período estimado de generación de ingresos.

Los efectos de las operaciones entre empresas del Grupo se han eliminado en el proceso de consolidación.

Moneda extranjera

Operaciones en moneda extranjera — Las operaciones efectuadas en moneda extranjera se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera en la fecha del balance de situación se convierten a euros al tipo de cambio vigente en dicha fecha. Las diferencias positivas y negativas de cambio que surgen de la conversión se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera, que se valoran al coste histórico, se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

Estados financieros de negocios en el extranjero — Los activos y pasivos de filiales extranjeras, en las que la moneda funcional no sea el euro, generalmente se convierten utilizando los tipos de cambio al cierre del período, mientras que las cuentas de pérdidas y ganancias se convierten utilizando los tipos de cambio medios del período. Las diferencias que surgen de la conversión de activos y pasivos en comparación con la conversión de los períodos anteriores se incluyen como partida separada dentro de “Fondos Propios” (“Otro *comprehensive income* acumulado”).

Reconocimiento de ingresos — Los ingresos se reconocen cuando se transmite el riesgo o se presta el servicio. En el caso de los contratos de construcción, los ingresos se reconocen siguiendo el método del grado de avance a medida que se van alcanzando hitos contractualmente convenidos o que avanzan las obras. Los cambios en los márgenes se reflejan en la cuenta de resultados a medida que se identifican. Los contratos se revisan para identificar posibles pérdidas en cada período objeto de información y se registran provisiones para pérdidas estimadas derivadas de los contratos en el momento en que se identifican.

Los incentivos aplicables al cumplimiento de los contratos se consideran en los márgenes estimados y se registran cuando el cumplimiento anticipado del contrato es probable y puede medirse de un modo fiable. Las sanciones derivadas de contratos se cargan a resultados en el período en que resulta probable que el Grupo esté sujeto a dichas sanciones.

Las ventas de aeronaves que incluyen compromisos de garantía de valor se contabilizan como arrendamientos operativos cuando estos compromisos se consideran sustanciales en comparación con el valor de mercado de las aeronaves en cuestión. En tal caso, los ingresos incluyen los ingresos procedentes de dichos arrendamientos operativos.

Los ingresos atribuibles a la financiación de clientes se refieren principalmente a la financiación de aeronaves comerciales, e incluyen los ingresos procedentes de arrendamientos tipo venta y los ingresos financieros.

Gastos relacionados con productos — Los gastos de publicidad y promoción de ventas, así como otros gastos comerciales se cargan a resultados a medida que se incurren. Las provisiones para garantías se registran en la fecha en que se registra la venta correspondiente.

Gastos de investigación y desarrollo — Los gastos de investigación y desarrollo financiados por el Grupo se cargan a resultados a medida que se incurren. Los contratos de investigación y desarrollo financiados se registran como ingresos.

Impuesto sobre beneficios — Los impuestos anticipados y diferidos reflejan menores o mayores impactos fiscales futuros derivados para determinados activos y pasivos de las diferencias de valoración temporales entre su valor contable y las bases imponibles, así como de la compensación de bases imponibles negativas y las deducciones fiscales pendientes de aplicación. Los impuestos anticipados y diferidos se calculan utilizando tipos impositivos aprobados aplicables a la base imponible en los ejercicios en que se espera que dichas diferencias temporales se recuperen o liquiden. El efecto sobre los impuestos anticipados y diferidos de una modificación en los tipos impositivos se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del período que incluye la fecha de aprobación.

Dado que los impuestos anticipados prevén posibles beneficios fiscales futuros, se registran en los estados financieros consolidados de EADS únicamente cuando existe la probabilidad de que se realicen los beneficios fiscales.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Inmovilizado inmaterial — El inmovilizado inmaterial adquirido, exceptuando el fondo de comercio, se valora al coste de adquisición y se amortiza generalmente a lo largo de su correspondiente vida útil (entre 3 y 10 años) según el método lineal. El fondo de comercio generado por la contabilización según el método de compra se amortiza en un período de entre 5 y 20 años.

Inmovilizado material — Los elementos del inmovilizado material se valoran al coste de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. La dotación para amortización se registra principalmente siguiendo el método lineal. Los gastos de equipos e instalaciones fabricados internamente incluyen los gastos de materiales y de mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Las vidas útiles estimadas son las siguientes: edificios, entre 6 y 50 años; mejoras de emplazamientos, entre 6 y 20 años; equipos técnicos y maquinaria, entre 3 y 20 años; y otros equipos, equipos de fábrica y de oficina, entre 2 y 10 años. El gasto de herramientas especializadas para la producción comercial se activa y amortiza a lo largo de cinco años siguiendo el método lineal. Si el grupo es responsable de la restauración futura de emplazamientos arrendados, devenga el importe no cubierto por los seguros.

Inversiones inmobiliarias — El grupo registra las inversiones inmobiliarias utilizando el método del coste. Las inversiones inmobiliarias se registran en el balance de situación a su valor contable, es decir, al coste menos cualquier amortización acumulada y cualquier pérdida por depreciación acumulada.

Depreciación extraordinaria de activos fijos — El Grupo revisa la depreciación extraordinaria de los activos fijos que posee y utiliza siempre que los acontecimientos o los cambios en las circunstancias indican la posibilidad de que el valor contable de un activo pueda no ser recuperable.

Arrendamientos — El Grupo posee en régimen de arrendamiento determinados elementos de inmovilizado. Todos los arrendamientos que cumplen criterios específicos pensados para representar situaciones en las que los riesgos y los beneficios más importantes de la propiedad han sido transferidos al arrendatario se registran como arrendamientos financieros. El resto de los arrendamientos se registran como arrendamientos operativos.

Activo circulante — El activo circulante está formado por las existencias, los deudores, las inversiones financieras temporales y la tesorería del Grupo, incluidos los importes que serán realizados en un plazo superior a un año. En las notas adjuntas aparecen desglosados los activos y pasivos que serán realizados y liquidados en un plazo superior a un año.

Existencias — Las existencias se valoran a su coste de adquisición o fabricación o a su valor neto de realización, el menor. Los costes de fabricación incluyen los gastos de materiales y mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Los gastos de financiación no se capitalizan.

Inversiones financieras temporales — Los valores se registran a su valor de mercado, si es fácilmente determinable. Las plusvalías y minusvalías latentes de las inversiones se incluyen como partida separada dentro de “Fondos Propios” (Otro “Comprehensive Income” Acumulado), neto de los impuestos diferidos aplicables. Todos los demás valores se registran a su coste de adquisición.

Tesorería y activos financieros líquidos — La tesorería y los activos financieros líquidos se componen de caja, bancos, cheques y depósitos fijos con vencimiento a corto plazo.

Instrumentos financieros — EADS utiliza instrumentos derivados a efectos de cobertura. Los instrumentos financieros utilizados en estrategias de microcobertura para compensar el riesgo del Grupo ante operaciones identificables y comprometidas se registran junto con las operaciones subyacentes (“contabilización de coberturas”). Entre los criterios utilizados por el Grupo para clasificar un instrumento derivado como cobertura se incluyen los siguientes: (1) se espera que la operación de cobertura sea altamente efectiva a la hora de lograr compensar variaciones en los flujos de caja atribuibles al riesgo cubierto, (2) la efectividad de la cobertura puede medirse de un modo fiable, (3) existe documentación adecuada sobre las relaciones de cobertura cuando se crea la cobertura. Los instrumentos derivados se reconocen inicialmente en el balance de situación al coste y, posteriormente, se ajustan a su valor de mercado. Los beneficios o pérdidas derivados de contratos a plazo y opciones formalizados para cubrir flujos de caja principalmente basados en la cartera de pedidos en firme de la empresa se incluyen como partida separada dentro de “Fondos Propios” (“Otro *comprehensive income* acumulado”), netos de los impuestos sobre beneficios aplicables y se reconocen posteriormente en la cuenta de pérdidas y ganancias como parte de las “Operaciones correspondientes”, cuando se realizan (“método del diferido”).

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Los valores de realización de los instrumentos financieros, así como los métodos utilizados por EADS para determinar dichos valores de mercado, se describen en la Nota 22.

Cuando vence o se resuelve un instrumento de cobertura, cualquier pérdida o ganancia acumulada existente en “Otro *comprehensive income* acumulado” en ese momento permanece en dicho epígrafe y se reconoce cuando se reconoce definitivamente la operación comprometida correspondiente en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si ya no se prevé que se produzca la operación comprometida, la pérdida o ganancia acumulada que fue registrada en “Otro *comprehensive income* acumulado” se contabiliza inmediatamente como resultado financiero.

Los instrumentos financieros que ha utilizado EADS anteriormente en estrategias de macrocobertura y no se clasifican como de cobertura, se clasifican como de negociación y se contabilizan a su valor de mercado, reconociéndose los cambios en dicho valor en otros resultados financieros.

En marzo de 1999, el Comité de Normas Contables Internacionales (*International Accounting Standards Committee*) emitió la norma IAS N.º 39 “Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Valoración” (*Financial Instruments: Recognition and Measurement*). La aplicación de esta norma entraba en vigor para los ejercicios comenzados el 1 de enero de 2001 o posteriormente. Tras la introducción de la norma IAS N.º 39, todos los instrumentos derivados han sido reconocidos como activos o pasivos. El saldo inicial de los fondos propios al 1 de enero de 2001 ha sido ajustado. Las cifras comparativas de ejercicios anteriores no han sido actualizadas. Bajo la nueva norma, el Grupo contabiliza como coberturas determinados contratos de derivados de tipo de cambio sobre coberturas de flujos de caja de ventas futuras permitidas, así como determinadas operaciones de permuta financiera utilizadas como coberturas de flujos de caja y del valor de mercado de los pagos de intereses futuros. Los efectos financieros de la adopción de la norma IAS N.º 39 se describen en la Nota 22.

Hasta el 31 de diciembre de 2000, determinados instrumentos de cobertura del Grupo han sido contabilizados como macrocoberturas. Con el fin de conseguir el mismo tratamiento que para las microcoberturas existentes, EADS pudo demostrar, con respecto a la mayoría de dichos instrumentos, que desde la fecha de designación, existía una relación de cobertura entre cada posición cubierta y cada instrumento de cobertura. La provisión dotada para ajustar al valor de mercado esas macrocoberturas al 31 de diciembre de 2000 se mantendrá hasta el plazo contractual de estos instrumentos financieros.

Anticipos reembolsables

Los anticipos reembolsables de gobiernos europeos se registran como “Otros Pasivos”.

Obligaciones devengadas

Provisiones para pérdidas en la finalización de contratos - Las provisiones para pérdidas en la finalización de contratos se registran cuando resulta probable que los costes totales estimados del contrato superen los ingresos totales del contrato. Dichas provisiones se registran como saneamiento del trabajo en curso para la parte de la obra que ya ha sido terminada y como provisiones para riesgos para el resto.

Las pérdidas se determinan en función de los resultados estimados a la finalización de los contratos y se actualizan regularmente.

Provisiones para garantías financieras correspondientes a ventas de aeronaves — Los contratos de venta de aeronaves pueden contemplar garantías financieras para cuotas de *leasing*, para los valores residuales de las aeronaves, para la cancelación del saldo de deudas pendientes y para la financiación de las ventas de determinadas aeronaves en nombre del Grupo. Las garantías pueden ser únicas, conjuntas (p. ej., con fabricantes de motores) o restringidas hasta un límite definido en el contrato. Se dotan provisiones para reflejar el riesgo subyacente para el grupo en relación con las garantías concedidas.

Prestaciones por jubilación — Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación o los convenios colectivos, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente Alemania y Francia) en los que opera el grupo.

La legislación francesa establece el pago de prestaciones por jubilación a los empleados en función de su antigüedad en la empresa. En Alemania, las prestaciones por jubilación se basan principalmente en las bases salariales y la antigüedad. Algunos planes de pensiones están basados en el sueldo percibido el último año o en una media de los

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

últimos tres años de contratación, mientras que otros son planes fijos que dependen de la categoría (tanto el nivel de sueldo como el cargo).

Regularmente se realizan evaluaciones actuariales para determinar el importe de los compromisos del Grupo en relación con las prestaciones por jubilación. Esta evaluación incluye hipótesis en relación con las variaciones salariales, edades de jubilación y tipos de interés a largo plazo. Engloba todos los gastos que tendrá que pagar el Grupo para hacer frente a estos compromisos.

La obligación resultante se registra en el balance de situación como provisión. Los beneficios y pérdidas actuariales se difieren y se registran progresivamente durante la vida activa restante de los empleados.

Uso de estimaciones — La preparación de estados financieros obliga a la Dirección a hacer estimaciones e hipótesis que afectan a los importes presentados correspondientes a activos y pasivos y al desglose de importes contingentes en la fecha de los estados financieros, así como a los importes presentados correspondientes a ingresos y gastos durante el período objeto de revisión. Los resultados reales podrían no coincidir con dichas estimaciones.

3. Perímetro de consolidación

Perímetro de consolidación (31 de diciembre de 2001) — Los estados financieros consolidados incluyen, además de EADS N.V.:

- 206 sociedades consolidadas mediante el método de integración global,
- 33 sociedades consolidadas mediante el método de integración proporcional,
- 17 sociedades, que son inversiones en empresas asociadas y se contabilizan según el método de puesta en equivalencia.

Las filiales, empresas asociadas y *joint ventures* importantes se incluyen en el anexo titulado “Información sobre las inversiones principales”.

4. Acontecimientos principales

CREACIÓN DE EADS

EADS fue creada el 10 de julio de 2000. A efectos contables, la fusión de ASM, Dasa y Casa fue considerada una fusión de empresas registrada por el método de compra. En consecuencia, los balances de situación de Dasa y Casa fueron actualizados para reflejar el valor de mercado de los activos y pasivos adquiridos, mientras que el balance de situación de ASM fue incluido en EADS al coste histórico.

APLICACIÓN DE LA NORMA IAS N.º 39 POR PRIMERA VEZ

Al 1 de enero de 2001, EADS aplicó la norma IAS N.º 39 Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración (*Financial Instruments: Recognition and Measurement*). Con respecto a la gran mayoría de los instrumentos financieros derivados utilizados para cubrir principalmente compromisos en firme, EADS cumple los criterios necesarios para su contabilización como cobertura. Como consecuencia, las provisiones han aumentado en 1.900 millones de euros, alcanzado un porte de 3.700 millones de euros, al 31 de diciembre de 2001. El efecto neto se refleja minorando los fondos propios consolidados, dentro de una partida separada de fondos propios (“Otro *comprehensive income* acumulado”), neto de los impuestos sobre beneficios diferidos aplicables.

OPERACIÓN DE AIRBUS UK

Al 31 de enero de 2001, fecha en que EADS obtuvo el control económico, la nueva sociedad integrada Airbus (Airbus SAS) ha sido consolidada por integración global en EADS. El cierre legal de la operación se produjo el 11 de julio de 2001. La nueva sociedad Airbus está participada ahora por EADS en un 80% y por BAE Systems (“BAES”) en un 20%.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Los efectos contables más importantes de esta operación son los siguientes:

- Airbus UK así como su participación del 20% en Airbus GIE han sido transferidas a EADS. Como contraprestación por la aportación de Airbus UK a Airbus SAS a valor de mercado, BAES recibió un 20% de las acciones de Airbus SAS.
- Entre los impactos financieros más importantes de esta operación se incluyen el reconocimiento de un fondo de comercio de alrededor de 4.000 millones de euros, ajustes a valor de mercado por importe de 500 millones de euros, aproximadamente, y un beneficio por dilución de alrededor de 2.500 millones de euros.

CREACIÓN DE MBDA

El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAES y Finmeccanica firmaron un acuerdo por el que designaban a MBDA entidad legal operativa. MBDA está participada conjuntamente por EADS y BAES en un 37,5%, respectivamente, y por Finmeccanica en un 25,0%.

Los efectos contables más importantes son los siguientes:

- EADS ha transmitido sus acciones de Aerospaziale Matra Missiles y Matra BAE Dynamics a MBDA a cambio de una participación del 37,5% en Alenia Marconi Systems, aplicándose el método de compra para contabilizar la operación. La operación ha generado un beneficio por dilución de 300 millones de euros.
- Para reflejar mejor la esencia de la operación de MBDA, EADS consolida por el método de integración proporcional el 50% de MBDA desglosando una participación de intereses minoritarios del 12,5% en lugar de aplicar el método de consolidación proporcional a su participación del 37,5%. Se ha elegido este método porque EADS controla conjuntamente con BAES las operaciones de MBDA.

TESAT — SPACECOM

El 30 de noviembre de 2001, el Grupo Astrium, que está consolidado por el método de integración proporcional al 75% en EADS y como parte de la División de Espacio, adquirió Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG, Alemania (anteriormente Bosch-Satcom GmbH), las divisiones de Espacio / Comunicaciones y negocios relacionados del Grupo Robert Bosch. La adquisición se registró siguiendo el método de compra. El fondo de comercio inicial se valoró en 100 millones de euros y se amortizará durante un período de 20 años. Astrium prevé finalizar la imputación del precio de adquisición de TESAT-COM durante 2002.

Joint ventures de Nortel

Al inicio del cuarto trimestre de 2001, las modificaciones iniciadas por Nortel en la estructura de gestión de las *joint ventures* de Nortel llevó a EADS a cambiar su tratamiento contable en relación con su participación del 42% en Nortel Networks Alemania y su participación del 45% en Matra Nortel Communications. Como consecuencia, Nortel Networks Alemania y Matra Nortel Communications están ahora incluidas en los estados financieros de EADS como inversiones no consolidadas. Con anterioridad al 1 de octubre de 2001, se aplicaba el método de puesta en equivalencia.

DORNIER

En 2001 varios miembros de la familia Dornier que eran accionistas de Dornier GmbH ejercitaron una opción de venta y ofrecieron el 17,5% de las acciones de Dornier GmbH a DaimlerChrysler. DaimlerChrysler, a su vez, tenía derecho a que DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (“DADC”), filial de EADS, comprara las acciones a valor de mercado. Como consecuencia, EADS tiene una participación indirecta a través de DADC del 76% en el capital social de Dornier GmbH (58% en 2000).

COGENT

El 1 de diciembre de 2001, EADS adquirió Cogent Defence Systems. La adquisición fue contabilizada siguiendo el método de compra. El fondo de comercio inicial fue valorado en 100 millones de euros y se amortizará en un período de 10 años.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

NOTAS A LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS

5. Ingresos

En 2001, los ingresos ascendieron a 30.798 millones de euros, en comparación con 19.427 millones de euros obtenidos en 2000 y M 12.236 millones de euros obtenidos en 1999. El incremento durante el ejercicio 2001 se debe principalmente a la primera consolidación del nuevo grupo Airbus y a la consolidación de Dasa/Casa en relación con el ejercicio completo. El aumento de los ingresos experimentado durante el ejercicio 2000 se debió principalmente a la primera consolidación de EADS en julio de 2000.

La venta de bienes corresponde fundamentalmente a la venta de aviones comerciales.

Los ingresos relacionados con contratos de construcción se registran siguiendo el método del grado de avance.

6. Costes funcionales y otros gastos

El coste de ventas y otros costes funcionales incluyen el coste de materiales, según el siguiente detalle:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de		
	2001	2000	1999
	En millones de euros		
Coste de materias primas, suministros y mercaderías	14.401	8.759	6.303
Coste de servicios adquiridos.....	5.635	3.268	2.161
	<u>20.036</u>	<u>12.027</u>	<u>8.464</u>

Los gastos de ventas, administración y otros gastos se componen de gastos de ventas (800 millones de euros y 567 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente), gastos de administración (1.386 millones de euros y 1.001 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente) y otros gastos (375 millones de euros y 576 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente). La cuenta "Otros gastos" incluye las pérdidas procedentes de la venta de inmovilizado (20 millones de euros y 49 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente) y las dotaciones a otras provisiones (34 millones de euros y 112 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente).

Los gastos de personal se componen de:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de		
	2001	2000	1999
	En millones de euros		
Sueldos, salarios y seguros sociales	6.606	3.971	2.769
Coste de pensiones periódico neto (véase Nota 17 a).....	257	144	46
	<u>6.863</u>	<u>4.115</u>	<u>2.815</u>

7. Otros ingresos

La cuenta "Otros ingresos" se compone principalmente del beneficio por dilución resultante de la operación de Airbus UK (véase Nota 4), así como del beneficio por dilución resultante de la operación de MBDA, que ascienden a un total de 2.817 millones de euros, ingresos por alquileres (21 millones de euros y 32 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente), y beneficios obtenidos por la venta de inmovilizado material realizada en 1999, que incluye la enajenación de la inversión en Sextant (287 millones de euros).

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

8. Resultado financiero

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de		
	2001	2000	1999
	En millones de euros		
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones	(342)	110	56
Ingresos (gastos) por intereses.....	63	(42)	(96)
Otras pérdidas financieras	(234)	(1.388)	(1.684)
	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>

Las pérdidas procedentes de inversiones incurridas en 2001 se deben principalmente a una amortización, seguida de una prueba de depreciación extraordinaria, de Matra Nortel Communications y Nortel Networks Germany por un total de (315) millones de euros. También se incluye el resultado de las inversiones puestas en equivalencia que corresponde a 22 millones de euros, compuestos fundamentalmente por Dassault (111 millones de euros) y Nahuelsat ((63) millones de euros).

Otras pérdidas financieras incurridas en 2001, 2000 y 1999 se deben principalmente al ajuste a precio de mercado de instrumentos financieros que no cumplen los requisitos para la “contabilización de coberturas” (véase Nota 22 sobre Instrumentos financieros). Asimismo, en 1999, la reestructuración de la gestión del riesgo de cambio dio lugar a una pérdida de (401) millones de euros.

9. Impuestos sobre beneficios

Los resultados antes de impuestos e intereses minoritarios ascendieron a 2.001 millones de euros en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001 (en comparación con 1.144 millones de euros en 2000 y (974) millones de euros en 1999).

La composición del (gasto) beneficio a efectos del impuesto sobre beneficios es la siguiente:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de		
	2001	2000	1999
	En millones de euros		
Impuestos corrientes	(549)	(430)	(55)
Impuestos diferidos.....	(97)	694	407
	<u>(646)</u>	<u>264</u>	<u>352</u>

Los impuestos anticipados y diferidos de las filiales alemanas del Grupo al 31 de diciembre de 2001 se calcularon aplicando un tipo impositivo del 25% para el impuesto sobre beneficios federal (25% en 2000; 40% en 1999) más un recargo de solidaridad del 5,5% por ejercicio sobre los impuestos sobre beneficios federales a pagar, más el tipo bonificado después del impuesto federal para el impuesto comercial del 12,125% (12,125% en 2000; 9,3% en 1999). Si se incluye el impacto del recargo y del impuesto comercial, el tipo impositivo aplicable a los impuestos anticipados y diferidos alemanes asciende al 38,5% (38,5% en 2000; 51,5% en 1999).

En 2000, el gobierno alemán aprobó una nueva normativa fiscal que reduce el tipo impositivo general del Grupo para sus filiales alemanas, que pasará del 40% aplicable a los beneficios no distribuidos y del 30% aplicable a los beneficios distribuidos a un tipo uniforme del 25%, efectivo a partir del 1 de enero de 2001.

En Francia, el tipo impositivo a efectos del impuesto de sociedades aplicable en el ejercicio 2000 fue el 33¹/₃% más un recargo del 10%. El gobierno francés ha establecido para los ejercicios 2001 y 2002 un recargo reducido del 6% en 2001 y del 3% en 2002. En consecuencia, los impuestos anticipados y diferidos correspondientes a las filiales francesas del Grupo se calcularon aplicando el tipo impositivo aprobado del 35,43% para las diferencias temporales. Los efectos de la reducción de tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos al cierre de los ejercicios 2001 y 2000 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

La conciliación entre los impuestos sobre beneficios de 2001 y 2000 aplicando el tipo impositivo holandés del 35% (tipo impositivo francés del 40% en 1999) y el gasto fiscal declarado (beneficio en 2000 y 1999) es la siguiente:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre		
	2001	2000	1999
	En millones de euros		
Beneficio (pérdida) antes de impuestos e intereses minoritarios	2.001	(1.144)	(974)
% Tasa nominal de impuestos	35%	35%	40%
Beneficio (gasto) previsto por el impuesto sobre beneficios.....	(700)	400	390
Efecto de los cambios en las leyes tributarias.....	(1)	88	(20)
Diferencial de tipos impositivos extranjeros	(4)	15	0
Beneficios por dilución	936	—	—
Amortización del fondo de comercio	(588)	(123)	(47)
Amortización de impuestos anticipados	(264)	(133)	27
Crédito fiscal por gastos de I+D	48	25	0
Otros.....	(73)	(8)	2
Beneficio (gasto) fiscal declarado	<u>(646)</u>	<u>264</u>	<u>352</u>

En 2001, el efecto fiscal de la amortización no deducible de determinadas inversiones se refleja en el cuadro anterior en el epígrafe “Otros” (73 millones de euros).

Los impuestos anticipados recogen las diferencias temporales existentes entre las valoraciones a efectos contables y a efectos fiscales de determinados activos y pasivos. El impacto futuro de las pérdidas operativas y de las bases imponibles negativas también se han considerado en el cálculo de los impuestos anticipados.

Los impuestos anticipados y diferidos se resumen a continuación:

	31 de diciembre de	
	2001	2000
	En millones de euros	
Inmovilizaciones inmateriales	12	20
Inmovilizaciones financieras.....	—	12
Existencias.....	379	193
Gastos anticipados.....	174	203
Base imponible negativa y créditos fiscales por compensación de pérdidas.....	613	343
Planes de jubilación	498	473
Otras obligaciones devengadas.....	2.239	1.059
Deudas	585	743
Ingresos a distribuir en varios ejercicios.....	870	594
	<u>5.370</u>	<u>3.640</u>
Amortización de impuestos anticipados.....	(625)	(360)
Impuestos anticipados.....	<u>4.745</u>	<u>3.280</u>
Inmovilizaciones materiales.....	1.046	975
Inmovilizaciones financieras.....	81	—
Deudores.....	107	259
Otros	29	23
Impuestos diferidos	<u>1.263</u>	<u>1.257</u>
Impuestos anticipados, neto.....	<u>3.482</u>	<u>2.023</u>

Al 31 de diciembre 2001, el Grupo tenía bases imponibles negativas (“BINs”) a efectos del impuesto sobre sociedades interno por importe de 62 millones de euros, BINs y créditos fiscales por compensación de pérdidas en el extranjero por importe de 1.568 millones de euros, y BINs a efectos del impuesto comercial en el extranjero por importe de 725 millones de euros. El importe de las provisiones para impuestos anticipados del Grupo se basa en el

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

cálculo de la Dirección del nivel de impuestos anticipados que se realizarán. En períodos futuros, el cálculo de la Dirección del importe de los impuestos anticipados considerados realizables podría cambiar en función de los resultados financieros del Grupo, por lo que las provisiones podrían aumentar o disminuir.

Los impuestos anticipados y diferidos netos que figuran en los balances de situación consolidados son los siguientes:

	31 de diciembre de 2001		31 de diciembre de 2000	
	Total	Parte No corriente	Total	Parte No corriente
	En millones de euros			
Impuestos anticipados	4.288	2.924	3.151	2.419
Impuestos diferidos	(806)	(689)	(1.128)	(691)
Impuestos anticipados, neto	<u>3.482</u>	<u>2.235</u>	<u>2.023</u>	<u>1.728</u>

Los impuestos anticipados y diferidos reconocidos directamente en los fondos propios durante el período son los siguientes:

	2001
	En millones de euros
Efecto de la adopción de la norma IAS N.º 39	222
Reservas a valor de mercado en fondos propios:	
Cartera de inversión ordinaria	1
Coberturas de flujos de caja	606
Total	<u>829</u>

NOTAS A LOS BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS

10. Inmovilizaciones inmateriales e inmovilizaciones materiales, neto

Inmovilizado inmaterial

El inmovilizado inmaterial representa principalmente fondo de comercio. A continuación se detallan los valores brutos y netos y la amortización acumulada del inmovilizado inmaterial:

Coste

	Saldo al 1 de enero de 2001	Diferencias de cambio	Adiciones	Cambios en el perímetro de consolidación	Reclasificación	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros						
Otro inmovilizado inmaterial	305	2	96	(3)	—	(22)	378
Fondo de comercio	<u>8.442</u>	<u>2</u>	<u>4.453</u>	<u>—</u>	<u>(389)</u>	<u>(245)</u>	<u>12.263</u>
Total	<u>8.747</u>	<u>4</u>	<u>4.549</u>	<u>(3)</u>	<u>(389)</u>	<u>(267)</u>	<u>12.641</u>

Amortización

	Saldo al 1 de enero de 2001	Diferencias de cambio	Cargo por amortización	Cambios en el perímetro de consolidación	Cargo por depreciación extraordinaria	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros						
Otro inmovilizado inmaterial..	(189)	(1)	(61)	3	—	16	(232)
Fondo de comercio	<u>(393)</u>	<u>(1)</u>	<u>(676)</u>	<u>—</u>	<u>(790)</u>	<u>39</u>	<u>(1.821)</u>
Total	<u>(582)</u>	<u>(2)</u>	<u>(737)</u>	<u>3</u>	<u>(790)</u>	<u>55</u>	<u>(2.053)</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Valor contable

	Saldo al 1 de enero de 2001	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros	
Otro inmovilizado inmaterial.....	116	146
Fondo de comercio.....	8.049	10.442
Total.....	<u>8.165</u>	<u>10.588</u>

El fondo de comercio aumentó principalmente debido a la adquisición de Airbus UK y de la participación del 20% en Airbus GIE.

La reclasificación del fondo de comercio a (389) millones de euros se debe a (516) millones de euros correspondientes a la reclasificación de la *joint venture* de Nortel a activos financieros, compensada parcialmente por 127 millones de euros de otros deudores y otros activos a fondo de comercio (véase Nota 14). Como consecuencia de la creación de MBDA, 209 millones de euros considerados en el momento de realizarse la operación de Aerospatiale Matra han sido incluidos en el cálculo del beneficio neto por dilución y se incluyen en las enajenaciones.

Pérdida por depreciación extraordinaria

En 2001, tras los acontecimientos provocados por los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, el Grupo llevó a cabo una prueba de depreciación extraordinaria en relación con el fondo de comercio reconocido de la división de Airbus. El importe recuperable de Airbus, que todavía ha de considerarse una unidad de generación de efectivo independiente, supera el valor contable, por lo que no es necesario depreciar el fondo de comercio.

También se realizaron pruebas de depreciación extraordinaria a las divisiones de Espacio y Defensa. Basándose en las previsiones actuales, el Grupo llevó a cabo pruebas de depreciación extraordinaria que dieron lugar a los siguientes cargos por depreciación extraordinaria:

- División de Espacio: El fondo de comercio de Astrium tuvo que depreciarse en 210 millones de euros.
- División de Defensa: Tuvieron que reconocerse unos cargos por depreciación extraordinaria del fondo de comercio de Systems & Defence Electronics (S&DE), LFK y Matra Datavision de 240 millones de euros, 170 millones de euros y 170 millones de euros, respectivamente.

Las pruebas de depreciación extraordinaria se llevaron a cabo utilizando el método de flujos de caja descontados.

Inmovilizado material

A continuación se muestran los valores brutos y netos y la amortización acumulada del inmovilizado material:

Coste

	Saldo al 1 de enero de 2001	Adiciones	Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio	Reclasifi- cación	Enajena- ciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros					
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros.....	3.523	205	109	106	(67)	3.876
Equipos técnicos y maquinaria.....	3.295	270	770	255	(78)	4.512
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina.....	5.279	923	1.176	30	(189)	7.219
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso.....	443	701	111	(342)	(101)	812
Total.....	<u>12.540</u>	<u>2.099</u>	<u>2.166</u>	<u>49</u>	<u>(435)</u>	<u>16.419</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Amortización

	Saldo al 1 de enero de 2001	Cargo por amortización	Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio	Reclasifi- cación	Enajena- ciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros					
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	(1.038)	(183)	(32)	(17)	3	(1.267)
Equipos técnicos y maquinaria	(1.875)	(477)	10	21	62	(2.259)
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina	(1.496)	(840)	(365)	(188)	56	(2.833)
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	(11)	(1)	—	2	—	(10)
Total	<u>(4.420)</u>	<u>(1.501)</u>	<u>(387)</u>	<u>(182)</u>	<u>121</u>	<u>(6.369)</u>

Valor contable

	Saldo al 1 de enero de 2001	Saldo al 31 de diciembre de 2001
	En millones de euros	
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	2.485	2.609
Equipos técnicos y maquinaria	<u>1.420</u>	<u>2.253</u>
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina	<u>3.783</u>	<u>4.386</u>
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	<u>432</u>	<u>802</u>
Total	<u>8.120</u>	<u>10.050</u>

La reclasificación de otros equipos, equipos de fábrica y de oficina (188 millones de euros) incluye una imputación de provisiones para riesgos financieros de aeronaves para aeronaves arrendadas de 169 millones de euros.

Las adiciones al inmovilizado material representan en gran medida aeronaves arrendadas en las divisiones de Airbus y Aeronáutica así como adiciones a las instalaciones. El cambio en el perímetro de consolidación representa principalmente la consolidación por primera vez de Airbus UK y la participación del 20% en Airbus GIE.

Las aeronaves arrendadas clasificadas como equipos en régimen de arrendamiento operativo están incluidas en la partida "Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina" y representan importes valorados al coste de 3.206 millones de euros y 2.816 millones de euros al 31 de diciembre de 2001 y 2000, respectivamente (neto de la amortización acumulada, que asciende a 1.384 millones de euros y 610 millones de euros). El gasto por amortización correspondiente a 2001 asciende a 419 millones de euros (177 millones de euros en 2000). Estas aeronaves clasificadas como equipos en régimen de arrendamiento operativo incluyen aeronaves que han sido contabilizadas como arrendamiento debido a compromisos de garantía de valor sustancial que ascienden a 1.912 millones de euros y otras aeronaves por importe de 1.294 millones de euros.

El inmovilizado material incluye edificios, equipos técnicos y otros equipos en régimen de arrendamiento financiero por importes de 169 millones de euros (neto de la amortización acumulada, que asciende a 273 millones de euros) al 31 de diciembre de 2001 y 195 millones de euros al 31 de diciembre de 2000.

Las cuotas futuras no cancelables a pagar por clientes en concepto de equipos en arrendamiento operativo que se han de incluir en los ingresos al 31 de diciembre de 2001 son las siguientes:

2002.....	195 millones de euros
2003.....	193 millones de euros
2004.....	191 millones de euros
2005.....	189 millones de euros
2006.....	178 millones de euros
ejercicios posteriores	443 millones de euros

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

11. Inmovilizado financiero

A continuación se muestra la composición del inmovilizado financiero:

	<u>31 de diciembre de 2001</u>	<u>31 de diciembre de 2000</u>
	En millones de euros	
Inversiones registradas por puesta en equivalencia	1.252	1.318
Otras inversiones	766	422
Otros activos financieros	<u>2.708</u>	<u>2.869</u>
Total	<u>4.726</u>	<u>4.609</u>

En 2001, la cuenta “Inversiones en registradas por puesta en equivalencia” se compone de la participación del 45,96% en Dassault Aviation (45,76% en 2000) por importe de 1.252 millones de euros (1.164 millones de euros en 2000). En el Anexo “Información sobre las inversiones principales” se incluye una lista de las inversiones en empresas asociadas. Todas las inversiones significativas en empresas asociadas se han contabilizado según el método de puesta en equivalencia.

La cuenta “Otras inversiones” se compone de una participación del 42% en Nortel Networks Germany por importe de 156 millones de euros y una participación del 45% en Matra Nortel Communications por importe de 119 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2000, estas inversiones habían sido registradas en los fondos propios con 55 millones de euros y 70 millones de euros, respectivamente. El aumento experimentado en 2001 se debe principalmente a la imputación del fondo de comercio correspondiente. La cuenta “Otros activos financieros” incluye préstamos a clientes por importe de 949 millones de euros y cuentas a cobrar por arrendamientos financieros procedentes de operaciones de financiación de aeronaves por importe de 514 millones de euros. Estos importes son valores nominales de pagos futuros de clientes. La cuenta “Otros activos financieros” también incluye fianzas por importe de 1.044 millones de euros y otros préstamos, por ejemplo, los concedidos a empleados, que ascienden a 201 millones de euros.

Las partidas que componen las inversiones en arrendamientos financieros son las siguientes:

	<u>Al 31 de diciembre de 2001</u>
	En millones de euros
Cuotas mínimas	1.022
Intereses no devengados	(222)
Provisión	<u>(286)</u>
Total	<u>514</u>

Las cuotas mínimas y los intereses no devengados pendientes de cobro son los siguientes:

2002	128 millones de euros
2003	117 millones de euros
2004	121 millones de euros
2005	92 millones de euros
2006	90 millones de euros
Ejercicios posteriores	474 millones de euros

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

12. Existencias

	Al 31 de diciembre de	
	2001	2000
	En millones de euros	
Materias primas y suministros de fabricación.....	929	749
Trabajos en curso.....	6.590	5.045
Productos terminados, componentes y mercaderías.....	3.314	2.027
Anticipos a proveedores.....	1.230	1.125
	12.063	8.946
Menos: Anticipos recibidos.....	(9.594)	(6.865)
	<u>2.469</u>	<u>2.081</u>

13. Clientes comerciales

	Al 31 de diciembre de	
	2001	2000
	En millones de euros	
Clientes por ventas de productos y servicios.....	5.572	4.494
Provisión para insolvencias.....	(389)	(376)
	<u>5.183</u>	<u>4.118</u>

Al 31 de diciembre de 2001, 155 millones de euros de la cuenta “Clientes Comerciales” tienen un vencimiento superior a un año.

14. Otros deudores y otros activos

La cuenta “Otros deudores y otros activos” incluye un importe de 454 millones de euros (771 millones de euros en 2000) correspondiente al pago capitalizado restante realizado al gobierno alemán en relación con anticipos reembolsables que se amortiza con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se entregan los aviones correspondientes. Como consecuencia de pruebas adicionales relacionadas con estos anticipos reembolsables posteriores a la fecha de adquisición (1 de julio de 2000) derivadas de un estudio de valoración de aeronaves Airbus de larga distancia, una parte del importe imputado a este activo fue reclasificada como fondo de comercio. El ajuste al valor de mercado en comparación con la contabilización que se hizo en la fecha de adquisición supone una reducción de 206 millones de euros en otros activos en la fecha de adquisición de Dasa por parte de ASM para formar EADS. A este respecto, los impuestos diferidos se han reducido en 79 millones de euros y el fondo de comercio ha aumentado en 127 millones de euros.

La cuenta “Otros deudores y otros activos” también se compone de cuentas a cobrar de sociedades participadas por importe de 189 millones de euros (183 millones de euros en 2000) y cuentas a cobrar de sociedades vinculadas por importe de 352 millones de euros (398 millones de euros en 2000), neto de provisiones por importe de -112 millones de euros (-25 millones de euros en 2000).

Al 31 de diciembre de 2001, 1.023 millones de euros de “Otros deudores y otros activos” tienen un vencimiento superior a un año (681 millones de euros en 2000).

15. Inversiones financieras temporales

La cartera de valores que asciende a 5.341 millones de euros (4.682 millones de euros en 2000) incluye principalmente “Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria” por importe de 5.317 millones de euros (4.655 millones de euros en 2000).

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

16. Fondos propios

Al 31 de diciembre de 2001, el capital social emitido del Grupo está compuesto por 809.175.561 acciones ordinarias (807.157.667 en 2000). El capital social autorizado está formado por 3.000.000.000 acciones, que tienen un valor nominal de 1,00 euro.

En relación con el ESOP 2001 (Plan de compra de acciones para empleados) (ver Nota 24), EADS emitió 2.017.894 acciones con un valor nominal de 1,00 euro, que representaban un valor nominal de 2.017.894,00 euros.

El 12 de julio y el 18 de septiembre de 2001 el Consejo de Administración del Grupo tomó la decisión de lanzar un plan de readquisición de acciones aprobado por la junta general de accionistas celebrada el 10 de mayo de 2001. En consecuencia, el Consejo de Administración solicitó a los Consejeros Delegados que establecieran un plan de readquisición de 10.500.000 acciones. En 2001, el Grupo no había readquirido ninguna acción.

Asimismo, el 10 de mayo de 2001, la junta general de accionistas decidió distribuir un dividendo en efectivo correspondiente a 2000 por un importe bruto de 0,50 euros por acción, que fue distribuido el 27 de junio de 2001.

El cambio producido en los “Fondos Propios” se incluye en los Estados de Fondos Propios Consolidados.

17. Provisiones

	<u>Al 31 de diciembre de</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	En millones de euros	
Planes de jubilación (ver Nota 17 a) y obligaciones similares.....	3.176	2.986
Otras provisiones (ver Nota 17 b).....	<u>8.742</u>	<u>5.698</u>
	<u>11.918</u>	<u>8.684</u>

3.128 millones de euros (2.836 millones de euros en 2000) de los planes de jubilación y obligaciones similares y 4.460 euros (2.894 millones de euros en 2000) de otras provisiones tienen un vencimiento superior a 1 año.

a) Planes de jubilación

Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente, Francia y Alemania) en los que opera el Grupo. La legislación francesa establece el pago de prestaciones por jubilación a los empleados en función de su antigüedad en la empresa. En Alemania, las prestaciones por jubilación se pagan en función de los sueldos y la antigüedad.

La tabla siguiente incluye información en relación con las obligaciones de pago de pensiones del Grupo.

	<u>Al 31 de diciembre de</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	En millones de euros	
Cambio en las obligaciones por prestación definida:		
Obligaciones por prestación definida al inicio del ejercicio	3.512	589
Coste del servicio	84	55
Coste financiero	220	114
Modificaciones del plan	(8)	2
(Beneficios) pérdidas actuariales	191	(10)
Adquisiciones y otros	12	2.845
Prestaciones pagadas	<u>(131)</u>	<u>(83)</u>
Obligaciones por prestación definida al cierre del ejercicio	<u>3.880</u>	<u>3.512</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Las obligaciones por prestación definida al final del ejercicio se corresponden con el valor actual, sin deducir ningún activo del plan, de los pagos futuros esperados para hacer frente a la obligación contraída con los empleados por sus servicios pasados.

Cambio en los activos del plan:

Valor de realización de los activos del plan al inicio del ejercicio.....	682	0
Rentabilidad real de los activos del plan.....	(70)	29
Aportaciones.....	1	19
Adquisiciones y otros.....	0	653
Prestaciones pagadas.....	<u>(42)</u>	<u>(19)</u>
Valor de realización de los activos del plan al cierre del ejercicio.....	<u>571</u>	<u>682</u>

La tabla siguiente muestra una conciliación del estado de cobertura con los importes registrados en los balances de situación consolidados:

	<u>Al 31 de diciembre de</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	En millones de euros	
Estado de cobertura ⁽¹⁾	3.309	2.830
Beneficios (pérdidas) actuariales netos no registrados.....	<u>(158)</u>	<u>129</u>
Importe neto registrado.....	<u>3.151</u>	<u>2.959</u>

1) Diferencia entre las obligaciones por prestación definida y el valor de realización de los activos del plan.

La siguiente tabla muestra las hipótesis medias ponderadas utilizadas para calcular los valores actuariales de los planes de jubilación:

<u>Hipótesis al 31 de diciembre:</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	<u>%</u>	<u>%</u>
Tasa de actualización.....	5,0-6,0	5,0-6,5
Aumento del tipo de compensación.....	3,0-3,5	1,5-3,0
Tasa de inflación.....	2,0	2,0-2,5

En el caso de las sociedades alemanas del Grupo, el tipo de interés aplicado utilizado en la opinión actuarial disminuyó del 6,5% al 6,0%.

El desglose del coste neto periódico por pensiones, incluido en Beneficio antes de resultados financieros, impuesto sobre beneficios e intereses minoritarios, es el siguiente:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		<u>proforma</u>
	En millones de euros	
Coste del servicio.....	84	55
Coste financiero.....	220	114
Rentabilidad prevista de los activos del plan.....	<u>(47)</u>	<u>(25)</u>
Coste neto periódico por pensiones.....	<u>257</u>	<u>144</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

b) Otras provisiones

El desglose de “Otras Provisiones” es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de	
	2001	2000
	En millones de euros	
Riesgos financieros relativos a aeronaves.....	1.498	981
Servicios a prestar	820	918
Pérdidas contractuales.....	450	338
Garantías	198	263
Instrumentos financieros	3.673	1.140
Otros riesgos y gastos.....	2.103	2.058
	<u>8.742</u>	<u>5.698</u>

El aumento en la provisión para Riesgos financieros relativos a aeronaves se debe en particular a la primera consolidación del 100% de Airbus UK y a la reducción del riesgo neto. El aumento en las provisiones para instrumentos financieros se debe a la aplicación de la Norma IAS N° 39 por primera vez, al aumento en la cartera de coberturas y al fortalecimiento del dólar frente al euro y a la libra esterlina.

<u>Variación en las provisiones en millones de euros</u>	<u>Total</u>
al 31/12/2000	5.698
Cambios en el perímetro de consolidación.....	591
Cambios en (la provisión para) instrumentos financieros	1.695
Reclasificación de (la provisión para) ingresos a distribuir en varios ejercicios y gastos anticipados como instrumentos financieros	607
Adiciones /Utilización	<u>151</u>
al 31/12/2001	<u>8.742</u>

18. Deudas financieras

	Al 31 de diciembre de	
	2001	2000
	En millones de euros	
Bonos.....	426	270
Deudas con entidades financieras	286	379
Deudas con empresas participadas.....	90	52
Créditos.....	106	97
Deudas por arrendamientos financieros	110	75
Otras deudas.....	<u>444</u>	<u>130</u>
Deudas financieras a corto plazo (con vencimiento inferior a un año).....	<u>1.462</u>	<u>1.003</u>
Bonos.....	195	599
Deudas con entidades financieras de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.162 (1.031 en 2000).....	1.541	1.447
Deudas con empresas participadas de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 9 (0 en 2000)	18	0
Créditos de los cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.217 (713 en 2000).....	1.648	1.169
Deudas por arrendamientos financieros de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.094 (1.150 en 2000)	<u>1.636</u>	<u>1.561</u>
Deudas financieras a largo plazo.....	<u>5.038</u>	<u>4.776</u>
	<u>6.500</u>	<u>5.779</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

El aumento de las deudas financieras, de 721 millones de euros a 6.500 millones de euros, se debe a la primera consolidación de Airbus UK y del 20% adicional de Airbus GIE. En la cuenta “Otras Deudas” se incluyen deudas financieras con miembros de *joint ventures*.

El importe total de las deudas financieras con vencimiento en los próximos cinco años y en años posteriores es el siguiente:

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	años <u>posteriores</u>
	En millones de euros					
Deudas financieras	1.462	497	319	313	427	3.482

19. Acreedores comerciales y otras deudas

	<u>Al 31 de diciembre de</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	En millones de euros	
Acreedores comerciales.....	5.466	4.268
Otras deudas	<u>10.631</u>	<u>8.200</u>
	<u>16.097</u>	<u>12.468</u>

Al 31 de diciembre de 2001, en la cuenta de “Acreedores Comerciales” se incluyen 173 millones de euros (202 millones de euros en 2000) que tiene un vencimiento superior a un año. La cuenta “Otras Deudas” incluye 2.024 millones de euros (1.136 millones de euros en 2000) con un vencimiento superior a cinco años.

Al 31 de diciembre de 2001, “Otras Deudas” incluyen principalmente anticipos a clientes por importe de 4.509 millones de euros (3.811 millones de euros en 2000), así como anticipos reembolsables de gobiernos europeos por importe de 3.469 millones de euros (2.088 millones de euros en 2000). También incluyen deudas con partes vinculadas por importe de 68 millones de euros (103 millones de euros en 2000) y deudas con empresas participadas por importe de 85 millones de euros (39 millones de euros en 2000). El aumento en anticipos reembolsables de gobiernos europeos se debe principalmente a la primera consolidación de Airbus UK.

NOTAS ADICIONALES

20. Litigios y demandas

Existen diversas actuaciones legales, investigaciones del gobierno, procesos legales y otras demandas pendientes o que pueden ser entablados o ejercitados en el futuro contra el Grupo. Los litigios están sujetos a un gran número de incertidumbres, y el resultado de los litigios individuales no se puede predecir con seguridad. Es razonablemente posible que la resolución definitiva de algunos de estos litigios exija que el Grupo incurra en gastos, por encima de las provisiones dotadas, durante un amplio período de tiempo y por importes que no pueden ser estimados razonablemente. La expresión “razonablemente posible” se utiliza en este contexto en el sentido de que la probabilidad de que se produzca una operación o acontecimiento futuro es más que remota, pero menos que probable. Aunque la resolución definitiva de dichos litigios podría tener un impacto significativo en los resultados de explotación consolidados del Grupo correspondientes al período objeto de información en el que se registra un ajuste a la provisión estimada, el Grupo considera que cualquier ajuste resultante no debería afectar significativamente a su situación financiera consolidada.

21. Compromisos y contingencias

Al 31 de diciembre de 2001, en relación con sus actividades Airbus y ATR (aviones regionales), EADS mantiene un riesgo por garantías de crédito y participa en la financiación de deudas en virtud de programas de financiación de determinados clientes. A la hora de contratar dicho riesgo de financiación de clientes, Airbus y ATR generalmente establecen una garantía en la aeronave objeto de financiación. EADS opina que el valor de mercado estimado de la aeronave que garantiza dichos compromisos compensará sustancialmente cualquier posible pérdida derivada de los compromisos. Se dotan provisiones para cubrir cualquier diferencia entre el importe de los compromisos de financiación asumidos y el valor de mercado de la aeronave financiada. Por otro lado, el Grupo celebró compromisos

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

para financiar la fabricación de aeronaves bajo pedido, incluidas opciones para la entrega en el futuro. El riesgo de que se ejerciten dichos compromisos se considera remoto. El riesgo sólo se reconoce cuando se lleva a cabo la financiación, que se produce en el momento de la entrega de la aeronave.

A pesar de la garantía subyacente, en caso de que Airbus no pueda cumplir sus obligaciones, algunas sociedades del Grupo EADS y BAE SYSTEMS son responsables solidarias con respecto al riesgo derivado de la financiación de ventas incurrido por Airbus con anterioridad al 1 de enero de 2001. El riesgo de EADS ante los pasivos incurridos por Airbus después del 1 de enero de 2001 está limitado por su condición de accionista de Airbus S.A.S. En relación con ATR, cada accionista es responsable solidario frente a terceros sin límite. La responsabilidad se limita a la participación proporcional de cada socio.

Los compromisos (245 millones de euros; 299 millones de euros en 2000) incluyen pasivos contingentes que representan principalmente garantías de deudas, garantías contractuales y compromisos de cumplimiento de contratos.

Asimismo, el Grupo ha concedido avales de cumplimiento a determinados gobiernos europeos y otros clientes en relación con pedidos.

Compromisos relacionados con arrendamientos operativos

El detalle de los pagos futuros a realizar en virtud de contratos de alquiler y arrendamiento cuyos períodos de duración iniciales o restantes son superiores a un año al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

	<u>Arrendamientos operativos</u>
	En millones de euros
2002.....	416
2003.....	400
2004.....	416
2005.....	391
2006.....	395
años posteriores	2.866

El total de estos compromisos futuros, de 4.884 millones de euros, incluye compromisos de arrendamiento de aeronaves por importe de 4.045 millones de euros y operaciones de compra (p. ej., arrendamiento de instalaciones, alquiler de coches) por importe de 839 millones de euros. Los compromisos de arrendamiento de aeronaves se derivan de actividades de arrendamiento principal de aeronaves y suelen estar respaldados por los correspondientes beneficios por subarrendo de los clientes. Gran parte de estos compromisos de arrendamiento de aeronaves (2.073 millones de euros) se derivan de operaciones que fueron vendidas a terceros que asumen la responsabilidad de los pagos. El valor nominal de los compromisos futuros de arrendamiento de aeronaves en los que EADS asume el riesgo asciende a 1.972 millones de euros, incluido el 100% de Airbus y el 50% ATR. EADS determina su riesgo bruto ante dichos arrendamientos operativos como el valor actual de los flujos de pagos correspondientes.

22. Información sobre instrumentos financieros

a) Gestión de riesgos financieros

Por el tipo de las actividades que lleva a cabo, EADS está expuesta a una serie de riesgos financieros, especialmente al riesgo de cambio y al riesgo de interés, tal como se explica a continuación. El departamento de tesorería central de EADS se encarga de la gestión de dichos riesgos financieros en virtud de políticas aprobadas por el Consejo de Administración. La identificación, evaluación y cobertura de los riesgos financieros es responsabilidad de las sociedades que llevan a cabo las operaciones que los generan.

Riesgo de cambio — Los ingresos de EADS se denominan principalmente en dólares, si bien la mayor parte de sus gastos se incurren en euros. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir su riesgo de cambio desde la fecha en que un cliente hace un pedido de equipos hasta la fecha de su entrega, sus beneficios se verán afectados por las fluctuaciones que se produzcan en el tipo de cambio euro/dólar. Dado que el objetivo del Grupo es generar beneficios únicamente a través de sus operaciones y no mediante la especulación

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

sobre las fluctuaciones en los tipos de cambio, EADS utiliza estrategias de cobertura para gestionar y minimizar el impacto que estas fluctuaciones en los tipos de cambio puedan tener en dichos beneficios. La posición de cobertura de tipos de cambio de EADS en la fecha de su constitución fue el resultado de la combinación de las carteras de cobertura pendientes de ASM, Dasa y CASA.

EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con un vencimiento de varios años que cubre las ventas en dólares, generadas principalmente por las actividades de Airbus. EADS designa parte de las partidas subyacentes como posición cubierta para cubrir su riesgo en dólares, utilizando principalmente contratos a plazo sobre divisas y opciones. Aparte de contratos a plazo simples, la otra estrategia principal para cubrir los tipos de cambio existente al 31 de diciembre de 2001 es utilizar contratos sintéticos a plazo, que son una combinación de compras de opciones de venta de dólares y de ventas de opciones de compra de dólares, cada una con el mismo importe nominal y vencimiento.

EADS pretende cubrir la mayoría de su riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme, pero con una proporción de cobertura decreciente en función del tiempo. EADS cubre entre el 50% y el 100% de las ventas en firme en dólares correspondientes al año siguiente hasta 2008. Es posible ajustar el ratio de cobertura para tener en cuenta los cambios macroeconómicos que afectan a los tipos de cambio al contado y a los tipos de interés, según sea el caso.

Riesgo de interés — El Grupo utiliza distintos tipos de instrumentos para gestionar el riesgo de interés y, de este modo, minimizar sus gastos financieros y conseguir un equilibrio mejor entre la deuda de renta fija y variable.

Los instrumentos de cobertura que se asignan específicamente a instrumentos de deuda tienen como máximo los mismos importes nominales, así como las mismas fechas de vencimiento en que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos derivados del ajuste al valor de mercado no significativos. En general, EADS sólo invierte en instrumentos a corto plazo y/o instrumentos que están relacionados con un tipo de interés variable para minimizar aún más cualquier riesgo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

Riesgo de liquidez — La política del Grupo es contar con suficiente tesorería y activos financieros líquidos o tener fondos disponibles a través de una cantidad apropiada de líneas de crédito disponibles para cumplir sus compromisos futuros. Cualquier exceso de efectivo se invierte en instrumentos financieros no especulativos, especialmente en valores cotizados que se negocian activamente.

b) Importes nominales y riesgo de crédito

Los importes contractuales o nominales de los instrumentos derivados que aparecen a continuación no siempre representan importes intercambiados por las partes y, en consecuencia, no sirven necesariamente para medir el riesgo del Grupo en función del uso que hace de los derivados.

Los importes nominales de los instrumentos derivados, especificados por año de vencimiento previsto, son:

	Período Restante			2001	2000
	Menos de 1 Año	Entre 1 y 5 Años	Más de 5 Años		
	En millones de euros				
Contratos sobre tipos de cambio					
Contratos de venta a plazo, neto	6.160	19.094	4.800	30.054	16.705
Compra de opciones de venta, neto	3.290	1.507	0	4.797	4.807
Venta de opciones de compra, neto	4.184	1.507	0	5.691	9.236
Contratos de tipos de interés:					
Permuta financiera.....	287	715	0	1.002	963
Compras de <i>caps</i>	16	45	0	61	144
Ventas de <i>floors</i>	16	45	0	61	69

EADS podría quedar expuesta a pérdidas relacionadas con créditos si las contrapartes incumplen los instrumentos financieros. No obstante, EADS ha establecido un sistema de líneas de crédito en virtud del cual todas las contrapartes autorizadas (elegidas entre instituciones y empresas financieras internacionales) reciben un límite para las operaciones de mercado pendientes. Los límites se basan en las calificaciones otorgadas por agencias de calificación reconocidas y en las cifras de fondos propios y resultados de cada contraparte. Los correspondientes

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

encargados de control comprueban el riesgo asociado a las líneas de crédito. Dada la calidad de las contrapartes elegidas, EADS considera que el riesgo global de crédito asociado a los instrumentos financieros es adecuado.

c) Valor de realización de instrumentos financieros

El valor de realización de un instrumento financiero es el precio al que una parte asumiría los derechos y obligaciones de otra parte. Los valores de realización de los instrumentos financieros han sido determinados mediante referencia a la información de mercado disponible en la fecha del balance de situación y las metodologías de valoración comentadas más abajo. Teniendo en cuenta la variabilidad de los factores que determinan sus valores y el volumen de instrumentos financieros, es posible que los valores de realización presentados no sean indicativos de los importes que el Grupo podría realizar en una bolsa de valores actual.

Los importes contables y los valores de realización de los instrumentos financieros del Grupo son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2001		Al 31 de diciembre de 2000	
	Importe contable	Valor de realización	Importe contable	Valor de realización
En millones de euros				
Instrumentos de tesorería del balance de situación				
Activos:				
Activos financieros.....	4.726	4.726	4.609	4.609
Cartera de valores	5.341	5.341	4.682	4.682
Tesorería y activos financieros líquidos.....	2.692	2.692	3.240	3.240
Pasivo:				
Deudas financieras	6.500	6.500	5.779	5.779
Instrumentos derivados				
Contratos de divisas con valores de realización positivos	54	54	0	80
Contratos de divisas con valores de realización negativos.....	(3.673)	(3.673)	(1.746)	(2.432)
Contratos de tipos de interés con valores de realización positivos	38	38	0	0
Contratos de tipos de interés con valores de realización negativos....	(29)	(29)	0	0

Los beneficios y las pérdidas según el valor de realización al 31 de diciembre de 2001 que se derivan de contratos de divisas pendientes que cubren ventas futuras de divisas se trasladarán de la cuenta “Otro “Comprehensive Income” Acumulado” a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produzcan las correspondientes operaciones, en distintas fechas comprendidas entre la fecha del balance de situación y 7 años a partir de la misma.

Inmovilizaciones financieras y deudas financieras — Los valores de realización están basados en estimaciones utilizando distintas técnicas de valoración, como el valor actual de flujos de caja futuros. Sin embargo, los métodos y las hipótesis empleados para desglosar los datos presentados en este documento son por naturaleza discrecionales e implican distintas limitaciones, incluidas las siguientes:

- los valores de realización presentados no tienen en cuenta los efectos de futuras fluctuaciones en los tipos de interés y de cambio,
- las estimaciones al 31 de diciembre de 2001 y 2000 no son indicativas necesariamente de los importes que la Sociedad registraría tras la enajenación/resolución futura de los instrumentos financieros.

Los métodos utilizados son los siguientes:

Inversiones financieras temporales, tesorería, préstamos a corto plazo, proveedores — Los importes contables reflejados en las cuentas anuales son estimaciones razonables del valor de realización debido al período de tiempo relativamente corto entre la generación de los instrumentos y su realización prevista.

Deuda a largo plazo; deuda a corto plazo — La deuda a corto y largo plazo no se clasifica como pasivos de la cartera de negociación, por lo que no se realiza un cálculo del valor de realización.

Inversiones financieras temporales — El valor de realización de los valores incluidos en los “Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria” se calcula mediante referencia a su precio de cotización en la fecha del balance de situación.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Contratos de divisas y de tipos de interés — El valor de realización de estos instrumentos es el importe estimado que la Sociedad percibiría o pagaría para liquidar los contratos correspondientes al 31 de diciembre de 2001 y 2000.

d) Impacto de la adopción de la Norma IAS N° 39 sobre partidas de fondos propios y del balance de situación individual

El Grupo adoptó la Norma IAS N° 39 el 1 de enero de 2001. De conformidad con dicha norma, los estados financieros comparativos correspondientes a los ejercicios anteriores a la fecha de entrada en vigor de la norma no han sido actualizados. El impacto en la cuenta “Otro “Comprehensive Income” Acumulado”, categoría independiente de fondos propios, y en las correspondientes partidas del balance de situación se incluye en las siguientes tablas.

Resumen de los impactos en la cuenta “Otro “Comprehensive Income” Acumulado”

	<u>Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria</u>	<u>Instrumentos de Cobertura</u>	<u>Total</u>
	En millones de euros		
Saldo de otro “comprehensive income” al 31 de diciembre de 2000.....	84	—	84
Adopción de la Norma IAS N° 39 el 1 de enero de 2001:			
Beneficios/pérdidas derivados de la revalorización a valor de realización.....	—	(606)	(606)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	—	222	222
Saldo al 1 de enero de 2001	—	(384)	(384)
Modificaciones en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001:			
Beneficios/pérdidas derivados de cambios en el valor de realización.....	(11)	(1.964)	(1.975)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	1	720	721
	<u>(10)</u>	<u>(1.244)</u>	<u>(1.254)</u>
Trasladado a la cuenta de pérdidas y ganancias	—	311	311
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	—	(114)	(114)
	—	197	197
Saldo al 31 de diciembre de 2001:			
Importe bruto de beneficios y pérdidas	73	(2.259)	(2.186)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	1	828	829
	<u>74</u>	<u>(1.431)</u>	<u>(1.357)</u>
Intereses minoritarios.....	—	216	—
		(1.215)	

El importe de (1.215) millones de euros incluye cambios en la cuenta “Otro Comprehensive Income” causados por instrumentos de cobertura una vez deducidos los intereses minoritarios e incluye (337) millones de euros derivados de la aplicación por primera vez de la Norma IAS N° 39 y (878) millones de euros que constituyen cambios en el valor de realización de los instrumentos de cobertura durante el ejercicio, tal como reflejan los Estados de Fondos Propios Consolidados. El importe de 74 millones de euros incluye el saldo al 31 de diciembre de 2000 y los cambios en el valor de realización de los valores por importe de (10) millones de euros, que se reflejan asimismo en los Estados de Fondos Propios Consolidados.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Resumen de impactos en las partidas del balance de situación individual al 1 de enero de 2001

	<u>Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria</u>	<u>Contratos de Divisas</u>	<u>Contratos de Tipos de Interés</u>	<u>Total</u>
	En millones de euros			
Otro activo circulante.....	—	80	—	80
Provisiones (Deudas financieras)	—	(686)	—	(686)
Subtotal	—	(606)	—	(606)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	—	222	—	222
Total, neto de impuestos diferidos	—	(384)	—	(384)

23. Información por segmentos

El Grupo opera en 5 divisiones. A continuación se describen los productos y servicios de los que cada segmento obtiene sus ingresos:

- *Airbus* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aeronaves comerciales con más de 100 plazas.
- *Transporte militar* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aeronaves para el transporte militar ligero y medio y aeronaves para misiones especiales.
- *Aeronáutica* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de helicópteros civiles y militares, aeronaves de combate y entrenamiento militar, aeronaves turboprop regionales y aeronaves comerciales ligeras, y servicios de conversión y mantenimiento de aeronaves civiles y militares.
- *Sistemas de defensa y civiles* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de sistemas de misiles; y entrega de soluciones de telecomunicaciones electrónicas, militares y comerciales para defensa; y logística, formación, prueba, ingeniería y otros servicios afines.
- *Espacio* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de satélites, infraestructuras y lanzadores orbitales; y prestación de servicios de lanzamiento.

Los ingresos se asignan a los distintos países en función de la ubicación del cliente. Los activos de los segmentos se asignan en función de la ubicación de las respectivas unidades. Las inversiones en bienes de capital representan la compra de elementos de inmovilizado material y el aumento de bienes en arrendamiento financiero.

La tabla siguiente incluye información sobre los segmentos del Grupo:

	<u>Airbus</u>	<u>Transporte Militar</u>	<u>Aero- náutica</u>	<u>Sistemas de defensa y Civiles</u>	<u>Espacio</u>	<u>Ofic. Cent./ Elimin.</u>	<u>Consolidado</u>
2001							
Total ingresos	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Participación en beneficios netos de empresas asociadas.....	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias..	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Activos del segmento identificables (incluido fondo de comercio)	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	1.252	1.252
Total deudas del segmento	25.532	365	5.869	3.545	2.601	367	38.279
Inversiones en bienes de capital.....	1.433	63	281	159	99	161	2.196
Amortización y pérdidas por depreciación correspondientes...	1.625	21	278	1.147	331	158	3.560
Fondo de comercio.....	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

	Airbus	Transporte Militar	Aero-náutica	Sistemas de defensa y Civiles	Espacio	Ofic. Cent./ Elimin.	Consolidado
2000							
Total ingresos	11.398	249	4.254	2.463	2.183	(1.120)	19.427
Participación en beneficios netos de empresas asociadas.....	0	0	0	45	(1)	48	92
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias..	1.173	(28)	238	(79)	64	(230)	1.138
Activos del segmento identificables (incluido fondo de comercio)	21.352	435	6.548	5.857	3.233	4.019	41.444
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	125	29	1.164	1.318
Total deudas del segmento	19.094	269	5.176	2.983	1.951	1.500	30.973
Inversiones en bienes de capital	378	35	247	78	94	47	879
Amortización y pérdidas por depreciación correspondientes...	474	12	176	199	153	107	1.121
Fondo de comercio.....	3.310	0	1.056	2.675	915	93	8.049

Las ventas entre sociedades del grupo se realizan en condiciones normales de mercado y suelen ser entre Aeronáutica y Airbus. La mayoría de los activos del Grupo se hallan en la Unión Europea.

EADS utiliza el EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias como indicador clave de sus resultados económicos. El término “partidas excepcionales” hace referencia a los beneficios o gastos de naturaleza extraordinaria, como los gastos de amortización de los ajustes a valor de mercado relacionados con la Fusión de EADS, la fusión de Airbus y la constitución de MBDA, así como los gastos de depreciación. La Dirección considera el EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias un indicador clave para medir los resultados económicos de los segmentos.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	<u>2.514</u>	<u>176</u>
Beneficio por dilución de Airbus UK, MBDA.....	(2.794)	—
Amortización del fondo de comercio y gastos asociados de depreciación.....	1.466	277
Amortización excepcional (inmovilizado).....	260	92
Amortización excepcional (activos financieros).....	315	—
Amortización excepcional (existencias).....	275	483
Ingresos procedentes de participaciones.....	<u>(342)</u>	<u>110</u>
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	<u>1.694</u>	<u>1.138</u>

Ingresos (según destino)	Francia	Alemania	Otros países europeos	América		Asia	Otros países	Consolidado
				Norteamérica	Latina			
En millones de euros								
2001	3.521	3.588	6.728	10.394	1.749	3.138	1.680	30.798

Los ingresos en 2000 según destino se obtuvieron principalmente en Europa (10.275 millones de euros), de los cuales 2.778 millones de euros se han obtenido en Alemania y 2.735 millones de euros en Francia. Norteamérica y América Latina aportan 5.339 y 798 millones de euros a los ingresos, respectivamente.

24. Retribución en acciones

Plan de opciones sobre acciones

El Consejo de Administración de EADS aprobó el establecimiento de un plan de opciones sobre acciones para los 11 miembros del Comité Ejecutivo y los altos directivos del Grupo. El 12 de julio de 2001 se concedieron las opciones sobre acciones para la compra de 8.524.250 acciones de EADS, de las cuales 780.000 fueron otorgadas a miembros del Comité Ejecutivo. Se concedieron opciones a aproximadamente 1.600 empleados del Grupo, que sólo son ejercitables tras un período de permanencia. El período de permanencia son dos años y cuatro semanas desde la fecha de concesión en relación con el 50% de las opciones y tres años para el resto de las opciones. Las opciones vencen diez años después de su concesión.

El precio de ejercicio asciende a 24,66 euros, importe que representa el 110% del valor de mercado de las acciones en la fecha de concesión. Las opciones no pueden ejercitarse durante el período de tres semanas posterior a la junta general ordinaria o al anuncio de los resultados anuales, semestrales o trimestrales.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

La siguiente tabla resume el desarrollo de las opciones sobre acciones:

	Número de Opciones	
	2001	2000
Saldo al 1 de enero	5.375.400	
Adiciones.....	8.524.250	5.564.884
Ejercitadas.....	—	
Perdidas	(597.825)	(189.484)
Saldo al 31 de diciembre	<u>13.301.825</u>	<u>5.375.400</u>

No se contabilizaron gastos por remuneración en 2000 en relación con las concesiones de opciones sobre acciones del Grupo.

Plan de compra de acciones para empleados (ESOP) de 2001

En 2001, determinados empleados pudieron comprar un máximo por empleado de 500 acciones no emitidas previamente en virtud del ESOP 2001. La oferta fue presentada en dos tramos, a los cuales podían optar todos los empleados. El precio de suscripción en el caso del tramo A era de 10,70 euros, calculado como descuento de 1,00 euro del precio de mercado más bajo en la Bolsa de París el 12 de octubre de 2001 (fijado en 11,70 euros), el día en que el Consejo de Administración concedió el derecho a comprar acciones en virtud del ESOP 2001. El precio de suscripción en el caso del tramo B era el precio de suscripción del tramo A o el 80% del precio medio de apertura de las acciones de EADS en la Bolsa de París durante los veinte días de cotización anteriores al 12 de octubre de 2001, el mayor, dando lugar también a un precio de suscripción de 10,70 euros.

Durante un período de permanencia mínimo de un año en virtud del tramo A o de cinco años en virtud del tramo B, los empleados tienen restringida la venta de las acciones, pero tienen derecho a recibir todos los dividendos pagados y tienen capacidad para votar en la junta general de accionistas. EADS vendió 2.017.894 acciones ordinarias con un valor nominal de 1,00 euro en virtud de ambos tramos. No se contabilizaron gastos por remuneración en relación con el plan ESOP 2001.

25. Transacciones entre partes vinculadas

Sociedades vinculadas — El Grupo ha participado en distintas transacciones con sociedades vinculadas en 2001 y 2000, que han sido realizadas en su totalidad en el curso normal de las operaciones y en condiciones normales de mercado. Entre las transacciones con partes vinculadas se incluyen el estado francés, DaimlerChrysler, Lagardère y SEPI (el estado español). Salvo en el caso de las transacciones con el estado francés, las operaciones no se consideran significativas para el grupo ni a nivel individual ni global. Entre las transacciones con el estado francés, se incluyen principalmente ventas de las divisiones de Aeronáutica, Defensa y Espacio.

Retribución — La retribución de consejeros y las pensiones y otras prestaciones a consejeros jubilados ascienden a 5,60 millones de euros (2,41 millones de euros en 2000). Asimismo, se han devengado 1,87 millones de euros correspondientes a obligaciones por pensiones (1,52 millones de euros en 2000). La retribución de consejeros supervisores y las pensiones y otras prestaciones a consejeros supervisores jubilados ascienden a 0,00 euros (0,16 millones de euros en 2000). La retribución anterior no incluye ningún importe por el valor de opciones de suscripción de acciones ordinarias de la Sociedad concedidas o poseídas por consejeros ni por consejeros supervisores. En la Nota 24 de los estados financieros se incluye referencia.

La Sociedad no ha concedido préstamos, anticipos ni garantías en nombre de consejeros ni de consejeros supervisores (jubilados).

26. Inversiones inmobiliarias

El Grupo posee inversiones inmobiliarias, que fueron aportadas en su mayoría por Dasa a EADS, y que han sido arrendadas a terceros. Las inversiones inmobiliarias aportadas por Dasa se registran a su valor de realización al 1 de julio de 2000. A efectos de los requisitos informativos de la Norma IAS N° 40, EADS calculó los valores de realización de las inversiones inmobiliarias basándose en los valores del balance de apertura de EADS.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Los valores de realización han sido determinados utilizando cifras orientativas oficiales para inmuebles y valores asegurados así como valores conciliados de ingresos por alquileres de edificios. La determinación de los valores de realización está justificada principalmente por pruebas de mercado y ha sido efectuada en relación con los valores de realización al 1 de julio de 2000 por un reconocido tasador independiente con la debida titulación profesional y con experiencia reciente en la ubicación y categoría del inmueble objeto de valoración. Dado que sólo se han producido cambios de poca importancia desde dicha fecha, el Grupo no ha utilizado a un tasador independiente desde entonces.

Los edificios mantenidos como inversiones inmobiliarias se amortizan linealmente a lo largo de su vida útil, que suele ser de entre 40 y 50 años. Los valores asignados a las inversiones inmobiliarias son los siguientes:

	Neto al 31 de Diciembre de 2000	Adiciones	Enajenaciones	Amortización	Cambios en Consolidación/ Diferencias de Cambio	Neto al 31 de Diciembre de 2001
	En millones de euros					
Valor contable de las inversiones inmobiliarias	87	11	0	1	0	97

El valor de realización de las inversiones inmobiliarias del Grupo asciende a 98 millones de euros (87 millones de euros en 2000). Los beneficios por alquileres están valorados en 12 millones de euros (12 millones de euros en 2000), los gastos de explotación directos que se derivan de inversiones inmobiliarias que generaron beneficios por alquileres ascienden a 7 millones de euros (7 millones de euros en 2000).

27. Beneficio por acción

Beneficio básico por acción — El beneficio básico por acción se calcula dividiendo los beneficios netos atribuibles a los accionistas por el número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas durante el ejercicio.

	2001	2000
Beneficio neto atribuible a los accionistas	1.372 millones de euros	(903) millones de euros 100 acciones con un valor nominal por acción de 1.000 florines holandeses
Saldo de acciones ordinarias emitidas al inicio del ejercicio..	807.157.667	
5 de diciembre de 2001 — Emisión de acciones nuevas a cambio de efectivo (ESOP 2001).....	2.017.894	
3 de abril de 2000 — Conversión a euros — Valor nominal de 1,00 euro por acción.....		50.000
8 de julio de 2000 — Emisión de acciones a cambio de aportaciones de ASM, Dasa y Casa.....		715.003.828
13 de julio de 2000 — Emisión de acciones nuevas — Salida a bolsa		80.334.580
21 de septiembre de 2000 — Emisión de acciones nuevas a cambio de efectivo (ESOP 2000).....		11.769.259
Saldo de acciones emitidas al cierre del ejercicio.....	<u>809.175.561</u>	<u>807.157.667</u>
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	<u>807.295.879</u>	<u>385.661.919</u>
Beneficio básico por acción.....	1,70 euros	(2,34) euros

Beneficio diluido por acción — A efectos de calcular el beneficio diluido por acción, el número medio ponderado de acciones ordinarias se ajusta asumiendo la conversión de todas las posibles acciones ordinarias. La única categoría del Grupo de posibles acciones ordinarias diluyentes son las opciones sobre acciones. Puesto que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones en virtud de ambos planes de opciones sobre acciones iniciados por el Grupo en 2001 y 2000 es superior al precio de las acciones de EADS, incluir estas posibles acciones ordinarias tendría un

EADS N.V.**Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados**

efecto antidiluyente. En consecuencia, el beneficio neto así como el número ponderado de acciones ordinarias en circulación coincide tanto para el beneficio básico como para el beneficio diluido por acción.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Beneficio neto atribuible a los accionistas	1.372 millones de euros	(903) millones de euros
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	<u>807.295.879</u>	<u>385.661.919</u>
Beneficio diluido por acción.....	1,70 euros	(2,34) euros

28. Número de empleados

El número de empleados al 31 de diciembre de 2001 asciende a 102.967, en comparación con 88.879 al 31 de diciembre de 2000.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

Anexo “Información de las principales inversiones” — Perímetro de consolidación

	1999	2000	2001	Sociedad	Oficinas Centrales
Airbus					
		F	F	Airbus S.A.S	Toulouse (Francia)
	F	F	F	Airbus France S.A.S	Toulouse (Francia)
Adición			F	Airbus Holding SA	Francia
		F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (España)
	P	F	F	SATIC G.I.E	Colomiers (Francia)
	E	F	F	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Holanda)
	E	F	F	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irlanda)
		F	F	EADS Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Alemania)
		F	F	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Alemania)
		F	F	Aircabin GmbH	Laupheim (Alemania)
		F	F	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
		F	F	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Alemania)
		F	F	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	P	P	F	Airbus Industrie G.I.E	Blagnac (Francia)
	P	P	F	AVSA SARL	Blagnac (Francia)
	P	P	F	AI Participations S.A.R.L	Blagnac (Francia)
	P	P	F	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Francia)
	P	P	F	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Francia)
	P	P	F	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Francia)
	P	P	F	Airbus Military Company S.A.S	Toulouse (Francia)
	P	P	P	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Francia
	P	P	F	Airbus Mauritius limited	Mauritius
	E	E	E	Alexandra Bail G.I.E	Francia
	P	P	F	Airbus China limited	Hong-Kong
	P	P	F	Aircelle S.A.S	Francia
	P	P	F	Airbus Ré S.A	Luxemburgo
	P	P	F	AVSA Canada Inc	Canada
	P	P	F	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	U.S.A.
	P	P	F	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	U.S.A.
	P	P	F	AI leasing Inc	U.S.A.
	P	P	F	Norbus	U.S.A.
	P	P	F	AINA Inc	U.S.A.
	P	P	F	128829 Canada Inc	Canada
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Holanda
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irlanda
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlanda
	P	P	F	AIFS (Cayman) Ltd	Islas Caiman
	P	P	F	AIFS Cayman Liquidity Ltd	Islas Caiman
	P	P	F	A 320 Financing limited	Irlanda
	P	P	F	AIFI LLC	Isla de Man
	P			Frusco limited	Irlanda
	P			Shadyac Limited	Irlanda
Adición			F	Airbus UK Limited	UK
Adición			F	Airbus Invest	Toulouse (Francia)
Adición			F	EADS Aéro	Toulouse (Francia)
Adición			F	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Francia)
Adición			E	Tenzing commucation inc	USA
Adición		P		Airbus industrie Asia SAS	Francia

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
<i>Adicionalmente se consolidan 29 SPCs.</i>					
<i>Sistemas de Defensa y Civiles</i>					
	F	—	—	EADS Deutschland GmbH Verkehrsleittechnik TB67	Unterschleißheim (Alemania)
	F	F	F	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	F	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Alemania)
	F	F	F	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	F	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Alemania)
	F	F	F	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	F	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	F	Ewation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	F	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
	F	F	F	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
Retiro	F	F	F	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	F	F	F	Manhattan Beach Holdings Co	Frederick Maryland (USA)
	F	F	F	Matra Systemes & Information	Velizy (Francia)
	F	F	F	APIC	Arcueil (Francia)
Retiro	F	F	F	G 2 I	Velizy (Francia)
	F	F	F	EADS Services	Boulogne (Francia)
Adición			F	Pentastar Holding	Paris (Francia)
Adición			F	Aviation Defense Service S.A	Saint-Gilles (Francia)
	F	F	F	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Francia)
	F	F	F	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Francia)
Retiro	F	F	F	Matra Global Netservices (Grolier Network)	Boulogne (Francia)
	F	F	F	International Test & Services	Velizy (Francia)
Adición			F	TYX Corp	Reston, VA, USA
			F	ARC	CA, USA
Adición			F	ARC-IAI	San Antonio, TX, USA
	F	F	F	M.P. 13	Paris (Francia)
	F	F	F	EADS Matra Datavision S.A	Paris (Francia)
	F	F	F	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Francia)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Ltd	CovAddition (UK)
	F	F	F	EADS Matra Datavision AG	Regensburg (Suiza)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Bélgica)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	F	F	F	EADS Matra Datavision E.V	Leiden (Holanda)
	F	F	F	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Alemania)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (España)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Inc	Andover (USA)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japan)
	F	F	F	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italia)
	F	F	F	Open Cas Cade	Paris (Francia)
Adición			F	ETP SPA	Turin (Italia)
	F	F	F	Matra Defense	Velizy (Francia)
	F	F	F	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Alemania)
	P	P	P	MBDA SAS	Velizy (Francia)
	P	P	P	MBDA Man. S.A	Velizy (Francia)
	P	P	P	ALKAN	Valenton (Francia)
	P	P	P	MBDA France	Velizy (Francia)
	P	P	P	MBDA UK Ltd	Stevenage, Herts (UK)
	P	P	P	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Francia)
	F	F	P	MBDA Missiles S.A	Chatillon sur Bagneux (Francia)
	P	P	P	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
Adición			P	MBDA Italy SpA	Roma (Italia)
Adición			P	MBDA Treasury	Jersey (UK)
Adición			P	Marconi Oversight Ltd	Chelmsford (UK)
Adición			P	AMS Dynamics Ltd:	Guernsey (UK)

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
	P	P	P	Celerg	Le Plessis-Robinson (Francia)
	F	F	F	Celerg international	Le Plessis-Robinson (Francia)
	F	F	F	International de systemes propulsifs	Paris (Francia)
	F	F	F	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	F	F	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	F	F	F	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Alemania)
	F	F	F	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	P	P	P	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
	P	P	P	Propulsion Tactique S.A	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	P	P	TDA — Armements S.A.S	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	P	P	Forges de Zeebrugge S.A	Herstal-Liege (Bélgica)
	P	F	F	EADS Defence & Security Networks	Bois d'Arcy (Francia)
	P	F	F	Matra Radio Systems	Madrid (España)
	P	F	F	AEG Mobile Communication	Ulm (Alemania)
	P	F	F	Matra Communications Mexico	Mexico DF (Mexico)
	P	F	F	EGT	Bruxelles (Bélgica)
	P	F	F	MC Denmark	Copenhagen (Denmark)
	P	F	F	MC Italy	Milan (Italia)
	P	F	F	Matra Comunicaciones de Espana	Barcelona (España)
A valor de mercado	P	E		Nortel Networks Germany GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	F	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (Francia)
	F	F	F	MATRAnet	Velizy (Francia)
Retiro		F		MATRAnet Inc	Redwood shores, CA (USA)
		F	F	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
		F	F	Intecom Inc	Dallas, Texas (USA)
		F	F	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
		F	F	Intecom Canada Inc	Dallas, Texas (USA)
		F	F	Pyderion Contact Technologies Inc	Dallas, Texas (USA)
Adición			F	Cogent	UK
A valor de mercado	E	E		Matra Nortel Communications	Quimper (Francia)
Espacio					
	F			Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégiques et Spaciaux	Paris (Francia)
		F	F	Amanthea Holding B.V	Amsterdam (Holanda)
		P	P	ASTRIUM GmbH	München (Alemania)
		P	P	ASTRIUM Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
	P	P	P	ASTRIUM N.V	The Hague (Holanda)
	P	P	P	ASTRIUM SAS	Toulouse (Francia)
Adición			P	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (España)
		F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (España)
		F	F	EADS Deutschland GmbH — Space Services	Munich (Alemania)
		F	F	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Alemania)
	F	F	F	EADS Launch Vehicles	Velizy (Francia)
		F	F	Global DASA LLC	New York (USA)
		E	E	Loral Dasa Globalstar L.P	New York (USA)
		P	P	Matra Marconi Space UK Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
	P			Matra Space Systems Participations BV	The Hague (Holanda)
	P	P	P	MMS Space Holdings N.V	Amsterdam (Holanda)
		P	P	MMS Systems Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
		E	E	Nahuelsat S.A	Buenos Aires (Argentina)
		F	P	NRSLC Infoterra Ltd	Southwood (Gran Bretaña)
	F			Sodern	Limeil-Brevannes (Francia)

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>	
<i>Transporte Militar</i>		E		Spot Image	Toulouse (Francia)	
	Adición		P	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Alemania)	
<i>Aeronáutica</i>			F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (España)	
	Adición		F	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Alemania)	
			F	F	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Alemania)
		F	F	EADS Sogerma S.A	Mérignac (Francia)	
		F	F	EADS Seca S.A	Le Bourget (Francia)	
		F	F	Barfield B.C	Miami, Florida (USA)	
		F	F	EADS Revima S.A	Tremblay en Francia (Francia)	
		F	F	Composites Aquitaine S.A	Salaunes (Francia)	
		F	F	Maroc Aviation S.A	Casablanca (Morocco)	
		F	F	Noise Reduction Engineering B.C	Washington D.C. (USA)	
			F	F	Aerobail GIE	Paris (Francia)
			F	F	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	Adición		F	F	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunisia)
		F	F	F	Eurocopter Holding S.A	Paris (Francia)
		F	F	F	Eurocopter S.A	Marignane (Francia)
		F	F	F	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Alemania)
		F	F	F	American Eurocopter Corp	Dallas, Texas (USA)
		F	F	F	Eurocopter Canada Ltd	Ontario (Canada)
		F	F	F	Eurocopter South East Asia	Singapore
		F	F	F	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A	Itajuba (Brazil)
		F	F	F	EADS Socata S.A	Le Bourget (Francia)
			F	F	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	Munich (Alemania)
			F	F	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Alemania)
			F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (España)
		F	F	F	EADS ATR S.A	Toulouse (Francia)
		P	P	P	ATR GIE	Toulouse (Francia)
			E		Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Alemania)
	<i>Adicionalmente se consolidan 45 SPCs.</i>					
<i>Oficinas Centrales</i>						
	F	F	F	EADS France	Paris (Francia)	
		F	F	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	Munich (Alemania)	
		F	F	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegschaften OTN	Munich (Alemania)	
		F	F	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	Munich (Alemania)	
		F	F	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)	
		F	F	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Alemania)	
		F	F	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Alemania)	
		F	F	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (España)	
	P	E	E	Dassault Aviation	Paris (Francia)	
	P	E	E	Dassault International France	Vaucresson (Francia)	
	P	E	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)	
	P	E	E	Sogitec Industries	Suresnes (Francia)	
	P	E	E	Dassault Falcon Service		
	P	E	E	IPS		
	E	E	E	Dassault Aero Service		
	E	E	E	Dassault Assurances Courtage		
	E	E	E	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)	
	E	E	E	Société Toulouse Colomiers		

EADS N.V.**Notas a los Estados Financieros Consolidados — auditados**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
			F	Airbus Financial Company Holding B.V	Dublin (Irlanda)
Retiro	F	F		S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (Francia)

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

5.2.2 Estados Financieros Individuales

Traducción de un informe y de cuentas anuales emitidas originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Balance de situación

	Nota	Al 31 de diciembre	
		2001	2000
		(en millones de euros)	
Activo			
Fondo de comercio	3	5.068	5.695
Inmovilizaciones financieras.....	3	2.232	3.130
Total inmovilizado		<u>7.300</u>	<u>8.825</u>
Deudores y otros activos	4	2.825	254
Inversiones financieras temporales	5	5.047	2.482
Tesorería y activos financieros líquidos.....		828	2.081
Total activo circulante		<u>8.700</u>	<u>4.817</u>
Impuestos anticipados		22	32
Total activo		<u>16.022</u>	<u>13.674</u>
Pasivo			
Capital suscrito		809	807
Reservas generales		9.068	9.443
Fondos propios	6	<u>9.877</u>	<u>10.250</u>
Otros pasivos	7	6.145	3.424
Pasivo		<u>6.145</u>	<u>3.424</u>
Total pasivo		<u>16.022</u>	<u>13.674</u>

Cuenta de pérdidas y ganancias

	2001	2000
	(en millones de euros)	
Ingresos procedentes de inversiones.....	1.807	(401)
Otros resultados.....	(435)	(149)
Resultado neto	<u>1.372</u>	<u>(550)</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V.

1. Información general

El objeto social de EADS N.V., con domicilio social en Amsterdam (Países Bajos), es la tenencia, coordinación y gestión de participaciones u otros intereses en personas jurídicas, sociedades de personas, asociaciones empresariales y empresas relacionadas con los sectores de aeronáutica, defensa, espacio y/o de la comunicación o actividades complementarias, accesorias o auxiliares, así como la financiación y asunción de pasivos y la prestación de garantías y avales para las deudas de las mismas.

La descripción de las actividades de la Sociedad y de la estructura del Grupo, tal y como se incluyen en las notas a los estados financieros consolidados, se aplican asimismo a los estados financieros individuales de la Sociedad. A tenor del artículo 402 Libro 2 del Código Civil Holandés, la cuenta de pérdidas y ganancias se presenta en forma abreviada.

2. Principios contables

Los principios contables, tal y como se describen en las notas a los estados financieros consolidados también se aplican a los estados financieros individuales de la Sociedad, salvo que se especifique lo contrario.

3. Inmovilizado

A continuación se detalla los movimientos habidos en el inmovilizado:

	<u>Fondo de comercio</u>	<u>Inmovilizaciones financieras Participaciones</u>	<u>Total</u>
	en millones de euros		
Saldo al 31 de diciembre de 2000	5.695	3.130	8.825
Adiciones.....	—	498	498
Amortización del fondo de comercio	(462)	—	(462)
Trasposos	(165)	165	0
Beneficio neto procedente de inversiones.....	—	1.807	1.807
Ajustes para reflejar a valor de mercado los instrumentos financieros/otros.....	—	(1.362)	(1.362)
Beneficio por dilución.....	—	(2.006)	(2.006)
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>5.068</u>	<u>2.232</u>	<u>7.300</u>

En la nota “Constitución de EADS en 2000” de los estados financieros consolidados se incluye información adicional relacionada con el fondo de comercio. El traspaso del fondo de comercio (165 millones de euros) a inmovilizaciones financieras corresponde a Nortel Networks Germany. Los ajustes para reflejar a valor de mercado los instrumentos financieros/otros reflejan el impacto en el Otro “Comprehensive Income” relacionado con la aplicación de la Norma IAS 39 (ver nota 4 a los estados financieros consolidados).

El beneficio por dilución es atribuible a la operación con Airbus UK. El importe de 2.006 millones de euros refleja la participación de EADS N.V. (80%) en Airbus. En la nota 4 a los estados financieros consolidados se incluye información adicional.

* *Comprehensive income/loss* es un concepto contemplado bajo PCGA en EE.UU. que refleja los cambios en los fondos propios en un período determinado derivados de operaciones que no sean con los accionistas. Excluye operaciones con el capital y los dividendos.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V.

4. Deudores y otros activos

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	en millones de euros	
Sociedades participadas, deudores	2.675	159
Sociedades vinculadas, deudores	47	21
Otros activos	<u>103</u>	<u>74</u>
Total deudores y otros activos	<u>2.825</u>	<u>254</u>

El aumento en el epígrafe “Sociedades participadas, deudores” se corresponde con la transmisión de EADS France a EADS, N.V. de las actividades de tesorería que realizaban las antiguas sociedades de Aerospatiale. Los saldos de “Clientes y otros activos” tienen un vencimiento inferior al año.

5. Inversiones financieras temporales

En este epígrafe se incluyen principalmente Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria.

6. Fondos propios

	<u>Capital suscrito</u>	<u>Reservas procedentes de aportaciones</u>	<u>Otras reservas</u>	<u>Total</u>
	en millones de euros			
Saldo al 31 de diciembre de 2000	807	8.459	984	10.250
Ampliación de capital	2	—	19	21
Resultado neto	—	—	1.372	1.372
Otro “Comprehensive Income” Acumulado	—	—	(1.362)	(1.362)
Dividendos pagados	—	—	(404)	(404)
Saldo al 31 de diciembre de 2001	<u>809</u>	<u>8.459</u>	<u>609</u>	<u>9.877</u>

En la Nota 16 a los estados financieros consolidados se incluye más información sobre los fondos propios.

El saldo registrado como reservas incluye 240 millones de euros no distribuibles correspondientes a los socios minoritarios. Los ajustes por diferencias en cambio acumuladas forman parte de Otro “Comprehensive Income” Acumulado y se registran en la cuenta “Otras Reservas”.

Otro “Comprehensive Income” Acumulado corresponde principalmente a los ajustes para reflejar a valor de mercado instrumentos financieros relacionados con participaciones.

7. Otros pasivos

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	en millones de euros	
Deudas con empresas participadas	5.829	3.399
Deudas con empresas vinculadas	214	0
Otras deudas	<u>102</u>	<u>25</u>
Total	<u>6.145</u>	<u>3.424</u>

Las deudas con empresas participadas recogen principalmente deudas en relación con el sistema de tesorería centralizada mantenido en EADS N.V. El incremento del ejercicio se corresponde con la transmisión, de EADS France a EADS N.V., de las actividades de tesorería correspondientes a las antiguas sociedades de Aerospatiale Matra.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V.

8. Compromisos y pasivos contingentes

Se han concedido garantías por un valor total de 879 millones de euros (789 millones de euros en 2000) a favor de otras sociedades del Grupo.

9. Remuneración

Véase la Nota 25 a los “Estados Financieros Consolidados” de EADS.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

1. Informe de auditoría

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de EADS N.V., Amsterdam correspondientes al ejercicio 2001. Estas cuentas anuales son responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en nuestro trabajo de auditoría.

Excepto por lo mencionado en el párrafo siguiente, hemos realizado nuestra auditoría de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en Holanda y con las normas de auditoría internacionales. Dichas normas requieren que planifiquemos y realicemos el trabajo de auditoría para obtener una seguridad razonable de que los estados financieros estén libres de errores significativos. Una auditoría requiere el examen, mediante pruebas selectivas, de la evidencia justificativa los importes y desgloses incluidos en las cuentas anuales. Asimismo, requiere la evaluación de los principios contables aplicados, de las estimaciones realizadas por la Dirección, y de la presentación global de las cuentas anuales. Consideramos que nuestro trabajo de auditoría proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Por motivos de negocio de la Dirección de Dassault Aviation, no hemos podido acceder a los papeles de trabajo de los auditores oficiales de esta sociedad. En consecuencia, no hemos podido realizar los procedimientos de auditoría que habríamos realizado normalmente en relación con la inversión en Dassault Aviation, que se registra según el método de puesta en equivalencia. El beneficio neto procedente de estas inversiones, registradas en el ejercicio 2001 por EADS N.V. según el método de puesta en equivalencia, ascendió a 111 millones de euros después de impuestos, mientras que la participación de EADS N.V. en Dassault Aviation al 31 de diciembre de 2001 ascendía a 1.252 millones de euros.

EADS N.V. ha preparado sus cuentas anuales de conformidad con principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) publicadas por la Comisión de Normas Contables Internacionales (*International Accounting Standards Board* — “IASB”), excepto por el hecho de que: todos los gastos de desarrollo se cargan a resultados según se incurren. Este tratamiento contable (aunque sea aceptable en Países Bajos) no se ajusta a las IFRS, que exigen que los gastos de investigación y desarrollo se capitalicen como mayor valor del inmovilizado inmaterial en el período en el que se incurren, cuando se cumplen determinados criterios para el reconocimiento de estos activos.

Asimismo, KPMG Accountants N.V. entiende que lo siguiente también constituye una desviación con respecto a los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y a las IFRS: EADS N.V. contabiliza su participación del 37,5% en la *joint venture* MBDA consolidando mediante integración proporcional el 50% del balance de situación de MBDA y, registrando una participación minoritaria del 12,5%. Los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y las IFRS exigen a los miembros de *joint ventures* integrar su participación proporcional neta efectiva en las entidades controladas conjuntamente. Los principales efectos en el balance de situación al 31 de diciembre de 2001 derivados de la consolidación de un porcentaje superior a la participación efectiva en MBDA son la sobrevaloración de la tesorería y de los activos financieros líquidos de la Sociedad en un 6% y de los intereses minoritarios en un 11%, y la sobrevaloración en un 2% de la posición de tesorería de la Sociedad (incluidos los valores a corto plazo) en el estado de cash flows correspondiente al ejercicio 2001.

En opinión de KPMG Accountants N.V. y de Arthur Andersen, excepto por los efectos de los ajustes, que en su caso pudieran haberse considerado necesarios si hubiéramos podido realizar los procedimientos de auditoría que se hubiesen realizado normalmente en relación con la participación mantenida en Dassault Aviation, y excepto por el efecto de la desviación de las IFRS en relación con los gastos de investigación y desarrollo; y, en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de la desviación de los principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y las IFRS en relación con la consolidación por integración proporcional de MBDA, los cuentas anuales adjuntas presentan la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad al 31 de diciembre de 2001, así como los

EADS N.V.**Notas a los Estados Financieros de EADS N.V.**

resultados de sus operaciones y los flujos de tesorería correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha de conformidad con principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y con las IFRS publicadas por la Comisión de Normas Contables Internacionales, y cumplen en todos los demás aspectos con los requisitos de información financiera incluidos en la Sección 9, Libro 2 del Código Civil holandés.

La Haya, 15 de marzo de 2002

Rotterdam, 15 de marzo de 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

2. Aplicación de resultados

Los Artículos 30 y 31 de los Estatutos establecen que el Consejo de Administración determinará el importe de los resultados del ejercicio que será destinado a reservas. La Junta General de Accionistas únicamente podrá autorizar la distribución de una reserva mediante una propuesta del Consejo de Administración y en la medida en que la ley y los Estatutos lo permitan. Los dividendos sólo podrán distribuirse tras la formulación de las cuentas anuales en las que se refleje que los fondos propios de la Sociedad son superiores al importe de la parte exigida y desembolsada del capital aumentado por las reservas que deben mantenerse por ley.

En la Junta General Ordinaria de Accionistas se propondrá que 967 millones de euros del beneficio neto (1.372 millones de euros), tal como aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio 2001, se aplique a otras reservas y que el importe restante, 405 millones de euros, se distribuya a los accionistas como dividendo (importe bruto de 0,50 euros por acción).

3. Acontecimientos posteriores al cierre

No se han producido acontecimientos con posterioridad al 31 de diciembre de 2001 que deban ser mencionados. La formulación de las cuentas anuales se produjo en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 15 de marzo de 2002.

CAPÍTULO 6 — ORGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LA SOCIEDAD

6.1 Administración, dirección y control

6.1.1 Consejo de Administración, Presidentes y Chief Executive Officers

Conforme a los Estatutos de la Sociedad, el Consejo de Administración es responsable de la gestión de los asuntos sociales.

El Consejo de Administración se compone de 11 miembros como máximo, que son nombrados y revocados por la Junta General de Accionistas. El Consejo de Administración puede adoptar un Reglamento Interno. Éste (El “**Reglamento Interno**”) se adoptó en su forma actual en la reunión del Consejo celebrada el 7 de julio de 2000. Las partes en el *Participation Agreement* se comprometen a que los derechos de voto adscritos a las Acciones Indirectas de EADS se ejercerán por EADS Participations B.V. de manera que el Consejo de Administración de EADS se componga de los administradores de EADS Participations B.V., así como de dos consejeros independientes que no estén ligados a los grupos DaimlerChrysler, SOGEPA o Lagardère, ni al Estado francés. En virtud del *Participation Agreement*, el Consejo de Administración inicial se compone de 11 miembros de los cuales :

- 4 han sido designados por DaimlerChrysler;
- 4 han sido designados por SOGEADE;
- 1 ha sido designado por SEPI;
- 2 son consejeros independientes, de los cuales uno ha sido designado por DaimlerChrysler y otro por SOGEADE.

Conforme a los Estatutos, el mandato de los miembros del primer Consejo de Administración expirará al tiempo de la Junta General Ordinaria de la Sociedad que tendrá lugar en el año 2005. Los miembros del Consejo se elegirán en esa junta y, a partir de entonces, cada cinco juntas ordinarias.

La Junta General de Accionistas puede en todo momento suspender o revocar a cualquier miembro del Consejo de Administración. No está limitado el número de mandatos sucesivos para los que un consejero puede ser nombrado.

El Consejo de Administración inicial nombra dos *Chairmen* (Presidentes), uno de los cuales es elegido entre los consejeros designados por DaimlerChrysler y el otro entre los consejeros designados por SOGEADE.

Los Presidentes garantizan el buen funcionamiento del Consejo de Administración, en particular en sus relaciones con los *Chief Executive Officers*, a quienes darán su asesoramiento en lo concerniente a las discusiones estratégicas de alto nivel con los socios externos.

El Consejo de Administración nombra igualmente dos *Chief Executive Officers*, que serán responsables de la dirección general de la sociedad, siendo uno de ellos elegido de entre los consejeros designados por DaimlerChrysler y el otro de entre los consejeros designados por SOGEADE.

La representación de la Sociedad será ejercida por el Consejo de Administración o por los *Chief Executive Officers* actuando conjuntamente. Asimismo, la Sociedad ha concedido poderes generales a cada uno de los *Chief Executive Officers*, por los que les autoriza a representar individualmente a la Sociedad.

En caso de desacuerdo entre los dos *Chief Executive Officers*, la cuestión objeto del desacuerdo se someterá a los dos Presidentes.

Los *Chief Executive Officers* no realizarán operaciones que sean responsabilidad del Consejo de Administración, sin que estas operaciones hayan sido aprobadas por este último.

Las responsabilidades principales del Consejo de Administración incluyen entre otras:

- Aprobación de toda modificación sobre la naturaleza y el ámbito de actividad del grupo EADS;
- Aprobación de la estrategia de conjunto y del plan estratégico del grupo EADS;
- Aprobación del *business plan* y del presupuesto anual del grupo EADS;
- Fijación de los principales objetivos de resultado del grupo EADS;
- Nombramiento de los miembros del Comité Ejecutivo (véase más abajo);
- Aprobación de las modificaciones importantes de la estructura organizativa del grupo EADS;

- Aprobación de las principales decisiones relativas a las inversiones, proyectos, productos o desinversiones del grupo EADS, previstos en el *business plan* y cuyo valor sea superior a 200 millones de euros;
- Aprobación de las alianzas estratégicas y relaciones de cooperación del grupo EADS;
- Aprobación de cualquier decisión importante que afecte a la actividad de los misiles balísticos del grupo EADS;
- Aprobación de cuestiones relacionadas con la política accionarial y de las medidas o anuncios importantes de cara al mercado;
- Aprobación de otras medidas y actividades de fundamental importancia para el grupo EADS o que impliquen un nivel de riesgo no habitual para el grupo EADS.

El Consejo de Administración se reunió en seis ocasiones durante 2001. Entre los asuntos debatidos y las operaciones autorizadas en esas reuniones se incluían la Estrategia de EADS, el proceso de integración, asuntos comerciales de relevancia, proyectos de inversión de carácter principal tales como la creación de la sociedad integrada Airbus, la constitución de MBDA, la fase de desarrollo y producción del Programa A 400 M y los resultados y previsiones financieras del Grupo.

El 10 de mayo de 2000 la Junta General de Accionistas de EADS nombró Consejeros a Philippe Camus y Rainer Hertrich y en la reunión del Consejo celebrada el mismo día se les nombró *Chief Executive Officers*. La Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 19 de junio de 2000 nombró Consejeros a Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère y su nombramiento entró en vigor el 7 de julio de 2000; en la reunión del Consejo del 7 de julio de 2000 se les nombró Presidentes.

Cada consejero dispondrá de un voto, entendiendo que en caso de vacantes en el seno del Consejo de Administración de un puesto de consejero designado por DaimlerChrysler o por SOGEADE, los consejeros designados por DaimlerChrysler y que estuvieran presentes o representados en la reunión dispondrán conjuntamente del mismo número de votos que los consejeros designados por SOGEADE y que estuvieran presentes o representados en la reunión y viceversa. Salvo en lo que concierne a las Cuestiones Relativas a CASA (Véase definición en el 3.3.2), las decisiones tomadas por el Consejo de Administración deberán ser aprobadas por al menos siete consejeros votando en persona o por poder. Toda cuestión relativa a CASA sólo podrá ser aprobada con el voto favorable de siete consejeros al menos, incluido el consejero designado por SEPI.

En las reuniones del Consejo de Administración el quórum será de al menos un consejero designado por SOGEADE y un consejero designado por DaimlerChrysler, salvo si una Cuestión Relativa a CASA figurara en el orden del día, en cuyo caso el consejero designado por SEPI deberá estar igualmente presente o representado.

Las reglas especiales de mayoría y de quórum aplicables a las Cuestiones Relativas a CASA dejarán de aplicarse a partir del tercer aniversario de la fecha de la Ejecución, o en la fecha en la que SEPI deje de tener Acciones Indirectas de EADS si esta fecha fuese anterior.

En la hipótesis de que se produzca una situación de bloqueo en el seno del Consejo de Administración de EADS, distinta a la que da derecho a DaimlerChrysler a ejercer la opción de venta a él concedida por SOGEADE (Véase el apartado 3.3.2), el asunto se remitirá a Jean-Luc Lagardère (o la persona que éste designe) como representante de SOGEADE y al *Chief Executive Officer* de DaimlerChrysler. En el caso de que el asunto en cuestión, incluyendo un bloqueo de los que da derecho a DaimlerChrysler a ejercer dicha opción de venta (pero en este caso con el acuerdo de SOGEPA y de DaimlerChrysler), sea un asunto dentro de la competencia de la Junta General de Accionistas de EADS, podrá ser sometida a la Junta General, estando suspendidos en dicha junta los derechos de voto de DaimlerChrysler, SOGEADE y SEPI.

Conforme a las disposiciones del Reglamento Interno, el Consejo de Administración tiene el poder de constituir comités compuestos por algunos de sus miembros. Además de los Comités de Auditoría y de Personal, el Consejo de Administración tendrá la posibilidad de constituir otros comités en los que podrá delegar ciertas funciones menores o accesorias, no eximiendo sin embargo esta delegación de su responsabilidad colectiva al conjunto de consejeros. El quórum para el examen de las cuestiones que figuran en el orden del día de toda reunión de los comités, será de al menos un consejero designado por SOGEADE y un consejero designado por DaimlerChrysler. Todas las decisiones de los comités serán tomadas por mayoría simple. Si las cuestiones examinadas en una reunión son Cuestiones Relativas a CASA, será necesaria la presencia y el voto favorable del consejero designado por SEPI.

6.1.2 Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría se encarga de aconsejar al Consejo de Administración sobre el nombramiento de auditores, la aprobación de los estados financieros anuales y las cuentas semestrales, y controla el carácter adecuado de los

controles internos, los principios contables y la redacción de informes financieros del grupo EADS. El Comité de Auditoría está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère e incluye también a Eckhard Cordes y Louis Gallois. Durante el año 2001 se reunió en dos ocasiones para revisar los resultados proforma de 2000, así como los resultados semestrales de 2001 de la Sociedad.

6.1.3 Comité de Personal

El Comité de Personal se encarga de aconsejar al Consejo de Administración sobre los nombramientos del Comité Ejecutivo, las políticas de remuneración y los planes de remuneración a largo plazo, y aprobará los contratos de trabajo y otras cuestiones contractuales de interés para los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo. El Comité de Personal está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère e incluye también a Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes y Louis Gallois. Durante el año 2001, se reunió en dos ocasiones para revisar los pagos de retribuciones extraordinarias de 2000, así como la política retributiva y el plan de opciones sobre acciones para 2001.

Composición del Consejo de Administración

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Inicio del mandato</u>	<u>Conclusión del mandato</u>	<u>Cargo principal</u>
Manfred Bischoff.....	60	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère.....	74	2000	2005	Socio Colectivo y Gerente de Lagardère
Philippe Camus.....	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de EADS
Rainer Hertrich.....	52	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de EADS
Axel Arendt.....	52	2000	2005	Director Financiero de EADS
Eckhard Cordes.....	51	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Pedro Ferreras.....	47	2000	2005	Representante de SEPI
Noël Forgeard.....	55	2000	2005	Presidente y <i>CEO</i> de Airbus
Louis Gallois.....	58	2000	2005	Presidente de SNCF
Jean-René Fourtou.....	62	2000	2005	Vicepresidente de Aventis S.A.
Michael Rogowski.....	63	2000	2005	Presidente del Consejo de Supervisión de J.M. Voith AG

6.1.4 Comité Ejecutivo

Los *Chief Executive Officers*, con el apoyo de un Comité Ejecutivo (el “**Comité Ejecutivo**”), se encargarán de asegurar la gestión diaria de la Sociedad. El Comité Ejecutivo, presidido por los *Chief Executive Officers*, también incluye a los directores de las principales divisiones del grupo EADS. El Comité Ejecutivo se reunió en 14 ocasiones durante 2001.

El Comité Ejecutivo debatirá principalmente las siguientes cuestiones:

- La definición y el control de la ejecución de la estrategia para las actividades de EADS;
- La gestión, la organización y la estructura jurídica del grupo EADS; y
- El nivel de cumplimiento de las actividades y de las funciones de soporte del grupo EADS.

La organización interna del Comité Ejecutivo se define en función del reparto de las tareas entre sus miembros bajo la supervisión de los *Chief Executive Officers*. No obstante las responsabilidades colectivas definidas anteriormente, cada miembro del Comité Ejecutivo será responsable a título personal de la gestión de su división o de su unidad y estará obligado a acatar las decisiones tomadas por los *Chief Executive Officers* o por el Comité Ejecutivo según los casos.

Los *Chief Executive Officers* se esforzarán por obtener un consenso entre los miembros del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones debatidas en las reuniones de éste. En el caso de que no fuera posible llegar a un consenso, los *Chief Executive Officers* estarán autorizados a tomar una decisión sobre la cuestión. En el caso de que existiera una divergencia relativa a una cuestión fundamental o significativa, el miembro del Comité Ejecutivo que haya expresado su desacuerdo en esta cuestión podrá solicitar a los *Chief Executive Officers* que sometan la cuestión al parecer de los Presidentes.

El mandato de los miembros del mismo será de cinco años.

Composición del Comité Ejecutivo

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Inicio del mandato</u>	<u>Conclusión del mandato</u>	<u>Cargo principal</u>
Philippe Camus	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Rainer Hertrich	52	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Axel Arendt	52	2000	2005	Director Financiero
François Auque	45	2000	2005	Director de la División de Espacio
Thomas Enders.....	43	2000	2005	Director de la División de Sistemas de Defensa y Civiles
Alberto Fernández	53	2000	2005	Director de la División de Aviación de Transporte Militar
Noël Forgeard.....	55	2000	2005	Director de la División Airbus-EADS y Presidente y CEO de Airbus
Jean-Louis Gergorin	55	2000	2005	Director de Coordinación Estratégica
Jean-Paul Gut	50	2000	2005	Director de EADS International
Gustav Humbert	52	2000	2005	Director Gerente de Airbus
Dietrich Russell	60	2000	2005	Director de la División Aeronáutica

Philippe CAMUS fue nombrado *Chief Executive Officer* de EADS el 10 de mayo de 2000. Antiguo Presidente del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra desde diciembre de 1999. Se unió al grupo Lagardère en 1982 en calidad de Consejero dentro de la Administración Superior y Presidente del Comité Financiero del grupo Matra. En mayo de 1998 se le nombró Socio Colectivo y *Chief Executive Officer* conjunto de Lagardère. El Sr. Camus se graduó en la *Ecole Normale Supérieure* y tiene una licenciatura en economía y finanzas por el *Institut d'Etudes Politiques* de París. También tiene un título *Agrégation* en física y un título *Agrégation* en ciencias actuariales.

Rainer HERTRICH fue nombrado *Chief Executive Officer* de EADS el 10 de mayo de 2000. Desde marzo de 2000, el Sr. Hertrich desempeñaba el cargo de *Chief Executive Officer* de Dasa AG. Con anterioridad a este cargo, el Sr. Hertrich fue Director de la unidad de negocio de Motores Aéreos de Dasa AG y *Chief Executive Officer* de MTU desde enero de 1996, así como Miembro del Comité Ejecutivo de Dasa desde abril de 1996. El Sr. Hertrich entró en Messerschmitt-Bölkow-Blohm en 1977. Después de desempeñar varios cargos como Director de Control y Director Financiero en divisiones de MBB, en 1990 pasó a ser el Director de Control de Dasa AG. El Sr. Hertrich estudió ciencias económicas en la Universidad Técnica de Berlín y en la Universidad de Nuremberg y posee una licenciatura en ciencias económicas.

Axel ARENDT, Director Financiero de EADS. Antiguo Director Financiero de Dasa AG. Entró en Daimler-Benz en 1979 como Coordinador de Recursos Humanos. Tras ocupar varios cargos directivos, en 1994 fue nombrado Presidente de Mercedes-Benz Argentina y en 1998 Presidente de Mercedes-Benz en Turquía. El Sr. Arendt es licenciado en ingeniería mecánica en la Universidad Técnica de Hannover. Realizó estudios de postgrado en economía en la Universidad Técnica de Munich.

François AUQUE, director de la División Espacial. Antiguo Director General responsable de la división Espacial del grupo Aerospatiale Matra. Pasó a formar del grupo en 1991 en calidad de Vicepresidente Corporativo responsable de Finanzas y Economía. En junio de 1999 fue nombrado Director Financiero y Director Gerente responsable de Satélites del Grupo en Aerospatiale Matra y miembro del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra en diciembre de 1999. El Sr. Auque se licenció en la *Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC)*, el *Institut d'Etudes Politiques* de París y se graduó en la Escuela Nacional de Administración (*ENA*) francesa.

Thomas ENDERS, director de la División de Sistemas de Defensa y Civiles. Antiguo Vicepresidente Senior encargado de Desarrollo Corporativo y Tecnología en Dasa AG. Se incorporó a Dasa AG en 1991 en calidad de Miembro del Grupo de Concepto Corporativo y Estudios. Entre 1992 y 1995, fue Subdirector de Marketing y Vicepresidente responsable de la Estrategia de Marketing en Europa. A partir de entonces, pasó a ocupar la Secretaría General de Dasa AG. El Sr. Enders se graduó en economía, historia y política en la Universidad de Bonn y en UCLA (California). Posee también un doctorado.

Alberto FERNÁNDEZ, director de la División de Aviación de Transporte Militar. El Sr. Fernández ha sido Presidente y *Chief Executive Officer* de EADS CASA desde julio de 1997. En 1973 se incorporó a CASA, donde ha ocupado los cargos de Director de Producción, Director de la División Aérea y Director de Programas. Entre 1989 y 1997 fue el Vicepresidente responsable de Administración, Finanzas y Compras de Airbus Industrie y ha

formado parte del Consejo de Supervisión de Airbus Industrie desde julio de 1997. El Sr. Fernández realizó sus estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos española (ETSIA).

Noël FORGEARD, Director de la División Airbus. El Sr. Forgeard es Presidente y *Chief Executive Officer* de Airbus y fue *Chief Executive Officer* del GIE Airbus Industrie. En 1987, se incorporó a Matra como Vicepresidente Senior de las actividades de Defensa y Espacio. En 1992, fue nombrado Director Gerente de Lagardère y *Chief Executive Officer* de Matra Hautes Technologies. El Sr. Forgeard se graduó en la *Ecole Polytechnique* y en la *Ecole des Mines* de París.

Jean-Louis GERGORIN, director de Coordinación Estratégica. Antiguo Director Gerente responsable de la Coordinación Estratégica de Aerospatiale Matra. Se incorporó a Matra en 1984 como responsable de la División de Estrategia Industrial e Internacional. En 1998 fue nombrado Director Gerente del Grupo y responsable de la coordinación estratégica y el sector de Altas Tecnologías del Grupo Lagardère. Antes de entrar en Matra, fue Subdirector y Director del Personal de Planificación de Políticas (CAP) del Ministerio francés de Asuntos Exteriores y miembro del *Conseil d'Etat* francés. El Sr. Gergorin se graduó en la *Ecole Polytechnique* (París) y en la Escuela Nacional de Administración francesa (ENA).

Jean-Paul GUT, director de EADS International. Presidente Ejecutivo de EADS International. El Sr. Gut fue responsable de Aerospatiale Matra de Defensa y Transporte Espacial desde junio de 1999. Se incorporó a Matra Defense en 1983 como responsable de la División de Exportación. En 1998, fue nombrado Director Gerente encargado de la gestión de los asuntos internacionales y el sector de Alta Tecnología del Grupo Lagardère. En enero de 2000, recibió el nombramiento de Director Gerente para Defensa, Aviación Militar y Transporte Espacial de Aerospatiale Matra. El Sr. Gut cursó estudios en el *Institut d'Etudes Politiques* de París y en licenciado en ciencias económicas.

Gustav HUMBERT, Director General de la División Airbus. Antiguo miembro del Consejo de Administración de Dasa AG, haciéndose cargo de la División de Aviación Comercial desde 1998. El Sr. Humbert se incorporó a Messerschmidt Bölkow Blohm en 1980. Después de ocupar varios cargos directivos, fue nombrado Presidente y *Chief Executive Officer* de Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH en 1994. El Sr. Humbert es licenciado en tecnología mecánica y de producción por la Universidad Técnica de Hannover y posee un doctorado en ingeniería del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Hannover.

Dietrich RUSSELL, director de la División de Aeronáutica. Antiguo Director General de Airbus Industrie. Se incorporó a Dasa AG en 1995, cuando fue nombrado Consejero encargado de la división de Aviación. El Sr. Russell se graduó en el Departamento de Economía e Ingeniería Civil y posee un doctorado en ingeniería de la Universidad Técnica RWTH de Aachen.

6.2 Retribución de los consejeros y de los principales directivos

6.2.1 Remuneración de los consejeros y principales directivos

Remuneración de los Consejeros

Los Consejeros no ejecutivos tienen derecho a recibir una retribución total anual estimada de 900.000 euros. Esta retribución estimada incluye una parte fija más unas dietas por su participación en reuniones del consejo (4 reuniones al año), y una prima calculada en base a los resultados antes de intereses e impuestos del Grupo EADS.

Los Consejeros Ejecutivos, que también son miembros del Comité Ejecutivo, no reciben ninguna compensación directa como miembros del Consejo de Administración, sino únicamente su retribución como miembros del Comité Ejecutivo.

Remuneración de los miembros del Comité Ejecutivo

Los miembros del Comité Ejecutivo tienen derecho a recibir una retribución total anual estimada de 9.183.000 euros. Esta retribución estimada incluye una parte fija, más una prima calculada en base a los logros individuales y los resultados antes de intereses e impuestos del Grupo EADS.

A 31 de marzo de 2002, los miembros del Consejo de Administración (incluyendo aquéllos que también son miembros del Comité Ejecutivo) eran titulares de un total de 43.008 acciones de EADS y los miembros del Comité Ejecutivo (excluyendo aquéllos que también son miembros del Consejo de Administración) eran titulares de un total de 16.275 acciones de EADS.

La retribución total pagada por EADS y todas las empresas de su grupo a los dos *Chief Executive Officers* de la Sociedad, el Sr. Philippe Camus y el Sr. Rainer Hertrich, durante el año 2001 ascendió a 1.331.999 euros y 1.293.332 euros respectivamente.

EADS no ha concedido ningún préstamo a sus Consejeros o miembros del Consejo Ejecutivo.

6.2.2 Opciones concedidas a los dos Chief Executive Officers

Véase el apartado 6.3.3.

6.2.3 Operaciones con Partes Relacionadas

Teniendo en cuenta que EADS es una sociedad constituida de conformidad con el Derecho holandés, los Artículos L. 225-38 a L. 225-43 y L-225-86 a L. 225-91 del código de comercio francés relativos a transacciones con partes relacionadas no son de aplicación a la misma.

El Artículo 2:146 del código civil holandés estipula lo siguiente: “*Salvo que en los estatutos se estipule lo contrario, una sociedad (naamloze vennootschap) estará representada por su consejo supervisor en todos los asuntos en los que tenga un conflicto de intereses con uno o varios de los miembros de su consejo de administración. La junta general de accionistas deberá estar facultada en todo momento para designar a una o varias personas a tal efecto.*” En el caso de EADS, los Estatutos estipulan efectivamente lo contrario, al facultar al Consejo de Administración para representar a la Sociedad en aquellos asuntos en los que exista conflicto de intereses con uno o varios miembros del Consejo de Administración.

Durante el año 2001, la Sociedad no celebró ningún contrato con ninguno de sus consejeros o ejecutivos principales, ni con ningún accionista en posesión de más del 5% de los derechos de voto de la Sociedad, fuera del curso ordinario de los negocios y en condiciones distintas a las condiciones normales de mercado. Véase el apartado 3.3.2 para una detallada descripción de las relaciones existentes entre la Sociedad y sus principales accionistas.

6.2.4 Préstamos y garantías a los consejeros

No aplicable.

6.3 Planes de incentivos y de participación en los resultados

6.3.1 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados

La política de retribución de EADS está estrechamente relacionada con la consecución de los objetivos individuales y de la Sociedad, tanto para cada división como para el grupo en general. Se ha creado un plan de opciones sobre acciones para la alta dirección del grupo (véase el apartado 6.3.3) y, en el momento de la oferta pública de acciones y la salida a bolsa de EADS, se ofreció a los empleados la compra de acciones en condiciones favorables (véase el apartado 6.3.2).

EADS France tiene planes de participación en los resultados (*accords de participation*), de conformidad con la legislación francesa, y planes de incentivos específicos (*accords d'intéressement*), que proporcionan incentivos para los empleados según la consecución de objetivos de productividad, técnicos o administrativos.

La política de retribución de EADS Deutschland GmbH es, en gran medida, flexible y está estrechamente ligada a los resultados de explotación de la sociedad, el incremento del valor de la misma y la consecución de objetivos individuales.

EADS CASA, sin mantener una política de participación en los resultados, permite a los técnicos y a la dirección recibir sueldos vinculados a los beneficios, dependiendo de la consecución de los objetivos generales de la sociedad y del rendimiento individual.

6.3.2 Oferta de acciones a los empleados

Como parte de su oferta pública de acciones, EADS ha ofrecido a los empleados que cumplen ciertos requisitos aproximadamente el 1,5% del total de su capital después de la oferta global. Esta oferta a empleados de hasta 12.222.385 acciones incluía una opción que permitía a los empleados que cumplen esos requisitos incrementar la rentabilidad de sus inversión en las acciones que comprasen. Si optaban por esta opción, la inversión incluía la cantidad pagada más una cantidad resultante de un swap de la sociedad de gestión de inversiones para esa opción, que equivalía a 9 veces la cantidad pagada. Las acciones se ofrecieron a los empleados idóneos al precio de 15,30 euros, el precio de la oferta minorista, menos un descuento del 15%.

La oferta a empleados (*note d'opération préliminaire* aprobada por la COB el 8 de octubre de 2001 con el número 01-1200 y *note d'opération définitive* aprobada por la COB el 13 de octubre de 2001 con el número 01-1209) estaba restringida a los empleados que:

- Tenían una antigüedad mínima de tres meses;
- Tenían contratos de trabajo en Francia, Alemania o España; y
- Eran empleados de empresas constituidas de conformidad con la legislación francesa, alemana o española en las que EADS controle (i) la mayoría del capital social o (ii) un mínimo del 10% del capital social, con la condición de que EADS estipulase que esas sociedades en las que posee una participación minoritaria eran idóneas a los efectos de este plan.

Dependiendo de si el trabajador compró acciones a través de un plan en Francia, Alemania o España y de si lo hizo directamente o a través de un fondo de inversión, el empleado no podrá vender las acciones durante uno de los siguientes períodos de bloqueo: 18 meses, 3 años, 5 años o 6 años.

En la oferta a los trabajadores se suscribió un total de 11.769.259 acciones. Las acciones se entregaron el 21 de septiembre de 2000.

En octubre de 2001, EADS ofreció a aquellos empleados que cumplían ciertos requisitos un máximo del 0,25% de su capital social emitido total antes de la oferta. Esta oferta de acciones a empleados comprendió 2.017.894 acciones con un valor nominal de 1 euro por acción.

La oferta de empleados estaba restringida a empleados que:

- Tuviesen una antigüedad mínima de tres meses;
- Fuesen empleados de (i) EADS o (ii) una sociedad en la que EADS controle un mínimo del 10% del capital social y sobre cuya gestión posea una influencia determinante y cuya sede social se encuentre en Sudáfrica, Alemania, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, Marruecos, México y Singapur.

La oferta de acciones a empleados estaba dividida en dos tramos:

- Las acciones suscritas por empleados que reunían los requisitos necesarios en el marco del plan de ahorro para empleados de grupo de EADS, se ofrecieron al precio de 10,70 euros por acción;
- Las acciones suscritas por empleados que reunían los requisitos necesarios directamente, se ofrecieron al precio de 10,70 euros por acción.

En general, los empleados no podrán vender las acciones ofrecidas en esta oferta de acciones a empleados durante un año y en algunos países durante más tiempo.

En la oferta de acciones a empleados se suscribió un total de 2.017.894 acciones. Las acciones se entregaron el día 5 de diciembre de 2001.

6.3.3 Opciones concedidas a los trabajadores

En sus reuniones del 26 de mayo de 2000, el 20 de octubre de 2000 y el 12 de julio de 2001, el Consejo de Administración de la Sociedad, haciendo uso de la autorización que le concedieron la Juntas Generales de Accionistas del 24 de mayo de 2000 y del 10 de mayo de 2001, aprobó la concesión de opciones sobre acciones por la suscripción de acciones de la Sociedad. A continuación se resumen en una tabla las principales características de esas opciones sobre acciones:

	<u>Primer tramo</u>	<u>Segundo tramo</u>
Fecha de la Junta General	24 de mayo de 2000	24 de mayo de 2000
Fecha de la reunión del Consejo	26 de mayo de 2000	20 de octubre de 2000
Número de acciones que pueden suscribirse	5.135.400	240.000
De las cuales: acciones que pueden suscribir los directivos.....	720.000	60.000
Número total de empleados que cumplen los requisitos	Aproximadamente 850	34
Fecha a partir de la cual se pueden ejercer las opciones	El 50% de las opciones se pueden ejercitar pasado un período de dos años y cuatro semanas a partir de la fecha de concesión de las mismas; el 50% de las opciones se pueden ejercitar a partir del tercer aniversario de la fecha de concesión de las mismas; asimismo, las opciones no podrán ejercitarse durante un período de tres semanas antes de cada Junta General Ordinaria de Accionistas o de la fecha en la que se vayan a anunciar los resultados anuales o semestrales o las cifras trimestrales.	El 50% de las opciones se pueden ejercitar pasado un período de dos años y cuatro semanas a partir de la fecha de concesión de las mismas; el 50% de las opciones se pueden ejercitar a partir del tercer aniversario de la fecha de concesión de las mismas; asimismo, las opciones no podrán ejercitarse durante un período de tres semanas antes de cada Junta General Ordinaria de Accionistas o de la fecha en la que se vayan a anunciar los resultados anuales o semestrales o las cifras trimestrales.
Fecha de caducidad	10 años después de la fecha de concesión de las opciones.	10 años después de la fecha de concesión de las opciones.
Precio de ejercicio	20,90 euros	20,90 euros
Número de opciones ejercidas	0	0

Tercer tramo

Fecha de la junta general	10 de mayo de 2001
Fecha de la reunión del Consejo.....	12 de julio de 2001
Número de acciones que pueden suscribirse	7.926.425
De las cuales: Acciones que pueden suscribir:	
— D. Philippe Camus	135.000
— D. Rainer Hertrich	135.000
— Los 10 empleados a los que se ha concedido el mayor número de opciones durante el año 2001.....	738.000
Número total de empleados que cumplen los requisitos	1.650, aproximadamente
Fecha a partir de la cual se pueden ejercer las opciones	El 50% de las opciones se pueden ejercitar pasado un período de dos años y cuatro semanas a partir de la fecha de concesión de las mismas; el 50% de las opciones se pueden ejercitar a partir del tercer aniversario de la fecha de concesión de las mismas; asimismo, las opciones no podrán ejercitarse durante un período de tres semanas antes de cada Junta General Ordinaria de Accionistas o la fecha en la que se vayan a anunciar los resultados anuales o semestrales o las cifras trimestrales.
Fecha de caducidad	10 años después de la fecha de concesión de las opciones
Precio de ejercicio	24,66 euros
Número de opciones ejercidas	0

CAPÍTULO 7 — EVOLUCION RECIENTE Y PERSPECTIVAS

La Dirección estima que en 2002 los pedidos recibidos volverán a ser significativamente superiores al volumen de negocios, incluyendo los pedidos relacionados con el proyecto A400M, cuyo cierre definitivo está previsto para este año. Se prevé que la cartera de pedidos superará los 190.000 millones de euros en 2002, y que la cifra correspondiente al negocio de defensa se doblará, ascendiendo a unos 40.000 millones de euros.

El crecimiento continuo de los negocios de defensa de EADS sigue siendo una de las principales prioridades de la Dirección, que prevé un volumen de negocios de 9.000 millones de euros en 2004. Buena parte de ese crecimiento previsto se refleja ya en la cartera de pedidos de EADS a través de nuevos programas de defensa como el Eurofighter, y los helicópteros NH90 y Tiger, así como de la nueva generación de sistemas de misiles. La Dirección espera que el contrato del A400M, que se firmó en diciembre de 2001 y cuyo valor asciende a 18.000 millones de euros, se ejecute en 2002. Por otra parte, distintos programas están entrando en la fase de entrega, acelerando el crecimiento del EBIT correspondiente a los negocios de defensa de EADS.

A pesar del complicado entorno empresarial, EADS considera que el volumen de negocios seguirá relativamente estable en 2002 con respecto al registrado en 2001. Se prevé un descenso de un dos por ciento, aproximadamente, con un tipo de cambio del dólar estable. Este descenso, relacionado fundamentalmente con una reducción de las entregas previstas para Airbus como consecuencia de la actual contracción económica, debería ser parcialmente contrarrestado por una mayor aportación de los demás negocios del grupo.

La Dirección considera que el margen del EBIT antes de gastos de I+D registrado en 2001, aproximadamente del 12%, se mantendrá en 2002. Sin olvidar la actual incertidumbre del mercado, y a pesar de la reducción que se prevé en el ritmo de entrega de Airbus, se estima que una parte de este objetivo se alcanzará gracias a los efectos de los planes de recorte de costes adicionales que se llevaron a cabo, sobre todo en Airbus, como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, así como a los resultados de los continuos esfuerzos de reestructuración llevados a cabo en las divisiones de Espacio y Sistemas de Defensa y Civiles y en las sedes. Las medidas de reducción de costes puestas en práctica a finales de 2001, fundamentalmente en Airbus, incluyen la disminución de los gastos de I+D correspondientes a programas no críticos, así como el ahorro periódico de gastos de ventas y administrativos y el derivado de los planes de flexibilidad de plantillas.

El objetivo de margen de EBIT antes de gastos de I+D marcado para 2002, también tiene en cuenta los 300 millones de euros de creación de valor que se prevé que generarán las sinergias de la agrupación de EADS, frente a los 100 millones de euros de 2001.

EADS prevé un incremento de los costes de I+D de aproximadamente 400 millones de euros en 2002, fundamentalmente relacionados con el programa A380. Teniendo en cuenta este incremento de los gastos en I+D, EADS prevé un EBIT (antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios) de aproximadamente 1.200 millones de euros, frente a los 1.700 millones de euros obtenidos en 2001.

En conjunto, el objetivo de EBIT (antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios) fijado por la Dirección, neto de los costes de desarrollo del A380, sigue siendo un 10% del volumen de negocios consolidado hasta 2004.

Esta previsión incorpora el objetivo adicional periódico de un EBIT de 600 millones de euros hasta 2004 originado como consecuencia de la agrupación de EADS y la Concentración de Airbus. Las sinergias iniciales, que en 2001 ascendieron a más de 100 millones de euros, superando ampliamente el objetivo de 60 millones de euros fijado para ese ejercicio, subrayan la confianza de la Dirección en el éxito de la integración. Aunque la división Airbus y las funciones de compras proporcionaron la mayor parte de los beneficios derivados de la creación de valor en 2001, se espera que en el futuro la creación de valor proceda también de otras divisiones y funciones.

Se prevé que el Flujo de Caja Libre, con anterioridad a los efectos sobre la tesorería de la financiación a clientes, seguirá siendo positivo en 2002. La Dirección ha puesto en práctica un estricto control de la exposición a riesgos derivados de la financiación a clientes, permitiendo a Airbus apoyar a sus clientes con prudencia y siguiendo criterios individuales, sin poner en peligro la solidez financiera de EADS.

