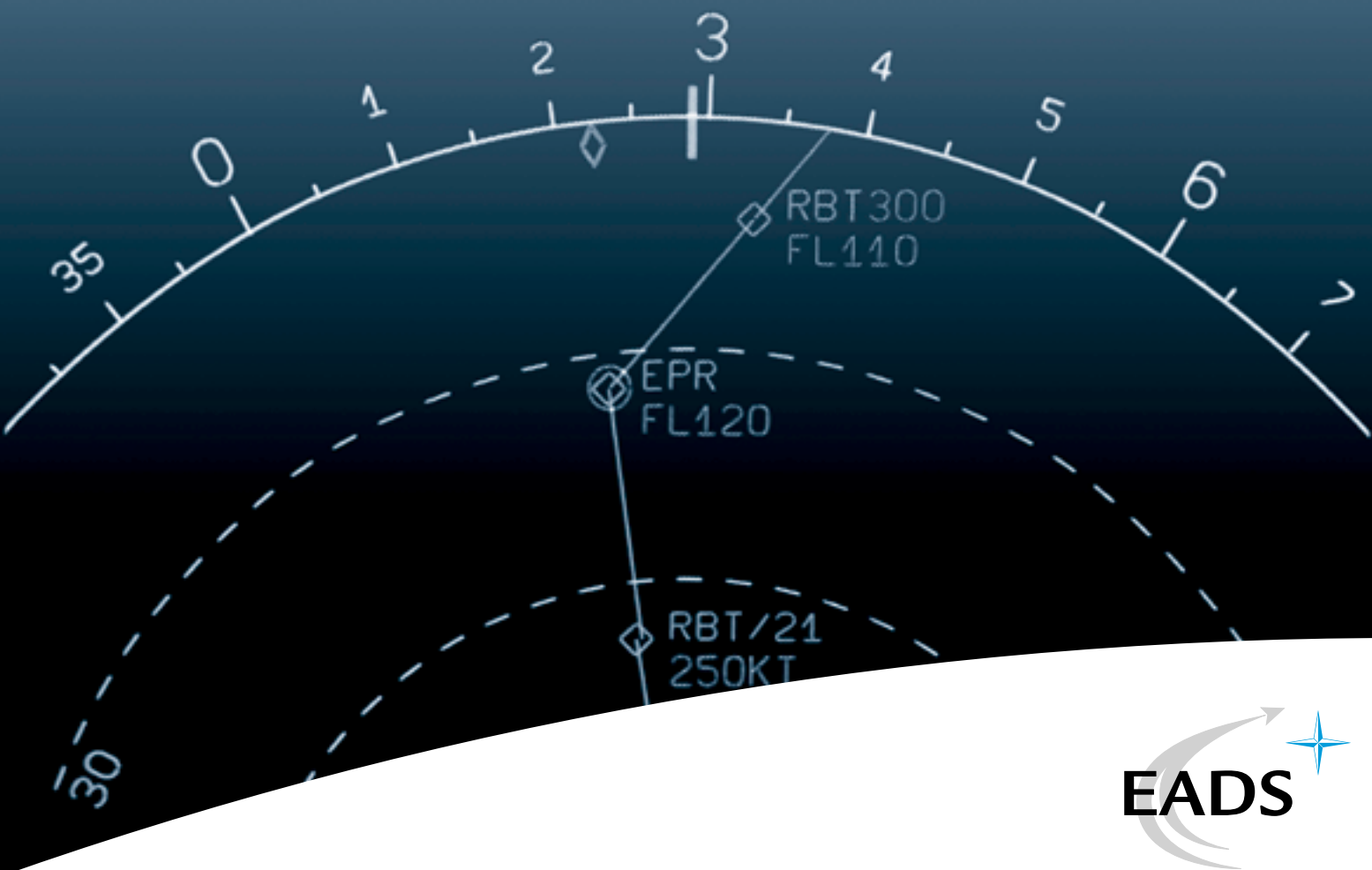


Presentamos resultados concretos



EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENTO DE REFERENCIA EJERCICIO ECONÓMICO 2002



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 2 de abril de 2003. Únicamente puede 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*.

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	6
1.1 Personas que asumen la Responsabilidad del Documento de Referencia	6
1.2 Certificación de los Responsables del Documento de Referencia	6
1.3 Personas responsables de la revisión contable	6
1.3.1 Responsables de la revisión contable de EADS.....	6
1.3.2 Informe de los Auditores.....	6
1.4 Política de información	8
1.5 Compromisos de la Sociedad en materia de información	9
1.6 Tipo de Cambio	9
Capítulo 2 : Información Relativa a los Valores Emitidos (sin contenido)	10
Capítulo 3 : Información de Carácter General Relativa a la Sociedad y a su Capital	11
3.1 Descripción general de la Sociedad	11
3.1.1 Denominación y domicilio social.....	11
3.1.2 Forma jurídica.....	11
3.1.3 Derecho aplicable — Regulación holandesa.....	11
3.1.4 Fecha de constitución y duración de la sociedad.....	14
3.1.5 Objeto social.....	14
3.1.6 Registro Mercantil.....	14
3.1.7 Consulta de documentos jurídicos.....	14
3.1.8 Ejercicio social.....	15
3.1.9 Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones.....	15
3.1.10 Juntas Generales.....	15
3.1.11 Notificación de participaciones significativas.....	17
3.1.12 Oferta pública de adquisición obligatoria.....	18
3.2 Información de carácter general relativa al capital social	19
3.2.1 Modificación del capital social o de los derechos inherentes a las acciones.....	19
3.2.2 Capital social emitido.....	20
3.2.3 Capital social autorizado.....	20
3.2.4 Títulos que dan acceso al capital social.....	20
3.2.5 Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad.....	21
3.3 Reparto del capital y de los derechos de voto	22
3.3.1 Estructura del capital.....	22
3.3.2 Relaciones con los principales accionistas.....	23
3.3.3 Forma de las acciones.....	30
3.3.4 Modificaciones en el capital de la Sociedad después de su constitución.....	30
3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad.....	31
3.3.6 Organigrama simplificado del grupo.....	31
3.3.7 Adquisición de acciones propias.....	32
3.4 Información bursátil	33
3.5 Dividendos	36
3.5.1 Dividendos y repartos en efectivo distribuidos desde la constitución de la Sociedad.....	36
3.5.2 Política de distribución de dividendos de EADS.....	36

3.5.3	Plazo de prescripción de dividendos.....	37
3.5.4	Régimen fiscal.....	37
Capítulo 4 : Información Relativa a la Actividad de EADS.....		39
4.1	Presentación del Grupo EADS.....	39
4.1.1	Presentación.....	39
4.1.2	Airbus.....	45
4.1.3	Aviación de Transporte Militar.....	58
4.1.4	Aeronáutica.....	62
4.1.5	Sistemas de Defensa y Civiles.....	72
4.1.6	Espacio.....	83
4.1.7	Inversiones.....	90
4.2	Propiedad industrial e intelectual.....	91
4.3	Empleados.....	91
4.4	Investigación y desarrollo.....	92
4.5	Factores de riesgo.....	92
4.5.1	Riesgos de mercado.....	92
4.5.2	Riesgos jurídicos.....	95
4.5.3	Riesgos industriales y vinculados al medio ambiente.....	97
4.5.4	Riesgos asociados a seguros contratados por la Sociedad.....	97
4.5.5	Otros riesgos.....	98
Capítulo 5 : Activo Neto — Situación Financiera — Resultados.....		101
5.1	Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y de los resultados de las actividades ordinarias — Estados financieros consolidados auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002.....	102
5.1.1	Introducción y Presentación.....	102
5.1.2	Consideraciones Contables.....	102
5.1.3	Políticas.....	105
5.1.4	Resultado de las Actividades Ordinarias.....	111
5.1.5	Movimiento de los Fondos Propios Consolidados.....	116
5.1.6	Movimiento de la Posición Neta de Tesorería.....	118
5.1.7	Deudas Financieras Consolidadas.....	120
5.1.8	Tesorería y Activos Financieros Líquidos equivalentes.....	121
5.2	Estados Financieros.....	123
5.2.1	Estados Financieros Consolidados.....	123
5.2.2	Estados Financieros Individuales.....	167
5.3	Honorarios de los Auditores Estatutarios.....	173
Capítulo 6 : Órganos de Administración, Dirección y Control de la Sociedad.....		174
6.1	Administración, dirección y control.....	174
6.1.1	Consejo de Administración, Presidentes y <i>Chief Executive Officers</i>	174
6.1.2	Comité de Auditoría.....	176
6.1.3	Comité de Personal.....	176
6.1.4	Comité Ejecutivo.....	179
6.2	Retribución de los consejeros y de los principales directivos.....	182
6.2.1	Remuneración de los consejeros y principales directivos.....	182
6.2.2	Opciones concedidas a los dos <i>Chief Executive Officers</i>	183
6.2.3	Operaciones con Partes Relacionadas.....	183
6.2.4	Préstamos y garantías a los consejeros.....	183

6.3	Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados	183
6.3.1	Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados	183
6.3.2	Oferta de acciones a los empleados	184
6.3.3	Opciones concedidas a los trabajadores	185
	Capítulo 7 : Evolución Reciente y Perspectivas	187
7.1.	Evolución reciente	187
7.1.1	Pérdida de Jean-Luc Lagardère	187
7.1.2	Inclusión de EADS en el Índice Alemán MDAX	187
7.1.3	Emisión de Eurobonos por valor de 1.000 millones de Euros	187
7.1.4	Astrium.....	187
7.2.	Perspectivas financieras para 2003	188
7.3	Calendario Provisional de Comunicación de Información Financiera	189

CAPÍTULO 1 — RESPONSABLES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA Y 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	6 de mayo de 2003 ⁽¹⁾
Ernst & Young Accountants..... Drentestraat 20 1083 HK Amsterdam Países Bajos Representada por D. Ferdi G.M. Beuting	24 de julio de 2002	6 de mayo de 2003 ⁽¹⁾

1.3.2 Informe de los Auditores

En nuestra calidad de auditores de EADS (KPMG Accountants N.V. y Arthur Andersen para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2000 y 2001, KPMG Accountants N.V. y Ernst & Young Accountants en sustitución de Arthur Andersen para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002), hemos comprobado la información financiera de los estados financieros estatutarios (“los estados financieros”) de EADS correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000 (incluyendo los estados financieros consolidados) incluida en el presente Documento de Referencia.

Este Documento de Referencia ha sido preparado bajo la 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, han incluido una valoración de la fiabilidad de la información presentada sobre la situación financiera y los estados financieros y su coherencia con los estados financieros sobre los que hemos emitido nuestro informe de auditoría.

Nuestros procedimientos también han incluido la lectura de la información financiera consolidada de los años 2002 y 2001 recogida 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 inconsistencias 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.

(1) Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 6 de mayo de 2003, con el fin de establecer que los auditores de la Sociedad para el período contable correspondiente al ejercicio 2003 sean Ernst & Young Accountants y KPMG Accountants N.V.

Las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000, han sido aprobadas por el Consejo de Administración de EADS, y han sido auditadas por nosotros, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría, y con las generalmente aceptadas en los Países Bajos.

Nuestro informe de auditoría fechado el 7 de marzo de 2003 correspondiente a los estados financieros del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002 incluía los siguientes asuntos en la opinión:

- EADS no ha obtenido la información financiera actual del ejercicio 2002 de Dassault Aviation. Como consecuencia, no hemos podido 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 efectos de los ajustes, si los hubiera, que se podrían haber puesto de manifiesto si hubiéramos realizado los procedimientos de auditoría que normalmente hubiésemos realizado en relación con la inversión en Dassault Aviation. Los ingresos netos derivados de esta inversión por puesta en equivalencia registrados por EADS en el ejercicio 2002 han ascendido a 111 millones de euros y el coste de la participación de EADS en Dassault Aviation a 31 de diciembre de 2002 asciende a 1.333 millones de euros.
- En todos los demás aspectos, y por un lado en opinión de KPMG Accountants N.V. y Ernst & Young, excepto por el efecto de la no-aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) establecidas para los costes de desarrollo que han sido contabilizados como gastos según se han incurrido, mientras que las citadas Normas requieren 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 Normas IFRS en relación con la consolidación por integración proporcional de MBDA, ya que EADS está registrando su participación en la joint venture de MBDA por integración proporcional del 50% de los estados financieros de MBDA y registrando intereses minoritarios por un 12,5%, mientras que las citadas Normas exigen que las Sociedades partícipes integren el porcentaje efectivo de la participación en entidades controladas conjuntamente, siendo éste el 37,5% para MBDA, los estados financieros expresan la imagen fiel de la Sociedad a 31 de diciembre de 2002, y de los resultados del ejercicio terminado en dicha fecha de conformidad con las Normas IFRS y con los principios generalmente aceptados en los Países Bajos.

En la opinión contenida en el informe de auditoría fechado el 15 de marzo de 2002 correspondiente a los estados financieros del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001, se establecía que, dado que los auditores no habían podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente hubieran realizado en relación a la participación de EADS en Dassault Aviation, que se encontraba contabilizada bajo el método de puesta en equivalencia (ingreso neto derivado de la inversión por puesta en equivalencia en 2001 de 111 millones de euros y el coste de la inversión de EADS en Dassault Aviation de 1.252 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) se expresó una salvedad con respecto a los efectos de los ajustes, si los hubiese habido, que se hubiesen puesto de manifiesto, en caso de que hubieran realizado los procedimientos de auditoría que normalmente se hubiesen realizado en relación a la inversión en Dassault Aviation. En todos los demás aspectos, y por un lado en opinión de KPMG Accountants N.V. y Arthur Andersen, excepto por el efecto de la no-aplicación de las Normas IFRS para los costes de desarrollo que fueron contabilizados como gasto según fueron incurridos, mientras que las normas IFRS exigen que estos costes se capitalicen como inmovilizado inmaterial cuando se cumplan ciertos requisitos para la capitalización de estos activos; y por otro lado de acuerdo a KPMG Accountants N.V. excepto por el efecto de la no-aplicación de las normas IFRS con relación a la consolidación por integración proporcional de MBDA, ya que EADS ha registrado su participación en el joint venture de MBDA por integración proporcional del 50% del balance de situación de MBDA y registrado intereses minoritarios por un 12,5%, mientras que las citadas Normas exigen que las sociedades partícipes integren el porcentaje efectivo de participación en entidades controladas conjuntamente, siendo éste el 37,5% para MBDA, los estados financieros expresaban la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2001 y los resultados del ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las normas IFRS y con los principios generalmente aceptados en los Países Bajos.

En la opinión contenida en el informe de auditoría fechado el 9 de marzo de 2001 sobre los estados financieros del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000, se establecía que, dado que los auditores no habían podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente se hubieran realizado con relación a la participación de EADS en Dassault Aviation, que se encontraba contabilizada bajo el método de puesta en equivalencia (ingreso neto obtenido de la inversión por puesta en equivalencia de 116 millones de euros y coste de la inversión de EADS en Dassault Aviation de 1.164 millones de euros a 31 de diciembre de 2000) no habían expresado una opinión sobre dicho asunto. En todos los demás aspectos, excepto por el efecto de la no-aplicación de las Normas IFRS para los costes de desarrollo que fueron contabilizados como gasto según fueron incurridos, mientras que las normas IFRS exigen que estos costes se capitalicen como inmovilizado inmaterial cuando se cumplen ciertos requisitos para la capitalización

de estos activos; los estados financieros expresaban la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2000 y los resultados del ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas IFRS y los principios generalmente aceptados en los Países Bajos.

Basándonos en los procedimientos descritos anteriormente, excepto por los efectos de los ajustes, si los hubiera, que podrían haberse puesto de manifiesto, en caso de que hubiéramos realizado los procedimientos de auditoría que normalmente hubiésemos realizado con relación a la inversión en Dassault Aviation en 2002 y 2001 y la ausencia de la opinión de auditoría sobre la inversión de Aviación de Dassault en 2000, excepto por el efecto de la no aplicación de las Normas IFRS y de los principios generalmente aceptados en los Países Bajos en relación a la contabilización de los costes de desarrollo en 2002, 2001 y 2000, y en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de no aplicación de las Normas IFRS y de los principios generalmente aceptados en los Países Bajos en relación con la consolidación por integración proporcional de MBDA en 2002 y 2001, no tenemos otros asuntos que destacar sobre la fiabilidad de la información financiera referente a los estados financieros de EADS correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002, y tal y como se han auditado por KPMG Accountants N.V. y Arthur Andersen a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2001 y 2000 y a cualquier otra información arriba mencionada.

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

La Haya, 2 de abril de 2003

Amsterdam, 2 de abril de 2003

KPMG Accountants N.V

Ernst & Young Accountants
(limitado a los estados financieros correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002)

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 los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000 (incluyendo los estados financieros consolidados), contenidos en el presente Documento de Referencia, documentos que originalmente se redactaron en inglés.

Basándose en nuestra lectura, la información financiera relativa a los estados financieros estatutarios de EADS para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000, la declaración de los auditores y el informe de auditoría de los estados financieros oficiales para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2002, deberían permitir a un lector francés entender la situación financiera del Grupo EADS al 31 de diciembre de 2002.

París, 2 de abril de 2003,

KPMG Audit
Departamento de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés

Michel Piette
Socio

Jean François Ginies
Socio

1.4 Política de información

Responsable de la información:

D. Pierre de Bausset
Vicepresidente Ejecutivo de Relaciones con los Inversores
y Comunicación Financiera
81663 Munich
Alemania
Teléfono: + 49 89 607 34111
E-mail: ir@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 (0 800 011 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 Markt* (en el segmento de negociación *Prime Standard*) 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 período</u>
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
31 de diciembre de 2002	1 euro = US\$0,9454	1 euro = US\$1,0487

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 del informe de auditoría en el Registro de la Cámara de Comercio de Amsterdam, con copia a las autoridades bursátiles holandesas (*Autoriteit Financiële Markten*) (la “**AFM**”);
- (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 AFM.

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 AFM 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 de la 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 AFM 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 Sociedad 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. De acuerdo con las Normas de Conducta, determinadas personas únicamente están autorizadas a negociar con acciones de EADS dentro de unos períodos muy limitados y están sujetas además a obligaciones de información

específicas al *Compliance Officer* de la Sociedad y a la AFM con respecto a dichas operaciones. Entre dichas personas se encuentran (i) los accionistas titulares de más del 25% del capital de la Sociedad (incluyendo, en los casos en los que el accionista sea una entidad jurídica, a sus consejeros o personas con un puesto equivalente), (ii) los miembros del Consejo de Administración de EADS y los consejeros de cualquier sociedad del grupo EADS y (iii) aquellos empleados que el *Compliance Officer* señale.

El Director Financiero de EADS, Hans-Peter Ring, ha sido nombrado *Compliance Officer* por el Consejo de Administración de EADS. El *Compliance Officer* es responsable principalmente del cumplimiento de las Normas de Conducta y de informar a la AFM.

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 emisiones de nuevas acciones o las suscripciones, transmisiones, renunciaciones o conversiones de acciones;
- (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.

El documento de referencia deberá ser registrado con la COB, y una vez registrado será puesto a disposición del público.

Regulación alemana

Como consecuencia de que las acciones de la Sociedad coticen en el *amtlicher Markt* (concretamente en el segmento de negociación del *amtlicher Markt, Prime Standard*, que fue creado e introducido por la *Deutsche Börse AG* el 1 de enero de 2003) de la Bolsa de Frankfurt, la Sociedad está sujeta a las obligaciones que se describen más adelante y que se derivan de la admisión a cotización de sus acciones. Además de cotizar en el *amtlicher Markt (Prime Standard)*, la Sociedad está incluida en el índice de selección recientemente reestructurado MDAX, el índice MidCap de *Deutsche Börse AG*.

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. A tenor de lo previsto en el § 62 del Reglamento (*Börsenordnung*) de la Bolsa de Frankfurt, la cotización en el *Prime Standard* del *amtlicher Markt* tiene como consecuencia la obligación adicional para la Sociedad de elaborar y publicar en alemán e inglés cuentas anuales consolidadas de acuerdo con las normas internacionales conocidas como *International Financial Reporting Standards* (IFRS) o los denominados *US-Generally Accepted Principles* (US-GAAP).

Por otra parte, la Sociedad tiene la obligación de publicar un informe semestral de conformidad con el § 40 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 el § 63 del Reglamento (*Börsenordnung*) de la Bolsa de Frankfurt, la Sociedad, como parte del *Prime Standard*, deberá publicar informes trimestrales en alemán e inglés siguiendo los mismos principios contables internacionales que en el caso de las cuentas anuales. Dicho informe trimestral servirá de base para evaluar la evolución de las actividades de la Sociedad durante el período que corresponda y desde el comienzo del ejercicio económico hasta la fecha del trimestre de referencia en la que se realice la publicación.

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, como consecuencia de su cotización en el *Prime Standard*, deberá preparar una actualización continua en alemán e inglés del calendario de acciones empresariales al inicio de cada ejercicio económico, relativo al menos a dicho ejercicio. Dicho calendario incluirá datos relativos a los acontecimientos más importantes de la Sociedad. La Sociedad también está obligada a celebrar una reunión con analistas al menos una vez al año, además de la conferencia de prensa sobre el balance de situación.

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 españolas 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.

Con arreglo a la Ley 44/2002, de 25 de noviembre, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero (la “**Ley financiera**”), junto con la información semestral mencionada en el párrafo anterior, la Sociedad deberá proporcionar información cuantificada de todas las operaciones realizadas con partes vinculadas.

3.1.3.2. Obligaciones de información específica

Regulación francesa

Según lo dispuesto en el Reglamento (*Règlement*) 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 financiero (*Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht*), así como a los consejos de administración de las bolsas de valores en las que estén admitidas a negociación las acciones de la Sociedad.

Como consecuencia de la cotización de sus acciones en el *amtlicher Markt (Prime Standard)*, la Sociedad está obligada además a publicar dicha información en inglés (§ 66 del Reglamento (*Börsenordnung*) de la Bolsa de Frankfurt).

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), tal y como ha quedado redactado tras su modificación por la Ley Financiera, 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. En este sentido, cualquier hecho relevante de este tipo deberá comunicarse a la CNMV 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, en cualquier caso, tan pronto como se conozca el hecho relevante, se tome la decisión relevante pertinente o se firme el acuerdo relevante de que se trate, según sea el caso. En la medida de lo posible, el hecho relevante debería ser notificado a la CNMV después del cierre de los mercados el día de la notificación, a fin de evitar influir en la cotización de las acciones de la Sociedad en la sesión de negociación correspondiente. Asimismo, de conformidad con la Ley Financiera, la Sociedad deberá difundir en su página Web los datos correspondientes a cualquier hecho relevante. 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 24288945.

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.: 00.33.1.42.24.24.24). 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 en Francia.

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

3.1.8 Ejercicio social

El ejercicio económico 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 distribuable 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 Requisitos para el ejercicio del derecho de voto”).

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 la celebración de 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 exclusión 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 pignoras, 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 pignoras.

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 AFM. 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 66²/₃% en adelante. La AFM publicará todas las notificaciones que se hayan 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 AFM 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.

Requisitos de notificación para miembros del Consejo de Administración de EADS

La WMZ fue modificada con efectos desde el día 1 de septiembre de 2002. Como consecuencia de las correspondientes modificaciones lo siguiente resultará aplicable a EADS.

Los miembros del Consejo de Administración de EADS deberán notificar a la AFM su participación accionarial en EADS, alcancen o no dichas participaciones los márgenes especificados. Cada miembro del Consejo de Administración deberá informar del número de acciones y derechos de voto de los que sea titular, no sólo del porcentaje de acciones y derechos de voto⁽¹⁾.

(1) En este contexto, el término “acciones” también incluye, por ejemplo, los certificados de depósito (*depository receipts*) por acciones o derechos derivados de un contrato para adquirir acciones o certificados de depósito (*depository receipts*) de acciones, en concreto las opciones de compra, warrants y bonos convertibles.

Los miembros del Consejo de Administración de EADS que, a 1 de septiembre de 2002, fuesen titulares de acciones y/o derechos de voto en EADS deberán informar del número de acciones y/o derechos de voto a EADS y a la AFM (i.e. la obligación de notificación inicial).

EADS deberá comunicar de forma inmediata a la AFM cualquier dimisión o expiración de mandato de los miembros del Consejo de Administración. La AFM incorpora todas las comunicaciones en un registro público al que se puede acceder desde la página Web de la AFM y que puede ser consultado por cualquier persona interesada.

La Sociedad tiene la obligación de informar al *Conseil des Marchés Financiers* (“**CMF**”), a la CNMV y a las Bolsas de Valores 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), directa o indirectamente, 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 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. Reparto del capital y de los derechos de voto — Relaciones con los principales accionistas”) (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 posea 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 Reparto del capital y de los derechos de voto — Relaciones con los principales accionistas”.

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.

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 dicha Junta.

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

Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 6 de mayo de 2003 con el fin de autorizar al Consejo de Administración para que emita en cualquier momento acciones que representen hasta un 1% del capital social autorizado de la Sociedad, conceda derechos de suscripción de acciones por un período que finalizaría el día de la Junta General de Accionistas de 2005 incluida dicha fecha, y también para caso de que estos derechos de suscripción puedan ejercitarse con posterioridad a dicha fecha, así como para que limite o excluya los derechos de suscripción preferente durante un período que finaliza el día de la Junta General de Accionistas de 2005, incluida dicha fecha.

La Junta General de Accionistas podrá reducir el capital social emitido mediante la amortización de acciones 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 811.198.500 euros, dividido en 811.198.500 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. Opciones concedidas a los trabajadores”), no hay ningún título que dé acceso, ni de forma inmediata ni tras un período de tiempo, al capital social de EADS.

La siguiente tabla, muestra la posible dilución total que se produciría si se ejercitasen todas las opciones sobre acciones emitidas a 31 de diciembre de 2002:

<u>Capital social potencial de EADS</u>	<u>Número de acciones</u>	<u>Número de derechos de voto</u>	<u>Porcentaje de dilución del capital y los derechos de voto</u>
Número total de acciones de EADS emitidas a la fecha del presente documento:.....	811.198.500	800.957.248	97,5%
Número total de acciones de EADS que pueden emitirse tras el ejercicio de las opciones sobre acciones:	<u>20.577.925</u>	<u>20.577.925^(*)</u>	<u>2,5%</u>
Capital social potencial de EADS.....	<u>831.776.425</u>	<u>821.535.173</u>	<u>100%</u>

(*) El efecto de dilución potencial sobre los derechos de voto del ejercicio de estas opciones sobre acciones podría verse limitado como resultado de los programas de recompra de acciones de la Sociedad (véase más adelante el párrafo “3.3.7.1 Reparto del capital y de los derechos de voto — Adquisición de acciones propias — Derecho holandés”).

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

<u>Fecha</u>	<u>Naturaleza de la operación</u>	<u>Valor nominal por acción</u>	<u>Número de acciones emitidas</u>	<u>Prima^(*)</u>	<u>Número total de acciones emitidas tras la operación</u>	<u>Total de capital social emitido tras la operación</u>
29 de diciembre de 1998..	Constitución	NLG 1.000	100	—	100	NLG 100.000
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 los empleados (<i>note d'opération</i> aprobada por la COB el 13 de octubre de 2001 con el número 01-1209)	1 euro	2.017.894	19.573.571,80 euros	809.175.561	809.175.561 euros
4 de diciembre de 2002....	Emisión de acciones para la realización de una oferta de acciones a empleados (<i>note d'opération</i> aprobada por la COB el 11 de octubre de 2002 con el número 02-1081)	1 euro	2.022.939	14.470.149,33 euros	811.198.500	811.198.500 euros

(*) Los costes (netos de impuestos) relacionados con la oferta pública de acciones de la Sociedad en julio de 2000 han sido compensados con una prima de emisión por valor de 55.849.772 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.

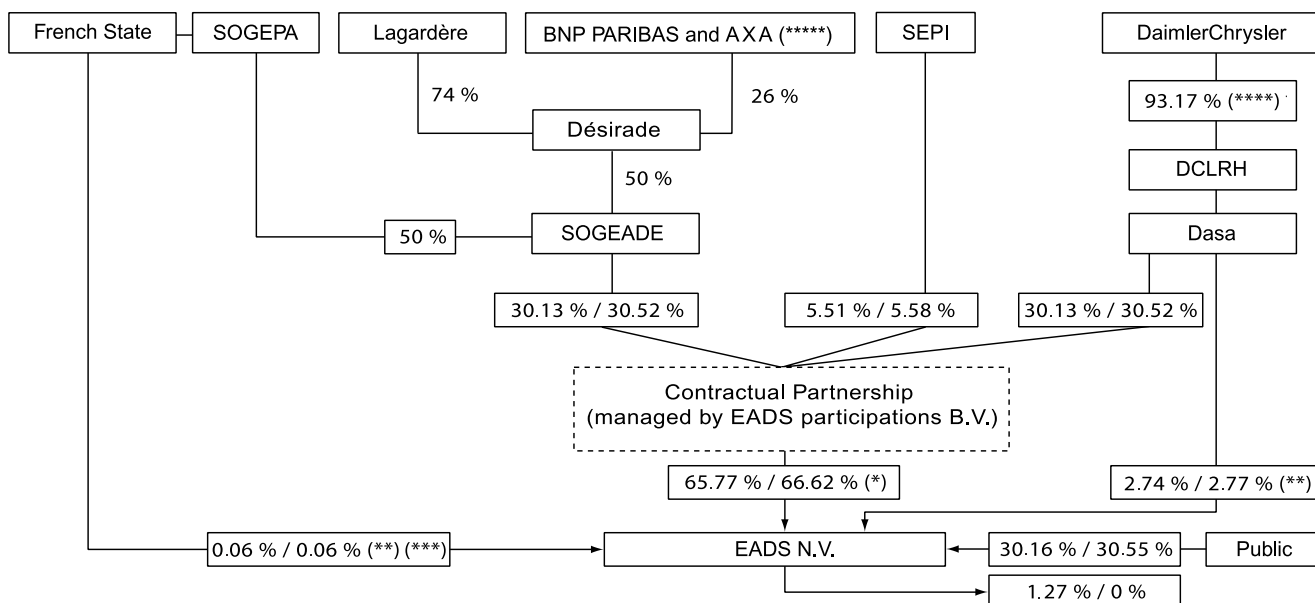
En este documento, el término “Ejecución” hace referencia a la ejecución, efectuada en julio de 2000, de las aportaciones hechas por Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI a EADS con el fin de concentrar sus actividades en EADS.

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 30,13% 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* francesa, 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 30,13% de las acciones de EADS. Por tanto, el 60,26% del capital social de EADS pertenece, a partes iguales, a DaimlerChrysler y SOGEADE, que controlan conjuntamente EADS a través de un contractual partnership de Derecho holandés (el “**Contractual Partnership**”). SEPI (sociedad holding del Estado español), que es parte del Contractual Partnership, posee el 5,51% del capital social de EADS. El público (incluyendo los empleados de EADS) y la Sociedad son titulares, respectivamente, del 30,16% y del 1,27% del capital social de EADS. DaimlerChrysler y la República Francesa (el “**Estado Francés**”) son titulares directos del 2,74% y el 0,06% respectivamente de ese capital social, estando estas participaciones sujetas a determinadas disposiciones especiales.

El diagrama que se incluye a continuación muestra el actual reparto del capital de EADS (% de capital/derechos de voto) antes del ejercicio de las opciones sobre acciones concedidas en la suscripción de las acciones de EADS (véase el apartado “6.3.3. Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados — Opciones concedidas a los trabajadores”).



-
- (*) 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. Todas las acciones que posee actualmente el Estado Francés tendrán que venderse en el mercado.
- (****) DCLRH 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, *Istrose 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. Retribución de los consejeros y de los principales directivos — Remuneración de los consejeros y principales directivos”.
 - A la fecha del presente documento, la Sociedad poseía, directa o indirectamente a través de otra sociedad en la que la Sociedad posee directa o indirectamente más del 50% del capital social, 10.241.252 de sus acciones propias. Las acciones de EADS en manos de la propia Sociedad no gozan de derechos de voto.
 - Aproximadamente el 3,37% del capital y el 3,42% de los derechos de voto son 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 celebrado en la fecha de la Ejecución entre DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPA, SOGEADE y SEPI (el “**Participation Agreement**”), 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 DCLRH). 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 commandité 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 julio de 2003 (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 julio de 2003, o en la fecha en que SEPI deje de ser titular de Acciones Indirectas de EADS, si esta fecha es anterior. Después de julio de 2003, el nombramiento del consejero designado por la SEPI estará sujeto a la aprobación unánime de SOGEADE, DaimlerChrysler y SEPI.

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 en julio de 2003 (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, 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, 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 tenía inicialmente la intención (sin que estuviese 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 los 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 dicho 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 sus derechos 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 con el 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 como máximo 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 los 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, 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 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 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 correspondientes al Estado Francés tras la distribución de forma gratuita a determinados antiguos accionistas de Aerospatiale Matra como consecuencia de su privatización en junio de 1999 y que deberán ser vendidas en el mercado; (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 a continuación) 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, solo 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 cualificada 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 Aérospatiale 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 General, filial al 100% de Lagardère, a las filiales directas e indirectas de Matra Hautes Technologies que se habían aportado a Aerospatiale, no se modificarían hasta el 31 de diciembre de 2003.

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 500.000 NLG, compuesto por 500 acciones, de valor nominal 1.000 NLG cada una. El suscriptor inicial era Aerospatale 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. Información de carácter general relativa al capital social — Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad”):

Desde julio de 2000, el Estado Francés ha distribuido gratuitamente 4.293.746 acciones de EADS (lo que representa el 0,53% del capital social de EADS a la fecha del presente documento) a diversos antiguos accionistas de Aerospatale Matra, como consecuencia de la privatización de esta última llevada a cabo en junio de 1999. La última distribución se realizó en julio de 2002.

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 de EADS, respectivamente, lo que representa un 0,92% y un 2,06%, respectivamente, de su capital social a la fecha del presente documento), 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 2001 (18 de abril de 2002), la Sociedad no ha recibido ninguna notificación sobre márgenes de participación. De conformidad con la información de que dispone la Sociedad, ninguno de sus accionistas, distinto de los incluidos en el cuadro que se incluye a continuación, ostenta más del 5% del capital social o los derechos de voto de la misma.

La siguiente tabla muestra el reparto de los derechos de voto y de las acciones emitidas por la Sociedad antes del ejercicio de cualesquiera opciones sobre acciones otorgadas por la suscripción de acciones de EADS (véase el párrafo “6.3.3. Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados — Opciones concedidas a los trabajadores”) con respecto a los últimos tres ejercicios:

	Posición a 2 de abril de 2003			Posición a 18 de abril de 2002			Posición a 26 de abril de 2001	
	Número de acciones	% del capital	% de los derechos de voto	Número de acciones	% del capital	% de los derechos de voto	Número de acciones	% del capital y de los derechos de voto
Accionistas								
Dasa AG.....	244.447.704	30,13%	30,52%	244.447.704	30,21%	30,25%	244.447.704	30,29%
SOGEADE.....	244.447.704	30,13%	30,52%	244.447.704	30,21%	30,25%	244.447.704	30,29%
SEPI.....	44.690.871	5,51%	5,58%	44.690.871	5,52%	5,53%	44.690.871	5,53%
<i>Sub-total del Contractual Partnership</i>	<i>533.586.279</i>	<i>65,77%</i>	<i>66,62%</i>	<i>533.586.279</i>	<i>65,94%</i>	<i>66,03%</i>	<i>533.586.279</i>	<i>66,11%</i>
Dasa AG.....	22.227.478	2,74%	2,77%	22.227.478	2,75%	2,75%	22.227.478	2,75%
Estado Francés.....	502.746(*)	0,06%	0,06%	2.748.681	0,34%	0,34%	2.748.681	0,34%
Público.....	244.640.745(**)	30,16%	30,55%	249.585.180	30,84%	30,88%	248.595.229	30,80%
Adquisición de acciones propias(***)..	10.241.252	1,27%	—	1.027.943	0,13%	—	—	—
TOTAL.....	811.198.500	100,00%	100,00%	809.175.561	100,00%	100,00%	807.157.667	100,00%

(*) Acciones correspondientes al Estado Francés tras la distribución gratuita de 4.293.746 acciones entre determinados antiguos accionistas de Aerospatiale Matra como consecuencia de su privatización en junio de 1999. Todas las acciones de las que es titular actualmente el Estado Francés tendrán que venderse en el mercado.

(**) Aproximadamente el 3,37% del capital social y el 3,42% de los derechos de voto pertenecen a empleados de EADS.

(***) Las acciones de EADS en manos de la propia Sociedad no gozan de derechos de voto.

De conformidad con la información de que dispone la Sociedad, a excepción de lo establecido en el anterior apartado “3.3.2. Relaciones con los principales accionistas”, no se ha pignorado ninguna de las acciones de EADS.

La Sociedad solicitó que se revelase la identidad de los titulares de las acciones en posesión de titulares identificables (“Titres au porteur identifiables” (TPI)) que ostenten más de cincuenta acciones de forma individual. El estudio, finalizado el 28 de febrero de 2002, tuvo como resultado la identificación de 335.236 accionistas que eran titulares de un total de 219.647.026 acciones de EADS (incluidas 3.731.973 acciones de las que es titular la CNMV en nombre del mercado español y 20.198.300 acciones de las que es titular Clearstream en nombre del mercado alemán).

La actual estructura accionarial de la Sociedad se puede ver en el organigrama recogido en el apartado “3.3.1. Estructura del capital”.

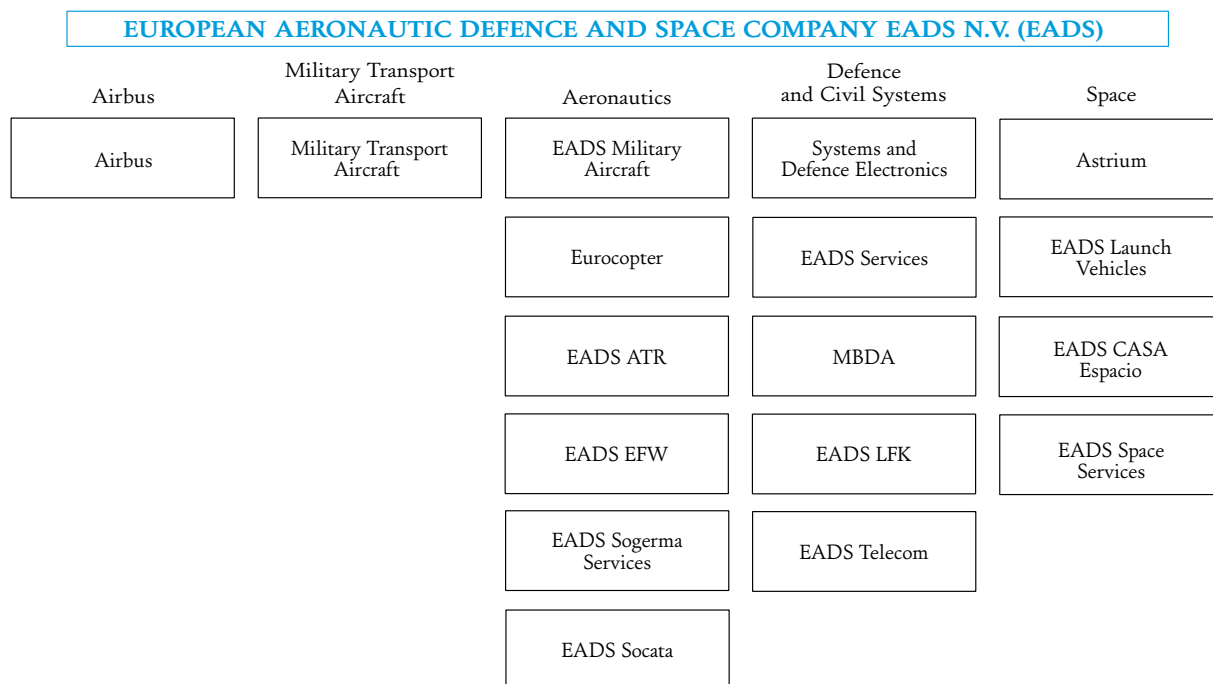
3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad

Véase lo dispuesto anteriormente en los apartados “3.3.1. Estructura del capital” y “3.3.2. Relaciones con los principales accionistas”.

3.3.6 Organigrama simplificado del grupo

El siguiente cuadro indica las principales unidades operativas de EADS.

ORGANIGRAMA SIMPLIFICADO DEL GRUPO



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 cualquier otra forma por la cual reciba una contraprestación económica, a un precio que oscilase entre el valor nominal de las acciones (1 euro) y una cantidad equivalente al 110% del precio pagado por las acciones correspondientes, en cualquier mercado de valores, en el día en que ese mercado estuviese abierto a negociación inmediatamente anterior al día de la adquisición de las acciones por parte de la Sociedad. El Consejo de Administración adoptó los acuerdos correspondientes los días 12 de julio y 18 de septiembre de 2001, y encomendó a los *Chief Executive Officers* la implementación 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.

En la Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 17 de mayo de 2002, 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 cualquier otra forma por la cual reciba una contraprestación económica, a un precio que oscile entre el valor nominal de las acciones (1 euro) y una cantidad equivalente al 110% del precio pagado por las acciones correspondientes, en cualquier mercado de valores, en el día en que ese mercado estuviese abierto a negociación inmediatamente anterior al día de la adquisición de las acciones por parte de la Sociedad. El Consejo de

Administración adoptó los acuerdos correspondientes los días 9 de agosto y 11 de octubre de 2002, y encomendó a los *Chief Executive Officers* la implementación de un plan para la recompra por parte de la Sociedad de un máximo de 10.100.000 de sus acciones propias, representativas de un 1,24% del capital social emitido de la Sociedad.

Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el día 6 de mayo de 2003, 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 por la cual reciba una contraprestación económica, a un precio que deberá estar comprendido entre el valor nominal de las acciones y una cantidad equivalente al 110% del precio al que coticen en cualquier bolsa de valores 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. A la fecha del presente documento, la Sociedad había comprado 10.241.252 de sus propias acciones.

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 presentación de una *note d'information* sometida 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 811.198.500 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, así como del índice MDAX.

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

(*) EADS registra igualmente dichos informes en la CNMV, la autoridad federal alemana de control financiero (*Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht*) y la AFM.

Bolsa de París

	<u>Volumen de contratación</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
Abril	35.889.677	1.794.484	580.351.224	29.017.561	17,08	15,18
Mayo.....	45.646.138	1.901.922	779.829.454	32.492.894	18,45	15,93
Junio	31.749.880	1.671.046	504.393.890	26.547.047	17,60	14,03
Julio	46.935.443	2.040.671	737.366.977	32.059.434	17,71	13,28
Agosto	23.084.592	1.282.477	341.095.955	18.949.775	16,68	13,46
Septiembre.....	39.530.265	1.882.394	476.338.740	22.682.797	13,65	10,41
Octubre.....	55.312.620	2.404.897	599.820.170	26.079.138	13,55	8,67
Noviembre.....	34.660.783	1.650.513	409.210.849	19.486.231	13,39	10,35
Diciembre.....	34.109.924	1.705.496	382.128.122	19.106.406	13,39	9,65
2003						
Enero.....	41.084.015	1.867.455	420.579.852	19.117.266	11,70	8,89
Febrero.....	31.503.649	1.575.182	271.850.579	13.592.529	9,93	7,25
Marzo.....	46.872.323	2.232.015	355.854.887	16.945.471	9,10	6,33

Fuente: Base de datos Bloomberg

Bolsa de Frankfurt

	<u>Volumen de contratación</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
Abril	910.722	45.536	14.479.100	723.955	17,50	15,15
Mayo.....	551.598	22.983	9.466.389	394.433	18,45	16,00
Junio	409.279	21.541	6.464.362	340.230	17,46	14,10
Julio	501.338	21.797	7.710.529	335.240	17,62	13,50
Agosto	223.696	12.428	3.294.759	183.042	16,60	13,30
Septiembre.....	486.634	23.173	5.788.128	275.625	13,80	10,50
Octubre.....	718.288	31.230	7.759.130	337.353	13,37	8,80
Noviembre.....	510.315	24.301	6.035.121	287.387	13,28	10,41
Diciembre	561.626	28.081	6.268.283	313.414	13,31	9,78
2003						
Enero.....	629.888	28.631	6.440.735	292.761	11,80	8,80
Febrero.....	543.124	27.156	4.680.095	234.005	9,98	7,27
Marzo.....	1.746.387	83.161	14.362.272	683.918	9,38	6,30

Fuente: Base de datos Bloomberg

Bolsas españolas

	Volumen de contratación	Volumen de contratación medio diario	Valor de contratación (€)	Valor de contratación medio diario (€)	Máximo del mes	Mínimo del mes
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
Abril	353.915	17.696	5.733.831	286.692	17,05	15,18
Mayo.....	517.966	21.582	8.935.214	372.301	18,25	16,05
Junio	341.322	17.964	5.467.806	287.779	17,63	14,20
Julio	277.767	12.077	4.400.045	191.306	17,66	13,53
Agosto	173.359	9.631	2.532.757	140.709	16,55	13,50
Septiembre	249.687	11.890	3.053.515	145.405	13,98	10,55
Octubre	613.348	26.667	6.672.879	290.125	13,45	8,82
Noviembre.....	781.926	37.235	9.124.295	434.490	13,36	10,45
Diciembre.....	486.758	24.338	5.430.877	271.544	13,33	9,75
2003						
Enero	904.400	41.109	9.267.742	421.261	11,62	8,90
Febrero.....	623.576	31.179	5.271.716	263.586	9,90	7,28
Marzo.....	1.175.515	55.977	9.026.197	429.819	9,02	6,41

Fuente: Base de datos Bloomberg

3.5 Dividendos

3.5.1 Dividendos y repartos en efectivo distribuidos desde la constitución de la Sociedad

Los días 27 de junio de 2001 y 28 de junio de 2002 se procedió a un reparto en efectivo correspondiente a los años 2000 y 2001, respectivamente, por un valor bruto de 0,50 euros por acción.

En la Junta General de Accionistas convocada para el 6 de mayo de 2003, se adoptará un acuerdo con el fin de aprobar el pago de un reparto en efectivo correspondiente al año 2002 por un valor bruto de 0,30 euros por acción pagaderos el 12 de junio de 2003.

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. El pago de futuros dividendos dependerá principalmente, en su caso, de los resultados obtenidos por la Sociedad y de las prioridades establecidas para la utilización de la tesorería, así como de factores

externos tales como la política de distribución de dividendos de otras sociedades europeas e internacionales del sector. (Véase también “3.1.9. Descripción General de la Sociedad — Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones”). No se puede asegurar que se vayan a distribuir dividendos del año 2003 en adelante.

En el momento de la oferta pública de acciones de EADS, la Sociedad anunció su intención de distribuir un dividendo que representaba aproximadamente el 2% del promedio de su capitalización bursátil para ese año. El reparto en efectivo correspondiente a 2002 propuesto a la Junta General de Accionistas está en consonancia con esta política, y refleja un precio medio por acción en 2002 de aproximadamente 14 euros.

De igual modo, lo señalado anteriormente refleja la importancia que la Dirección de EADS otorga a la disciplina financiera en un momento en el que se está llevando a cabo una drástica reestructuración en la División Espacio, y en el que los proveedores de EADS se están viendo obligados a poner en práctica distintas iniciativas para la reducción de los costes marginales.

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. Se limitan a las incidencias fiscales significativas para un 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 venta 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 gestionado de forma efectiva en los Países Bajos o que se lleve a cabo a través de un establecimiento permanente (*vaste inrichting*) o de un representante permanente (*vaste vertegenwoordiger*) en los Países Bajos; o
- (ii) el Accionista No Residente no sea una persona física y posea, directa o indirectamente, una participación significativa (*aanmerkelijk belang*) o una participación en la Sociedad que se considere significativa y dicha participación no forme parte de los activos de un negocio; o
- (iii) el Accionista No Residente sea una persona física y posea, directa o indirectamente, una participación significativa (*aanmerkelijk belang*) en la Sociedad o dicha renta o plusvalía cumpla los requisitos necesarios para considerarla en los Países Bajos como renta de actividades diversas (*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*), según la definición que de este término hace la Ley holandesa sobre el impuesto sobre la renta de las personas físicas de 2001 (*Wet inkomstenbelasting 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 y en circulación total o de alguna clase del mismo 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; o
- (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 RELATIVA A LAS ACTIVIDADES DE EADS

4.1 Presentación del Grupo EADS

4.1.1 Presentación

Todos los datos que se facilitan a continuación se basan en información facilitada por la Sociedad (salvo cuando expresamente se indique lo contrario).

Con un volumen de negocios consolidado de 29.900 millones de euros en 2002, EADS es el líder europeo de la industria aeroespacial y de 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 proveedores de aviones militares, de satélites y de electrónica de defensa. En 2002, EADS realizó un 80% de su volumen de negocios en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar.

HECHOS DESTACADOS DE 2002

En 2002, EADS siguió aplicando sus líneas estratégicas de desarrollo y reequilibrando sus actividades empresariales en favor de la defensa. Este reajuste tiene como objeto reducir el impacto que los ciclos económicos del mercado de la aviación civil tienen en EADS, así como reforzar el exitoso comportamiento de su joven cartera de productos bien orientados mediante una continuada actividad en I+D. La cifra récord de 168.300 millones de euros registrada en la cartera de pedidos a finales de año constituye una baza muy importante para EADS. Dicha cifra incluye nuevos pedidos de 120 A319 (EasyJet) y de misiles Meteor y Taurus. Asimismo, el programa A380 de Airbus, importante fuente de crecimiento de las ventas y de la rentabilidad a largo plazo, completó en 2002 varias etapas, como la colocación de la primera piedra de las plantas de ensamblaje final de Toulouse y Hamburgo y el inicio de la producción de componentes clave de aviación. Los diez nuevos pedidos de A380 que se realizaron en el año 2002, haciendo que el total de la cartera de pedidos ascendiese a 95 aviones, ponen de manifiesto el continuo atractivo de este producto.

Al igual que en 2001, el clima de recesión económica a nivel mundial y la continuada preocupación por el terrorismo y por la actual guerra en Irak, influyeron considerablemente en el tráfico aéreo durante 2002, y, por consiguiente, en la salud económica de las compañías aéreas que son clientes de EADS. Como consecuencia de esta situación, el precio de las acciones de EADS cerró el año con un descenso del 25%, lo que pone de manifiesto la persistente incertidumbre del mercado con respecto a la recuperación económica.

A pesar de estas presiones económicas, EADS alcanzó su objetivo de realizar 300 entregas de aviones Airbus y obtuvo resultados positivos en la división de Sistemas de Defensa y Civiles con la aplicación de importantes medidas de integración y reestructuración. Como consecuencia de la activa política de gestión de tesorería introducida a partir de septiembre de 2001 y de una mayor atención a la gestión del riesgo financiero de las ventas, EADS finalizó el año con un saldo de tesorería neto positivo de 1.200 millones de euros.

En el año 2002, la Sociedad continuó con su estrategia de consolidación, anunciando su intención de comprar la participación del 25% de BAE SYSTEMS en Astrium y convertirse así en el propietario de la totalidad del capital del fabricante de satélites. Véase “7.1.4 — Evolución reciente — Astrium”.

Desde su nacimiento, EADS ha mantenido el objetivo de crear valor desde el año 2004 por importe de 600 millones de euros al año. Basándose en los resultados de las iniciativas de creación de valor emprendidas hasta la fecha, la Dirección considera que EADS está siguiendo una trayectoria adecuada para la consecución del objetivo fijado para el año 2004.

ESTRATEGIA

Con el fin de maximizar el valor para sus accionistas, la Dirección de EADS (la “Dirección”) pretende colocar a la Sociedad en los primeros puestos de los principales mercados mundiales aeroespaciales y de defensa. En esta línea, se han definido los siguientes objetivos estratégicos:

- **Incrementar la amplia cartera de productos y servicios de EADS, consiguiendo así sinergias entre sus distintas actividades**

Mediante la combinación de una amplia variedad tanto de productos como de experiencia técnica para crear sistemas integrados de alto valor añadido, EADS intentará maximizar los márgenes y ofrecer soluciones altamente diferenciadas diseñadas a la medida de las necesidades de los clientes, las cuales son cada vez más complejas, tanto en el sector civil como en el de defensa. Existe una demanda cada vez mayor de herramientas que puedan ser utilizadas en red en ámbitos como la navegación, la defensa aérea y los

misiles balísticos (red central de guerra). En su condición de único grupo europeo dedicado tanto al negocio espacial como al de la defensa, EADS goza de una combinación esencial para alcanzar la superioridad tecnológica en este campo, y, por tanto, se encuentra en una posición privilegiada para capitalizar esas nuevas demandas. En el sector civil, EADS tiene la intención de utilizar su base tecnológica con el fin de ofrecer complejos sistemas comerciales, tales como gestión del tráfico aéreo, sistemas de detección de obstáculos para helicópteros y redes de telecomunicaciones protegidas para las fuerzas de seguridad. Por otra parte, la amplia cartera de productos y servicios que EADS tiene tanto en el sector privado como en el estatal, le permite paliar los efectos de sus actividades en la aviación comercial, que poseen una naturaleza cíclica, mediante el crecimiento en las actividades estatales.

Con el fin de continuar aumentando la amplitud y la estabilidad de toda la cartera, EADS tiene la intención de incrementar su volumen de negocios en el sector de la defensa hasta que éste represente un 30% de su volumen de negocios total a largo plazo. Los principales impulsores del crecimiento de la actividad de defensa de EADS son los nuevos programas como el Eurofighter, los helicópteros NH90 y Tiger, los programas de misiles Meteor y Aster, el avión de transporte militar A400M y la prestación de servicios protegidos de telecomunicaciones por parte de Paradigm Secure Communications (“**Paradigm**”) mediante el uso de satélites Skynet 5. La Dirección considera que el crecimiento del sector de la defensa en el futuro depende de que se produzca un cambio hacia una mayor cooperación europea en la gestión y la compra de tecnología de defensa y seguridad. EADS está realizando una labor activa para que se produzca una evolución en ese sentido en el mercado de defensa europeo. Asimismo, en atención al tamaño y crecimiento del presupuesto de defensa de Estados Unidos, la Sociedad se está concentrando también en aumentar su presencia en dicho mercado.

- **Afianzar la sólida posición global de EADS**

EADS tiene la intención de seguir posicionándose como una sociedad global altamente presente a nivel nacional en todos los principales mercados aeroespaciales y de defensa. Aunque ya cuenta con presencia mundial en mercados como el de la aviación comercial a través de Airbus, de helicópteros a través de Eurocopter, de misiles a través de MBDA y de satélites comerciales a través de Astrium, la Sociedad está procurando capitalizar su actual línea de productos para satisfacer la demanda mundial de productos relacionados con la defensa, tales como los helicópteros militares, los aviones de combate y de transporte, los sistemas electrónicos de defensa y las comunicaciones protegidas.

En Europa, el principal reto de EADS consiste en rentabilizar del modo más eficiente posible los presupuestos de defensa de sus clientes. La Sociedad pretende armonizar los procedimientos de aprovisionamiento y realizar esfuerzos en tecnología e investigación con el fin de reducir la distancia existente entre Estados Unidos y Europa en términos de capacidades.

EADS seguirá buscando oportunidades para constituir pilares firmes en mercados clave de exportación. La Sociedad se servirá de su sólida reputación como líder tecnológico y de su creciente credibilidad como integrador de sistemas para penetrar en esos mercados.

Con el nombramiento de D. Ralph Crosby como *Chief Executive Officer* de EADS North America y miembro del Comité Ejecutivo de EADS en 2002, la Sociedad resaltó su compromiso con el mercado estadounidense. Además, continuó extendiendo su presencia en Estados Unidos con la apertura de un centro de diseño de Airbus en Kansas, y tiene planeado establecer una sede de Eurocopter en Mississippi. La elección en 2002 para el programa *Deepwater* de los servicios de guardacostas de Estados Unidos de los sistemas integrados de guardacostas (*Integrated Coast Guard Systems*), de los que EADS es un importante proveedor, demuestra las efectivas capacidades que EADS puede proporcionar a las administraciones estadounidenses en el sector de la defensa y la seguridad nacional.

Los elementos caracterizadores más importantes de EADS, la tecnología y la amplitud de su mercado, le han permitido también desarrollar alianzas estratégicas con los principales miembros de los mercados aeroespacial y de defensa estadounidenses. Las oportunidades en defensa con misiles balísticos, aviones de misión y sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (“**ISR**”), desarrolladas conjuntamente con socios como Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman y Raytheon, han abierto amplios caminos hacia el crecimiento.

EADS también tiene intención de fortalecer su posición como principal contratista de defensa en el Reino Unido, el país con el presupuesto de defensa más amplio y de mayor crecimiento de Europa. Con dicho objetivo, EADS participa en proyectos decisivos como Paradigm/Skynet 5, el futuro avión estratégico cisterna (*Future Strategic Tanker Aircraft*) (“**FSTA**”) y la defensa aérea en superficie (*Ground-Based Air Defense*) (“**GBAD**”). Aunque EADS ya cuenta con aproximadamente 12.000 empleados en el Reino

Unido, está analizando las oportunidades de incrementar su presencia local mediante adquisiciones y asociaciones estratégicas en el sector de la defensa.

En Rusia, EADS tiene intención de participar activamente en el actual proceso de reestructuración industrial mediante la cooperación con socios locales y la consolidación de sus actuales operaciones. Entre los proyectos en curso se encuentran el centro de diseño de Airbus, dirigido en asociación con Kaskol, y el *Corporate Research Centre* (CRC) ubicado en Moscú.

ORGANIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE EADS

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.

Airbus

Airbus es uno de los dos principales proveedores mundiales de aviones comerciales de más de 100 plazas. Desde su creación en 1970 hasta finales de 2002, Airbus ha recibido 4.557 pedidos de aviones de 182 clientes de todo el mundo. Su cuota de mercado de ventas anuales a nivel mundial ha pasado del 15% en 1990 al 44% en 2002. A 31 de diciembre de 2002, su cartera de pedidos (1.505 aviones) alcanzaba el 57% de la cartera total de pedidos a nivel mundial, lo cual supone un aumento de la cuota pero un descenso del volumen desde el 31 de diciembre de 2001. Tras haber contabilizado las cancelaciones, la cantidad de pedidos neta en 2002 ascendió a 233 aviones. En 2002, la división Airbus de EADS registró un volumen de negocios de 19.500 millones de euros, que corresponden al 63% del volumen de negocios total de EADS. Véase “4.1.2 — Airbus”.

Aviación de Transporte Militar

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, derivados 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. La División ATM obtuvo un volumen de negocios consolidado de 524 millones de euros, lo que representó en 2002 más del 2% del volumen de negocios total de EADS. La Dirección estima que el proyecto A400M será lanzado en 2003, lo cual debería contribuir a un fuerte crecimiento del volumen de negocios en el futuro. Véase “4.1.3 — Aviación de Transporte Militar”.

Aeronáutica

La División Aeronáutica agrupa una serie de actividades relacionadas con la aviación civil y militar, como los helicópteros, los aviones de combate, los aviones de transporte ligero y regional y la transformación y el mantenimiento de aviones. La División Aeronáutica participa también en la fabricación de aeroestructuras para Airbus. La Dirección considera la combinación de los nuevos programas civiles y militares con los programas ya consolidados como un medio efectivo para garantizar la consecución de resultados positivos de forma consistente en mercados sometidos a una demanda variable o cíclica. En 2002 la División Aeronáutica registró un volumen de negocios consolidado de 5.300 millones de euros, es decir, un 17% del volumen de negocios total de EADS. Véase “4.1.4 — Aeronáutica”.

Sistemas de Defensa y Civiles

La División de Sistemas de Defensa y Civiles (la “**División SDC**”) interviene en los ámbitos de los sistemas integrados como los sistemas de misiles, la electrónica de defensa, las telecomunicaciones y los servicios. En términos de volumen de negocios para 2002, la filial de EADS, MBDA es el mayor proveedor europeo y el segundo mundial de sistemas de misiles tácticos. EADS es el tercer mayor proveedor de electrónica de defensa de Europa y desempeña un importante papel en el mercado de las telecomunicaciones protegidas y cifradas. La División SDC alcanzó en 2002 un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros, que equivalen al 11% del volumen de negocio total de EADS. Véase “4.1.5 — Sistemas de Defensa y Civiles”.

Espacio

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. 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 las actividades de CASA Espacio. 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. En cuanto al sector de defensa, EADS interviene también 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. En 2002, la contribución de la división Espacio al volumen de negocios consolidado total de EADS fue de 2.200 millones de euros, lo que equivale a un 7% del total. Véase “4.1.6 — Espacio”.

Inversiones

Entre sus inversiones más significativas, EADS posee una participación del 45,94% en Dassault Aviation, importante participante en el mercado mundial de los aviones de combate y los reactores privados. Véase “4.1.7 — Inversiones”.

RESUMEN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA

Las siguientes tablas muestran un resumen de la información financiera y operativa de EADS correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y a 31 de diciembre de 2001.

Volumen de negocios consolidado correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2001 por División

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽¹⁾	En miles de millones de euros ⁽¹⁾	Porcentaje ⁽¹⁾
Airbus	19,5	63	20,5	64
Aviación de Transporte Militar	0,5	2	0,5	2
Aeronáutica	5,3	17	5,1	16
Sistemas de Defensa y Civiles	3,3	11	3,3	10
Espacio	2,2	7	2,4	8
Volumen de negocios total por divisiones	30,8	<u>100</u>	31,8	<u>100</u>
Sedes/Eliminaciones ⁽²⁾	(0,9)		(1,1)	
Total de volumen de negocios consolidado	<u>29,9</u>		<u>30,8</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.

Volumen de negocios consolidado por zona geográfica correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽¹⁾	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽¹⁾
Europa	14,4	48	13,9	45
América del Norte.....	10,6	35	10,4	34
Asia-Pacífico.....	3,2	11	3,1	10
Resto del mundo	1,7	6	3,4	11
Total	<u>29,9</u>	<u>100</u>	<u>30,8</u>	<u>100</u>

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

Órdenes de pedido consolidadas correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽³⁾	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽³⁾
Órdenes de pedido:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	19,7	62	50,3	82
Aviación de Transporte Militar.....	0,4	1	1,0	2
Aeronáutica.....	5,1	16	5,3	9
Sistemas de Defensa y Civiles.....	4,4	14	3,1	5
Espacio	2,1	<u>7</u>	1,3	<u>2</u>
Órdenes de pedido totales por divisiones	31,7	<u>100</u>	61	<u>100</u>
Sedes/Eliminaciones ⁽²⁾	(0,8)		(0,8)	
Total	<u>30,9</u>		<u>60,2</u>	

(1) Excluyendo opciones.

(2) Conforme a precios de catálogo.

(3) Antes de sedes/eliminaciones.

Cartera de pedidos consolidada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽³⁾	En miles de millones de euros	Porcentaje ⁽³⁾
Cartera de pedidos:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	141	84	156,1	85
Aviación de Transporte Militar.....	0,6	0	1,3	1
Aeronáutica.....	13,5	8	13,7	7
Sistemas de Defensa y Civiles.....	10,1	6	9,1	5
Espacio	3,9	<u>2</u>	3,8	<u>2</u>
Cartera de pedidos total por divisiones	169,1	<u>100</u>	184	<u>100</u>
Sedes/Eliminaciones ⁽²⁾	(0,8)		(0,7)	
Total	<u>168,3</u>		<u>183,3</u>	

(1) Excluyendo opciones.

(2) Conforme a precios de catálogo.

(3) Antes de sedes/eliminaciones.

RELACIÓN ENTRE EADS N.V. Y EL GRUPO EADS

EADS N.V. no participa directamente en las actividades principales de carácter aeroespacial, de defensa o espaciales de su grupo, sino que coordina los negocios relacionados, define y controla los objetivos y aprueba las decisiones principales relativas a su grupo. Como sociedad matriz, EADS N.V. lleva a cabo actividades esenciales para el funcionamiento del grupo, que constituyen una parte integral de la gestión global del mismo. Concretamente, las actividades financieras realizadas por EADS N.V. tienen por objeto respaldar las actividades de las distintas unidades de negocio y la estrategia del grupo EADS. En este sentido, EADS N.V. proporciona o facilita la prestación de servicios a las filiales del grupo EADS, habiendo firmado contratos de gestión global de servicios con las mismas y facturando tales servicios de acuerdo con un margen fijo sobre su coste.

Por lo que respecta a su dirección, EADS N.V. actúa a través de un Consejo de Administración, un Comité Ejecutivo y *Chief Executive Officers* de acuerdo con las normas y procedimientos corporativos descritos en el Capítulo 6.

Dentro del marco definido por EADS, se otorga plena responsabilidad empresarial a cada División, Unidad de Negocio y sociedad filial.

GARANTÍAS SOBRE ACTIVOS DE LA SOCIEDAD

De conformidad con la información de que dispone la Dirección, no se han constituido garantías sobre ninguno de los activos de EADS N.V. En su condición de grupo de sociedades con un volumen de negocios consolidado de 29.900 millones de euros en 2002, las filiales de EADS han constituido numerosos derechos reales de garantía y otros tipos cargas sobre sus activos en relación con sus actividades.

4.1.2 Airbus

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

Airbus es uno de los dos principales proveedores mundiales de aviones comerciales de más de 100 plazas. Su cuota de mercado de ventas anuales a nivel mundial ha pasado del 15% en 1990 al 44% en 2002. A 31 de diciembre de 2002, su cartera de pedidos (1.505 aviones) alcanzaba el 57% de la cartera de pedidos total a nivel mundial, lo cual supone un aumento de la cuota pero un descenso de volumen desde el 31 de diciembre de 2001. Después de haber contabilizado las correspondientes cancelaciones, la entrada neta de pedidos correspondiente al ejercicio 2002 asciende a 233 aviones. En 2002, la división Airbus de EADS obtuvo un volumen de negocios de 19.500 millones de euros, que corresponden al 63% del volumen de negocios total de EADS.

Sobre la base de las entregas previstas para 2003, Airbus espera convertirse en el mayor proveedor de aviones comerciales del mundo, superando por primera vez a su rival Boeing. Desde su creación en 1970 y hasta el 31 de diciembre de 2002, Airbus ha recibido 4.557 pedidos de aviones procedentes de 182 clientes ubicados 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 Presidente y *Chief Executive Officer* de Airbus, lo cual supone una muestra más del eficaz control directivo que EADS efectúa sobre sus actividades.

ESTRATEGIA

El principal objetivo estratégico de Airbus es ofrecer resultados económicos sobresalientes, de forma sostenida y como consecuencia del continuo desarrollo de productos de calidad, así como controlar a largo plazo la mitad del mercado mundial de aviones comerciales. Con el fin de conseguirlo, Airbus está trabajando activamente para:

- **Completar una amplia variedad de productos, diseñada para cubrir las necesidades de los clientes**

Esto 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 pertinentes a toda la variedad de aviones de Airbus, y (iii) el mantenimiento continuado del margen competitivo de los modelos ya existentes en sus respectivos mercados.

- **Concentrarse en mercados de zonas geográficas clave**

Airbus está intentando penetrar en ciertos mercados clave como Japón, China y Rusia, y consolidar su posición en el difícil mercado de líneas aéreas de Estados Unidos.

- **Ampliar su oferta de servicios a clientes**

La ampliación de su oferta de servicios a clientes permitirá a Airbus seguir a la cabeza de su sector mediante (i) el diseño de respuestas adaptadas 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.

- **Perfeccionar sus actividades industriales**

La Dirección está decidida a no dejar escapar las ventajas de la integración, con el fin de mejorar su respuesta a los cambios en el volumen y las características del negocio 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

Entre los principales factores que afectan a la demanda del mercado de la aviación se encuentra la demanda de transporte aéreo de pasajeros, la regulación (o liberalización) nacional e internacional y el índice de sustitución y el envejecimiento de las flotas existentes. 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 los

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 2002. La tendencia negativa del mercado que comenzó en 2001 a causa del debilitamiento de la economía mundial y que se vio agravada por los ataques terroristas ocurridos el 11 de septiembre de 2001, sigue siendo el factor principal de preocupación para el sector. La demanda de pasajeros en el año 2002 siguió siendo baja en comparación con el tráfico registrado antes de dicho retroceso (en el año 2000), y los flujos de tráfico nacionales de Estados Unidos, transatlánticos y transpacíficos se han visto afectados de un modo especialmente negativo. Por lo general, Asia se mostró más fuerte en 2002, ya que su capacidad y tráfico real de pasajeros se recuperaron e incluso superaron los niveles registrados en 2000. Además del descenso registrado en la demanda general como resultado de los factores mencionados anteriormente, disminuyó el volumen de pasajeros de clase preferente, que proporcionan una alta rentabilidad, debido a que dichos pasajeros comenzaron a preocuparse más por los precios. Por ejemplo, en el año 2002, las tarifas de primera clase y de clase preferente en Estados Unidos bajaron un 9,7% con respecto al 2001 según informes de la *Air Transport Association*. La consecuente caída de las rentabilidades, junto al aumento de costes, sobre todo de los costes laborales en los últimos años, ocasionaron serias dificultades financieras para las líneas aéreas en 2002.

Por el contrario, las compañías aéreas de precio reducido o sin complementos (“*no-frills/low-cost*”) se han convertido en un importante sector dentro del mercado. Se han extendido por Estados Unidos y Europa siguiendo un modelo empresarial que aprovecha las ventajas de minimizar costes al tiempo que fomenta la demanda ofreciendo tarifas reducidas para rutas de corto o medio alcance, para los que normalmente existen pocos servicios. Este modelo empresarial, que demostró ser especialmente exitoso en Estados Unidos tras la liberalización del mercado, está siendo adoptado en la actualidad por un número creciente de líneas aéreas de Europa, lo que ha incrementado la demanda y la cuota de mercado de las compañías aéreas que ofrecen tarifas reducidas. La familia de Airbus de modernos aviones de cabina estándar que se basa en el A320 está bien posicionada para proporcionar los costes operativos y la flexibilidad que demanda dicho segmento de mercado. Airbus ya cuenta con una fuerte presencia en este sector en Estados Unidos a través de JetBlue, America West y Frontier. El pedido de 120 aviones de cabina estándar A319 realizado por EasyJet en 2002 (que con anterioridad había trabajado con otros fabricantes) demuestra la capacidad que tiene Airbus para prestar también en Europa sus servicios en este sector.

La influencia de la caída del mercado difiere en función del modelo empresarial de las líneas aéreas, el segmento de viajes y la geografía. En 2002, muchas compañías aéreas continuaron adaptándose y eliminando el exceso de capacidad de los mercados mediante la supresión de rutas, la reducción de horarios y la retirada de los aviones más viejos o menos eficientes. Una consecuencia de dicha actividad ha sido el incremento del 60% de la flota de aviones almacenada, hasta alcanzar aproximadamente los 2.000 aviones en 2002, muchos de los cuales son más antiguos, menos eficientes y más caros de mantener que la moderna generación de aviones de la actualidad. Se prevé que un amplio porcentaje de estos aviones antiguos no volverá a utilizarse de manera rentable, sino que serán sustituidos por otros más modernos como los que se encuentran dentro de la variedad de productos de Airbus. Al limitar el exceso de capacidad, las compañías aéreas también maximizan los factores de carga, lo cual contribuye a la consecución del objetivo general de reducción de costes. Esta reducción de costes por parte de las líneas aéreas ha sido una parte fundamental de su estrategia durante la actual recesión económica, sobre todo teniendo en cuenta los costes adicionales provocados por la reciente imposición de requisitos adicionales de seguridad, así como por el aumento del precio de los combustibles (a finales de 2002), lo que se sumó a la importante carga financiera de las líneas aéreas. La continuada difícil situación financiera de las compañías aéreas, sobre todo en Estados Unidos y en aquellos otros mercados que se han visto más afectados por la recesión a lo largo de 2002, ha desembocado en la quiebra de algunas de estas compañías y en otros casos ha forzado la negociación con los fabricantes de aviones para cancelar o posponer determinadas entregas ya contratadas. A pesar de que inicialmente estas circunstancias supusieron una revisión a la baja de las entregas previstas por Airbus y Boeing para el año 2002, Airbus superó su objetivo de 300 aviones establecido para 2002, al haber registrado la entrega de 303 aviones al cierre del ejercicio.

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 2002, Airbus estimó que el transporte aéreo crecería aproximadamente un 4,7% anual durante el período de 2000 a 2020, cifra que, a pesar de ser ligeramente inferior, era coherente con los estudios realizados por Boeing.

Carácter cíclico. Aunque los integrantes de este sector opinan que el crecimiento a largo plazo del transporte aéreo está garantizado, el mercado de la aviación ha demostrado ser cíclico, debido a la volatilidad de la rentabilidad de las compañías aéreas, así como a los ciclos de la economía mundial. Cuando se han producido recesiones cíclicas

en el pasado, los fabricantes de aviones han sufrido generalmente caídas en el número de pedidos de aviones y de entregas; esta caída iba seguida normalmente por un período de actividad sostenida de entregas y pedidos. Después del último bache económico en 1991 (durante la Guerra del Golfo), período en el que descendieron los pedidos y las ventas, se registraron seis años de fuerte actividad, incluido el año 2000, en el que se produjeron niveles récord de nuevos pedidos de reactores para transporte de pasajeros. A pesar del ciclo económico actual, desde 1994 las entregas de Airbus se han mantenido estables o han crecido debido al aumento de su base de clientes y de su cuota de mercado, así como a la ampliación de la cartera de productos.

La Dirección estima que podrá atenuar los efectos del actual movimiento a la baja gracias a una gestión eficaz, especialmente del trabajo subcontratado. Véase el apartado “— Producción — Capacidad de adaptación a los cambios de la demanda”. En otras épocas de recesión, Airbus dejó constancia de su capacidad para amortiguar los efectos de los períodos de contracción sobre sus actividades al obtener una cuota de mercado importante en un mercado reducido, y a pesar del 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 aéreo internacional y los principales mercados de transporte aéreo nacional afecta a la demanda de aviones de pasajeros. En 1978, Estados Unidos comenzó a liberalizar su sistema de transporte aéreo interno. Otras regiones han seguido este modelo, entre ellas Europa desde 1985.

Las normas anti-ruido de la “Fase 3” de la **FAA** (*Federal Aviation Authority*), que exigían a las compañías aéreas que sustituyeran un alto número de aviones antiguos antes de que finalizara 1999, también afectaron a la demanda y supusieron un aumento significativo de los pedidos procedentes de América del Norte durante los años previos y siguientes a la entrada en vigor de esta normativa.

Desarrollo de las redes de compañías aéreas: los “hubs”. Como consecuencia 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 a bajo coste, las grandes compañías aéreas han reorganizado su funcionamiento en torno a sistemas de “hubs” (plataformas 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 en este sentido, 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 *bub* a *hub*). Así, la liberalización mundial ha contribuido a la diversificación de las estrategias de las compañías aéreas, que necesitan disponer de una variedad de aviones más amplia para poder aplicar sus estrategias.

Fragmentación. El término “fragmentación” describe los mercados en los que los servicios de enlace directo sustituyen o se hacen con una parte del tráfico tradicional dominado por el tráfico de enlace/redes de alimentación de los *hubs*. Este tipo de fragmentación se ha producido principalmente en rutas interiores de Estados Unidos de corto o medio alcance, como consecuencia de la competencia y como medio empleado por las compañías aéreas para diferenciar sus servicios de los de las demás.

La tendencia a la fragmentación en rutas de largo y muy largo recorrido, impulsada por la creación de rutas nuevas entre ciudades secundarias, se verá impulsada por la disponibilidad de aviones más modernos y eficientes. En el mercado trasatlántico, se espera que el desarrollo de nuevos servicios sin escalas entre ciudades secundarias impulse la demanda inmediata de aviones de gran capacidad como el A330. La concentración de muchas poblaciones asiáticas en un número cada vez más reducido de ciudades grandes se traduce en una demanda limitada pero importante de nuevas rutas entre ciudades secundarias del mercado del Pacífico.

Airbus ha reconocido y ha respondido a esta tendencia hacia la fragmentación con el desarrollo del avión A340-500/600, con una gran autonomía de vuelo. Estos aviones proporcionan un aumento de la rentabilidad operativa no sólo en mercados en los que ya existe un servicio sin escalas, sino también en mercados a los que los tipos de aviones más antiguos no podían abastecer en el pasado dadas las limitaciones de alcance y costes.

En los últimos años, el crecimiento del número total de rutas nuevas se ha ralentizado (desde 1996, el número de rutas nuevas en funcionamiento en todo el mundo ha disminuido a un ritmo del 0,1% anual). Esto indica que la tendencia a la fragmentación también ha disminuido. El descenso del número total de rutas nuevas no significa que no se haya creado ninguna ruta de este tipo (el 13% de las rutas en funcionamiento en 2002 eran “nuevas”). No obstante, en 2002 se canceló un 14% de las rutas que estaban en funcionamiento en 2001.

Alianzas. El desarrollo de alianzas mundiales entre las distintas compañías aéreas refuerza estas estrategias. Según los datos de Airclaims, consultora del sector de la aviación ubicada en el Reino Unido, a diciembre de 2002 la mitad de la flota de reactores del mundo con más de 100 plazas era utilizada por 22 compañías aéreas. En los años noventa, las principales compañías aéreas comenzaron a crear alianzas que otorgaban a cada uno de sus miembros acceso a los *bubs* y a las rutas de los demás miembros de la alianza, lo cual permitía a las líneas aéreas concentrar sus inversiones en *bubs*, al tiempo que ampliaban 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 anticipos reembolsables (muy utilizados por los Gobiernos europeos) al 33% del coste total del desarrollo de nuevos modelos de aviación civil de gran capacidad. Asimismo, establece un límite del 3% del volumen de negocios en 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 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”, como la familia A320, de 100 a 210 plazas en dos filas de asientos separados por un pasillo central, que se utilizan principalmente para los recorridos cortos y medios. Los “aviones de cabina ancha”, como las familias A300/310 y A330/A340, de más de 210 plazas repartidas en tres filas de asientos separados por dos pasillos. Se utilizan para los recorridos cortos y medios en el caso de la familia A300/A310 y para los recorridos largos en el caso de la familia A330/A340. Los “aviones de gran tamaño”, como la familia A380, han sido diseñados para transportar más de 400 pasajeros sin escalas en recorridos muy largos y con una comodidad superior. Los aviones de transporte de mercancías, que constituyen un cuarto segmento relacionado, son normalmente antiguos aviones de transporte de pasajeros transformados. Véase “4.1.4 Aeronáutica — Transformación y servicio técnico de aviones”. Además, la versión para mercancías del A300-600F, avión que se entrega nuevo al cliente, ha supuesto un auténtico éxito, especialmente entre las principales empresas de mensajería y compañías aéreas de servicios urgentes, tales como Federal Express, UPS y Cathay Pacific. Airbus compite también en el mercado empresarial de reactores privados VIP con el reactor Corporate Jetliner, relacionado con el A319, que ha demostrado su popularidad como avión de transporte privado y en funciones gubernamentales/VIP.

Según un estudio realizado por Airbus, de un total de 13.090 aviones con más de 70 plazas en servicio en diciembre de 2002, 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 zona de aviones de cabina estándar y cabina ancha, al término 2002.

	Avión		Configuración Porcentaje de	
	Número de Aviones en Servicio	Porcentaje	Cabina estándar	Cabina ancha
América del Norte.....	5.469	42	79	21
Europa.....	3.368	26	75	25
Asia-Pacífico.....	2.422	18	52	48
África y Oriente Medio.....	927	7	61	39
América del Sur.....	904	7	88	12
Total.....	<u>13.090</u>	<u>100</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Fuente: Airbus

El elevado porcentaje de aviones de cabina estándar en América del Norte y en Europa refleja el predominio 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. En comparación con América del Norte y Europa, la zona de Asia-Pacífico utiliza un mayor porcentaje de aviones con cabina ancha, dado que las poblaciones suelen estar más concentradas en un menor número de centros urbanos en comparación con Estados Unidos. A esta diferencia se añade el hecho de que muchos de los aeropuertos más importantes de la zona limitan el número de vuelos debido a cuestiones de carácter medio ambiental o a problemas de infraestructura que limitan la posibilidad de incrementar la frecuencia de vuelos. Dichas limitaciones exigen una mayor capacidad media de plazas por avión y vuelo.

Según las cifras publicadas por los fabricantes, en 2002 se entregaron un total de 684 aviones nuevos con más de 100 plazas. De ellos, un 74% eran de cabina estándar, mientras que el 26% disponía de cabina ancha. El siguiente cuadro muestra el número de aviones vendidos por zona en 2002 y 2001.

<u>Zona</u>	<u>2002</u>		<u>2001</u>	
	<u>Número de Aviones entregados en la zona</u>	<u>Porcentaje del mercado total de aviones entregados</u>	<u>Número de Aviones entregados en la zona</u>	<u>Porcentaje del mercado total de aviones entregados</u>
América del Norte	212	31	374	44
Europa	121	18	153	18
Asia-Pacífico.....	109	16	80	9
África y Oriente Medio	25	3,5	26	3
América del Sur	25	3,5	30	4
Sociedades de leasing.....	<u>192</u>	<u>28</u>	<u>189</u>	<u>22</u>
Total	<u>684</u>	<u>100</u>	<u>852</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 zona diferente a la de la sede del arrendador. Este sector representó aproximadamente un 28% de las ventas de aviones en 2002. En 2002, el 21% de los aviones adquiridos por sociedades de leasing se dirigieron a compañías aéreas de Estados Unidos y el 48% a compañías aéreas europeas. A 31 de diciembre de 2002, el 84% de los pedidos realizados por sociedades de leasing, cuya entrega está prevista para el 2003, se ha dirigido a clientes finales.

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 44% y el 56% respectivamente del total de las ventas efectuadas en 2002, el 54% y el 46% del total de órdenes de pedido brutas, y el 57% y el 43% de la cartera de pedidos total al finalizar el ejercicio.

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 competir eficazmente con uno de los vendedores ya establecidos en el futuro próximo.

CLIENTES

A 31 de diciembre de 2002, Airbus tenía aproximadamente 182 clientes, se habían entregado 3.127 aparatos Airbus a transportistas de todo el mundo desde la creación de Airbus, y se habían encargado otros 1.505. El siguiente cuadro presenta las cifras brutas de pedidos en firme más importantes de Airbus correspondientes al año 2002.

<u>Fecha del pedido</u>	<u>Cliente</u>	<u>Pedidos en firme⁽¹⁾</u>
Abril.....	China Eastern	20
Mayo	Swiss	13
Mayo	South African	41
Junio.....	Iberia	3
Julio.....	FedEx	10
Agosto.....	ILFC	11
Septiembre.....	Air New Zealand	5
Octubre.....	Lufthansa	10
Noviembre	KLM	6
Diciembre	EasyJet	120

(1) Las opciones no se incluyen en los pedidos registrados ni en la cartera de pedidos a final de año.

Fuente: Airbus

ORGANIZACIÓN DE AIRBUS

Integración de las Actividades de Airbus

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 consorcio **GIE** (*groupement d'intérêt économique*) — bien adaptada para agrupar las capacidades y los recursos del consorcio a fin de 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, mientras que 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 ni 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 necesidad de 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. a precio de 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 referenciados al futuro crecimiento de Airbus, podrían variar desde cero hasta un límite máximo de 237,5 millones de euros (basado en las actuales condiciones económicas) durante los próximos diez años, sin que este valor dependa de ningún índice.

Las cuestiones estratégicas y relativas a los accionistas sobre Airbus S.A.S. las decide un Comité de Accionistas, para el cual EADS ha designado cinco miembros y BAE SYSTEMS dos. El señor Rainer Hertrich, uno de los CEO de EADS, es el presidente del Comité de Accionistas. El señor Noël Forgeard, como Presidente y CEO de Airbus S.A.S., es responsable de la dirección operativa de la actividad de Airbus, junto con el Comité Ejecutivo, formado por él mismo y por otros miembros hasta un máximo de nueve, dos de los cuales son propuestos por BAE SYSTEMS. Todos los miembros son nombrados por el Comité de Accionistas con la aprobación del Presidente y CEO de Airbus S.A.S.

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.

PRODUCTOS Y SERVICIOS

Innovaciones tecnológicas

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

- A300 — El 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. El A300 B4, versión derivada del original A300, fue el primer avión comercial de cabina ancha para una tripulación de dos personas, disminuyendo así los gastos de explotación en comparación con los aparatos para una tripulación de tres personas, los cuales venían siendo la norma.

- A310 — El 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. Tanto la instauración de sistemas automatizados como la integración del guiado numérico de vuelo contribuyeron a aumentar el 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 optimizando las condiciones de vuelo.

- A320 — En 1988, Airbus fue el primero en instalar sistemas de control de vuelo electrónicos (“fly-by-wire”) en el 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 mismo tiempo que el aparato sobrepase 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 no introdujeron los sistemas de control de vuelo electrónicos para la aviación civil hasta más tarde. Además, el A320 hace un mayor uso de los materiales compuestos, en particular para el empenaje horizontal.
- A330/A340 — Cuatro modelos de esta Familia de aparatos de cabina ancha presentan unas alas compartidas por los bimotores y cuatrimotores y un fuselaje similar, concepto único en su género que permite optimizar cada modelo en función de los distintos requisitos impuestos por el mercado. Los aviones de largo alcance A340-500/600, equipados con alas más largas, 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 avanzadas y permitirá una aplicación más extensa de las mismas. Aproximadamente el 25% de la estructura del avión se fabricará utilizando materiales compuestos de carbono y novedosos materiales metálicos híbridos, mientras que las innovadoras técnicas de fabricación como la soldadura de vigas mediante láser eliminarán sujeciones, reducirán el peso y proporcionarán una mejor tolerancia a la fatiga.

El concepto de Familia — “Comunalidad” de la flota

Las dos familias de aviones de Airbus fomentan la comunalidad de la flota. Esta filosofía se basa en la concepción de un avión central y su adaptación para crear derivados que satisfagan las necesidades de los diferentes segmentos de mercado. Esta técnica supone que todos los aviones Airbus de nueva generación (i.e. con excepción del A300/310) comparten la misma concepción de cabina, sistemas de control de vuelo electrónicos y características de pilotaje. Los pilotos pueden situarse frente a los mandos de cualquier avión de la Familia Airbus con un mínimo de formación suplementaria. 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 filosofía de comunalidad 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.

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, constituye 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 A320 (que entró en servicio en 1988 después de un programa de desarrollo lanzado en 1984) incluye los modelos derivados A318, A319 y A321, así como el avión de negocios Airbus Corporate Jetliner, nacido del A319 que Airbus lanzó en junio de 1997.

Con 3,96 metros, la Familia A320 posee un ancho de fuselaje mayor que el de cualquiera de los aviones que compiten en esta categoría. Este fuselaje más ancho permite disponer de una cabina de pasajeros espaciosa, de gran comodidad y con una capacidad de transporte en el compartimento de carga superior a la de sus competidores. La Familia A320 incorpora sistemas de control de vuelo digitales, una cabina ergonómica y un estabilizador horizontal en material compuesto a base de fibra de carbono aligerado, derivado del A310-300. Los competidores de la Familia A320 son los aviones Boeing 737, 757 y 717.

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

Características técnicas de los aviones de cabina estándar

<u>Modelo</u>	<u>Fecha de entrada en Servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)⁽¹⁾</u>	<u>Autonomía de vuelo máxima (km)</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Envergadura (metros)</u>
A318	2003 ⁽²⁾	107	6.000	31,4	34,1
A319	1996	124	6.800	33,8	34,1
A320	1988	150	5.550	37,6	34,1
A321	1994	185	5.550	44,5	34,1

(1) Distribución en dos clases.

(2) Fecha prevista

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2002, Airbus había recibido 2.958 pedidos de aviones A318, A319, A320 y A321 y había entregado 1.876 aviones A319, A320 y A321.

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

Los aviones A300/A310 fueron los primeros modelos de la variedad de productos Airbus; están destinados a los vuelos de corto y medio alcance. El A300, que entró en servicio en 1974, fue el primer bimotor de cabina ancha del mundo. Su actual versión A300-600 también está disponible en las modalidades de avión de transporte de mercancías y avión convertible de pasajeros/carga, y ya se encuentra en servicio en Federal Express y UPS.

En 1988, Airbus lanzó el A300-600R de mayor alcance, dotado de un estabilizador horizontal en material compuesto a base de fibra de carbono aligerado desarrollado para el A310. El A310, que se basaba en el A300, entró en servicio en 1983 e introdujo por primera vez en la historia de la aviación civil una cabina electrónica digital.

Características técnicas del A300/A310

<u>Modelo⁽¹⁾</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)⁽²⁾</u>	<u>Autonomía de vuelo máxima (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 serie A300/A310, incluidos aviones de carga.

(2) Distribución en dos clases.

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2002, Airbus había recibido 843 pedidos de aviones A300 y A310 y había entregado 772 aviones A300 y A310.

Aviones de medio y muy largo alcance de cabina ancha: la Familia 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 y económica de vuelos de medio y muy largo alcance.

En 1997, Airbus comenzó el desarrollo de los derivados de muy largo alcance A340-500 y de gran capacidad A340-600. El A340-500 está pensado para ofrecer más enlaces directos en trayectos especialmente largos. Está diseñado para permitir la realización de vuelos sin escala como Los Angeles — Singapur o Chicago — Auckland. El

A340-600 realizó su primer vuelo en abril de 2001 y en julio de 2002 comenzaron a realizarse las primeras entregas. Los competidores de esta familia son los aviones Boeing 767, 777 y 747.

Características técnicas del A330/A340

Modelo ⁽¹⁾	Fecha de entrada en servicio	Capacidad (pasajeros)	Autonomía de vuelo máxima (km)	Longitud (metros)	Envergadura (metros)
A330-200.....	1998	253	12.300	59,0	60,3
A330-300.....	1994	295	10.450	63,7	60,3
A340-200.....	1993	239	14.800	59,4	60,3
A340-300.....	1992	295	13.900	63,7	60,3
A340-500.....	2002	313	16.000	67,8	63,6
A340-600.....	2002	380	14.150	75,3	63,6

(1) Distribución en tres clases.

Fuente: Airbus

A 31 de diciembre de 2002, Airbus había recibido 736 pedidos de aparatos A330 y A340, y había entregado 479 aviones A330 y A340. En julio de 2002, se entregó a Virgin Atlantic el primer A340-600, y posteriormente se realizaron otras entregas de aviones de este tipo a Virgin Atlantic, Cathay Pacific y South African Airways.

Avión de Gran Tamaño: la Familia A380

En 2002, Airbus estimó que el tráfico mundial de pasajeros se incrementaría a un ritmo sostenido en una proporción anual media del 4,7% durante el período 2000-2020, 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 hub a hub y el tráfico dominado por *bubs*, típico de las alianzas entre compañías. Véase “—Mercado”. 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, para dar mejor servicio al consolidado mercado dominado por *bubs*.

Entre los logros más importantes del programa acontecidos en 2002 se encuentra el comienzo de la instalación de las líneas de montaje del A380 de Toulouse y Hamburgo, cuyas obras presentaban un considerable grado de avance a finales de año. En el Reino Unido, España, Francia y Alemania han comenzado a realizarse actividades de submontaje. Asimismo, Airbus logró cubrir sus necesidades de personal (6.500 empleados) e identificó un 95% de los proveedores para el programa A380.

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, a fin de poder utilizar las pistas e infraestructuras planificadas con los mínimos cambios estructurales.

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 con un recorrido de 14.825 km (8.000 nm) y un mejor rendimiento económico, uniendo los principales *bubs* de Europa, América del Norte y Asia, y permitiendo los enlaces intra-asiáticos. Presentado al mismo tiempo que el avión de pasajeros básico, se trata de un gran avión de mercancías con una capacidad de carga útil de 150 toneladas y una autonomía de vuelo de 10.410 km. Esto supone un gran adelanto en cuanto a capacidad de carga útil, volumen y autonomía de vuelo en comparación con el avión de mercancías 747, al tiempo que ofrece una reducción de los costes de explotación por tonelada-milla superior al 20%. El A380 permitirá un grado elevado de “comunalidad” de explotación con la variedad existente de aparatos de Airbus, a fin de favorecer la CCQ (*Cross Crew Qualification*) y reducir los gastos de explotación dentro de las flotas Airbus.

Airbus prevé que la demanda de aviones de gran tamaño ascenderá aproximadamente a 1.138 aparatos entre el año 2000 y el 2020, lo que supone 270.000 millones de dólares estadounidenses y el 19% 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% del mercado de aviones de gran tamaño. 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 2006.

A finales de 2002, Airbus había recibido un total de 95 pedidos en firme del A380 de compañías aéreas líderes en el mundo. Los contratos de compra celebrados con Lufthansa, Emirates y Federal Express, que ascienden en total a 47 pedidos, se firmaron con posterioridad al 11 de septiembre, confirmando así la solidez y fortaleza de la demanda de este avión tanto para transporte de pasajeros como de mercancías.

El coste del desarrollo del programa del A380, 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 los socios de las empresas 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, unos 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 dichas inversiones. Véase “Mercado — Carácter cíclico del mercado y factores de desarrollo — Financiación pública”.

Como consecuencia, la parte del programa del A380 autofinanciada por EADS podría ascender a unos 4.200 millones de dólares estadounidenses y la parte financiada por BAE SYSTEMS a 1.000 millones de dólares estadounidenses 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. En este sentido, la Dirección está convencida de que los términos y condiciones acordadas actualmente con sus clientes corroboran esos objetivos.

El ensamblaje final del A380 se llevará a cabo en Toulouse, mientras que la equipación interior 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

La Dirección de Programas Militares de Airbus, dirigida por don Francisco Fernández, que también es el vicepresidente ejecutivo a cargo de la División ATM, emprenderá actividades de investigación y desarrollo relacionadas con el proyecto A400M como proveedor externo de Airbus Military S.A.S. El avión de transporte militar A400M se describe en el apartado “4.1.3 Aviación de Transporte Militar — Productos — Proyecto Airbus A400M — Transporte militar pesado”.

ASSET MANAGEMENT

El departamento de Asset Management de Airbus 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. A través de las actividades que desarrolla, el departamento de Asset Management, 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. A pesar de las difíciles condiciones de mercado observadas en 2002, el departamento de Asset Management de Airbus realizó operaciones de venta y arrendamiento en relación con 31 aviones de Airbus de todos los tipos. Doce de ellos fueron vendidos en el mercado en nombre de las Agencias

Europeas de Crédito a la Exportación. A finales de 2002, la cartera del departamento de Asset Management de Airbus contenía 40 aviones, lo cual supone un descenso neto de uno en comparación con el cierre del ejercicio 2001. Este departamento también proporciona una completa variedad de servicios de apoyo, como la asistencia para la puesta en servicio, la reconfiguración interior y las revisiones 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 equipo especializado 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, de tal manera que se reduce 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. En vista de su experiencia, la Dirección estima que el nivel de protección frente al coste derivado de posibles impagos es suficiente y coherente con las normas y el uso profesional en el sector de la financiación de aviones. Véase “5.1.3.3 Políticas — Política de financiación de ventas”.

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, el servicio de atención al cliente de Airbus dirige un grupo de servicio técnico y de ingeniería, un sistema para la organización de documentación técnica, una red de centros de formación, de establecimientos de piezas de recambio, así como de equipos que trabajan en 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: (1) ingeniería y asistencia técnica, (2) asistencia para la formación y asistencia en operaciones y (3) asistencia relativa al material.

La ingeniería y el servicio técnico comprenden reuniones informativas detalladas anteriores a las entregas relativas a las instalaciones, las herramientas y los equipos de mantenimiento, así como la elaboración de propuestas para la reducción de los gastos de mantenimiento hasta alcanzar niveles óptimos, a través de programas personalizados en función de un examen pormenorizado 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 (Estados Unidos) y el tercero en Pekín (China). En el marco de estos servicios, Airbus propone un programa de cualificación cruzada (CCQ) 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 exclusivas y abastece a una red de distribución mundial desde Hamburgo, Washington D.C., Singapur y China. La prestación “Aviones en suelo 24 h 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 obsoletos y los pedidos urgentes.

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 (desde la concepción, la definición y la fabricación hasta la asistencia al producto u operativa) se asigna a las distintas sedes industriales 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

Los ingenieros de Airbus están trabajando en el diseño de aviones específicos y no específicos con el fin de crear soluciones que garanticen el mantenimiento de la posición de la Sociedad como líder del mercado. Mediante el uso

de un innovador método de trabajo, conocido como *Airbus Concurrent Engineering* (“ACE”), estos equipos de trabajo pueden colaborar de manera efectiva en tiempo real e independientemente de su ubicación geográfica.

La innovación en los sistemas de ingeniería de Airbus se impulsa a través cinco “Centros de Trabajo”, donde se desarrollan tecnologías de aviación en general y se dirige el diseño funcional de componentes de aviación específicos. Los Centros de Trabajo funcionan de forma transnacional con la presencia de ingenieros de cada centro en todas las plantas de Airbus.

Valiéndose de la experiencia de los Centros de Trabajo, los Centros de Integración de Ingeniería (“CIE”) dirigen las labores operativas de los equipos de diseño de Airbus próximos a los departamentos de aviación. Ubicados en Francia, Alemania, España y Reino Unido, los equipos de diseño combinan los conocimientos y la experiencia de los mejores expertos para satisfacer las necesidades de las plantas de fabricación y contribuir a la entrega de programas específicos de Airbus.

Los ingenieros de Airbus también han creado “Colegios de Expertos” (equipos formados por los especialistas con una mayor experiencia en cada disciplina para proporcionar asesoramiento y ayuda en los niveles superiores). Esta forma de organizarse no sólo consigue obtener soluciones de diseño que satisfagan los niveles más altos de calidad técnica y rendimiento, sino que garantiza además el crecimiento del conocimiento individual y colectivo a través de los Centros de Trabajo.

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.

Durante los dos últimos años, esta estrategia ha permitido a Airbus abrir centros de ingeniería en Wichita, Kansas (Estados Unidos) y en Moscú (Rusia) con el fin de aprovechar el elevado número de ingenieros aeroespaciales que se concentra en dichas zonas. El centro de ingeniería de Wichita comenzó sus actividades a principios de 2001 y ya ha contribuido significativamente en el diseño de alas de Airbus. El centro de ingeniería de Rusia, organizado en forma de *joint venture* con Kaskol, se inauguró a finales de 2002.

Centros de Fabricación

Airbus ha creado centros de excelencia enormemente especializados basándose en las competencias centrales de cada planta en su campo de experiencia. Dichos centros se encuentran en Nantes, Meaulte, St. Nazaire y Toulouse en Francia; Hamburgo, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade y Buxtehude en Alemania; Getafe, Illescas y Puerto Real en España; y Filton y Broughton en el Reino Unido. En 2002, se realizaron importantes inversiones en toda Europa en relación con la construcción de instalaciones para la producción del A380.

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 del sub-ensamblaje con vistas a la integración de los sistemas y de los acondicionamientos interiores. Los sub-ensamblajes se realizan en diversas instalaciones situadas en Francia, Alemania, España y el Reino Unido. Una vez finalizados, los sub-ensamblajes se transportan a Toulouse (A300, A320, y familia A330/A340) o Hamburgo (A318/A319/A321) para realizar el ensamblaje final y se entregan utilizando una flota de cinco Airbus A300-600 ST “Beluga” Super Transporters concebidos específicamente para la red de producción de Airbus. El período de fabricación habitual de aviones de cabina estándar es de 8-9 meses, y para los aviones de largo alcance con cabina ancha de 12-15 meses.

Capacidad de adaptación a los cambios de la demanda

En respuesta a la actual tendencia negativa, Airbus está reduciendo las entregas de acuerdo con las obligaciones contractuales modificadas. En 2002, Airbus entregó 303 aviones, y en 2003 concentrará todos sus esfuerzos en conseguir la entrega de otros 300. Cualquier alteración importante que se pudiera producir en el mercado o el empeoramiento de la economía podría obligar a revisar estas cifras.

Con el fin de cumplir su objetivo de entregas en 2003, 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 subcontratadas 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 y optimizando la mano de obra contratada con carácter temporal o para un período determinado. Esto

permite a Airbus aumentar su adaptabilidad sin necesidad de realizar recortes que afecten a personal altamente formado y especializado, al que la Dirección considera como una de las bazas más valiosas de las que dispone para sostener el crecimiento a largo plazo.

Los exclusivos sistemas flexibles de fabricación de Airbus han sido ampliamente desarrollados dentro de su organización, gracias a la aplicación de las lecciones aprendidas en anteriores etapas de crisis económica.

4.1.3 Aviación de Transporte Militar

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

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, derivados 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.

La División ATM obtuvo un volumen de negocios consolidado de 524 millones de euros que representan el 2% del volumen de negocios total de EADS correspondiente a 2002. La Dirección espera que el proyecto A400M sea presentado en 2003, y que contribuya a un importante 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 mercado de aviones ligeros y medianos de transporte militar. Con la aportación de la aeronave de transporte de gran capacidad A400M, EADS pretende ampliar su variedad 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 la experiencia en transformación de la División Aeronáutica para producir aviones que satisfagan las necesidades específicas de sus clientes para cada misión.

Con anterioridad a la formación de EADS, CASA había desarrollado conocimientos altamente especializados en cuanto a la utilización de materiales compuestos para la fabricación de aeroestructuras y de procedimientos de automatización avanzados que ahora se utilizan en todo el grupo.

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: (1) los aviones de transporte ligero con una capacidad de carga de una a cuatro toneladas, (2) los aviones de transporte medio cuya carga útil varía de cinco a 14 toneladas y (3) los aviones de transporte pesado con una capacidad de carga de 15 toneladas o más. Según un estudio realizado por Teal Group, una empresa de consultoría especializada en la industria espacial y de defensa, el mercado de la aviación de transporte militar ascenderá aproximadamente a 39.000 millones de dólares durante los próximos diez años.

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 transporte militar de capacidad media. El CASA C-212 ha sido el más importante en la historia de este segmento de mercado, 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 empresa mixta 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. Aunque Estados Unidos está reduciendo y mejorando 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

De acuerdo con un estudio realizado por Teal Group, el mercado de aviones de misión representará aproximadamente 24.000 millones de dólares estadounidenses durante los próximos diez años. Se trata de un mercado caracterizado por su alta tecnología y por sus soluciones de elevado valor añadido, en el que los clientes exigen, cada vez más, sistemas completos personalizados en función de sus respectivas necesidades operativas. Los métodos modernos de guerra y defensa exigen cada vez en mayor medida el acceso independiente a formas complejas de información en diversos teatros de operaciones. Este hecho, así como las necesidades insatisfechas de defensa de Europa deberían estimular la demanda 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 ha sido 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 la 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, entró en servicio 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, así 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 otras misiones de entrega aérea. A 31 de diciembre de 2002, se habían vendido 468 C-212 a 87 operadores de 42 países.

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 misma familia, la Serie 300, entró en servicio 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 equivale a (1) 48 paracaidistas, (2) 21 camillas más 4 enfermeros, (3) 4 paletas del modelo más utilizado para mercancías, o (4) 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 vigilancia marítima, de guerra electrónica y de operaciones de fotogrametría (lectura topográfica). A 31 de diciembre de 2002, se habían vendido 251 CN-235 a 33 operadores ubicados en 23 países.

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 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; al especializar el C-130 únicamente para el transporte de cargas más pesadas se amplía la vida útil del mismo. En 2002, las fuerzas aéreas de Brasil y Jordania seleccionaron el C-295 para realizar una función de transporte militar media. A 31 de diciembre de 2002, se habían vendido 19 CN-295 a 3 operadores.

Proyecto Airbus A400M — Transporte Militar Pesado. El A400M se ha concebido para responder a las especificaciones del *Future Large Aircraft*, definidas por siete naciones europeas para reemplazar las flotas cada vez más antiguas de Hercules C-130 y de Transall 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 paz).

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 se beneficiará de los procedimientos de mantenimiento de Airbus y de su red mundial de servicio postventa.

Airbus Military es una *société par actions simplifiée* (“**S.A.S**”) 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 S.A.S, 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 la portuguesa OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA. Esta estructura accionarial será modificada para reflejar las nuevas previsiones de compra expresadas por los países representados. El vicepresidente ejecutivo a cargo de la División ATM actúa también como *chief executive officer* de Airbus Military, aportando así la experiencia de la División ATM a la gestión de los programas de transporte militar y su amplia red de clientes al programa A400M.

Airbus Military subcontratará a Airbus la gestión general del desarrollo del A400M, que se realizará mediante una oficina central de gestión de programas (“**OCCGP**”) con sede principal en Toulouse y oficinas adicionales en Madrid. Para la fase de producción del programa A400M, que será gestionada por la División de ATM, la OCCGP tendrá sus oficinas principales en España.

En diciembre de 2001, la *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* (“**OCCAR**”) firmó un contrato con Airbus Military con el fin de 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. Actualmente, la cartera de pedidos del A400M prevista inicialmente se sitúa en 180 aviones, lo cual refleja una reducción presupuestaria por parte de Alemania hasta 60 aviones y la salida de Portugal del programa. Los otros siete firmantes de la OCCAR han llegado a un acuerdo con EADS para incrementar ligeramente el precio y realizar una revisión del esquema de pagos, de manera que conjuntamente compensen la absorción de costes fijos.

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 de 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 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 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 Estratégico

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 estratégico ofrecerá oportunidades muy atractivas, con perspectivas iniciales en Alemania, el Reino Unido y Australia. EADS, Rolls Royce, Cobham y Thales cooperan mediante 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 (*Future Strategic Tanker Aircraft*) (“**FSTA**”). 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, por un sistema basado en la familia de aviones de Airbus de largo recorrido. Por otra parte, la Dirección ve el programa KC-X de sustitución de la flota estadounidense más antigua de aviones de reaprovisionamiento estratégico (*Strategic Tanker*) como una importante oportunidad de mercado. En un esfuerzo por mejorar el abastecimiento del importante mercado de aviones de reaprovisionamiento estratégico, la División ATM está dirigiendo un programa tecnológico para el desarrollo de un novedoso sistema para repostar en vuelo basado en la plataforma A330.

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.

Patrulla Marítima desde el Aire

La División ATM puede aportar distintas soluciones como los sistemas de vigilancia marina o el dispositivo antisubmarinos, a través de los aparatos basados en las plataformas C-212, CN-235, C-295, Atlantic o P-3 Orion para las que EADS ha desarrollado ya un sistema de nueva generación de arquitectura abierta denominado FITS (*Fully Integrated Tactical System*, o sistema táctico integrado). La División ATM ha recibido pedidos para la modernización de cinco aviones P3-Orion para las Fuerzas Aéreas españolas y ocho C-212 para la Marina de Méjico. Asimismo, fue contratado para distribuir cuatro C-295 equipados con el sistema táctico integrado FITS a los Emiratos Árabes Unidos y para la modernización de nueve aviones P-3 Orion para las Fuerzas Aéreas brasileñas. La elección de la herramienta CN-235 MSA para el programa de Guardacostas de los Estados Unidos “Deepwater” supone un importante logro de la División AMT.

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 módulo activo. Este proyecto permitiría a EADS proporcionar una nueva generación de aparatos AEW de gran rendimiento y con costes de explotación inferiores a los de 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 espera que el ensamblaje final del A400M se realice en dichas instalaciones, mientras que otros centros de excelencia de Airbus de toda Europa fabricarán secciones y sub-secciones del mismo según su especialización.

4.1.4 Aeronáutica

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

La División Aeronáutica agrupa una serie de actividades relacionadas con la aviación civil y militar, como los helicópteros, los aviones de combate, los aviones de transporte ligero y regional y la transformación y el mantenimiento de aviones. La División Aeronáutica participa también en la fabricación de aeroestructuras para Airbus. La Dirección considera que la combinación de los nuevos programas civiles y militares con otros programas ya consolidados es un medio efectivo para garantizar la consecución de resultados positivos de forma continuada en mercados en los que la demanda es variable o cíclica. En 2002, la División Aeronáutica registró un volumen de negocios consolidado de 5.300 millones de euros, lo que representa un 17 % del volumen de negocios total de EADS.

Por medio de su filial Eurocopter, EADS es uno de los primeros constructores mundiales de helicópteros y ocupa el primer puesto en el mercado de helicópteros civiles y militares en Europa. La Dirección espera que las ventas de Eurocopter en el mercado militar se incrementen de forma importante debido al comienzo de las entregas del helicóptero de ataque Tiger y a la sólida cartera de pedidos del helicóptero de transporte militar NH90 por parte de una serie de gobiernos europeos, así como a la creciente demanda en los mercados de exportación militares y paramilitares.

Como propietario mayoritario entre las partes creadoras del Eurofighter, además de la participación que posee en Dassault Aviation (Véase “— 4.1.7 Inversiones — Dassault Aviation”), EADS cuenta con las condiciones necesarias para colocarse en el primer puesto de los proveedores de aviones de combate de gama alta.

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

ESTRATEGIA

La estrategia de la División Aeronáutica consiste en desarrollar aquellas actividades que en opinión de la Dirección ofrecen potencial para conseguir un crecimiento futuro continuo:

- **Fomentar y capitalizar la demanda del mercado de exportaciones del Eurofighter y los helicópteros militares.**

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 se basa en (1) conseguir a corto plazo un nivel elevado de eficacia y de calidad en la producción del Eurofighter, y (2) a medio plazo, dirigirse al potencial mercado de exportación no estadounidense para este tipo de aparatos, en el que, según los pronósticos de la Dirección, el programa Eurofighter se podría hacer con una cuota de hasta un 30%. EADS también perseguirá oportunidades de crecimiento en el mercado de exportaciones de helicópteros militares basándose en el éxito inicial obtenido por los helicópteros Tiger y NH90 en Australia y en los países nórdicos.

- **Mantener el liderazgo en el mercado de los helicópteros civiles.**

La División Aeronáutica ha renovado su completa gama de helicópteros civiles modernos y mejorará las operaciones con este tipo de aparatos, especialmente mediante el aprovechamiento de las sinergias con sus actividades relacionadas con helicópteros militares. 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 2.180 operadores en todo el mundo.

- **Aprovechar el papel de EADS como fabricante original de equipos (“OEM”) con la finalidad de beneficiarse del creciente mercado de servicio postventa y transformación de aviones.**

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 transformación y mantenimiento de aparatos Airbus. EFW ofrece la única solución OEM para la transformación de los actuales aviones de transporte de pasajeros de Airbus en aviones para el transporte de mercancías. Al mismo tiempo, la División Aeronáutica 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 amplia variedad de helicópteros civiles y militares. En 2002, Eurocopter gozaba del 65% de la cuota del mercado mundial de helicópteros civiles, y alcanzaba un 17% en el mercado de exportación de helicópteros militares. Mediante sus actividades de fabricación y reparación de helicópteros, así como mediante su contribución al negocio de las aeroestructuras, Eurocopter generó el 47% del volumen de negocios total de la División Aeronáutica en 2002.

MERCADO

En 2002, el valor de las entregas de helicópteros que se realizaron en todo el mundo era aproximadamente superior a los 7.000 millones de euros, cifra que la Dirección espera aumente hasta alcanzar los 10.000 millones de euros para el año 2010. Según un estudio realizado por Teal Group en 2002, se espera que se construyan 4.570 helicópteros civiles y 4.667 militares en todo el mundo desde el 2002 al 2011. Este pronóstico, especialmente en lo que respecta al ámbito militar, depende en gran medida del futuro de los amplios programas de desarrollo estadounidenses, como los relativos a los helicópteros V-22 Osprey y RAH-66 Comanche.

La demanda de nuevos helicópteros militares depende principalmente de consideraciones presupuestarias y estratégicas, así como de la necesidad de renovar las flotas que se están quedando obsoletas. La Dirección considera que la avanzada edad de la flota en servicio, la urgencia de una nueva generación de helicópteros equipados con sistemas integrados de alta tecnología y la continua introducción 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 y 2002, como los realizados por Australia, Brasil e Indonesia, 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 militares, que suelen ser mayores y estar dotados con sistemas más sofisticados que los helicópteros comerciales, representaron un 78% del valor total de las entregas realizadas en 2002, y podrían llegar hasta el 85% antes del final de esta década. En 2002, el 70% de los helicópteros militares pedidos pertenecían al segmento de ataque de alto valor y al segmento pesado del mercado.

El segmento militar es altamente competitivo y se caracteriza por las dificultades que muestran 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.

Los helicópteros vendidos en el sector civil se utilizan para el transporte de directivos de empresas, la explotación petrolera en alta mar (*offshore*), así como en diversas aplicaciones comerciales y de servicio público como los guardacostas, la policía, los servicios de asistencia médica y contra incendios. La Dirección estima que el valor de las ventas en el sector civil aumentará una media del 3% durante los próximos 10 años. Los datos del mercado indican que en 2002 se vendieron 495 aparatos civiles en todo el mundo.

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 75% del total de las ventas de helicópteros civiles en 2002.

OFERTA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

Productos existentes

La Dirección considera que Eurocopter ofrece actualmente la variedad de helicópteros más completa y moderna, que abarca el 85% del mercado civil y militar global. La variedad de productos Eurocopter comprende los helicópteros ligeros con un solo motor, bimotores ligeros, aparatos de capacidad media y de capacidad media-pesada. Además, se basa en una serie de plataformas de nueva generación concebidas para poder adaptarse a aplicaciones militares y civiles. En la siguiente tabla se ilustra la actual línea de productos de Eurocopter:

<u>Tipo de helicóptero</u>	<u>Uso habitual</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>
Ligero de un solo motor		
<i>EC120</i>	Empresarial/Privado	1998
De un solo motor		
<i>AS350</i>	Servicios públicos, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Empresarial/Privado	1975
<i>EC130</i>	Servicio continuo de transporte, Turismo, <i>Offshore</i> , Empresarial/Privado	2001
Bimotor ligero		
<i>AS355N</i>	Parapúblico*, Servicios públicos, Empresarial/Privado	1988
<i>EC135</i>	Urgencias médicas, Parapúblico*	1996
<i>EC145</i>	Urgencias médicas, Parapúblico*, Servicio continuo de transporte	2002
Capacidad media		
<i>Dauphin</i>	<i>Offshore</i> , Parapúblico*	1977
<i>EC155</i>	Empresarial/Privado, <i>Offshore</i> , Parapúblico*, Servicio continuo de transporte	1999
Capacidad media-pesada		
<i>Super Puma/Cougar</i>	<i>Offshore</i> , Servicio continuo de transporte	1980
<i>MK II</i>	<i>Offshore</i> , Servicio continuo de transporte	1993

(*) Las actividades parapúblicas incluyen las fuerzas y cuerpos de seguridad, la lucha contra incendios, los servicios de vigilancia de aduanas, los servicios de guarda costas y servicios de urgencias médicas prestados por entidades públicas.

Productos en proceso de desarrollo

Los programas de desarrollo en curso en el ámbito militar comprenden (1) el NH90, un helicóptero de transporte militar del que se han hecho varias versiones, para aplicaciones 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 305 aparatos más 72 opciones. La producción del primer lote de 243 helicópteros más 55 helicópteros opcionales destinados a los cuatro países socios comenzó en el año 2000 y las primeras entregas están previstas para finales de 2004. En 2001, Portugal encargó diez helicópteros NH90; Finlandia, Suecia y Noruega también escogieron conjuntamente el NH90, con una previsión de 52 pedidos en firme más 17 opciones. De dichos pedidos en firme, 38 fueron registrados en 2001, mientras que en 2002 se registraron 14. Dichos éxitos iniciales confirman el importante potencial para la exportación de la plataforma NH90 como plataforma militar que también puede tener 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 182 para Alemania. Está previsto que las entregas del pedido inicial de 160 aviones comiencen a realizarse a principios de 2003. En 2002, se firmó un contrato con el Ministerio de

Defensa australiano por 22 helicópteros de ataque Tiger. El Tiger también participa en un concurso en España, del que se espera conocer el resultado final durante el primer trimestre de 2003.

Durante los últimos años, Eurocopter ha invertido en la renovación de su línea de productos civiles, mejorando su posición competitiva en este segmento hasta conseguir su actual cuota de mercado mundial, que en la actualidad es superior al 50%. Eurocopter ha comercializado con éxito en los mercados internacionales 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 y el E145, un helicóptero ligero derivado del BK117. Las entregas del EC 130, la última versión de un solo motor de la familia Ecureuil comenzaron en 2001.

Las actividades de desarrollo representan un 13% del volumen de negocios total de Eurocopter en 2002. Dichas ventas provienen principalmente del desarrollo de los programas Tiger y NH90 con financiación externa.

SERVICIO AL CLIENTE

A 31 de diciembre de 2002, los aparatos Eurocopter constituían el segundo parque mundial, con aproximadamente 9.000 helicópteros en servicio. Por consiguiente, las actividades de apoyo al cliente supusieron un 35% del volumen de negocios de Eurocopter en 2002. Estas consisten principalmente en la formación, el mantenimiento, la reparación y el 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 internacional a través de sus filiales, distribuidores autorizados y centros de servicio. Por otra parte, Eurocopter y Thales han creado conjuntamente HELISIM, un centro de formación en pilotaje de helicópteros que comenzó su actividad en 2002, para ampliar la variedad de servicios que ofrecen a sus clientes.

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 parapúblicos en Europa, Estados Unidos y Canadá le sitúa en el primer lugar por delante de los demás fabricantes de esos mercados.

La estrategia mundial de Eurocopter se basa en una gran red internacional, actualmente constituida por 15 filiales extranjeras, complementada por 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 2.180 operadores de todo el mundo utilizan actualmente los helicópteros Eurocopter, una importante base de clientes para las actividades de servicios postventa. 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. Otros cuerpos oficiales muy exigentes en cuanto a la calidad de servicio, como la policía y las fuerzas armadas, han depositado también su confianza en los productos Eurocopter.

PRODUCCIÓN

Las actividades de producción de Eurocopter se realizan en 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.

La reciente apertura de una planta para la línea de ensamblaje final del AS350 en Mississippi (dirigida al sector parapúblico de Estados Unidos) y de otra planta para el ensamblaje final del Tiger en Australia (en relación con el desarrollo de una versión específica para Australia de acuerdo con el programa AIR 87) refleja la estrategia comercial de Eurocopter para incrementar su presencia en estos dos países estratégicos.

AVIACIÓN MILITAR

PRESENTACIÓN

La actividad de Aviación Militar dentro de la División Aeronáutica se concentra en el desarrollo y fabricación del aparato de combate Eurofighter, el mantenimiento y la transformación de aviones de combate existentes, así como la construcción de aerestructuras de Airbus. Asimismo, el desarrollo y construcción de aparatos como los aviones de combate ligeros, los destinados a formación y a misiones especiales se realiza a través de las actividades de Aviación Militar. En 2002, el 28% del volumen de negocios total de la División Aeronáutica provino precisamente de dichas actividades.

Eurofighter

El Eurofighter (conocido como “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. La fase de industrialización de este programa comenzó en enero de 1998. Eurofighter está destinado a mejorar la eficacia de la flota 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 aéreo próximo, de supresión de defensa aérea y de ataque marítimo. Las especificaciones operativas del avión incluyen diversas capacidades: misiones adaptables a cualquier tipo de 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).

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%).

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) y 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 en relación con la serie anterior. NETMA es un organismo oficial de la OTAN que trata directamente con el consorcio Eurofighter GmbH.

Está previsto que la entrega de la primera serie de Eurofighter de 148 aviones se realice entre el año 2003 y el 2005. Se espera que la producción continúe hasta el 2015, con un volumen de 52 aviones al año 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.

Mercado y Clientes del sector de Aviación de Combate

Dos importantes proveedores estadounidenses, junto con varios competidores rusos y europeos de menor relevancia, abastecen el mercado mundial de la aviación de combate.

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.

Las plataformas de aviones de combate que compiten en el mercado mundial de aviación de combate en el que se abastecen la mayoría de los Ministerios de Defensa, son los siguientes:

<u>Fabricante</u>	<u>Tipo de avión</u>	<u>Fecha de la primera entrega</u>
EE.UU.		
Boeing (McDonnell Douglas).....	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin.....	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas).....	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Boeing.....	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1997
Mitsubishi/Lockheed Martin.....	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin.....	F-22 (<i>Raptor</i>)	2003 ⁽¹⁾
Lockheed Martin.....	F-35 (<i>Joint Strike Fighter</i>)	2009 ⁽¹⁾
Europa		
Dassault Aviation.....	Mirage 2000	1983
Saab.....	Gripen	1993
Dassault Aviation.....	Rafale	2000
Consortio Eurofighter.....	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2003 ⁽¹⁾
Rusia		
VPK/MAPO.....	MiG-29	1983
Sukhoi.....	Su-27 Series	1986

(1) Fecha prevista de entrega

Teal Group ha determinado que 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 y sistemas y equipos — normalmente representan cada uno un tercio de este coste total unitario. Teal Group calcula que el mercado mundial de aviones de combate supondrá 140.000 millones de dólares entre 2002 y 2011, y asigna una cuota del 21% al Eurofighter.

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. Eurofighter ya ha sido elegido en Grecia y en Austria; y según parece, existen nuevas oportunidades de exportación en Europa, Oriente Medio y Extremo Oriente.

Producción de Eurofighter

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 respectivo 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 con una sola fuente, sin elementos superfluos en las tareas de diseño o producción, lo cual tiene como consecuencia una eficiente estructuración de los costes del programa. El ensamblaje final del Eurofighter se realiza en el país de contratación correspondiente: en Manching (Alemania), en Getafe (España), en Warton (Reino Unido) y en Turín (Italia).

Futuro Desarrollo del Avión de Combate Europeo

La Dirección cree que para que el programa de avión de combate europeo de próxima generación tenga éxito, deberá desarrollarse de forma conjunta con los competidores europeos de EADS. Mediante el programa europeo de adquisición de tecnología (*European Technology Acquisition Program* — “ETAP”), los principales contratistas de defensa europeos pretenden identificar los medios para combinar sus medios tecnológicos y sus conocimientos técnicos con la finalidad de cumplir este objetivo.

Aviones de Entrenamiento, de Combate Ligero y de Misión Especial

La Dirección considera que hay un importante mercado potencial para los aviones de entrenamiento y de combate ligeros. La competencia en este sector es muy fuerte, con ofertas por parte de BAE SYSTEMS (Hawk), KAI/Lockheed Martin (T-50), Aermacchi (AM-346) y otros.

A través del equipo industrial de Formación de Pilotos para Reactores Europeos Avanzados, EADS está bien posicionada para proporcionar entrenamiento a pilotos de reactores de las doce fuerzas aéreas participantes. El reactor avanzado de alto rendimiento MAKO utilizado para la formación, actualmente en fase de definición por parte de EADS, está diseñado como solución óptima para este tipo de entrenamiento.

En el campo de los aviones de misión especial, el programa *MPA-Replacement* está diseñado para sustituir al Bréguet Atlantics de las marinas alemana e italiana. En 2002, EADS/Alenia presentaron una oferta para dicho programa basada en el Airbus A321.

Servicio Técnico y de Transformación de Aviones para la Aviación Militar

La Dirección considera que la modernización de los aviones militares representa una oportunidad comercial importante para conseguir un crecimiento y una rentabilidad duraderos. Además de prestar a los clientes actuales servicios postventa rentables, la modernización de los aviones permite el acceso a nuevos mercados de exportación con vistas a futuras ventas de aparatos de cualquier tipo, tanto militares como comerciales. La modernización de fuselajes básicos 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 los 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.

EADS ha alcanzado un alto grado de experiencia en el campo de la transformación y mejora de aviones militares mediante programas como el Tornado, el F-4 Phantom, el F-18, el F-5, el MiG-29, el Mirage F-1, el C101 Aviojet, el Harrier AV-8B, el E-3A AWACS, el P-3A Orion, el C-160 Transall y el Breguet Atlantic 1. Estos conocimientos especializados cobrarán especial valor en el momento de conseguir la penetración en nuevos mercados, así como para realizar futuras mejoras de los aviones de las fuerzas aéreas de Europa Central y futuros contratos de servicios para el Eurofighter.

Las capacidades complementarias y la experiencia de EADS en muchos programas de aviación militar, incluida la fabricación de importantes componentes de aeroestructuras para toda la familia Airbus, le permite ofrecer una amplia variedad de productos a una cartera de clientes de carácter internacional, así como ampliar dicha cartera y desarrollar sus posibilidades de exportación.

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 decidieron transformar la estructura original de consorcio de ATR en una nueva sociedad, ATR Integrated. Tras la aportación de sus acciones y de determinados activos industriales específicos de la estructura de consorcio de ATR en 2001, EADS y Alenia participan al 50% en la nueva sociedad. Con la nueva estructura se pretende facilitar la respuesta a las necesidades del mercado, a la asignación de recursos, y, en última instancia, reducir los costes de explotación y de producción. La participación de EADS en ATR Integrated contribuyó con un 7% al volumen de negocios total de la División Aeronáutica en 2002.

MERCADO

La industria aeronáutica regional ha conocido un fenómeno de concentración durante los últimos años. En 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 2002, el mercado mundial de aparatos a turbo-propulsión de 40 a 70 plazas estaba en manos de dos fabricantes: ATR, que representa un 50% de los pedidos acumulados y Bombardier, una empresa canadiense que controla el 50% del mercado. En 2002, ATR recibió pedidos de 11 aviones nuevos y 35 aparatos usados, y entregó 19 nuevos aviones.

OFERTA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

Aviones de la Serie ATR 42 y ATR 72. 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 una gran comodidad. En 1996, con el fin de responder a la creciente demanda de comodidad y rendimiento por parte de las compañías aéreas, ATR presentó una nueva generación de aviones llamados ATR 72-500 y ATR 42-500. Al igual que Airbus, la línea ATR se basa en el concepto de familia, que proporciona ahorros en el entrenamiento, las operaciones de mantenimiento, el suministro de piezas de repuesto y la cualificación cruzada de miembros de la tripulación.

Con un nivel de pedidos acumulados de 370 aviones de la serie ATR 42, éste fue el avión con mayores ventas en su segmento de mercado (turbo-propulsores de 50 plazas) en lo que se refiere a pedidos totales a 31 de diciembre de 2002. A 31 de diciembre de 2002, el nivel de pedidos acumulados de aviones de la línea ATR 72 era de 306.

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. En 2002 comenzó la puesta en práctica del convenio de colaboración suscrito con EMBRAER en 2001 para la creación de AEROCHAIN, mercado electrónico diseñado para mejorar los servicios de atención al cliente en todos los ámbitos de las operaciones de las líneas aéreas (formación, piezas de repuesto, publicaciones técnicas y planificación del mantenimiento).

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, tras haber obtenido la experiencia necesaria en la explotación de ATR a turbopropulsión. Los aviones que se adquieren de nuevo se inmovilizan generalmente por un período de cinco meses con el fin de acondicionarlos y revenderlos o alquilarlos, en función de las condiciones de mercado. ATR ha aplicado con éxito su estrategia basada en una fuerte reducción del riesgo financiero de las ventas.

PRODUCCIÓN

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.

AVIACIÓN LIGERA

EADS SOCATA

EADS Socata fabrica una serie 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 20 años una línea de aviones con motor de pistón, la familia TB, y el monoturbopropulsado y presurizado TBM 700. Dichos aviones de nueva generación compiten con productos basados en modelos que se remontan a los años cincuenta. Muchos aparatos del mercado de aviación ligera se aproximan actualmente al final de su vida útil. Como resultado de la gran aceptación obtenida en el mercado, sobre todo en Estados Unidos, EADS Socata incrementó los índices de producción de sus familias TB y TBM 700 en 2002. Para mejorar la penetración en el mercado estadounidense, que representa un 60% de sus ventas en aviación ligera, EADS Socata está desarrollando una red de distribuidores estadounidenses.

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 moldeo 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.

TRANSFORMACIÓN Y SERVICIO TÉCNICO DE AVIONES

PRESENTACIÓN

EADS figura entre los principales proveedores de transformación de aviones y de servicio técnico de las compañías aéreas.

En los campos de la transformación y del servicio técnico de aviones, EADS combina las actividades de EADS Sogerma Services y Elbe Flugzeugwerke GmbH (“EFW”). La Dirección estima que la concentración de los conocimientos técnicos de un personal altamente cualificado permite al grupo de transformación y servicio técnico de aviones de EADS ofrecer sus servicios en una amplia variedad de aparatos, incluidos todos 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 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.

Igualmente, la Dirección cree que su política de comercialización conjunta de los trabajos de mantenimiento y de transformación ha demostrado ser rentable, puesto que EADS ha seguido siendo elegida para prestar servicios de mantenimiento en un gran número de aparatos anteriormente modificados.

Transformación de Aviones Comerciales — EFW

La transformación 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 relacionados con los pasajeros, tales como climatización, calefacción e iluminación, es la modificación que más se propone a los propietarios de aviones comerciales. El kit de transformación utilizado comprende piezas de origen (*Original Equipment Manufacturer* — “OEM”) utilizadas en la fabricación de las versiones de serie de aviones de carga Airbus correspondientes. En consecuencia, el avión reconvertido es muy similar a un aparato de mercancías producido en serie.

Mercado. El mercado de transformación 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 transformación de aviones de pasajeros. Sin embargo, como consecuencia de la actual fase de ralentización económica, y a pesar de la importante cifra de pedidos recibidos en 2002, sobre todo por parte de Federal Express en relación con los aviones A300-600, recientemente desarrollados, existen riesgos a corto plazo en relación con la utilización total de la capacidad de transformación y fabricación de aeroestructuras de EADS.

El principal competidor de EADS en el mercado de la transformación de los aparatos en modelos para mercancías es Boeing, que actualmente ofrece servicios de transformación de avión de pasajeros en avión de carga para toda su línea de productos con la excepción del B777 y los aviones MD. Con la interrupción por parte de BAE Services de sus programas de transformación de A300 B4 y A300-600, actualmente no existe ningún competidor a corto plazo para Airbus en transformación P a C.

Productos. En el campo de las transformaciones de P a C, EADS se especializa en la transformación de los aviones de pasajeros Airbus A300 y A310 para su uso como aviones de mercancías. EADS está aumentando su especialización añadiendo nuevas como el A310-300 en el año 2001 y el A300-600 en 2002, con el fin de posicionarse para los futuros programas de conversión. Además de la transformación de aviones de combate de Airbus, EFW también es el único proveedor de paneles para el suelo de la cabina de pasajeros de todos los modelos de Airbus.

Servicio Técnico Comercial — EADS SOGERMA SERVICES

EADS Sogerma Services se concentra principalmente en dos líneas de negocio: (1) mantenimiento, reparación y revisión de aviones y equipos (“MRR”), y (2) fabricación de aeroestructuras, principalmente para Airbus. El volumen de negocios de EADS Sogerma Services en 2002 ascendió en total al 12% del volumen total de negocios de la División Aeronáutica.

MRR. Los servicios de mantenimiento prestados por Sogerma incluyen servicios periódicos de mantenimiento del fuselaje básico, modificaciones del sistema y mejoras interiores en la cabina, así como las reparaciones estructurales que necesiten los grandes aviones comerciales. Estos servicios se realizan en las instalaciones de Burdeos (Francia), Lake Charles (Estados Unidos) y Monastir (Túnez). Sogerma presta también servicios para aviones de combate militares y aviones de transporte, como las revisiones del C-130 para clientes de África y América Latina que se

realizan en Maroc Aviation en Casablanca. Se llevó a cabo una transformación de un DC9 en un simulador tecnológico por encargo de Thales, además de la modernización y la conversión de sistemas de un avión de combate Mirage 40. Asimismo, Sogerma ha sido autorizado para la reparación de reactores privados de Airbus, y presta estos servicios en Toulouse (Francia).

Sogerma es también especialista en motores pequeños (SECA, en Le Bourget (Francia)), trenes de aterrizaje, APU (Revima, en Rouen (Francia)) y MRR de sistemas aviónicos (en Burdeos (Francia)) y posee instalaciones adicionales en Estados Unidos (Barfield, Miami) y Extremo Oriente (Sogerma Asia, en Hong Kong). Por último, Sogerma diseña y fabrica los componentes interiores de la cabina de gama alta y los asientos de pasajeros de primera clase y de clase preferente.

Aeroestructuras. En el campo de las aeroestructuras, Sogerma participa en el diseño y la fabricación de los paneles y las secciones de fuselaje de los aviones Airbus, así como en los componentes compuestos para aplicaciones industriales de carácter general y aeronáuticas. Los trabajos en metal se realizan en Rochefort (Francia), mientras que las actividades de compuestos se realizan en Composites Aquitaine (Francia) y Composites Atlantic (Canadá).

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 sistemas y defensa, las telecomunicaciones y los servicios. La División SDC alcanzó en 2002 un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros, que equivalen al 11% del volumen de negocios total de EADS.

Desde la creación de EADS, la División SDC ha llevado a cabo actividades de reorganización y redistribución de activos (i) para reducir la excesiva dependencia del estancado gasto de defensa (en algunos casos, en declive) en algunos segmentos de los mercados clave alemán y francés y (ii) para mejorar el acceso al mercado británico.

En 2002, la División SDC continuó con las actividades de integración y reestructuración que había iniciado en 2001, como la adaptación de la plantilla y la optimización de las sedes, así como la creación de las áreas de negocio de la División: Sistemas de Misiles (MBDA y EADS/LFK), Electrónica de Sistemas y Defensa, Servicios y Telecomunicaciones. A través de estas actividades, la División SDC recuperó la rentabilidad en 2002.

El crecimiento a corto plazo de la División SDC depende principalmente de los programas ya existentes para los que ha sido contratada y de los nuevos programas confirmados por planes de financiación gubernamentales a largo plazo. Dichos programas incluyen los sistemas de misiles MBDA y LFK (tales como Meteor, Taurus, Aster, Scalp EG/Storm Shadow), sistemas aerotransportados para Eurofighter, Tiger, NH90 y otras plataformas de EADS, sistemas de mando/control/comunicaciones/inteligencia (“**C3I**”) (SCCOA, SIR para Francia, ACCS para Alemania), subsistemas y sistemas de combate de buques para Alemania, así como servicios de defensa subcontratados tales como los servicios de operaciones de vuelo prestados por las filiales de Francia (AVDEF) y Alemania (GFD).

La aprobación del *Loi de Programmation Militaire* (plan de financiación de defensa multianual) por parte del nuevo gobierno francés implica nuevas oportunidades para la División SDC en el ámbito de la renovación y mejora de misiles (Exocet, Aster, Scalp Naval) y de los vehículos aéreos no tripulados (“**UAV**”). En cuanto a Alemania, los nuevos recortes del presupuesto de defensa pueden generar retrasos adicionales en la entrada de pedidos que se había previsto, ya que se están revisando los programas de defensa y deberán someterse a la aprobación del parlamento alemán. En el Reino Unido, la División SDC participa en licitaciones clave para programas tales como el futuro avión estratégico cisterna (*Future Strategic Tanker Aircraft*) (“**FSTA**”), la defensa aérea basada en superficie (*Ground Based Air Defence*) (“**GBAD**”) y los servicios de blanco aéreo combinados (*Combined Aerial Target Services*) (“**CATS**”).

Asimismo, se espera que diversas iniciativas de defensa franco-alemanas y de la OTAN presenten nuevas oportunidades para los productos y servicios de EADS en el ámbito de la defensa.

ESTRATEGIA

La División SDC pretende seguir fomentando la evolución de las actividades de defensa de EADS mediante el crecimiento orgánico sostenido de las actividades ya existentes y el desarrollo de nuevos mercados y productos. Las prioridades estratégicas de la División SDC en la actualidad son las siguientes:

- **Mejorar el acceso a los mercados en crecimiento**

Además de concentrarse en aumentar las ventas de los productos existentes en sus mercados de exportación tradicionales, EADS pretende ampliar su presencia local en el mercado de defensa británico e introducirse en el mercado de defensa estadounidense.

El Reino Unido posee el mayor presupuesto de defensa y el de mayor crecimiento de Europa. Para capitalizar las oportunidades que le brinda el mercado británico, la División SDC pretende pasar de ser un proveedor de subsistemas a ser un contratista principal de proyectos como el programa GBAD. Con el fin de seguir mejorando el acceso a este importante mercado, EADS aprovechará su sólida presencia en el sector dentro del Reino Unido y las asociaciones con contratistas de defensa locales.

Estados Unidos es el mayor mercado de defensa del mundo, pero está normalmente cerrado para contratistas extranjeros. El método empleado por la División SDC para penetrar en el mercado estadounidense consta de tres partes: (i) concentración en segmentos de mercado para productos tales como el sistema de evasión de obstáculos Hellas para helicópteros y el radar TRS 3D para la guardia costera estadounidense; (ii) participación activa en las actividades de cooperación transatlánticas como el proyecto del sistema de defensa aérea de misil de alcance mediano (“**MEADS**”) con Lockheed Martin y AGS (vigilancia terrestre desde el aire) de la OTAN con Northrop Grumman; y (iii) analizar las posibles oportunidades de adquisición y asociación con otras compañías.

- **Potenciar sus actuales medios para convertirse en el proveedor líder en sistemas de seguridad y defensa integrados**

La División SDC goza de una posición ideal para satisfacer la demanda del gobierno europeo en materia de sistemas integrados de seguridad nacional y de defensa en red. Los medios exclusivos de que goza la División SDC en cuanto a telecomunicaciones, C3I e ISR le colocan en el centro de las actividades para desarrollar una técnica europea para combatir la guerra electrónica, aprovechando las ventajas tecnológicas de la cartera de productos de EADS. Las inversiones en sistemas nuevos como los UAV (Vehículos Aéreos No tripulados) para inteligencia estratégica y de teatro, y el C3I para la gestión de combates y redes de telecomunicaciones seguras tienen por objeto mejorar la efectividad de las fuerzas de seguridad nacionales y de combate. Dentro de EADS, la División SDC pretende desempeñar el papel de contratista principal de sistemas de defensa integrados. De esta manera, ha obtenido un contrato clave relativo al EuroMALE UAV y en la actualidad está probando el UAV de alta autonomía a gran altitud EuroHawk, dotado de sistemas de misión europeos concebidos por EADS. En combinación con otras divisiones de negocio dentro de EADS, la División SDC también participa en el desarrollo europeo de un estudio sobre un programa de defensa contra misiles balísticos para la OTAN.

SISTEMAS DE MISILES

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

La consolidación de la industria aeroespacial y de defensa tanto en los Estados Unidos como en Europa está dando lugar a una mayor integración de las actividades de fabricación de sistemas de misiles en el ámbito europeo. El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAE SYSTEMS y Finmeccanica formaron MBDA, que combina las actividades de Matra BAE Dynamics (“**MBD**”), Aerospaziale Matra Missiles (“**AMM**”) y las actividades de sistemas de misiles de Alenia Marconi Systems (“**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 lo establecido en un acuerdo de accionistas, EADS y BAE SYSTEMS ejercen de forma conjunta ciertos derechos de control a través de MBDA Holdings, una empresa holding con derecho perpetuo a nombrar al CEO, a uno de los dos COO y al CFO de MBDA. Un año después de su creación, MBDA es una sociedad totalmente integrada que ofrece una amplia cartera de soluciones de misiles optimizadas para todas las misiones y que desarrolla nuevos sistemas de misiles, concentrándose en los sectores superficie-aire/tierra y naval. MBDA formó una *joint venture* en 2002 encargada de realizar sus actividades de misiles en España y actualmente está a punto de finalizar la constitución de una *joint venture* con Celerg (MBDA-SNPE) y Royal Ordnance Rocket Motors. MBDA está considerando además la posibilidad de crear una *joint venture* relacionada con las actividades de misiles que se desarrollan en Alemania.

El grupo de Sistemas de Misiles de EADS (compuesto por MBDA y EADS/LFK) ofrece soluciones de dominio aéreo, control terrestre y misiones de poder marítimo por medio de su innovadora variedad de misiles tácticos. MBDA posee actualmente un total de 45 programas de misiles, sistemas de misiles y contramedida, en producción o ya operativos, así como otros 30 programas en fase de desarrollo o de estudio avanzado. 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 y a través de una red multinacional de filiales, EADS tiene acceso directo a los principales mercados internos europeos de sistemas de misiles de Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido. El grupo Sistemas de Misiles posee asimismo una posición consolidada en los mercados de exportación, incluyendo a través de EADS/LFK, fuertes relaciones en el negocio trasatlántico a través de diversos programas de colaboración con MEADS, Stinger, Patriot, PAC3 y RAM.

En 2002, el volumen de negocios del grupo Sistemas de Misiles representó el 40% del volumen de negocios total de la División SDC.

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 (i) al desarrollo de nuevos productos (como los sistemas anti-misiles balísticos tácticos y las armas de distancia guiadas), (ii) al desarrollo de nuevas plataformas portamisiles

que entran en fase de producción (aviones Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, helicóptero Tiger, nuevas fragatas y portaaviones), y (iii) 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 las armas de distancia guiadas de precisión. Se espera que la importancia cada vez mayor del dominio aeroespacial y el reciente interés por la seguridad nacional conlleven una mayor relevancia de los misiles superficie-aire y aire-aire de próxima generación en los presupuestos de defensa europeos (como pone de manifiesto el reciente contrato Meteor). EADS ocupa una posición especialmente favorable en dichos segmentos gracias a su renovada variedad de productos.

Actualmente, no resulta fácil para las empresas europeas introducirse fácilmente en el mercado de Estados Unidos, ya que, gracias al apoyo político, las empresas que dominan este mercado son las empresas estadounidenses como Raytheon, Lockheed Martin y Boeing. 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 pueden sentar las bases para conseguir una futura colaboración más estrecha.

En el mercado mundial de los misiles tácticos y de los sistemas de misiles hay cuatro grandes contratistas de defensa clasificados por volumen de negocios: MBDA, que ocupa el segundo lugar por detrás de Raytheon (Estados Unidos), igualada por Lockheed Martin (Estados Unidos) y por delante de 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

De acuerdo con los principales objetivos estratégicos de dominio aéreo, control terrestre y poder marítimo, los sistemas de misiles pueden dividirse en siete categorías principales según sus plataformas de lanzamiento y sus objetivos: (1) aire-aire, (2) aire-superficie, (3) tierra-aire/ATBM, (4) superficie-aire/naval (5) anti-buque, (6) anti-tanque (7) superficie-superficie, ataque profundo. 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 misil</u>	<u>Objetivos</u>	<u>Productos o proyectos claves</u>
Aire-Aire.....	Corto alcance Medio alcance Largo alcance	ASRAAM MICA Meteor
Aire-Superficie.....	Corto alcance De distancia/ con submunicaciones De distancia con una cabeza de combate De distancia pre-estratégico Anti-radar	Brimstone — AFDS-Diamond Back — Bang Apache — DWS39/AFDS Scalp EG/Storm Shadow — Taurus ASMP — ASMP A/VESTA ALARM
Tierra-aire/ATBM	Muy corto alcance Corto alcance Medio alcance	Mistral — Stinger (con licencia) VL Mica — Roland — Rapier — Spada — LFK NG Aster SAMP/T — MEADS — Patriot/ PAC 3
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 Anti-submarino	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — Marte — (Polyphem S) Exocet — Kormoran 2 — Otomat Milas
Anti-Tanque.....	Corto alcance Medio alcance Largo alcance	Eryx Milan — (Trigan) HOT — LR Trigat
Superficie-Superficie, ataque profundo.....	Suelo-Suelo Mar-Tierra	G-MLRS — (Polyphem) Scalp Naval

Los programas más importantes actualmente en fase de producción son el Mica, el Aster, el Scalp EG/Storm Shadow, el Taurus y el Meteor cuyas entregas se realizarán según las previsiones entre el año 2003 y 2007.

En abril de 2002, Malasia realizó un pedido por valor de 175 millones de euros (después del pedido de Sea Skua realizado en 2001), relativo al sistema de misiles Jernas (SHORAD) para defensa aérea de corto alcance. La marina francesa confirmó el lanzamiento de una versión naval de la familia Storm Shadow, el Scalp Naval, mediante la firma de un contrato de reducción del riesgo de desarrollo del producto. En 2002, el Ministerio de Defensa francés confirmó el lanzamiento de la próxima generación de la familia de misiles anti-buque MM40, el Exocet Bloc 3. En general, el misil anti-buque Exocet obtuvo un importante éxito en el mercado de exportación en 2002.

En agosto de 2002, el Ministerio de Defensa alemán y TAURUS Systems GmbH (“TSG”), sociedad absorbida por LFK, firmó un contrato de 485 millones de euros por el sistema de misiles de distancia guiados TAURUS. Este contrato, que tiene por objeto la preparación de las series, la producción de las mismas y la creación de las capacidades de servicio logístico, posee una gran importancia financiera y estratégica para EADS/LFK, ya que representa el mayor contrato (en euros) de EADS/LFK en los últimos catorce años. Se espera que dicho proyecto fortalezca la posición de la empresa en el mercado de defensa alemán.

La firma del contrato principal de METEOR con un precio fijo de 1.820 millones de euros por parte de los gobiernos de Francia, Alemania, Italia, España, Suecia y el Reino Unido el 23 de diciembre de 2002 supuso un acontecimiento clave para MBDA. La familia de misiles METEOR es el futuro armamento aire-aire de todas las plataformas de aviones de combate europeos de próxima generación (Eurofighter, Typhoon, Rafale y Gripen).

En 2002, se superaron con éxito una serie de hitos esenciales en algunos programas de misiles: el primer lanzamiento vertical del VL Mica, la calificación operativa del Aster 15 mediante el lanzamiento en directo desde el

portaaviones francés Charles de Gaulle; el lanzamiento de prueba para obtener la calificación del SAAM/Italia desde el buque de pruebas italiano Carabinere y las pruebas del Aster SAMP/T, la versión de tierra del misil Aster/PAAMS.

El misil de corto alcance aire-aire ASRAAM entró en servicio en las fuerzas aéreas británicas en 2002, y, en la actualidad, está en fase de prueba antes de su despliegue operativo. Actualmente, este misil es utilizado por las fuerzas aéreas australianas y británicas. Por otra parte, se entregaron los primeros misiles Apache y Scalp EG/Storm Shadow a las fuerzas aéreas de Francia y el Reino Unido. Actualmente, ambos clientes están llevando a cabo una serie de pruebas de calificación.

Los programas de colaboración transatlántica se centran en los sistemas de defensa aérea. Además de la participación en el programa Patriot, el misil germano-italo-estadounidense MEADS obtuvo significativos progresos mediante 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 principal contratista del proyecto Eurostinger y 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 poseen programas conjuntos, *joint ventures* y consorcios, tales como EUROMEADS, Euromissile y EMDG. En febrero de 2002, MBDA creó en España la *joint venture* Inmize, junto con Indra, Izar y EADS-CASA. MBDA posee una participación del 40% en Inmize y EADS-CASA del 10%. En junio de 2002, MBDA y Thales llegaron a un acuerdo formal de cooperación sobre buscadores, concretamente para el programa Meteor, y MBDA, LFK y Rheinmetall Detec celebraron un acuerdo para ofrecer una solución combinada de misil Mistral y cañón naval de 35mm.

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 las estructuras de lanzamiento, los interfaces mecánicos y electrónicos de plataformas de misiles y las baterías térmicas de misiles. EADS, MBDA, Finmeccanica, BAE SYSTEMS y SNPE firmaron un acuerdo de accionistas en 2002 para la formación de ROXEL (Rocket Motors JV, participada al 50% por MBDA y SNPE). Se espera que este acuerdo se cierre a principios de 2003. Esta *joint venture* refleja la presente consolidación del importante sector de subsistemas de misiles europeo.

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

CLIENTES Y MARKETING

Los pedidos de sistemas de misiles proceden de los Ministerios de Defensa. Las restricciones presupuestarias han llevado a los Ministerios de Defensa europeos a concentrarse en productos normalizados, además de haber contribuido a la armonización de las ventas realizadas por los gobiernos europeos. La Dirección estima que esta tendencia podría ser favorable para EADS, así como para sus clientes, permitiendo la interoperabilidad, una mejor asignación de los presupuestos de investigación y desarrollo, mayores pruebas de producción y la normalización de la línea de productos.

ELECTRÓNICA DE SISTEMAS Y DEFENSA

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

La 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 Electrónica de Sistemas y Defensa contribuye a asegurar la información y el procesamiento de los datos que se obtienen de los detectores y se introducen en las capacidades de los sistemas de gestión y de toma de decisiones.

Los sistemas se distribuyen como equipos y subsistemas autónomos, o como sistemas integrados que proporcionan a los clientes soluciones llave-en-mano. EADS es experta en casi todos los subdominios y elementos de dichos sistemas y proporciona sistemas de vigilancia completos que incluyen plataformas, detectores, segmentos de tierra y los sistemas de mando y control en que se apoyan los anteriores o sistemas de escucha completos que combinan la escucha de imágenes con la escucha electrónica.

En 2002, el 30% del volumen de negocios total de la División SDC fue aportado por la unidad de negocio Electrónica de Sistemas y Defensa.

MERCADO

EADS considera que la actividad de sistemas de defensa y electrónica de defensa va a crecer 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 el campo de 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 mando, control, comunicaciones e inteligencia (“C3I”) constituyen una parte esencial de la gestión actual y futura del campo de batalla. Estos sistemas informatizados proporcionan una imagen general del campo de batalla y permiten el mando y la dirección, a todos los niveles, 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, incluso dentro de coaliciones. 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. EADS es un importante diseñador y proveedor de sistemas C3I para las tres ramas de los ejércitos francés y alemán, así como de los estados mayores conjuntos de Alemania, Francia y la OTAN.

Sistemas de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (“ISR”)

EADS posee un particular conocimiento técnico 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 para plataformas tripuladas o no tripuladas.

Tras la primera generación de aviones radiocontrolados de reconocimiento (CL289), distribuidos por EADS a los ejércitos alemán y francés y que fueron utilizados en operaciones en la antigua Yugoslavia, EADS está desarrollando en la actualidad un novedoso sistema UAV de gran autonomía en altitudes medias (“MALE”) que cubre todo el ámbito de las misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento. De acuerdo con un contrato celebrado con el Ministerio de Defensa francés, se está realizando una evaluación inicial del UAV MALE, en el marco de la cual se realizó con éxito un vuelo de pruebas en 2002. El MALE UAV se distribuye a nivel mundial, y, en particular, a clientes europeos.

Northrop Grumman y EADS están prestando su ayuda, en el marco de la iniciativa de los Ministerios de Defensa estadounidense y alemán, con el primer vuelo de demostración general europeo del vehículo radiocontrolado de alta autonomía a gran altitud EuroHawk, combinación de un sistema estadounidense existente (GlobalHawk) y de electrónica y detectores europeos. EADS se encarga del desarrollo del concepto, del sistema de detectores y de la integración de los detectores en la plataforma EuroHawk. La colaboración entre EADS y Northrop Grumman en un sistema UAV de alta autonomía a gran altitud contribuirá a cubrir la apremiante necesidad de contar con sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento aéreo en Europa.

EADS es líder europeo en el ámbito de las estaciones terrestres y de procesamiento de imágenes por satélite. Por otra parte, EADS ha sido seleccionada por las Fuerza Aéreas estadounidenses como contratista del terminal de recepción terrestre de imágenes multisatélite Eagle Vision. La Sociedad posee una importante cuota en el segmento terrestre del programa de satélites con radar alemán SAR-Lupe y también es contratista principal en el ámbito de las estaciones de procesamiento de imágenes de los satélites de observación militar Helios en Francia y de satélites de observación civiles SPOT.

EADS desempeñará un papel clave en los futuros sistemas ISR conjuntos que utilicen vehículos aerotransportados tripulados, vehículos aéreos no tripulados y recursos ubicados en el espacio, como el programa de vigilancia terrestre desde el aire 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 un sistema terrestre que integra las funciones de reconocimiento y de vigilancia actuales y futuras basándose en la tecnología que proporciona Internet.

Sistemas Aerotransportados

EADS es el socio alemán de varios programas de radares aerotransportados multifunción, como el radar Captor (anteriormente denominado CR 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 suelen ser objeto de diversas 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.

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

EADS ostenta una participación del 50% en la *joint venture* con Thales denominada United Monolithic Semiconductors (“**UMS**”). La *joint venture* UMS garantiza a EADS el acceso a la tecnología que utiliza el arseniuro de galio para aplicaciones como la futura generación de radares de antena activa y radares 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 especial 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. En los campos de comunicación e identificación, EADS ofrece otros productos como los enlaces de datos y el sistema MIDS (sistema de distribución múltiple de información).

En su calidad de socio industrial de gran importancia en Alemania dentro del campo de la aviónica de misiones militares para el A400M, EADS se hace cargo de los subsistemas para el sistema de gestión de misiones y del subsistema de ayudas de defensa.

Sistemas de Detectores Integrados

La unidad Electrónica de Sistemas y Defensa desempeña una gran actividad en el campo de la defensa aérea en las plataformas navales (i.e. fragatas o corbetas) y en los sistemas terrestres en el ejército o en baterías/batallones de las fuerzas aéreas. Una de las ventajas de esta unidad es la generación de interoperabilidad entre sistemas armamentísticos (de MBDA y otros) y de sistemas C3I de un escalafón superior mediante el uso de sistemas de control y de mando de última generación.

A través de la unidad Electrónica de Sistemas y Defensa, EADS proporciona equipos electrónicos a los buques de la marina. Eso incluye sistemas de radar, equipo para guerra electrónica, sistemas de dirección del combate y comunicaciones navales, que se integran para completar los “sistemas de combate”. A este respecto, el sistema de combate de la nueva fragata germano-holandesa LFC se encuentra en proceso 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 (incluido el radar multimodal) y las comunicaciones a bordo. En 2001, Finlandia escogió a EADS como principal contratista e integrador de sistemas del programa Squadron 2000. El programa implica el equipamiento de dos patrulleros rápidos y cuatro aerodeslizadores con el sistema de gestión de combate de EADS y el radar TRS-3D. Dichos sistemas proporcionan la fusión, análisis y transmisión de grandes cantidades de datos de los detectores de forma precisa durante el transcurso de operaciones navales conjuntas. EADS también exporta unidades ópticas de dirección de tiro (infrarrojo y visible) para sistemas de misil y cañones a bordo de buques.

EADS suministra sistemas de identificación y guerra electrónica, radares de defensa aérea desde tierra, tanto fijos como móviles, a los ejércitos de tierra, así como sistemas de radar para el control del tráfico aéreo por parte del ejército. 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 tanto sistemas de vigilancia de costas como de campo de batalla.

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 alterar las comunicaciones del enemigo.

CLIENTES Y MARKETING

Los clientes clave en materia de electrónica de defensa son los Ministerios de Defensa o de Interior, principalmente de Francia y Alemania. Además, EADS, gracias a diferentes *joint ventures* y acuerdos de cooperación, 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. Las *joint ventures* en colaboración con otros contratistas líderes garantizan un acceso seguro tanto al mercado europeo como al mundial.

SERVICIOS

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

Hasta finales de 2002, EADS organizaba sus actividades de servicio de sistemas de defensa y civiles en torno a cuatro ámbitos principales: (1) contratación externa o subcontratación, (2) pruebas y servicios relacionados, (3) servicios de ingeniería de sistemas y (4) servicios de soluciones de ingeniería. Al finalizar el año, los servicios de soluciones de ingeniería de MDTV se vendieron a IBM, lo cual tuvo como consecuencia la salida de EADS de dicho negocio. En 2001, se eliminaron también los servicios de Internet y de operador.

La creciente complejidad de los sistemas y las 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 sus distintas filiales y de proveedores externos para ofrecer esas soluciones llave-en-mano.

Para las fuerzas armadas, la contratación externa de servicios es una solución eficaz a 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 mercados de defensa estables, EADS pretende desempeñar un papel clave en la contratación externa de estas actividades de defensa.

La unidad de negocio Servicios aportó a la División SDC un 8% del volumen de negocios total en 2002.

PRODUCTOS

Servicios Subcontratados

EADS Services forma parte de un consorcio (ISIC 21) con CSC Ploenzke y Mobilcom clasificado por el Ministerio de Defensa alemán como “candidato preferente” en la licitación por el proyecto alemán Herkules (contratación externa de los servicios de comunicación y IT del Ministerio de Defensa alemán) por valor de 6.500 millones de euros. La participación de EADS en dicho proyecto, en caso adjudicación, se espera que ascienda a 1.500 millones de euros durante los próximos diez años. La adjudicación del mismo está prevista para 2003.

EADS Services, junto con otras unidades de negocio de EADS, así como con sus socios del Reino Unido, es miembro del consorcio Air Tanker, uno de los dos grupos que compiten por el proyecto FSTA del Ministerio de Defensa británico. FSTA representa el mayor proyecto de financiación privada de Europa en más de 27 años. La adjudicación del mismo está prevista para 2003.

EADS también participa en diversos proyectos de contratación externa de clientes militares franceses, alemanes, españoles y británicos en el campo de la logística, la formación, las telecomunicaciones y las operaciones de vuelo.

En 2002, con la finalidad de seguir aumentando su cartera de servicios militares subcontratados, EADS adquirió *die Gesellschaft für Flugziieldarstellung* (“GFD”), completando así la adquisición de una participación mayoritaria en AVDEF realizada en el año 2001. GFD (en Alemania) y AVDEF (en Francia) proporcionan servicios de formación a las marinas alemana y francesa y a las fuerzas de defensa aérea, además de otros servicios comerciales en Europa y América del Norte. GFD ha sido seleccionada oficialmente por el Ministerio de Defensa alemán para la

adjudicación de un contrato de operaciones de vuelo entre los años 2004 y 2008 (remolque de objetivos, *ELOKA training*). Durante los últimos tres años, AVDEF ha experimentado un crecimiento medio del 20% en su volumen de negocios.

Con su participación en AVDEF y GFD, EADS Services dispone de una posición favorable para participar en el concurso CATS del Ministerio de Defensa británico a través de un consorcio con Serco.

Soluciones de Pruebas y Servicios Relacionados

La creciente complejidad de los equipos electrónicos utilizados en los sistemas aeronáuticos y en los sistemas de armas exige la realización continua de pruebas de mantenimiento.

EADS Services, a través de la unidad de Pruebas y Servicios, es el líder mundial por cuota de mercado en el sector de sistemas de pruebas y servicios universales de la aviación civil y el mayor proveedor europeo de equipos para la realización de pruebas de defensa con diversos fines. Además, EADS proporciona bancos de prueba móviles para detectores aerotransportados como los radares.

En 2002, Pruebas y Servicios recibió importantes pedidos de Dassault Aviation (relativos al Mirage 2000 y al programa Mermoz de Rafale) y del Ministerio de Defensa francés (relativos a unidades sustituibles ligeras electro-ópticas de tanques Leclerc). Fuera de Europa, EADS Servicios ha perseguido el desarrollo de actividades de prueba en Estados Unidos a través de TYX y ARC, adquiridos por EADS en 2001. En 2002, a pesar de la cada vez menor actividad de las compañías aéreas comerciales en Estados Unidos, EADS, en cooperación con Honeywell, obtuvo un importante contrato relativo a los sistemas de pruebas de nueva generación.

Servicios de Ingeniería de Sistemas

EADS, a través de APSYS, proporciona estudios y conocimientos técnicos relacionados con la seguridad de sistemas complejos. En 2002, se obtuvieron importantes contratos adjudicados por Airbus y por la industria petrolífera (BP, Shell y TotalFinaElf).

Servicios de Soluciones de Ingeniería

EADS Services, a través de MULTICOMS, ofrece servicios de voz internacionales para el tráfico dirigido a destinos de difícil acceso y para redes móviles.

TELECOMUNICACIONES

INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN

EADS Telecom reúne todas las actividades de EADS en el campo de las redes de telecomunicaciones para mercados de defensa, seguridad pública y seguridad civil. Se concentra en proporcionar redes inalámbricas y fijas totalmente integradas, que permiten la convergencia de voz y datos, utilizando tecnología punta como el protocolo de Internet.

El volumen de negocios generado por la unidad de Telecomunicaciones en 2002 se correspondió con un 22% del volumen de negocios total de la División SDC.

MERCADOS

Defensa: EADS Telecom proporciona redes y aplicaciones seguras que abastecen las cada vez mayores necesidades de sus clientes (principalmente los países de la OTAN) en cuanto a infraestructuras o redes para teatros de operaciones que puedan desplegar con rapidez las fuerzas comunes de reacción rápida. Este mercado depende del incremento del uso de tecnologías comerciales que ya están en el mercado ("*commercial off the shelf*") ("**COTS**") para proporcionar al cliente soluciones de gran valor a un precio reducido. El mercado de defensa se caracteriza por una fuerte demanda de interoperabilidad y por la convergencia de diferentes subsistemas de comunicación (redes de infraestructuras, redes para teatros de operaciones, redes tácticas, enlaces por satélite, redes móviles y C3I) en una plataforma única que permita comunicaciones de voz y datos sin interrupciones entre "el cuartel general y el soldado". Thales, BAE SYSTEMS y los integradores de sistemas estadounidenses como General Dynamics y Northrop Grumman son importantes competidores de EADS en este mercado.

Seguridad Pública: EADS Telecom proporciona sistemas protegidos de redes móviles a los servicios de policía, bomberos y atención sanitaria y a las organizaciones de protección civil. Dichos sistemas ofrecen comunicaciones inalámbricas, con características como el cifrado de datos y la integración de aplicaciones como la C3I, posicionamiento GPS, bases de datos y portales, comunicaciones en grupo, comunicación individual con los distintos niveles de prioridad y modo *walkie-talkie*. En dicho mercado, Motorola es el principal competidor de

EADS Telecom, junto con Nokia y otros integradores de sistemas estadounidenses como General Dynamics y Raytheon.

Sistemas comerciales: EADS Telecom suministra sistemas de comunicaciones integrados a aeropuertos, empresas de transporte (para la gestión de la flota), y a plantas industriales sensibles (i.e. instalaciones de energía nuclear). Las soluciones llave-en-mano de EADS Telecom se basan principalmente en sistemas de comunicaciones por radio así como en PABX. EADS Telecom también desarrolla sistemas de *call center* para grandes empresas y lugares alejados. Sus principales competidores en el campo de los sistemas comerciales son Alcatel, Cisco, Nortel y Avaya.

Productos comerciales: EADS Telecom proporciona redes de comunicaciones para empresas basadas en su variedad de productos PBX IP. En este ámbito, EADS Telecom utiliza un modelo de ventas indirecto, que confía en socios como los distribuidores y operadores para maximizar su cobertura de mercado. Las redes de comunicaciones de las grandes empresas organizan y transmiten voz y datos a través de 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.

A través de sus filiales en Francia, Alemania, España, el Reino Unido, Estados Unidos y México, EADS Telecom se beneficia de una presencia múltiple en el mercado interior, lo cual favorece el prestigio de la Sociedad en el ámbito local y el acceso directo a los clientes objetivo.

PRODUCTOS

Telecomunicaciones Militares y Protegidas

La Dirección considera que las tecnologías utilizadas en las telecomunicaciones civiles desempeñarán una función cada vez más importante en las redes móviles y las telecomunicaciones militares protegidas. EADS está bien situada para convertir esta tendencia en beneficios aprovechando la cartera tecnológica y su mayor acceso a clientes gubernamentales. EADS Telecom suministra redes de telecomunicaciones militares, redes fijas, redes para teatros de operaciones y tácticas y equipos de comunicaciones por radio a las autoridades de las fuerzas armadas y gubernamentales que velan por la seguridad nacional. Estas redes permiten la transmisión de información de un modo seguro entre distintos puestos y en todos los niveles de mando.

Mercado de defensa: En el sector de defensa, EADS Telecom distribuye sus líneas de productos inalámbricos y PBX aprovechando sus conocimientos técnicos en la integración de tecnologías de telecomunicaciones civiles previamente utilizadas en dicho campo, para ofrecer productos con un alto coeficiente valor/coste. EADS es el principal contratista de redes para teatros de operaciones TWACN/Cormorant, y es también un importante subcontratista del sistema de comunicación Bowman de las fuerzas armadas británicas. En 2001 y 2002, EADS Telecom contrató principalmente el suministro de equipo de comunicaciones al Ministerio de Defensa británico valorado en más de 200 millones de euros.

EADS Telecom también ha sido seleccionada como candidata preferente en concursos de programas de telecomunicaciones protegidas a gran escala como Skynet 5, en el Reino Unido, y Herkules, en Alemania. De este modo, EADS Telecom ha suministrado al Ministerio de Defensa alemán redes de comunicaciones para Autoko 90, la red táctica semi-móvil del ejército alemán. EADS Telecom también proporcionará a las fuerzas de reacción rápida del ejército alemán que se desplegarán en Afganistán cuatro sistemas de protección de comunicaciones Tetrapol y 1.200 terminales y móviles. En el campo de redes de infraestructura, se está desplegando la MTGT, una red fija de transmisión de voz y datos cifrados basada en su 6500 PABX para las fuerzas armadas francesas.

Las ofertas de productos de EADS Telecom incluyen también aplicaciones para el tratamiento de mensajes protegidos, como el sistema francés MUSE para aplicaciones militares.

Mercado de seguridad pública: La solución Tetrapol desarrollada por EADS se basa en una tecnología de radio móvil profesional inalámbrica (“PMR”) reconocida como uno de los dos productos líderes en el mundo dentro de la categoría de productos PMR (*Fuente: IMS*). Actualmente, existen 59 redes ya desplegadas y en funcionamiento en 28 países. Los principales clientes de Tetrapol son, entre otros, los servicios de policía y las fuerzas paramilitares. Tras haber finalizado satisfactoriamente en 2001 el despliegue de la Red Rubis en el ámbito nacional, para la *Gendarmerie* francesa, EADS Telecom comenzó la etapa final de despliegue del sistema Acropol para las fuerzas de policía parisinas. Finalmente, antes del año 2008, Acropol será ampliada para dar cobertura al resto de Francia. En Alemania, EADS Telecom participa en el concurso para el despliegue de la red de seguridad pública BOS, basada en la tecnología Tetrapol. En España, esta red se despliega junto con Telefónica y ya da cobertura a más de la mitad del

país y de los usuarios de policía. Tetrapol se está desplegando también con éxito en la República Checa, Suiza y Singapur, así como en Estados Unidos en una base militar (Fort Irwin).

En Estados Unidos, EADS Telecom dirige la Fase II para la elaboración de una norma standard P 25 sobre comunicaciones inalámbricas para colectivos encargados de la seguridad, y está trabajando para transformar dicho proyecto en un éxito comercial mediante el reconocimiento de Tetrapol 3G como Norma APCO en Estados Unidos.

Telecomunicaciones Comerciales

En el campo comercial, EADS Telecom está defendiendo su posición de mercado en un entorno negativo frente a la competencia de Alcatel, Avaya y Tenovis, en Francia, y Siemens, Ericsson y Nortel, en Europa y Estados Unidos. Las soluciones empresariales de EADS proporcionan soluciones de telecomunicaciones para voz y datos, *call centers* y soluciones basadas en el protocolo IP tanto en Europa como en Estados Unidos. EADS desarrolla la familia PABX 6500, distribuida en el mercado de defensa y de seguridad pública civil. La próxima generación PABX, el sistema Succession 6500, es una solución IP global y será la pieza central de todas las soluciones de red de EADS Telecom en el futuro. En 2002, la empresa nacional de ferrocarril francesa seleccionó el sistema Succession 6500 para un importante *call center* compuesto por nueve plantas y 1.000 agentes.

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

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 2002, la contribución de la División Espacio al volumen de negocios consolidado total de EADS fue de 2.200 millones de euros, lo que equivale a un 7% 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 las actividades de CASA Espacio.

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. En lo que respecta al mercado de defensa, EADS interviene también en el campo de la óptica 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, (2) satélites de observación científica y de la Tierra a las principales agencias internacionales y nacionales, y (3) satélites para aplicaciones militares a los Ministerios de Defensa europeos. EADS controla actualmente un 75% de los derechos de voto de Astrium a través de una participación directa en su capital del 66% 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. En enero de 2003, EADS anunció el acuerdo para la adquisición del 25% de Astrium correspondiente a BAE SYSTEMS. Véase “7.1 — Evolución reciente y perspectivas — Evolución Reciente”.

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 de lanzadores 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 suministra el equipo para los satélites y los lanzadores. Por otra parte, EADS LV es el proveedor exclusivo de los sistemas de misiles balísticos al Estado Francés.

En 2002, la División Espacio continuó con sus actividades de reestructuración, que conllevaron una reducción de la plantilla de EADS LV y Astrium, al tiempo que emprendió nuevas acciones para incrementar su eficiencia e impulsar su rentabilidad a pesar del difícil entorno competitivo: dichas actividades giran en torno a una mayor concentración en la satisfacción del cliente, una mayor reducción de costes gracias a la integración y la definición de las líneas generales de gestión, así como de las funciones. En 2002, EADS inició un drástico plan de mejora de las actividades de satélites y está realizando los trámites para la creación de LiCo, una sociedad que combina las actividades de infraestructura orbital y lanzadores de Astrium con las de EADS LV. Se espera que la continuidad de las actividades de reestructuración a lo largo del año 2003 redunde en una recuperación de la rentabilidad para el año 2004.

ESTRATEGIA

La Dirección considera que la División Espacio es un agente importante para hacer realidad el futuro crecimiento de EADS en el suministro de sistemas civiles y militares completos. En el sector militar, las competencias de la División Espacio complementan las labores de desarrollo de capacidades en guerra electrónica, sistemas de defensa anti-misiles balísticos y redes de telecomunicaciones protegidas que se llevan a cabo en toda la Sociedad. En el sector civil, la División Espacio dispone de una posición adecuada para proporcionar nuevas oportunidades de crecimiento en campos como la gestión del tráfico aéreo y la navegación.

De cara a su estrategia general, EADS considera necesario que la industria espacial comercial prospere de tal manera que proporcione el punto de partida para el sostenimiento de la actividad espacial general, incluyendo los programas militares de EADS. EADS considera que la consolidación y la reorganización del sector espacial europeo son una respuesta ineludible a la actual contracción del mercado espacial comercial. A través de la División Espacio, la Sociedad pretende situarse al frente de dicho proceso de consolidación a fin de garantizar su futuro papel en este sector. Con dicho objetivo, la División Espacio intentará:

- **Reorganizar las actividades de satélites y vehículos lanzadores.**

La adquisición de la participación del 25 % de Astrium correspondiente a BAE SYSTEMS (acuerdo anunciado en enero de 2003) permitirá a la División Espacio reorganizar sus actividades de satélites y vehículos lanzadores creando centros principales de competencia en ambas actividades. Se espera que dicha reorganización redunde en una mayor eficacia de los costes, al eliminar el solapamiento que se producía entre las actividades de Astrium y EADS LV, así como que mejore la posición de la División Espacio para seguir participando en la consolidación del sector espacial europeo.

Además de las reducciones de plantilla previamente anunciadas (1.600 puestos), la División Espacio realizará un recorte adicional en su plantilla de 1.700 puestos de trabajo. A través del programa de acciones para la recuperación del espacio (*Space Ambitious Recovery Actions*, “SARA”), la División Espacio pretende obtener una mayor reducción de costes llevando a la práctica el concepto de centros de competencia integrados dentro del ámbito nacional y adaptando la demanda del mercado y la reorganización de sus actividades de contratación a fin de reducir significativamente los costes de aprovisionamiento e integrando la ingeniería de sus distintos programas, diseño de sistemas/integración y recursos de pruebas.

- **Mantener la posición de Ariane en el mercado de servicios de lanzamiento comerciales.**

Como principal accionista industrial y proveedor de Arianespace, EADS pretende dirigir, con el respaldo de los gobiernos europeos, la reestructuración del sector del transporte espacial europeo en respuesta al debilitamiento del mercado de servicios de lanzamiento de satélites de telecomunicaciones comerciales. Con el fin de garantizar la competitividad del programa Ariane a largo plazo, EADS se ha posicionado como arquitecto industrial de desarrollo y producción de Ariane, preparando así el camino hacia una revisión general de la actual organización de fabricación y comercialización, a fin de reducir los costes y aumentar el rendimiento y fiabilidad de los lanzadores.

- **Incrementar el liderazgo de EADS en los programas espaciales militares europeos.**

La Dirección considera los programas espaciales europeos y nacionales, tales como el programa Paradigm Skynet 5, como un importante segmento de crecimiento futuro para la Sociedad. Poseer el control total de Paradigm (en relación con la anunciada adquisición del 25% de Astrium correspondiente a BAE SYSTEMS) permitirá a EADS incrementar su oferta de servicios a través de satélites de telecomunicaciones militares. 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 de la Tierra, comerciales y militares (por ejemplo, Spot, Helios y ERS). La Dirección considera que los gobiernos europeos se han percatado de la importancia de los sistemas espaciales tras las campañas militares de Afganistán y Kosovo, y deberían comprometer mayores recursos para disfrutar de un acceso independiente al espacio (factor estratégico clave en el contexto de aparición de amenazas desiguales). Asimismo, EADS es uno de los participantes europeos clave en el desarrollo de un programa de defensa anti-misiles balísticos.

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 uno de los mayores fabricantes europeos de satélites y se beneficia de su estrecha y duradera relación con clientes institucionales de Francia, Alemania, España y el Reino Unido, con la posibilidad de acceder a sus respectivos presupuestos nacionales. 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 gracias a los siguientes factores: (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 son adjudicados a proveedores nacionales en proporción a las contribuciones respectivas del país de los proveedores.

En materia de satélites científicos y de observación, la Dirección estima que la cuota de mercado a la EADS puede acceder asciende aproximadamente a un 50%. 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 Agencia Espacial Europea (“AEE”), deberían mostrar 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 institucional de 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 del diseño de la misión interviniendo como contratista principal único o asociado para determinados programas.

En el mercado de los satélites militares, EADS prevé un aumento de la demanda de satélites de telecomunicaciones y observación. 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 a largo plazo.

En Europa, el segmento de satélites de navegación se encuentra en una fase de desarrollo inicial. En noviembre de 2001, la conferencia ministerial de la AEE tomó la decisión de crear el sistema de navegación europeo, Galileo, cuya fase inicial de 500 millones de euros fue confirmada por el Consejo de Transporte de la UE en marzo de 2002. Se espera que el despliegue de la constelación GalileoSat se realice entre el año 2006 y 2008, la cual proporcionará datos de navegación a usuarios como los conductores, los operadores de telefonía móvil, los operadores de flota o los servicios de emergencia. El presupuesto para las fases de desarrollo, validación, despliegue y operación asciende a 3.500 millones de euros.

PRODUCTOS

EADS elabora plataformas de satélites, así como cargas útiles e importantes subsistemas. De este modo, la Sociedad puede ofrecer a sus clientes sistemas de satélite llave-en-mano.

Satélites de telecomunicaciones

EADS fabrica satélites de telecomunicaciones para aplicaciones fijas y móviles y servicios de difusión directa al hogar. Los satélites geoestacionarios de telecomunicaciones de EADS se basan en plataformas de la familia EUROSTAR, cuya versión más reciente es EUROSTAR 3000.

En 2002, EADS obtuvo la adjudicación de un contrato por parte de la compañía española de telecomunicaciones Hispasat para crear el satélite de telecomunicaciones Amazonas, que se basa en la plataforma EUROSTAR 3000. Asimismo, EADS obtuvo la adjudicación de un contrato por parte de Hellas-Sat relativo a un satélite EUROSTAR 2000+ dirigido a proporcionar servicios de telecomunicaciones para los Juegos Olímpicos que se celebrarán en Grecia en 2004.

En el campo de los satélites de telecomunicaciones militares, Paradigm Secure Communications Limited (“**Paradigm**”) fue seleccionada como proveedor preferente por el Ministerio de Defensa británico para el programa Skynet 5; la oferta completa combina el despliegue de la infraestructura espacial y terrestre (proporcionada por Astrium), así como el suministro de los servicios de comunicaciones necesarios durante los próximos 20 años. En relación con el anuncio de la adquisición por parte de EADS de la participación del 25% de Astrium

correspondiente a BAE SYSTEMS, EADS se hará con el pleno control de Paradigm en 2003. Véase “7.1.4. — Evolución reciente — Astrium”.

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 ambiental lanzado en marzo de 2002; Metop, un sistema de satélite meteorológico de órbita polar; y Spot 5, un sistema satélite de alta resolución con mayor capacidad de cobertura lanzado en mayo de 2002. EADS también suministra instrumentos de gran autonomía a MSG, un sistema satélite meteorológico de segunda generación. En enero de 2003, Astrium firmó un contrato con la AEE para construir el satélite de investigación climática Cryosat.

EADS ha sido seleccionada como contratista principal por la agencia espacial nacional francesa (“CNES”) para el proyecto Pleiades, una serie de dos pequeños satélites de observación de la Tierra de gran agilidad, con aplicaciones civiles y militares. La primera fase de este programa finalizó a principios de 2001 y la fase de definición se concluyó a finales de 2002. Se espera que a principios de 2003 tenga lugar la firma formal para la fase de implementación del programa. En abril de 2002, EADS celebró un contrato con la agencia espacial alemana para la construcción del satélite de observación terrestre con radar TerraSar X-band.

EADS es el contratista principal del programa Helios, el único sistema de satélite europeo óptico de observación militar que existe hasta ahora. EADS está fabricando actualmente los sistemas de satélites y terrestres de segunda generación Helios 2. También es el contratista principal del demostrador de microsátelites Essaim, tanto en lo que respecta al segmento terrestre como al lanzamiento, para la observación militar de la actividad electromagnética.

EADS cuenta con un gran historial de resultados en el ámbito de la fabricación de satélites científicos, como el X-Ray Multi Mirror (“XMM”). Además, EADS es el contratista principal para el desarrollo de sondas interplanetarias Mars Express y Rosetta.

Satélites de Navegación

EADS ha constituido, junto con Alcatel Space y Alenia Spazio, una sociedad dedicada específicamente a la construcción y a la aplicación del sistema europeo de navegación Galileo. Como accionista de Galileo Industries S.A., con una participación del 45%, Astrium desempeñará un papel crucial en el desarrollo de Galileo, que, según las previsiones, debería estar funcionando para el año 2008. El segmento espacial de Galileo se compondrá de una constelación de 30 satélites, incluidos tres repuestos en órbita.

INFRAESTRUCTURAS ORBITALES

PRESENTACIÓN

El segmento de las infraestructuras orbitales comprende sistemas espaciales tripulados y no tripulados. El ámbito de actividad más importante de este sector está constituido por la Estación Espacial Internacional (“SSI”), 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, la *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.

En el momento en el que la SSI esté funcionando con toda su capacidad, habrá una serie de productos de infraestructuras orbitales que estarán a disposición de los competidores generales, como el equipo para la realización de experimentos científicos, así como un mercado de utilización y mantenimiento de la estación espacial. EADS compite en la actualidad por un contrato de doce años para prestar servicios a la SSI.

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 para el desarrollo y 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 planificados serán lanzados por Ariane 5. Sobre la base de su experiencia con el ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), EADS participa también, en el marco de la SSI, en el desarrollo tecnológico del vehículo habitado americano de reentrada en la atmósfera conocido con el nombre de *Crew Return Vehicle*. Como consecuencia de la cancelación del programa CRV por parte de la NASA en 2002 con el fin de desarrollar un vehículo que proporcionase un mejor rendimiento, EADS está emprendiendo labores para destinar sus activos al próximo programa.

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: (i) la fabricación de lanzadores para uso civil y militar y (ii) la prestación de servicios de lanzamiento por medio de sus participaciones en Arianespace, Starsem y Eurockot.

MERCADO

La evolución del mercado de lanzadores depende de la demanda de satélites e infraestructuras orbitales. La Dirección estima que el promedio de mercado al que pueden acceder los servicios de lanzamiento sigue siendo bajo, aproximadamente de 20 a 25 cargas útiles anuales, compuesto principalmente por satélites de telecomunicaciones geostacionarios. No obstante, esta cifra puede variar en función de la influencia 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 barreras de entrada para la penetración en este mercado debido a su complejidad tecnológica y a la concentración de la financiación de las administraciones nacionales en un número reducido de sociedades. En 2002, Boeing y Lockheed Martin introdujeron los lanzadores Delta 4 (Boeing) y Atlas 5 (Lockheed Martin), productos nuevos en el mercado de lanzamiento.

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 ellos, se han constituido ciertas *joint ventures*, que combinan el acceso a cohetes militares fiables a precio reducido de empresas de la antigua Unión Soviética con los conocimientos técnicos y el acceso al mercado abierto a los satélites de fabricantes occidentales. Esta situación crea una fuerte competencia en el mercado de lanzamientos comerciales.

En el ámbito de 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 prolongarse durante 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.

OFERTA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

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 es el segundo accionista mayoritario de Arianespace después de la CNES, con una participación del 27,13% (directa e indirecta) y es el accionista industrial mayoritario. Arianespace es el mayor proveedor de servicios de lanzamiento comerciales en cuanto a ventas totales en 2002, con más de 147 lanzamientos comerciales por satélite desde 1984. Distribuye y vende lanzadores europeos en el mercado mundial y realiza lanzamientos desde el centro espacial de Kourou, en la Guyana francesa. La cuota de mercado a la que puede acceder supera el 50%. En 2002, se realizaron ocho lanzamientos de Ariane 4 (siete de los cuales eran de tipo comercial) y cuatro de Ariane 5 (tres de los cuales eran de tipo comercial). La versión de Ariane 5 utilizada en la actualidad es capaz de poner en órbita de transmisión geoestacionaria una o más cargas útiles cuya masa total puede alcanzar las 6 toneladas. El primer lanzamiento comercial de Ariane 5 tuvo lugar en 1999. En 2002, se lanzaron con éxito cuatro Ariane 5 y en 2001 uno. El primer lanzamiento de la versión de Ariane 5 de mayor capacidad (el cuarto lanzamiento de Ariane 5 realizado en 2002), capaz de llevar una carga útil de hasta diez toneladas, tuvo que ser abortado, y, como consecuencia, se destruyó su carga útil. En la actualidad se está trabajando para poner el lanzador de nuevo en servicio en un futuro próximo.

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 Soyouz para los satélites de órbita baja y media.

Eurockot. Las sociedades Astrium (51%) y Khrunichev (49%) controlan de forma conjunta Eurockot, empresa que presta servicios de lanzamiento de pequeños satélites en órbita baja y a bajo coste, recurriendo a lanzadores Rockot, derivados de los misiles balísticos SS19. En 2002, Eurockot llevó a cabo con éxito dos lanzamientos y obtuvo la adjudicación de cuatro nuevos contratos de lanzamiento.

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. Después de 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 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.

El último vuelo de Ariane 4 tuvo lugar en febrero de 2003. EADS se está concentrando actualmente en la producción del Ariane 5 y en poner de nuevo a punto la versión de mayor capacidad de Ariane 5. Además de su función de arquitecto industrial, EADS suministra las fases de Ariane 5, produce módulos de equipamiento de vehículos, proporciona el software de vuelo y las estructuras intermedias a Arianespace. 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.

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/M45, misil balístico intercontinental lanzado desde submarinos. En el marco de su contrato con el Estado Francés, EADS prestará servicios de mantenimiento industrial para este tipo de misiles hasta el final de su vida operativa. EADS ha sido contratada para desarrollar el M51, un nuevo sistema estratégico para submarinos con mayores capacidades técnicas y operativas. Según las previsiones, la fase inicial de desarrollo finalizará en 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 las labores 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 trasatlántico encargado de llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre un sistema de defensa antimisiles en un teatro de operaciones. En julio de 2002, EADS firmó un protocolo de intenciones con Boeing para la realización del proyecto sobre el sistema de defensa anti-misiles, lo que evidencia el papel central que EADS ocupa en el desarrollo y despliegue de un sistema europeo de defensa contra misiles balísticos.

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

EADS ha identificado los servicios de telecomunicaciones militares por satélite como un importante campo para el futuro crecimiento de la Sociedad. En julio de 2002, EADS y BAE SYSTEMS constituyeron conjuntamente Paradigm para satisfacer las necesidades de prestación de servicios del programa Skynet 5 del Ministerio de Defensa británico, futuro sistema de telecomunicaciones militares por satélite del Reino Unido. Paradigm, que ha sido clasificada como candidato preferente para la prestación de este servicio, contratará con Astrium la fabricación y el suministro de satélites y sistemas terrestres. En relación con el anuncio de la adquisición por parte de EADS de la participación del 25% de Astrium correspondiente a BAE SYSTEMS, EADS se hará con el pleno control de Paradigm en enero de 2003, supeditado a la necesaria aprobación por parte de las autoridades correspondientes. Véase “7.1. Evolución Reciente y Perspectivas — Evolución reciente”.

EADS también posee participaciones en determinadas sociedades que prestan servicios de telecomunicaciones comerciales y de observación de la Tierra (i.e. Spotimage/Infoterra).

PRODUCCIÓN Y PROVEEDORES

La División Espacio gestiona actualmente centros productivos situados en Francia (Vélizy, Les Mureaux, Burdeos y Toulouse), en Alemania (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock y Trauen), en España (Madrid), en el Reino Unido (Porsmouth y Stevenage) y en 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 el Groupe Industriel Marcel Dassault (“GIMD”) (50,02%), con un porcentaje de flotación libre (4,04%).

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; 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. A finales de 2002 se entregaron doce Rafale.
- 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 entrega del primer Falcon 20 en 1965, se han entregado más de 1.400 reactores de negocios Falcon. Los Falcon que se encuentran actualmente en servicio operan en más de 60 países de todo el mundo, realizando operaciones de transporte para empresas, personas VIP y gobierno. La familia de reactores Falcon incluye cuatro reactores trimotores: el Falcon 50EX, 900C, 900EX y 7X; el Falcon 2000 bimotor y el Falcon 2000EX, presentado en octubre de 2000. Con el cambio de siglo el reactor Dassault Falcon se convirtió en líder de su categoría. En 2002, se cerraron 72 pedidos netos, en comparación con los 73 del año 2001. A pesar del descenso del número de pedidos empresariales que refleja la recesión económica general, en 2002 se entregaron 66 Falcons. Ese mismo año, se presentó al público el último proyecto de la familia Falcon, el triturbo de largo alcance, Falcon 7X, en la planta de Dassault en Teterboro, Nueva Jersey. Actualmente, se encuentra en fase de desarrollo.

DASA-DORNIER LUFTHAFT

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 1,58% 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 (“DPII”), tales como 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 mantener una posición competitiva y fabricar y vender sus productos libremente.

Cada una de las filiales del grupo EADS ostenta derechos de propiedad industrial e intelectual específicos a sus correspondientes actividades. Los DPII utilizados en todo el Grupo pueden ser titularidad directa de la filial que los generó, o utilizarse mediante el otorgamiento de una licencia por parte de EADS, en caso de que dichos DPII sean de interés común para el grupo EADS. EADS también ostenta DPII directamente o mediante el otorgamiento de contratos de licencia con sus filiales.

EADS centraliza y coordina la cartera de DPII del grupo, participa junto con las filiales en su gestión y promueve el otorgamiento de licencias entre sus filiales con respecto a los DPII de interés común. Asimismo, EADS garantiza que se han introducido procedimientos para proteger la confidencialidad de los DPII del Grupo y salvaguardar los derechos de terceros (en el caso de las *joint ventures*).

4.3 Empleados

A 31 de diciembre de 2002, la plantilla de EADS ascendía a 103.967 trabajadores. Las siguientes tablas muestran la cifra de empleados de EADS por sector y por zona geográfica. Los empleados de sociedades que siguen el criterio contable del método proporcional (como ATR, MBDA y Astrium) se incluyen en las tablas de acuerdo con dicho método.

Trabajadores de EADS por sector

	<u>31 diciembre 2002</u>	<u>31 diciembre 2001</u>	<u>31 diciembre 2000</u>
Airbus	46.409	45.543	33.927 ^(*)
Aviación de Transporte Militar	3.593	3.573	3.548
Aeronáutica.....	25.547	24.230	23.091
Sistemas de Defensa y Civiles.....	16.782	17.650	17.485
Espacio	10.366	10.414	9.400
Sedes y Centros de Investigación.....	<u>1.270</u>	<u>1.557</u>	<u>1.428</u>
Total EADS	<u><u>103.967</u></u>	<u><u>102.967</u></u>	<u><u>88.879</u></u>

(*) Sobre la base de una consolidación proporcional del 80%.

Trabajadores de EADS por zona geográfica

	<u>31 de diciembre de 2002</u>		<u>31 de diciembre de 2001</u>		<u>31 de diciembre de 2000</u>	
	<u>Número</u>	<u>Porcentaje</u>	<u>Número</u>	<u>Porcentaje</u>	<u>Número</u>	<u>Porcentaje</u>
Francia.....	41.744	40,2	41.550	40,4	40.123	45,1
Alemania.....	38.733	37,3	38.445	37,3	36.065	40,6
España	7.759	7,5	7.893	7,7	7.454	8,4
Reino Unido.....	11.893	11,4	11.754	11,4	2.806	3,2
Italia	765	0,7	767	0,7	33	0,0
EE.UU.....	2.653	2,5	2.175	2,1	2.106	2,4
Resto del Mundo.....	<u>420</u>	<u>0,4</u>	<u>383</u>	<u>0,4</u>	<u>292</u>	<u>0,3</u>
Total EADS	<u><u>103.967</u></u>	<u><u>100,0</u></u>	<u><u>102.967</u></u>	<u><u>100,0</u></u>	<u><u>88.879</u></u>	<u><u>100,0</u></u>

4.4 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; y
- 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 Getafé).

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

- 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; y
- 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 2002”.

4.5 Factores de riesgo

4.5.1 Riesgos de mercado

Por la naturaleza de las actividades que desarrolla, EADS está expuesta a una serie de riesgos financieros, especialmente al riesgo de cambio y al riesgo de tipo de interés, tal y como se explica a continuación. El departamento de tesorería central, ubicado en la sede de EADS, se encarga de la gestión y reducción de dichos riesgos financieros a través de la implantación de las políticas aprobadas por el Consejo de Administración. La identificación, evaluación y cobertura de los riesgos financieros es responsabilidad de los comités de tesorería constituidos al efecto y de las Divisiones y Unidades de Negocio del grupo EADS.

RIESGOS DE LIQUIDEZ

El grupo EADS tiene como política disponer en todo momento de tesorería y activos financieros líquidos suficientes para satisfacer todas sus necesidades de tesorería actuales y futuras. Teniendo en cuenta los informes sobre el importe total de tesorería y los activos financieros líquidos, el objetivo de la implementación de dicha política se puede dar por conseguido. Asimismo, está respaldada por un crédito sindicado por importe de 2.850 millones de euros y una línea de crédito de 700 millones abierta con el Banco Europeo de Inversiones (“BEI”). 850 millones de los 2.850 correspondientes al crédito sindicado vencen en julio de 2003 (en el caso de que no se prorrogue), y el importe restante vencerá en julio de 2007. El vencimiento de línea de crédito del BEI es a diez años. La cartera de tesorería y activos financieros líquidos y de valores del Grupo, se invierte en instrumentos financieros no especulativos, en su mayoría de gran liquidez, como pueden ser los certificados de depósito, depósitos a un día, efectos comerciales y otros instrumentos de mercado que, por lo general, tienen un vencimiento inferior a tres meses, así como algunos valores de renta fija con plazo de vencimiento normalmente inferior a un año. En consecuencia, el grupo EADS considera que su exposición al riesgo de precios derivado de las variaciones que se produzcan en los tipos de interés y en los márgenes es mínimo. Véase “5.1.3.4 Políticas — Gestión de la Tesorería — Financiación”.

Riesgo de crédito — EADS está expuesta al riesgo de que sus correspondientes contrapartidas en la financiación a clientes e instrumentos financieros no cumplan con sus compromisos. No obstante, el grupo EADS ha establecido políticas adecuadas para evitar la concentración de riesgo crediticio y garantizar que éste sea limitado. De esta forma, el Grupo proporciona financiación a clientes a través de estructuras que aseguren una situación crediticia

adecuada. Las contrapartidas en operaciones de tesorería y de derivados son únicamente instituciones financieras de alta calidad crediticia. EADS ha creado un sistema de crédito máximo, con el fin de gestionar y reducir activamente su exposición al riesgo, conforme al cual se asignan líneas de crédito máximas a las contrapartidas de cualesquiera operaciones financieras, basándose como mínimo en las calificaciones crediticias de dichas instituciones publicadas por Standard & Poor's, Moody's y Fitch IBCA. EADS realiza un seguimiento continuado sobre los correspondientes límites de crédito e igualmente los actualiza de manera regular.

El siguiente cuadro muestra un resumen de las obligaciones financieras de la Sociedad:

	31 de diciembre de 2002			Total
	Inferior a 1 año	Entre 1 y 5 años	Más de 5 años	
	(En millones de Euros)			
Bonos.....	209	44		253
Deudas con instituciones financieras.....	256	503	810	1.569
Deudas con entidades del grupo	166	0	0	166
Préstamos	80	301	667	1.048
Deudas relacionadas con arrendamientos financieros.....	100	778	688	1.566
Otras.....	374			374
Total	1.185	1.626	2.165	4.976

EADS cuenta con una estricta política sobre cláusulas contractuales relativas al pago anticipado de las deudas financieras, de manera que rechaza sistemáticamente la inclusión de cláusulas de vencimiento anticipado en sus contratos que se basen en el deterioro de la calificación crediticia o en acontecimientos que no se puedan cuantificar de forma material y ajenos al control de EADS. Sin embargo, el crédito sindicado por importe de 2.850 millones de euros contiene una cláusula de vencimiento anticipado vinculada al coeficiente de endeudamiento/capital de EADS.

RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

El grupo EADS emplea una técnica de gestión de activos y pasivos cuyo objetivo es minimizar los riesgos de tipo de interés. EADS procura también adecuar la estructura de su deuda al perfil de riesgo de sus activos. Véase “5.1.3.2 Políticas — Gestión de tipos de interés”.

La exposición neta a los riesgos de tipo de interés se gestiona a través de diversos tipos de instrumentos, como los derivados de tipos de interés, al objeto de reducir los riesgos y las repercusiones en la situación financiera del Grupo relacionadas con variaciones de los tipos de interés.

Los instrumentos de cobertura vinculados específicamente con instrumentos de deuda no tienen importes nominales y fechas de vencimiento superiores a las correspondientes a los elementos objeto de cobertura, a excepción de un pequeño número de posiciones residuales de signo positivo y no significativas, derivadas del ajuste a valor de mercado (*mark-to-market*) a 31 de diciembre de 2002.

Los importes contractuales o notacionales de los instrumentos derivados descritos a continuación no siempre representan importes intercambiados por las partes y, en consecuencia, no reflejan necesariamente el riesgo del Grupo en función del uso que hace de los derivados.

Los importes notacionales de los instrumentos derivados de tipos de interés, especificados por año de vencimiento previsto, son:

<u>Contratos de tipos de interés</u>	Período restante			Total
	Menos de 1 año	Entre 1 y 5 años	Más de 5 años	
	(En millones de Euros)			
Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2002				
Permutas financieras (<i>Swaps</i>)	562	409	0	971
Compras de <i>caps</i>	45	0	0	45
Ventas de <i>floors</i>	45	0	0	45

Desde su formación, EADS ha mantenido una posición de tesorería neta positiva. A pesar de que los análisis sobre la sensibilidad a los tipos de interés resultan por lo general de gran interés para los grandes prestatarios, EADS considera que el valor que añaden tales análisis al entendimiento de la exposición de la Sociedad al riesgo de tipos de interés es mínimo. Por dicha razón, no se han incluido análisis de este tipo en el presente documento, y tampoco

se muestra en el cuadro anterior la correlación de los derivados con el cuadro previo sobre deuda financiera. Cuando las circunstancias lo requieran, EADS valorará la inclusión de dicho análisis en futuros documentos de referencia.

Por lo que se refiere a la tesorería, EADS sólo invierte en instrumentos a corto plazo y/o instrumentos que están relacionados con un tipo de interés variable con el fin de minimizar aún más cualquier riesgo de tipo interés asociado a su tesorería y cartera de inversiones.

RIESGO DE TIPO DE CAMBIO

EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con un vencimiento de varios años que cubre la exposición neta a las ventas en dólares, generadas principalmente por las actividades de Airbus. Esta cartera de instrumentos de cobertura comprende la amplia mayoría de las operaciones de cobertura del grupo EADS.

Los ingresos de EADS se denominan principalmente en dólares, si bien la mayor parte de los gastos incurridos lo están en euros. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir la exposición neta a la variación entre la paridad actual y futura, sus beneficios se verán afectados por las fluctuaciones que se produzcan en el tipo de cambio euro/dólar. Teniendo en cuenta que el objetivo del Grupo EADS es generar beneficios únicamente a través de sus operaciones y no mediante la especulación sobre las fluctuaciones en los tipos de cambio, EADS utiliza determinadas estrategias de cobertura para gestionar y minimizar el impacto que estas fluctuaciones en los tipos de cambio puedan tener en dichos beneficios. Véase “5.1.3.1 Políticas — Política de gestión de tipo de cambio”.

La exposición neta se define como la exposición total al riesgo de tipo de cambio (por venta en dólares), minorada en la parte “naturalmente cubierta” por los costes soportados en dólares. EADS utiliza principalmente como instrumentos de cobertura contratos a plazo sobre divisas y opciones. EADS pretende cubrir la mayoría de su riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y en las operaciones previstas.

Exposición al riesgo de ventas de aviones. — En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza normalmente una cobertura de los ingresos netos previstos en dólares en relación con los pedidos en firme correspondientes al año siguiente hasta 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos, altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales en el momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide un comité de tesorería, y normalmente cubre hasta el 100 % de la exposición neta en dólares equivalente derivada de dicha venta. Para EADS, una operación prevista se considera altamente probable si la entrega futura está incluida en el libro de pedidos en firme o si existen muchas posibilidades de que se materialice en virtud de pruebas contractuales (i.e. un Acuerdo de Intenciones). Es posible ajustar el ratio de cobertura para tener en cuenta cambios macroeconómicos que afectan a los tipos de cambio al contado y a los tipos de interés, según sea el caso.

Exposición al riesgo de negocios relacionados con proyectos. — En el caso de actividades relacionadas con proyectos, la Sociedad dispone normalmente una cobertura del 100%, basándose en ingresos concretos derivados de contratos en firme e individuales. La cobertura se aplica sobre la base de un proyecto individual.

Los importes contractuales o nocionales de los instrumentos derivados descritos a continuación no siempre representan importes intercambiados por las partes y, en consecuencia, no reflejan necesariamente el riesgo del Grupo en función del uso que hace de los derivados.

La exposición neta media al riesgo en divisas (principalmente al dólar estadounidense) representa aproximadamente un tercio del volumen de negocios anual consolidado de EADS.

Los importes nocionales de los instrumentos derivados sobre divisas, especificados por año de vencimiento previsto, son:

<u>Contratos sobre tipos de cambio</u>	<u>Período restante</u>			<u>Total</u>
	<u>Menos de 1 año</u>	<u>Entre 1 y 5 años</u>	<u>Más de 5 años</u>	
		(en millones de Euros)		
Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2002				
Contratos de venta a plazo, neto.....	10.852	23.408	6.122	40.382
Compra de opciones de venta, neto.....	1.094	343	0	1.437
Venta de opciones de compra, neto	1.094	343	0	1.437

Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2001 (en millones de euros)

Contratos de venta a plazo, neto.....	6.160	19.094	4.800	30.054
Compra de opciones de venta, neto.....	3.290	1.507	0	0
Venta de opciones de compra, neto.....	4.184	1.507	0	0

RIESGO DE LA CARTERA DE INVERSIONES EN SOCIEDADES

Por distintos motivos de carácter empresarial, EADS posee diversas participaciones en otras sociedades. Ninguna de estas participaciones ha sido adquirida con fines especulativos ni de negociación. Este tipo de inversiones se contabilizan mediante el método de puesta en equivalencia (empresas asociadas), en el caso de que EADS tenga capacidad de ejercer una influencia significativa en la misma, o bien a valor de mercado. Si su valor de mercado no puede ser determinado con facilidad, la inversión se contabilizará por su coste.

Los cambios en el valor de las inversiones en otras sociedades dependen fundamentalmente del rendimiento de éstas. La principal inversión de EADS en empresas asociadas es Dassault Aviation. El valor actual neto de dicha inversión a 31 de diciembre de 2002 ascendía a 1.333 millones de euros. EADS considera que el riesgo frente a cambios imprevistos en el valor de Dassault Aviation, así como en el de todas las demás empresas asociadas, es remoto.

Por lo que respecta a las inversiones en sociedades que no son empresas asociadas, las cuales constituyen sólo una parte de los activos de EADS, la Sociedad considera que el riesgo de que se produzcan cambios desfavorables en el valor de mercado o depreciaciones de dichas inversiones es remoto.

Las acciones propias que posee EADS no se consideran como inversiones en sociedades. Además, no se considera que dichas acciones estén expuestas a riesgos, puesto que el cambio de su valor se reconoce directamente como fondos propios únicamente en el momento de su venta al mercado y jamás afecta a los ingresos netos.

4.5.2 Riesgos jurídicos

ASUNTOS EXTRAORDINARIOS Y LITIGIOS

Recientemente, EADS (más concretamente, Euromissile GIE) ha concluido favorablemente un proceso arbitral iniciado por Thalès y ha conseguido que se le conceda una indemnización por daños y perjuicios como resultado de la reconvencción que planteó a la demanda inicial por importe de 107,6 millones de euros. La decisión es aplicable de forma inmediata, y el 17 de febrero de 2003 Euromissile recibió el pago del importe mencionado. Sin embargo, Thalès ha solicitado la anulación de la decisión arbitral.

EADS es parte en diversos procedimientos judiciales y arbitrales surgidos en el marco de la gestión ordinaria de sus asuntos. En este sentido, EADS considera que ha tomado las decisiones adecuadas para cubrir los riesgos asociados a cualesquiera 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, concretamente 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, al igual que estas recientes decisiones, las resoluciones que se emitan en el resto de procedimientos también les sean favorables.

A finales de 2002, se inició un procedimiento arbitral contra una filial de EADS relacionado con el suministro de equipos que ésta realizó hace varios años en virtud de un contrato comercial. EADS estima que cuenta con argumentos de defensa sólidos para contestar a la demanda, tanto procesales como sustantivos. En esta fase inicial del procedimiento no se puede calcular el riesgo económico del mismo.

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 tiene 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 las 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.

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.

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) el consorcio Eurofighter, en el que EADS ostenta un 46%; (ii) tres *joint ventures* principales: Astrium, en la que EADS ostenta el 75% de los derechos de voto^(*), 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) Airbus, en la que EADS ostenta un 80%, (b) Dornier GmbH: DADC, en la que EADS ostenta un 75%, es titular de una participación del 75,9% en Dornier GmbH; (c) EDSN, en la que EADS ostenta un 59,1% del capital; y (d) LFK, en la que EADS participa en un 81,3%; (iv) inversiones en empresas asociadas: Dassault Aviation, en la que EADS ostenta un 45,9%; y (v) participaciones minoritarias: (a) Nortel Networks France en la que es titular de un 45%; (b) Nortel Network Germany, en la que EADS ostenta, de forma conjunta con Dornier, un 42% del capital; y (c) Embraer, en la que EADS posee un 2,5% del capital. 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. Por tanto, sólo puede tener un conocimiento limitado de sus actividades y de

(*) El 31 de enero de 2003, EADS anunció la adquisición de la participación del 25% de Astrium correspondiente a BAE SYSTEMS. La ejecución de dicha operación sigue sujeta a la aprobación de las autoridades reguladoras. Véase “4.1.6 — Introducción y Presentación” y el “7.1.4 Evolución Reciente y Perspectivas — Astrium”.

sus resultados, en contraposición a las entidades en las que tiene una participación mayoritaria o en cuya gestión diaria participa.

4.5.3 Riesgos industriales y 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 considera que sus actividades actuales se ajustan a la normativa vigente en este ámbito.

EADS ha puesto en práctica una política empresarial sobre medio ambiente que tiene por objeto garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cada uno de los países en los que opera, así como invertir en investigación y desarrollo, y que está concebida para mejorar su capacidad para satisfacer o superar dichas exigencias legales. EADS apoya activamente la participación por parte de los empleados en el desarrollo de nuevos productos y tecnologías que fomenten la conservación de los recursos, contribuyan al reciclaje y protejan el entorno natural en la mayor medida posible.

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.

En la actualidad, las unidades de negocio de EADS están trabajando en relación con la introducción de Sistemas de Gestión Medioambiental basados en la norma ISO 14001 o EMAS. De esta forma, se garantizará la adopción sistemática de medidas coherentes por parte de la Sociedad para mejorar el funcionamiento con respecto al medioambiente en todos los ámbitos de actividad.

4.5.4 Riesgos asociados a los seguros contratados por la Sociedad

La gestión de los riesgos asociados a seguros (*Insurance Risk Management* — “IRM”) de EADS está centralizada en el nivel ejecutivo de la sede del grupo. Este departamento es responsable de todas las actividades empresariales relativas a la contratación de seguros y cualesquiera otras medidas de protección para el Grupo, garantizando que se tenga en cuenta la armonización de todas las pólizas de seguros y las y los principios básicos que se hayan establecido para todos los seguros suscritos por el Grupo.

Existe un amplio sistema de información y comunicación para garantizar que el IRM, en estrecha colaboración con los gestores nombrados por las divisiones y unidades de negocio de EADS, pueda responder a todos los riesgos a los que esté expuesto el Grupo en relación con los seguros.

Los programas de seguros se enmarcan dentro de ámbitos estratégicos de alto riesgo (principales) y de ámbitos de riesgo reducido (secundarios) del siguiente modo:

Las pólizas de seguros principales que suscribe el departamento IRM en nombre del grupo, cubren riesgos como los siguientes:

- Seguros de daños materiales e interrupción de la actividad
- Responsabilidad civil en las actividades relacionadas con la Aviación, incluida la responsabilidad por posibles daños causados por productos
- Seguros de los fabricantes de cascos de aviación (*Manufacturers Aviation Hull Insurance*) hasta el valor de sustitución de cada aparato
- Responsabilidad civil en las actividades relacionadas con el Espacio, incluida la responsabilidad por posibles daños causados por productos
- Responsabilidad comercial de carácter general que incluye la responsabilidad por productos no pertenecientes al ámbito de la aviación ni del espacio, así como los accidentes de carácter medioambiental
- Responsabilidad civil de los Consejeros y demás altos cargos

Las reclamaciones relativas a daños materiales están cubiertas hasta un límite de 2.000 millones de euros por pérdida y año. En cuanto a la responsabilidad civil en las actividades relacionadas con la aviación, se proporciona cobertura hasta un límite de 2.000 millones de euros por pérdida y año para responsabilidades derivadas de posibles

daños causados por productos. Existen ciertos límites secundarios aplicables a las demás líneas de seguros principales como las mencionadas anteriormente.

Las pólizas de seguros secundarias suscritas por las divisiones y las unidades de negocio, previa aprobación del departamento de IRM, cubren riesgos asociados a:

- Accidentes del personal
- Automóviles de la Sociedad
- Riesgos personales o materiales durante los viajes de negocios
- Seguros de vida

Los importes de las líneas de seguros secundarios están cubiertos hasta sus respectivos importes y valores de sustitución.

Los principios básicos relativos a seguros, que son de obligado cumplimiento en todas las pólizas, se ajustan a la estricta política de EADS de obtener una cobertura externa de seguros para la totalidad de los riesgos principales e individuales que se puedan asegurar a precios razonables, en unas condiciones que resulten suficientes y dentro de los límites previstos por los mercados de seguros internacionales.

La cobertura de seguros de EADS está reforzada por una sólida política de gestión de riesgos. Esta política comprende estrictos procedimientos operativos, así como políticas relativas a los contratos de venta y de aprovisionamiento público. El grupo cuenta con un procedimiento sistemático de seguimiento y revisión de los sistemas de protección puestos en práctica en la sede de EADS, permitiendo una completa identificación de los riesgos y la introducción de los ajustes que resulten necesarios en la cobertura de seguros.

4.5.5 Otros riesgos

CARÁCTER CÍCLICO DEL MERCADO DE LA AVIACIÓN

En 2002, el volumen de negocios combinado de Airbus y ATR representaba más de dos tercios del volumen de negocios consolidado del Grupo. 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 de 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, el número y las características de los aviones que han sido retirados del servicio y que se encuentran fuera de servicio pendientes de una posible vuelta a la actividad, los coeficientes de carga, la política de tarifas de las compañías aéreas, la salud económica de las líneas 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 siendo característico del mercado de los aviones de pasajeros, y que los períodos de coyuntura económica de signo negativo, como los experimentados actualmente, podrían afectar al resultado de su futuro resultado operativo.

EADS y la división Airbus han puesto en práctica un sistema de organización flexible de la producción con el fin de adaptarse a cambios de este tipo experimentados por la demanda en función del carácter cíclico del mercado (véase el apartado “4.1.2 Airbus — Mercado”).

UN MERCADO DEPENDIENTE DE LAS INVERSIONES DESTINADAS A LA DEFENSA

En 2002, el 20% del volumen de negocios consolidado de EADS estuvo generado por los gastos de defensa. Con independencia del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un complejo conjunto 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 y de un país a 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 operativo y la situación financiera futura de EADS.

En el caso de que varios países decidieran celebrar de forma conjunta contratos de aprovisionamiento público militar, las presiones políticas y/o presupuestarias de alguno de dichos países podrían influir negativamente en la capacidad de EADS para participar en dichos contratos o incluso cumplirlos.

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 relacionadas con los precios en este sentido. EADS considera que las causas de esta guerra de precios se han atenuado gracias a las reestructuraciones en curso en este sector. El actual descenso de la demanda ha provocado el recurso a un mayor endeudamiento por parte de determinados clientes con el fin de fomentar la competitividad mediante una serie de factores, como el precio y las condiciones de pago. Sin embargo, no hay garantías de que dicha competencia no vaya a intensificarse, especialmente en el actual contexto de estancamiento económico prolongado.

Por otra parte, muchos de los contratos 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 realizada para la creación de 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 próximo.

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 los que opera EADS, la Sociedad ha recibido distintos compromisos y financiación por parte de determinados gobiernos en relación con el programa A380. Sin embargo, no hay garantía de que tales ayudas sigan 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. No existe garantía alguna de que dichas condiciones no se modifiquen en un futuro.

PRODUCTOS Y SERVICIOS DE ALTA TECNOLOGÍA

La mayoría de los productos concebidos y fabricados por EADS son muy avanzados tecnológicamente y, a veces, implican la necesidad de desarrollar sistemas completamente nuevos que funcionen en condiciones de utilización muy exigentes. Aunque EADS considera que cuenta con métodos de concepción, fabricación y prueba de sus productos muy sofisticados, no puede garantizarse que estos productos se desarrollarán o explotarán con éxito, ni que obtendrán 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 incluso una reducción de precios para las ventas posteriores 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 o la rescisión de contratos 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, incluso 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.

PROGRAMAS PRINCIPALES DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Un buen número de los principales sectores de actividad de EADS se caracterizan por tener asociados importantes gastos de investigación y desarrollo, y requieren en consecuencia inversiones iniciales considerables. Los planes de negocio que programan estas inversiones prevén un largo período de amortización. No es posible garantizar que se consiga realizar las asunciones técnicas, comerciales y de mercado elaboradas al amparo de dichos planes de negocio, ni que, en consecuencia, se vaya a alcanzar el período de amortización de manera completa o los beneficios previstos en estos planes de negocio.

COMPROMISOS RELATIVOS A PENSIONES ASUMIDOS EN EL REINO UNIDO

EADS participa en varias *joint ventures* con BAE SYSTEMS, entre las que destacan, en términos de plantilla, Airbus y MBDA. Con respecto a estas *joint ventures*, mientras BAE SYSTEMS siga siendo accionista, los empleados del Reino Unido podrán participar en los planes de pensiones, que actualmente están calificados como planes de pensiones de empleados de beneficios definidos. Recientemente, BAE SYSTEMS ha anunciado una disminución de los activos de los planes de jubilación en comparación con los pasivos correspondientes que

asciende a 2.164 millones de libras (después de impuestos diferidos) y que BAE SYSTEMS hubiera contabilizado de haber aplicado la nueva norma contable FRS 17 del Reino Unido. Como partícipes en los planes de BAE SYSTEMS, es posible que las *joint ventures* de EADS se vean afectadas por esta reducción. Sin embargo, los acuerdos de *joint venture* entre EADS y BAE SYSTEMS limitan las contribuciones que la *joint venture* debe realizar al plan de pensiones durante un período de tiempo determinado (por ejemplo hasta 2011 en el caso de Airbus). Toda contribución adicional que haya que realizar correrá a cargo de BAE SYSTEMS. En consecuencia, EADS no está expuesta al incremento de las contribuciones derivado de la escasez de financiación del plan de pensiones durante el período de limitación. Actualmente, EADS dispone de escasa información relativa del modo en que esta circunstancia podría afectar a las *joint ventures* tras el vencimiento del período de limitación.

Por lo que se refiere a Astrium, tras el acuerdo firmado el 30 de enero de 2003 dejará de ser una *joint venture* con BAE SYSTEMS. EADS creará un plan de pensiones para los empleados del Reino Unido, por medio de transferencia desde el plan actual. En función del tipo de plan de pensiones que EADS cree para los empleados del Reino Unido, la exposición máxima estimada a 31 de diciembre de 2002 estaría próxima a los 30 millones de libras, y se considerará como coste de adquisición, de manera que el resultado neto no se vería afectado.

CAPÍTULO 5 — ACTIVO NETO — SITUACIÓN FINANCIERA — RESULTADOS

CAPÍTULO 5 — ÍNDICE DE CONTENIDOS

5.1	EXAMEN Y ANÁLISIS POR PARTE DE LA DIRECCIÓN DE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS — ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS AUDITADOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS 2001 Y 2002	102
5.1.1	Introducción y Presentación	102
5.1.2	Consideraciones Contables	102
5.1.2.1.	<i>Cambios en el Perímetro de Consolidación</i>	102
5.1.2.2.	<i>Beneficios por Dilución</i>	103
5.1.2.3.	<i>Ajustes de Valor Razonable “Fair Value”</i>	103
5.1.2.4.	<i>Depreciación Extraordinaria de los Activos</i>	103
5.1.2.5.	<i>Gastos de Investigación y Desarrollo</i>	104
5.1.2.6.	<i>IAS 39 — Tratamiento Contable de los Instrumentos de Cobertura del Riesgo en Divisa</i>	104
5.1.3	Políticas	105
5.1.3.1.	<i>Políticas de Gestión de Tipos de Cambio</i>	105
5.1.3.2.	<i>Políticas de Gestión de Tipos de Interés</i>	106
5.1.3.3.	<i>Políticas de Financiación de Ventas</i>	106
5.1.3.4.	<i>Política de Gestión de Tesorería</i>	110
5.1.4	Resultado de las Actividades Ordinarias	111
5.1.4.1.	<i>Cuenta de Resultados Consolidada</i>	111
5.1.4.2.	<i>Información por Segmentos</i>	112
5.1.4.3.	<i>Resultado de las Actividades Ordinarias de EADS — Comparación de los ejercicios 2001 y 2002</i>	113
5.1.5	Movimiento de los Fondos Propios Consolidados	116
5.1.6	Movimiento de la Posición Neta de Tesorería	118
5.1.7	Deudas Financieras Consolidadas	120
5.1.8	Tesorería y Activos Financieros Líquidos Equivalentes	121
5.2	ESTADOS FINANCIEROS	123
5.2.1	Estados Financieros Consolidados	123
5.2.2	Estados Financieros Individuales	167
5.3	HONORARIOS DE LOS AUDITORES	173

5.1 Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias — Estados financieros consolidados auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002*

5.1.1 Introducción y presentación

El siguiente examen se basa en los estados financieros consolidados auditados de EADS correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002 (conjuntamente, los “**Estados Financieros**”). Los Estados Financieros se han elaborado de conformidad con las normas internacionales conocidas como *International Financial Reporting Standards* (“**IFRS**”) publicadas por el Consejo de Normas Contables Internacional (“**IASB**”). En desacuerdo con la norma contable IAS 38, Inmovilizaciones Inmateriales, que exige que los costes de desarrollo se capitalicen si se cumplen ciertas condiciones, el Grupo contabiliza como gasto todos los costes de actividades de desarrollo financiadas de forma interna cuando se incurren en ellos.

Con un volumen de negocios consolidado de 29.900 millones de euros en 2002, EADS es el líder europeo de la industria aeroespacial y de defensa y es la segunda empresa más grande del sector en el ámbito mundial. En términos de cuota de mercado, EADS se encuentra entre los dos principales fabricantes de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales y misiles, y es uno de los proveedores más importantes de aviones militares, satélites y electrónica de defensa. En 2002, generó aproximadamente un 80% de su volumen de negocios total en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar. A 31 de diciembre de 2002, EADS contaba con una plantilla de personal en activo de 103.967.

EADS agrupa sus actividades en las cinco divisiones operativas siguientes:

- **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 entrenamiento, aviones regionales de turbo propulsión y 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 de sistemas, servicios logísticos, de entrenamiento, de pruebas, de ingeniería y otros servicios relacionados y soluciones en materia de telecomunicaciones militares y civiles; 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 aeroespacial, de defensa y de telecomunicaciones. Otra característica significativa de estos negocios es su dependencia de los presupuestos estatales.

Actualmente, EADS posee una calificación A3 de *Moody's* con una perspectiva estable, y A/ con una perspectiva negativa/ A-1 de *Standard and Poor's*.

5.1.2 Consideraciones Contables

5.1.2.1 Cambios en el Perímetro de Consolidación

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 este apartado se presenta un análisis comparativo realizado por la Dirección sobre la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias de EADS durante los ejercicios 2001 y 2002. No se incluye en el presente ningún análisis de la situación financiera y los resultados de las operaciones de EADS durante el ejercicio 2000, a fin de evitar las confusiones que pudieran derivarse de la comparación entre los resultados consolidados no auditados pro forma correspondientes al ejercicio 2000 y los resultados consolidados auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002.

En 2001, la cuenta de resultados consolidada reflejaba 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 a 31 de diciembre 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%. En 2002, EADS reconoció un ejercicio completo de la cuenta de resultados de MBDA en su cuenta de resultados consolidada.

Adquisición de Tesat Spacecom y Cogent: Tras las adquisiciones de Tesat Spacecom el 30 de noviembre de 2001 y Cogent Defence Systems el 1 de diciembre de 2001, las operaciones realizadas por dichas sociedades en 2002 fueron incluidas por primera vez de forma completa en la cuenta de resultados consolidada de EADS correspondiente a 2002.

Venta de Aircelle y EADS Matradatavision (“MDTV”): El 6 de marzo de 2002, EADS vendió su participación en la *joint venture* Aircelle a Snecma, obteniendo un beneficio por dilución de 63 millones de euros. El 20 de noviembre de 2002, IBM compró a EADS la sociedad MDTV (a excepción de dos filiales de la misma que se negociarán por separado) por 12 millones de euros. Las actividades de dichas empresas dejaron de incluirse en los Estados Financieros a partir de las fechas respectivas en que se realizaron las ventas.

5.1.2.2. Beneficios por 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. Estas 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 del activo neto consolidado de EADS. Por consiguiente, EADS reconoció unos beneficios por dilución por importe de 2.537 millones de euros por un porcentaje de dilución del 20% en Airbus, y de 257 millones de euros por el 12,5% de MBD y el 62,5% de AMM, todos ellos netos de gastos relacionados con la operación. Estos beneficios por dilución se han incluido en la partida de “otros ingresos” y fueron considerados como partidas de naturaleza no recurrente por EADS. Véase “Resultado de las actividades ordinarias — Cuentas de resultados consolidadas — Utilización del BAI antes de la amortización del fondo de comercio y de los Gastos/Ingresos Extraordinarios”.

5.1.2.3. Ajustes del Valor Razonable “Fair Value”

La fusión de las actividades de ASM, Dasa y CASA que derivó en la creación del grupo EADS en el año 2000 se registró utilizando el método contable del precio de adquisición, siendo ASM el comprador. Por consiguiente, el valor contable de ciertos elementos del activo y del pasivo, sobre todo inmovilizaciones materiales y existencias se ajustó mediante un importe total de 1.755 millones de euros, neto de impuestos, para asignar una parte de los respectivos valores razonables de mercado “fair market value” de Dasa y CASA en el momento de la fusión (los “Ajustes del Valor razonable “fair value””). Dichos incrementos totales de valor se están amortizando por lo general durante un período de entre cuatro y quince años en lo que respecta a inmovilizaciones materiales y durante menos de 24 meses en cuanto a existencias. Asimismo, en 2001 en relación con la constitución de Airbus S.A.S., EADS ajustó el valor contable de las inmovilizaciones materiales y las existencias de Airbus mediante un importe total de 319 millones de euros, netos de impuestos sobre beneficios, para reflejar sus respectivos valores razonables de mercado. Los ajustes del valor razonable “fair value” se registran como amortización en las cuentas de resultados consolidadas, en la partida “coste de ventas”. A efectos de presentación de informes a la dirección, EADS trata dichas amortizaciones como partidas no recurrentes. Véase “— Resultados de las actividades ordinarias— Cuenta de resultados de EADS — Utilización del BAI y del Resultado Neto antes de la amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios”.

5.1.2.4. Depreciación Extraordinaria 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 extraordinaria sobre los activos netos del negocio o los negocios que se prevé puedan verse afectados. Las pruebas de depreciación extraordinaria se realizan normalmente utilizando el método de descuento de flujos de caja.

Al igual que en 2001, en 2002 EADS realizó revisiones de depreciación extraordinaria sobre los activos netos de los negocios de la División Espacio que dieron lugar a una aceleración de la amortización del fondo de comercio por 350 millones de euros en relación con las actividades espaciales comerciales. Véase “— Resultado de las actividades ordinarias — Cuenta de resultados de EADS — Comparación de los ejercicios 2001 y 2002 — Amortización del

fondo de comercio y pérdidas por amortización del fondo de comercio” y “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 10: Inmovilizaciones inmateriales”.

5.1.2.5. *Gastos de Investigación y Desarrollo*

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo financiados internamente como gastos del ejercicio en el que se hayan originado. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo la realice total o parcialmente un cliente de acuerdo con un contrato, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como ingresos. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS financiados internamente figuran en la cuenta de resultados consolidada en la partida gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado costes de ventas.

El tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo utilizado por EADS no está de acuerdo con las normas IFRS, que la Sociedad ha aplicado, salvo esta excepción, en la preparación de los estados financieros consolidados. Las normas IFRS exigen que los costes de desarrollo se capitalicen como inmovilizaciones inmateriales en el período en el que se produzcan si se cumplen ciertos criterios para el reconocimiento del activo. Esta excepción en la utilización de las normas IFRS hace que EADS pueda compararse de forma más directa con las empresas estadounidenses del sector y refleja la preferencia de la Dirección por dar un tratamiento más conservador a los gastos de I+D.

En 2002, la amortización del utillaje y herramientas se contabilizó en la partida coste de ventas de acuerdo con las normas IFRS, aunque en años anteriores, se había hecho en investigación y desarrollo. Para poder realizar las comparaciones pertinentes, se ha vuelto a elaborar la cuenta de resultados consolidada correspondiente al año 2001 con el fin de reflejar el importe de dicha amortización (205 millones de euros) en la partida coste de ventas. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 6: Costes de ventas y otros gastos de explotación”.

5.1.2.6. *IAS 39 — Tratamiento Contable de los Instrumentos de Cobertura del Riesgo en Divisa*

Históricamente, la cartera de instrumentos de cobertura del riesgo divisas de EADS estaba compuesta tanto por instrumentos de micro como macro cobertura. Como consecuencia de la estricta aplicación de la norma IAS 39, EADS garantiza que las variaciones significativas en el resultado financiero que se experimentaron en el año 2000 se reducen 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. A partir del 1 de enero de 2001, y en cumplimiento de la norma IAS 39, todos los instrumentos derivados deben reconocerse en el balance a su valor razonable de mercado “fair market value”.

Instrumentos de micro cobertura. Cuando los instrumentos de cobertura forman una unidad de cobertura con los pedidos con los que tienen una relación directa, debe aplicárseles el tratamiento contable que establece la norma IAS 39 y se denominan “micro” coberturas. Los ingresos procedentes de esos pedidos de clientes se registran en euros al tipo de cambio cubierto y el impacto de los instrumentos de cobertura se registra en el margen bruto y en los ingresos de explotación en el momento de la contabilización del ingreso. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de micro cobertura en vigor se cierra teóricamente en el balance al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los instrumentos de micro cobertura con un cierre teórico en valores positivos antes de impuestos se contabilizan en otros activos, mientras que los que tienen un cierre teórico con valor negativo antes de impuestos se incluyen en provisiones para instrumentos financieros. Los cambios registrados en los cierres teóricos antes de impuestos de los instrumentos de micro cobertura con respecto al período contable anterior se contabilizan como ajustes del Beneficio/pérdidas acumuladas (“AOCI”), un componente de los fondos propios consolidados. Todas estas partidas se encuentran netas de los las variaciones relativas a (i) impuestos anticipados (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valores negativos) y de impuestos diferidos (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valor positivo) y (ii) participaciones minoritarias (cuando el contrato de cobertura tiene como titular a una entidad no controlada totalmente por EADS, como, por ejemplo, Airbus). Véase “— Estado de Fondos Propios Consolidados — Beneficio/pérdidas acumuladas (“AOCI”).

Los instrumentos de micro cobertura relacionados con pedidos cancelados resultan en excesos de coberturas y se consideran realizados a efectos contables. La suma de (i) los cambios en el valor razonable “fair value” de dichos instrumentos de cobertura desde el 1 de enero de 2002 y (ii) la anulación de la partida Beneficio/pérdidas acumuladas (“AOCI”) correspondiente a esas coberturas antes del 1 de enero de 2002 se registraría en ingresos financieros e ingresos de impuestos diferidos en la cuenta de resultados. En 2002, no se realizó ningún asiento contable de este tipo.

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

Instrumentos de cobertura macro. Los instrumentos de cobertura que no están relacionados con un pedido concreto se denominan “macro” coberturas y no se les puede aplicar el tratamiento contable de coberturas que establece la norma IAS 39. Cuando vencen, se contabilizan en el apartado Resultados Financieros, y su efecto no se contabiliza como margen bruto ni como ingresos de explotación, a pesar de que su objetivo inicial sea cubrir los flujos de caja de las entregas. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de macro cobertura en vigor se cierra teóricamente al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los cambios en el cierre teórico antes de impuestos con respecto al período contable anterior se contabilizan en otros Resultados Financieros. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 8: Resultados financieros”.

El 1 de enero de 2001, la mayor parte de los instrumentos de macro cobertura pendientes se asociaron a pedidos concretos y, por consiguiente, cumplen los requisitos de tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39. Estos instrumentos de cobertura tienen un tipo de cambio implícito que se corresponde con el tipo de cambio a plazo/futuro dólar-euro congelado a 31 de diciembre de 2000.

A 31 de diciembre de 2002, ya no existe ningún instrumento de macro cobertura pendiente que no esté asociado a pedidos concretos.

Los ingresos en divisas distintas al euro que no están cubiertas mediante instrumentos financieros se convierte a euros al tipo de cambio al contado vigente en la fecha en que se produce la transacción subyacente.

5.1.3 Políticas

5.1.3.1. Política de Gestión de Tipos de Cambio

La mayor parte de los ingresos de EADS están denominados en dólares estadounidenses (aproximadamente 20.000 millones de dólares en 2002), de los cuales aproximadamente la mitad de dicha exposición dispone de “cobertura natural” gracias a los costes denominados en dólares estadounidenses. El resto de los costes se realizan fundamentalmente en euros y, en menor medida, en libras esterlinas. Por consiguiente, si EADS no utilizase instrumentos financieros que le permitan cubrir el riesgo de divisas entre el momento del pedido y su entrega, sus resultados se verían afectados por la evolución en el mercado de las paridades de cambio entre el dólar y las divisas mencionadas. 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 gestionar la incidencia de la volatilidad del dólar sobre sus resultados.

La exposición neta al riesgo se define como la exposición total a la divisa (la cifra de negocios denominada en dólares estadounidenses), neta del porcentaje que cuenta con una “cobertura natural” como consecuencia de los costes denominados en dólares.

EADS pretende cubrir la mayoría de su exposición neta al riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y presupuestados. En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza normalmente una cobertura de los flujos de caja netos en dólares relacionados con contratos en firme del año siguiente hasta 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales en el momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide un comité de tesorería y normalmente cubre hasta el 100% de la exposición neta en dólares estadounidenses equivalente prevista para los cinco años siguientes. Por lo que respecta al A380, la política de EADS es cubrir el 100% de los flujos de caja derivados de pedidos en firme.

Durante el año 2002, llegaron a su vencimiento instrumentos de cobertura de ventas denominados en dólares estadounidenses por valor de unos 9.000 millones de dólares. El tipo de cambio al que se contabilizó la cifra de negocio en dólares estadounidenses en 2002 fue 0,98 dólares por euro. La siguiente tabla muestra el importe nacional de instrumentos de cobertura de divisas en vigor a 31 de diciembre de 2002 y los tipos de cambio del dólar aplicables a los volúmenes de negocio correspondientes.

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>Total</u>
	(en miles de millones de dólares estadounidenses)								
Total de instrumentos de cobertura.....	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	42,2
Euro-Dólar estadounidense	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	35,1
Libra-Dólar estadounidense	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1
	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	
Tipos futuros									
Euro-Dólar estadounidense	0,98 ⁽¹⁾	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Libra-Dólar estadounidense	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

(1) Teniendo en cuenta la realización de una provisión a cierre teórico derivada de los instrumentos de cobertura anteriores, el tipo aplicable para el BAII es de 0,96 euro-dólar estadounidense.

Aplazamientos posteriores al 11 de septiembre de 2001. Las revisiones a la baja de las entregas de aviones comerciales, relacionadas con los atentados del 11 de septiembre de 2001, han derivado en una descompensación entre las posiciones de cobertura y los flujos netos de efectivo previstos. Dicha posición descompensada se aplazará para años posteriores. Los aplazamientos no se realizan inmediatamente cuando se produce una situación de este tipo, sino en la fecha en que vencen tales instrumentos de cobertura descompensados. Los instrumentos de cobertura renovados tienen vencimientos en consonancia con los nuevos ingresos de efectivo previstos de los pedidos con los que forman relaciones de cobertura.

5.1.3.2. Política de Gestión de Tipos de Interés

EADS emplea una técnica de gestión de activos y pasivos cuyo objetivo es minimizar los riesgos de tipo de interés. El Grupo pretende lograr una estructura de deuda que se corresponda con el perfil de riesgo de sus activos. La exposición neta a riesgos de tipos de interés se gestiona mediante diversos tipos de instrumentos con el fin de reducir dichos riesgos y sus repercusiones financieras. Por lo tanto, el grupo EADS puede utilizar instrumentos derivados de tipos de interés con el propósito de obtener cobertura.

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 que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos a efectos del cierre teórico 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 tipo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

5.1.3.3. 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, dependiendo de cada caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas a terceros. Un equipo comprometido realiza un cuidadoso seguimiento de la exposición financiera y exposición al riesgo del valor del activo total de EADS y su evolución en términos de calidad, volumen y necesidades de tesorería. EADS tiene la intención de estructurar toda la financiación que proporciona a sus clientes en consonancia con las condiciones de mercado para un tipo de deuda de calificación similar, a fin de facilitar cualquier venta posterior o la reducción de dicho riesgo.

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. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 24: Compromisos y contingencias” para consultar un análisis de las políticas de financiación de ventas y los procedimientos contables de las mismas.

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 propiedad del avión financiado corresponden al cliente, la operación es considerada como un préstamo y como un arrendamiento financiero. 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 resultados financieros. El importe pendiente del principal se contabiliza en otros activos financieros a largo plazo del balance, neto de devaluaciones acumuladas. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo”.

Si, por el contrario, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión financiado siguen en manos de Airbus o ATR, la operación se considera como un arrendamiento operativo. La política de EADS es no participar en arrendamientos operativos en el caso de nuevos aviones que se vayan a entregar a los clientes. No obstante, esta situación puede darse en relación con la recomercialización de aviones recomprados o readquiridos. Los ingresos por arrendamientos de este tipo se contabilizan como beneficio durante la vigencia del arrendamiento. El aparato arrendado se registra a precio de coste en el balance como inmovilizado material y el correspondiente coste por amortización se registra como coste de ventas. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 11: Inmovilizaciones materiales”.

Determinados contratos de venta pueden incluir una garantía del valor de los activos (“GVA”), de acuerdo con la cual Airbus o ATR garantizan una parte del valor de un avión en una fecha determinada posterior a la venta. Si el valor actual de la GVA 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 linealmente hasta la última fecha de ejercicio de la GVA. Los costes de producción del avión se contabilizan como inmovilizado material y la diferencia entre el coste de producción y el importe de la GVA se amortiza hasta la fecha de ejercicio de la GVA. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 11: Inmovilizado material”; y “Nota 21: Ingresos diferidos”.

Fuera del balance — Compromisos contingentes. Ciertos compromisos de financiación de ventas, como las estructuras conocidas como *lease in/lease out* y ciertas GVA, no se incluyen en el balance. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 24: 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 existentes en ciertas jurisdicciones, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad 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 pasivos contingentes fuera de balance.

Si el valor actual de una GVA es inferior al límite del 10%, la operación cubierta por la GVA no se registra en el balance consolidado, sino que se contabiliza como venta. En general no se espera que las GVA se ejerzan con un coste adicional para Airbus o ATR. Asimismo, para reducir la exposición en virtud de las GVA 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 clasifica 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.

Exposición bruta al riesgo. La exposición bruta al riesgo de financiación se calcula sumando (i) el valor neto contable de los aviones en virtud de arrendamientos operativos; (ii) el principal pendiente de los arrendamientos financieros o préstamos; (iii) los importes máximos de compromisos en virtud de garantías financieras; y (iv) hasta el 31 de diciembre de 2002, los valores de pérdida estipulados asociados con estructuras *lease in/lease out* (que se acuerda pagar en el caso de resolución anticipada de arrendamientos con beneficios fiscales).

La exposición bruta al riesgo de financiación derivada de arrendamientos operativos, arrendamientos financieros y préstamos difiere del valor de los activos relacionados del balance de EADS y de los compromisos contingentes relacionados fuera del balance por las siguientes razones: (i) los activos se contabilizan cumpliendo las normas IFRS,

pero pueden referirse a operaciones en las que haya un recurso limitado a Airbus o ATR; (ii) el valor de los activos se devalúa o se amortiza en el balance consolidado; (iii) la exposición bruta fuera del balance se calcula al valor neto actual de los pagos futuros, mientras que en los Estados Financieros aparecen los pagos futuros totales al valor nominal; y (iv) la exposición al riesgo relativa a las GVA registradas como arrendamientos operativos en los Estados Financieros 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 GVA 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 conservadora de la Dirección de las condiciones del mercado.

En consonancia con su política conservadora de provisiones para el riesgo de financiación de ventas, EADS registra provisiones para cubrir totalmente su exposición neta a los riesgos de financiación y del valor del activo. Las provisiones relativas a la exposición al riesgo de financiación de ventas, ya sea en el balance o fuera del mismo, se registran como provisiones o como devaluación de los activos relacionados. Las provisiones contabilizadas como pasivo dentro de provisiones están relacionadas fundamentalmente con compromisos externos al balance y con la exposición de las GVA. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 18c): Otras provisiones”. Las provisiones se contabilizan como devaluaciones de los activos relacionados si pueden relacionarse directamente con dichos activos. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos a largo plazo”.

Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus

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 constitución de Airbus S.A.S. La exposición de EADS al riesgo derivado de las obligaciones en que incurriera Airbus después del 1 de enero de 2001 está limitada por su condición de accionista en Airbus S.A.S., en la que posee el 80% de las acciones.

La exposición al riesgo derivado de financiación de Airbus a 31 de diciembre de 2002 está diversificada entre aproximadamente 150 aviones, operados por unas 40 líneas aéreas; el desglose por tipo de aparato está equilibrado entre la familia A300, 310, A320 y A330/340. Asimismo, se pueden utilizar como garantía otros activos relacionados con los aviones, como piezas de repuesto. El 75% de la exposición al riesgo de financiación de Airbus se encuentra diversificada entre más de 8 líneas aéreas de siete países.

Airbus ha reducido un 32% su exposición bruta total al riesgo de financiación, desde el máximo que alcanzó en 1998, 6.000 millones de dólares estadounidenses, hasta 4.100 millones de dólares estadounidenses (3.900 millones de euros) a 31 de diciembre de 2002, mientras que la flota Airbus operativa ha aumentado un 64%, pasando de 1.838 a 3.010 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 2002 y de 2001, la exposición neta al riesgo de financiación de Airbus, sin incluir las GVA, era la siguiente:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en millones de euros)	
Exposición bruta al riesgo de financiación — sin ajustar.....	3.904	4.020
Ajustes	(323)	(515)
Exposición al riesgo de financiación — ajustada.....	3.581	3.505
En el balance	2.690	2.269
Fuera del balance.....	891	1.236
Valor de garantía estimado	(2.061)	(1.988)
Exposición neta al riesgo antes de provisiones	1.520	1.517
Provisión/Devaluación para financiación a clientes.....	(1.520)	(1.517)
Exposición neta residual al riesgo.....	0,0	0,0

A un tipo de cambio constante del dólar estadounidense, divisa en la que Airbus registra su exposición al riesgo de financiación de clientes, la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas de Airbus se incrementó aproximadamente en 600 millones de euros.

Con anterioridad al 1 de enero de 2003, la exposición bruta al riesgo de financiación con respecto a las estructuras *lease in/lease out* se cuantificaba mediante referencia al valor asociado de pérdidas estipulado. Las eliminaciones incluían principalmente una corrección de la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas para reflejar la continuación de las estructuras *lease in/lease out* hasta la fecha de vencimiento (p.ej., la diferencia entre el valor de pérdidas estipulado y el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal). A partir del 1 de enero de 2003, dejará de realizarse dicha corrección, puesto que la exposición bruta al riesgo de financiación de dichas estructuras se cuantificará como el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal.

Los 2.700 millones de euros de la exposición al riesgo de financiación de clientes del balance que aparece en el cuadro anterior difieren del valor contable de 2.400 millones de euros de los activos correspondientes reflejados en el balance de EADS. Dicha diferencia se debe a (i) la consolidación de los activos de acuerdo con las normas IFRS en los casos en los que no existe ningún recurso para Airbus (600 millones de euros) y (ii) la amortización de los activos relacionados (900 millones de euros). Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo” para obtener una descripción del valor contable de los activos de financiación a clientes, incluido Airbus (2.400 millones) y 50% ATR (400 millones de euros).

El importe de la exposición al riesgo de financiación de clientes fuera del balance que aparece anteriormente refleja fundamentalmente el valor neto actual de estructuras *lease in/lease out*, neto de depósitos bancarios de reembolso anticipado (*defeased*). El valor nominal acumulado de los futuros pagos correspondiente a la exposición registrada fuera del balance asciende a 1.452 millones de euros; en el balance de EADS existe una provisión correspondiente de 617 millones de euros. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados — Nota 24: Compromisos y contingencias”. El descenso de la exposición registrada fuera del balance en comparación con el ejercicio anterior se debe esencialmente a la influencia del debilitamiento del dólar estadounidense sobre el importe en euros de dicha exposición.

Exposición al riesgo del valor del activo de Airbus. Una parte significativa de la exposición al riesgo derivada del valor de los activos de Airbus procede de las GVAs pendientes. La Dirección de Airbus considera que el riesgo financiero asociado a estas garantías es controlable. Tres factores contribuyen a esta valoración: (i) la garantía sólo cubre un tramo del valor futuro estimado del avión, y su nivel se considera prudente en comparación con el valor futuro estimado de la misma; (ii) la exposición al riesgo relacionada con la GVA está diversificada entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas de vencimiento de las GVAs pendientes están repartidas en distintos años hasta 2017, con lo que el nivel de exposición a vencimientos anual es bajo. Por ejemplo, para el período que abarca los años 2003 y 2007, la exposición al riesgo bruta anual derivada de las GVAs asciende aproximadamente a 280 millones de euros, reflejando el nivel máximo de la fecha de ejercicio de la GVA en 2007. En comparación con el año anterior, la exposición al riesgo del valor del activo, denominada en dólares estadounidenses, registrada en 2002 prácticamente no presentó cambios en relación con 2001. La exposición neta pendiente al riesgo de VGAs a finales del ejercicio 2002 de 526 millones de euros está totalmente cubierta mediante provisiones en el balance, por lo que la exposición neta residual es cero. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 18c): Otras provisiones”.

Dado que las fechas de ejercicio de las GVAs finalizan por término medio diez años después de la entrega del aparato, las GVAs emitidas en 2003 no podrán ejercerse antes de 2013 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 proporcionalmente sólo 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 2002 está distribuida entre 257 aviones, 60 líneas aéreas y 35 países.

ATR 100% ha reducido la exposición bruta al riesgo aproximadamente un 28%, desde el máximo que alcanzó en 1997, 1.800 millones de dólares estadounidenses, hasta algo menos de 1.300 millones de dólares estadounidenses a 31 de diciembre de 2002, a pesar de las dificultades que presenta el mercado de los aviones turbopropulsados.

A 31 de diciembre de 2001 y de 2002, la exposición neta al riesgo de financiación a clientes de ATR se estimaba de la siguiente forma:

	ATR 50%	
	2002	2001
	(en millones de euros)	
Exposición bruta al riesgo financiero	610	828
En el balance	454	654
Fuera de balance.....	156	174
Valor de garantía estimado.....	(538)	(710)
Exposición neta al riesgo antes de provisión.....	72	118
Provisión	(72)	(118)
Exposición neta residual al riesgo	0,0	0,0

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. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 24: Compromisos y contingencias”.

5.1.3.4. Política de Gestión de la Tesorería

Cash Pooling — Gestión de la Tesorería

En 2002, se terminó de elaborar el marco técnico y jurídico de un sistema de *cash pooling* transfronterizo totalmente automatizado (que abarcaba Francia, Alemania, España y el Reino Unido). La introducción de dicho sistema en todo el Grupo está prevista para finales de 2003. El sistema de *cash pooling* mejora la capacidad de la Dirección para evaluar de un modo instantáneo y fiable la posición de tesorería de cada una de las filiales del Grupo y le permite distribuir la tesorería de la forma más óptima dentro del Grupo dependiendo de las cambiantes necesidades a corto plazo.

El procedimiento de gestión de tesorería 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, introducido a modo de prueba en 2001, se encuentra ahora totalmente operativo.

Financiación

EADS sigue gozando de una sólida posición de tesorería. En 2002, se contrató una línea de crédito de apoyo sindicada de 2.850 millones de euros y se estableció una línea de crédito de 700 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones. A 31 de marzo de 2003, dichos saldos todavía no se habían utilizado. En febrero de 2003, EADS inició un Programa de Pagarés a Medio Plazo de 3.000 millones de euros, con la consiguiente emisión inicial de 1.000 millones de euros de Eurobonos a siete años al 4,625%. Los objetivos de esa emisión inicial consisten en refinanciar la deuda existente y aumentar el vencimiento de la deuda de la Sociedad. La Dirección considera que la creación de dichos planes de financiación ampliará su presencia y su posición global en los mercados de capital e incrementará su flexibilidad para responder a las exigencias de financiación variables.

5.1.4 Resultados de las Actividades Ordinarias

5.1.4.1. Cuenta de Resultados Consolidada

El cuadro siguiente recoge una síntesis de la cuenta de resultados consolidada de EADS para el período de doce meses indicado.

Cuenta de resultados consolidada correspondiente a los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2002 y 2001

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre	
	2002	2001
	(En millones de euros, excepto EPS)	
Ingresos.....	29.901	30.798
Coste de ventas.....	<u>(24.465)</u>	<u>(25.440)</u>
Margen bruto	<u>5.436</u>	<u>5.358</u>
Gastos de ventas, administración y otros.....	(2.251)	(2.186)
Gastos de investigación y desarrollo.....	(2.096)	(1.841)
Otros ingresos.....	248	3.024
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado.....	<u>(936)</u>	<u>(1.466)</u>
Resultado antes del resultado financiero e impuestos e intereses minoritarios.....	<u>160</u>	<u>2.514</u>
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones financieras.....	87	(342)
Ingresos por intereses (perdidas) neto.....	(81)	63
Otros resultados financieros	<u>21</u>	<u>(234)</u>
Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	<u>187</u>	<u>2.001</u>
Impuestos sobre beneficios	(453)	(646)
Intereses minoritarios	<u>(33)</u>	<u>17</u>
Beneficio (Pérdida) neto.....	<u><u>(299)</u></u>	<u><u>1.372</u></u>
Beneficios por acción (en Euros).....	<u>(0,37)</u>	<u>1,70</u>

Utilización del BAII antes de amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios

EADS utiliza el BAII antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios como indicador clave de sus resultados económicos. El término “Resultados extraordinarios” se refiere a los ingresos o gastos de carácter no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes del valor razonable “fair value” extraordinario relativos a la fusión de EADS, la constitución de Airbus S.A.S. y la constitución de MBDA, y las pérdidas por depreciación extraordinaria. Esto no se corresponde con la definición de “Resultados extraordinarios” que establecen las normas IFRS.

El cuadro siguiente muestra 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 resultados extraordinarios.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	2002	2001
	(en millones de euros)	
Resultado antes del resultado financiero e impuestos.....	160	2.514
Ingresos derivados de inversiones financieras.....	87	(342)
Beneficio de dilución Airbus, MBDA	0	(2.794)
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria.....	936	1.466
Amortización extraordinaria (activo fijo).....	227	260
Amortización extraordinaria (activos financieros).....	0	315
Amortización extraordinaria (inventarios).....	<u>16</u>	<u>275</u>
Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios	<u>1.426</u>	<u>1.694</u>

5.1.4.2. Información por Segmentos

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocios consolidada y los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios por división correspondientes para los dos últimos años.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	Volumen de negocio	BAII PGE ⁽¹⁾	Volumen de negocio	BAII PGE ⁽¹⁾
	(en millones de euros)			
Airbus.....	19.512	1.361	20.549	1.655
Aviación de Transporte Militar	524	(80)	547	1
Aeronáutica	5.304	261	5.065	308
Sistemas de Defensa y Civiles	3.306	40	3.345	(79)
Espacio.....	<u>2.216</u>	<u>(268)</u>	<u>2.439</u>	<u>(222)</u>
Subtotal	30.862	1.314	31.945	1.663
HQ/consolidación ⁽²⁾	<u>(961)</u>	<u>112</u>	<u>(1.147)</u>	<u>31</u>
EADS.....	<u>29.901</u>	<u>1.426</u>	<u>30.798</u>	<u>1.694</u>

(1) “BAII PGE” hace referencia a los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

(2) Con respecto al volumen de negocio, HQ/consolidación incluye, concretamente, ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios. Con respecto al BAII PGE, HQ/consolidación incluye fundamentalmente los resultados de las sedes, que engloban principalmente los ingresos derivados de la inversión en Dassault Aviation.

El BAII PGE consolidado de EADS alcanzó los 1.426 millones de euros en 2002, lo cual supone un descenso de 268 millones desde el año 2001. Los esfuerzos de reestructuración emprendidos en las actividades de defensa contribuyeron a la obtención de resultados positivos de 40 millones de euros en la División SDC, en comparación con las pérdidas de 79 millones de euros en 2001. Además de los cambios introducidos en la División SDC, EADS Headquarters, tras la reducción de la plantilla en un 50% aproximadamente, lograron un importante ahorro de costes en 2002, de manera que se han incrementado sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

La influencia de las dificultades a las que se han enfrentado los mercados comerciales de EADS ha contrarrestado estas cifras positivas. Tras la quiebra de Fairchild Dornier en 2002, la División ATM registró la pérdida de 54 millones de euros de los activos asociados con el programa Do 728 del que era socio de riesgo compartido.

La División Espacio registró pérdidas superiores a las de 2001, ascendiendo a 268 millones de euros en 2002. Dichas pérdidas se deben esencialmente a las labores de reestructuración adicionales llevadas a cabo en Astrium, al continuo impacto del declive del mercado en el sector de telecomunicaciones comerciales (incluyendo la cancelación de un satélite), al coste de los programas no presupuestado y una mayor amortización de las inversiones.

Airbus y la división de Aeronáutica han sufrido el empeoramiento del tráfico de pasajeros y el consecuente descenso de las entregas de aviones comerciales en todo el mundo; el aumento de los costes de desarrollo del A380 y el descenso de entregas de aviones han limitado la rentabilidad de Airbus en 2002. Sin embargo, los recortes de

gastos adicionales y la flexibilidad del índice de producción incorporados han contrarrestado parcialmente dichos factores y han permitido a Airbus obtener unos beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios en 2002 de 1.361 millones, lo cual supone un descenso de 294 millones desde 2001. Antes de tener en cuenta los gastos de I+D de Airbus, el margen antes de I+D para el BAII PGE pasó del 15% en 2001 al 15,6% en 2002. Los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios de la División Aeronáutica descendieron ligeramente de 308 millones de euros en 2001 a 261 millones de euros en 2002. Dicho descenso se debió principalmente al aumento de los costes de I+D, comerciales, de marketing y funcionales en el negocio de la aviación militar y a la disminución de la actividad de aeroestructuras/mantenimiento como consecuencia del declive del sector comercial.

Reestructuración. Desde su constitución en el año 2000, EADS ha puesto y sigue poniendo en práctica una serie de planes de reestructuración para seguir mejorando su posición dentro de los mercados competitivos en los que participa. En la cuenta de resultados consolidada de 2002, se registraron en total gastos de reestructuración por un importe de 161 millones de euros. Esta cifra incluía los gastos del actual ejercicio y las nuevas provisiones relacionadas fundamentalmente con (i) los recortes de plantilla, los recortes presupuestarios y los problemas del Ariane V en la División Espacio (105 millones de euros); (ii) los recortes de plantilla y los planes de jubilación anticipada de la División SDC (31 millones de euros); y (iii) otras provisiones relativas a la reestructuración de las sedes (Headquarters) y de la División de Aeronáutica.

El gasto de reestructuración asociado figura como provisión y como otras deudas.

Aborro de costes derivado de las sinergias. A finales de 2002, la Dirección considera que había realizado aproximadamente 400 millones de euros en ahorro de costes recurrentes, tal como pretendía, gracias a las sinergias asociadas con actividades de negocio como el aprovisionamiento, las aeroestructuras y las sedes (Headquarters). Actualmente, EADS está introduciendo medidas para generar otros 200 millones de euros de ahorro en costes recurrentes a partir del año 2004. En 2002, quedó disuelto el equipo de integración de la fusión que se formó en el momento de la constitución de EADS para perseguir y controlar el ahorro de costes, y sus responsabilidades fueron transferidas directamente a las respectivas unidades de negocio, manteniendo el deber de informar de forma centralizada a las sedes (Headquarters).

5.1.4.3. Resultado de las Actividades Ordinarias de EADS — Comparación de los Ejercicios 2001 y 2002

Las comparaciones sobre el resultado de las actividades ordinarias de cada ejercicio se basan en los Estados Financieros.

Volumen de negocios consolidado

El volumen de negocios consolidado de EADS en 2002 alcanzó los 29.901 millones de euros, lo cual supone un ligero descenso del 3% en relación con la cifra de 30.798 millones registrada en 2001.

Airbus. En 2002, el volumen de negocios consolidado de Airbus alcanzó los 19.500 millones de euros un descenso de 1.037 millones de euros frente al año 2001. Dicho descenso se debió en gran medida al debilitamiento del dólar estadounidense y a la disminución de las entregas de aviones desde los 325 aparatos en 2001 a los 303 en 2002. Al igual que ocurrió en 2001, la mayor parte de las entregas se produjeron en los aviones de cabina estándar A319/A320/A321. Airbus entregó 236 unidades de este tipo de avión en 2002, en comparación con los 257 entregados en 2001. La variación de la paridad dólar estadounidense-euro también influyó en el volumen de negocios consolidado de Airbus durante los períodos en cuestión (tipo medio de cambio al contado euro-dólar estadounidense de 0,95 en 2002 en comparación con 0,90 en 2001). A un tipo de cambio constante desde 2001, el volumen de negocios de Airbus habría disminuido tan sólo un 2,5%. Se puede consultar un análisis sobre la influencia de las variaciones de los tipos de cambio en los resultados de las actividades ordinarias de EADS y sobre la gestión de los instrumentos de cobertura de riesgos en el apartado “Consideraciones contables — IAS 39-Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisas” y “— Políticas — Gestión del riesgo en divisas”.

Aviación de Transporte Militar. El volumen de negocios consolidado de la División Aviación de Transporte Militar (“DATM”) ascendió a 524 millones en 2002, lo cual supone un descenso de 23 millones de euros frente al volumen de negocios consolidado registrado en 2001 de 547 millones de euros. Aunque en 2002, las entregas de aparatos CN-235 ascendieron a 8 unidades frente a las 4 registradas en 2001 (más 2 aviones C-212), los retrasos producidos en el programa A310 VIP y el descenso de las cifras de ventas de su avión C-295 SAF en 2002 contrarrestaron dichas ganancias.

Aeronáutica. El volumen de negocios consolidado de la División Aeronáutica se incrementó en un 5%, alcanzando los 5.300 millones de euros en 2002 frente a los 5.100 millones de euros de 2001. Este incremento refleja principalmente el mayor nivel de entregas de helicópteros de Eurocopter en 2002 (397 frente a 335 en 2001), así como de servicios post-venta. Este aumento se vio parcialmente contrarrestado por la influencia de la difícil situación por la que atraviesan las líneas aéreas comerciales en las actividades de aeroestructuras de la División.

Sistemas de Defensa y Civiles. La División Sistemas de Defensa y Civiles generó un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros en 2002, lo cual supone un nivel relativamente estable con respecto a 2001. El ligero descenso refleja fundamentalmente el descenso en la participación en AMM tras la transacción de MBDA a finales de 2001, contrarrestada por (i) la consolidación del ejercicio completo de Cogent en 2002 y (ii) por un crecimiento aproximado del volumen de negocios del 10% en todas las unidades de negocio con excepción de MBDA. Véase “— Consideraciones contables — Cambios en el perímetro de consolidación”.

Espacio. El volumen de negocios consolidado de la División Espacio disminuyó un 9%, pasando de los 2.400 millones registrados en 2001 a los 2.200 millones de euros en 2002. Este descenso se debe principalmente a (i) los problemas derivados de los programas de telecomunicaciones civiles de Astrium y (ii) a que la preparación del programa Ariane V en el sector de lanzadores de EADS ha sido más lenta de lo esperado.

Coste de ventas consolidado

El coste de ventas consolidado descendió un 4%, pasando de 25.440 millones de euros en 2001 a 24.465 millones en 2002. Este cambio refleja principalmente la disminución de entregas en Airbus, así como el importante descenso en la amortización de los ajustes del valor razonable “fair value” de las existencias derivados de la constitución de EADS (275 millones de euros en 2001 en comparación con 16 millones de euros en 2002). Véase “— Consideraciones contables — Ajustes del valor de razonable “fair value”.

Margen bruto consolidado

En 2002, el margen bruto consolidado se incrementó en 78 millones, pasando a 5.436 millones de euros de 5.358 millones de euros en 2001. Si no se tienen en cuenta los efectos de la amortización extraordinaria del valor razonable “fair value” de las existencias y los activos fijos en 2001, el margen bruto consolidado habría descendido 214 millones de euros desde 2001, en consonancia con el descenso registrado en el volumen de negocios en 2002. En términos de porcentaje, el porcentaje de margen bruto consolidado antes de la depreciación del valor razonable “fair value” se ha mantenido estable desde 2001 en un 19%. Esto estaría en consonancia con los continuos esfuerzos para recortar costes y paliar el impacto de los cambios de la demanda mediante la aplicación de la flexibilidad en el proceso de fabricación.

Gastos comerciales y de administración consolidados

Los gastos comerciales y de administración consolidados se incrementaron ligeramente, pasando de los 2.186 millones de euros registrados en 2001 a los 2.251 millones de euros de 2002. Este aumento se debió fundamentalmente a los incrementos de la plantilla y de las primas de seguros en Airbus y en la División Aeronáutica. Sin embargo, los continuos efectos de la reestructuración de las actividades administrativas y generales, tales como las reducciones de costes realizadas en las sedes (Headquarters) contrarrestaron dichos incrementos.

Gastos de investigación y desarrollo consolidados

Los gastos de investigación y desarrollo consolidados de EADS se incrementaron un 14%, pasando de 1.841 millones de euros en 2001 a 2.096 millones de euros en 2002, debido fundamentalmente a los continuos programas que tienen lugar en Airbus (1.700 millones de euros en 2002). Los gastos de Airbus relacionados con el programa A380 alcanzaron los 819 millones de euros en 2002, lo cual supone un aumento de 435 millones de euros desde 2001. Desde el año 2001, los gastos totales en I+D del programa A380 ascienden a 1.300 millones de euros. Se prevé que entre 2003 y 2005, se produzcan unos gastos adicionales en I+D por un valor total de 3.000 millones de euros. A pesar del descenso de 130 millones de euros desde 2001, los gastos en I+D relacionados con la certificación de vuelo del programa A340 500/600 obtenida en diciembre de 2002 (248 millones de euros en 2002), así como las ampliaciones adicionales de los programas existentes también contribuyeron al aumento de los gastos generales en I+D relativos a este ejercicio. Aparte del aumento de los gastos de I+D de la División Aeronáutica, relacionados fundamentalmente con el programa A380, los gastos de I+D consolidados no relacionados con Airbus permanecieron relativamente estables con respecto a 2001. Con excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en gastos de I+D consolidados de 400 millones anuales en relación con sus actividades en curso.

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados incluyen fundamentalmente las pérdidas y ganancias registradas en la venta de inversiones y los ingresos derivados de arrendamientos. En 2002, el importe neto de esta partida disminuyó hasta los 7 millones de euros desde los 2.649 millones registrados en 2001. Los beneficios no recurrentes por dilución derivados de la constitución de Airbus S.A.S (2.537 millones de euros) y MBDA (257 millones de euros) fueron incluidos en otros ingresos consolidados en 2001. Véase “Consideraciones contables — Beneficios por dilución”. Si se excluye el efecto de los beneficios por dilución en 2001, la partida otros ingresos neta se incrementó en 152 millones, reflejando la venta de la participación del 50% en Aircelle a Snecma (63 millones de euros), la venta de MDTV a IBM y el descenso de los gastos en las sedes (Headquarters) en 2002.

Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del fondo de comercio consolidadas

Se produjo un descenso del 36% en la amortización del fondo de comercio y las pérdidas por depreciación del fondo de comercio consolidadas, pasando de los 1.466 millones de euros en 2001 a los 936 millones de euros en 2002. Si se excluyen las pérdidas por depreciación extraordinaria, el descenso de la amortización del fondo de comercio consolidada descendería en 90 millones de euros, de los 676 millones de euros de 2001 a los 586 millones de euros registrados en 2002. Esta variación se debe al descenso del valor neto contable del fondo de comercio derivado de las depreciaciones extraordinarias registradas en 2001. Véase “Consideraciones contables — Depreciación de activos”. El fondo de comercio de la División Espacio estuvo sometido a prueba adicional sobre depreciación extraordinaria que derivó en una pérdida de 350 millones de euros en 2002.

	2002		2001	
	Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria	De los cuales Amortización del fondo de comercio	Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria	De los cuales Amortización del fondo de comercio
	(en millones de euros)			
Airbus	373	—	372	—
DATM	—	—	—	—
Aeronáutica	54	—	51	—
SDC	107	—	739	580
Espacio	397	350	255	210
Sedes	5	—	49	—
EADS	<u>936</u>	<u>350</u>	<u>1.466</u>	<u>790</u>

Beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones

Los beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones incluyen fundamentalmente los resultados de sociedades puestas en equivalencia y los resultados asociados con participaciones no consolidadas (p.ej., amortizaciones, dividendos recibidos). En 2002, EADS registró unos ingresos consolidados derivados de inversiones financieras de 87 millones, frente a los 342 millones de pérdidas consolidadas registradas en 2001. Este cambio refleja fundamentalmente 315 millones de euros por la depreciación extraordinaria de las inversiones en telecomunicaciones civiles (*joint ventures* de Nortel, contabilizadas al coste desde el 1 de octubre de 2001) y 63 millones de euros de amortización de las inversiones en actividades espaciales comerciales (Nahuelsat) en 2001. Al igual que en 2001, EADS contabilizó una amortización adicional de 29 millones de euros de sus inversiones en Arianespace en 2002. Actualmente, el valor contable de esta participación es cero.

La participación del 46% que EADS posee en Dassault Aviation, consolidada mediante el método de puesta en equivalencia, supuso una contribución de 111 millones de euros de ingresos por inversiones en 2002 (tras haber deducido 25,6 millones relacionados como amortización del fondo de comercio). Dado que todavía no se dispone de información financiera sobre Dassault Aviation con respecto al ejercicio 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad. Véase “4.1.7 Inversiones — Dassault Aviation”.

Ingresos (gastos) consolidados por intereses

Los ingresos (gastos) consolidados por intereses reflejan el importe neto de ingresos y gastos por intereses derivados de activos o pasivos financieros. En 2002, EADS registró un gasto neto consolidado por intereses de 81 millones de euros, frente a los 63 millones de euros de ingresos netos consolidados por intereses registrados en 2001. Esta

variación se debe fundamentalmente (i) al aumento en 2002 de las tasas de interés sobre los anticipos gubernamentales reembolsables recibidos (incremento de gastos por valor de 45 millones relacionados principalmente con el A380); (ii) al aumento de la diferencia en cuanto a tipo de interés entre la retribución de los depósitos en efectivo y el coste de la deuda; y (iii) a un descenso del nivel medio de efectivo neto en 2002, en comparación con 2001.

Otros resultados financieros consolidados

La partida “otros resultados financieros consolidados” se incrementó hasta alcanzar los 21 millones de euros en 2002, frente a los 234 millones de euros registrados en 2001. Esta variación se debe fundamentalmente a la ganancia de 117 millones de euros derivada de la reevaluación del cierre teórico y del vencimiento de instrumentos de macro cobertura en 2002, frente a la pérdida de 153 millones de euros registrada en 2001 con respecto a dichos instrumentos de macro cobertura. Dado que a 1 de enero de 2003, no quedaba ningún instrumento de macro cobertura en vigor, la revalorización del cierre teórico y el vencimiento de los mismos no deberían seguir influyendo en esta partida.

Impuestos sobre beneficios consolidados

Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 9: Impuestos sobre beneficios”.

Resultado neto consolidado

Como consecuencia de los factores mencionados anteriormente, en 2002, EADS registró una pérdida neta consolidada de 299 millones de euros, frente a los ingresos netos consolidados por un valor de 1.372 millones registrados en 2001.

Beneficios por acción

Los beneficios por acción disminuyeron 2,07 euros por acción, pasando de 1,70 euros por acción en 2001 a 0,37 euros por acción en 2002. El número de acciones en circulación a 31 de diciembre de 2002 era 800.957.248. El denominador utilizado en los beneficios por acción fue el número medio de acciones en circulación de 804.116.877 acciones. La disminución observada en 2001 es consecuencia de la recompra de 10.241.252 acciones, contrarrestada por la emisión de 2.022.939 acciones a través del plan de oferta de acciones para empleados de octubre de 2002. Véase “3.3.7 Reparto del capital y de los derechos de voto — Adquisición por parte de la Compañía de sus propias acciones” y “6.3.2 — Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados — Oferta de acciones a los empleados”.

5.1.5 Movimiento de los Fondos Propios Consolidados

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los movimientos de fondos propios consolidados correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero de 2002 y el 31 de diciembre de 2002.

	<u>(en millones de euros)</u>
Saldo a 1 de enero de 2002	9.877
Ampliación de capital	16
Pérdida neta	(299)
Dividendo	(403)
Compra de acciones propias	(156)
Beneficios/pérdidas acumulado (“AOCI”)	<u>3.730</u>
Saldo a 31 de diciembre de 2002	<u>12.765</u>

Los fondos propios consolidados se incrementaron en 2.888 millones de euros, pasando de 9.877 millones de euros a 31 de diciembre de 2001 a 12.765 millones de euros a 31 de diciembre de 2002. Este incremento se debe fundamentalmente a la mayor solidez de los tipos de cambio al contado euro-dólar estadounidense registrados en 2002 (1,05 euro-dólar estadounidense), en comparación con los observados en 2001 (0,88 euro-dólar estadounidense), que han influido de manera decisiva en la partida otro Beneficios/pérdidas acumulados (“AOCI”). Este efecto positivo se vio contrarrestado en parte por la pérdida neta consolidada, el reparto de dividendos y la recompra por parte de EADS de sus propias acciones.

Ampliación de capital

En relación con el plan de oferta de acciones para empleados de 2002, EADS emitió 2.022.939 acciones, obteniendo aproximadamente 16 millones de euros. Véase “3.2.5 Información de carácter general relativa al capital social — Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad” y “6.3.2 — Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados — Oferta de acciones a los empleados”.

Dividendo

El 17 de mayo de 2002, la junta general de accionistas decidió repartir un dividendo en efectivo con relación al ejercicio económico 2001 de 0,50 euros por acción. Dicho dividendo, que en total ascendió a 403 millones de euros, se pagó el 28 de junio de 2002. Véase “3.5.1 Dividendos — Dividendos distribuidos desde la constitución de la Sociedad”.

Compra de acciones propias

En 2002, EADS adquirió 10.241.252 acciones propias por un importe total de 156 millones de euros. A 31 de diciembre de 2002, el número de acciones en circulación era de 800.957.248. “3.3.7 Reparto del capital y de los derechos de voto — Adquisición por parte de la Compañía de sus propias acciones”.

Beneficios/pérdidas acumulados (“AOCI”)

En 2002, la partida Beneficios/pérdidas acumulados “AOCI” se incrementó en 3.730 millones de euros. Las variaciones observadas en el AOCI se debieron a (i) al cierre teórico al final del ejercicio de aquella parte de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas, en virtud de la norma IAS 39 (2.700 millones de euros) y (ii) los ajustes de conversión de divisas originados por la consolidación de filiales que no elaboran sus estados financieros en euros (1.000 millones).

A 31 de diciembre de 2002, el importe nocional de la cartera de instrumentos de cobertura en vigor que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 ascendía aproximadamente a 42.000 millones de dólares estadounidenses cubiertos frente a los cambios frente al euro y la libra esterlina. El aumento del importe nocional de la cartera de instrumentos de cobertura desde los 35.300 millones de dólares a 31 de diciembre de 2001 refleja la aprobación por parte del Consejo de Administración de EADS de ampliar la cartera de instrumentos de cobertura hasta 2010, para cubrir los cambios registrados en la cartera de pedidos en firme en 2002, incluyendo los pedidos en firme del A380. La valoración del cierre teórico al final del ejercicio de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 tuvo como consecuencia una variación positiva de la valoración de 5.224 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2001, sobre la base de un tipo de cierre euro-dólar estadounidense de 1,05.

Como consecuencia de este cambio positivo en el valor razonable “fair value” de la cartera de instrumentos de micro cobertura, las provisiones relacionadas con la partida AOCI realizadas en 2001 por importe de 2.405 millones de euros se redujeron y los otros activos asociados con la partida AOCI se incrementaron hasta los 2.819 millones de euros. El correspondiente efecto fiscal de 1.879 millones de euros redujo la partida de activos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI de 828 millones de euros en 2001, e incrementó la partida de pasivos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI a 1.051 millones de euros a 31 de diciembre de 2002.

Se registró un ajuste de 632 millones de euros en las participaciones minoritarias para reflejar fundamentalmente la variación positiva del 20% de BAE Systems en el cierre teórico después de impuestos de la cartera de instrumentos de cobertura. Como consecuencia de este ajuste, las participaciones minoritarias relacionadas con el AOCI ascendían a 416 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, en comparación con los 216 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001.

El aumento del AOCI en 2.713 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, atribuible a cambios en el valor razonable “fair value” o de los instrumentos de cobertura, representa la variación neta del cierre teórico de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS, tras haber cubierto los impuestos diferidos y las participaciones minoritarias. Véase “— Consideraciones contables — IAS 39 — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura de divisas” y “— Políticas — Gestión del riesgo en divisa”.

El impacto de los ajustes por conversión de divisas en el AOCI en 2002 ascendió a una cifra positiva de 1.027 millones de euros, reflejando una mayor solidez del tipo de cambio al contado del euro frente a otras divisas a 31 de diciembre de 2002.

5.1.6 Movimiento de la Posición Neta de Tesorería

Por lo general, EADS financia las actividades de fabricación y los programas de desarrollo de productos, y especialmente el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante la combinación de los flujos generados por las actividades de explotación, los anticipos realizados por los clientes, las asociaciones de riesgo compartido con subcontratistas y los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos. Asimismo, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados con fondos públicos.

El siguiente cuadro presenta la variación de la posición neta de tesorería consolidada durante los períodos indicados. Véase también “5.2.1 Estados Financieros Consolidados — Estados de Cash Flow Consolidados”.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	2002	2001
	(en millones de euros)	
Posición de tesorería neta consolidada a 1 de enero	1.533	2.143
Primera Consolidación de Airbus U.K. /GIE 20%		(838)
Posición de tesorería neta al principio del período	1.533	1.305
Flujos de caja brutos relacionados con la explotación.....	1.862	2.654
Variaciones en el capital circulante.....	804	2
Flujos de caja relacionados con actividades de inversión.....	(2.953)	(1.882)
<i>De los cuales, relacionados con las inversiones en capital</i>	(2.093)	(1.311)
<i>De los cuales, relacionados con la financiación de clientes</i>	(865)	(93)
<i>De los cuales, relacionados con otros asuntos</i>	5	(478)
Flujos de caja libres⁽¹⁾	(287)	774
<i>De los cuales, flujos de caja libres antes de financiación de clientes</i>	578	867
Recompra de acciones propias.....	(156)	0
Dividendo repartido entre los accionistas	(403)	(404)
Aumento de capital	16	21
Otros cambios en la posición financiera	521	(163)
Posición de tesorería neta consolidada a 31 de diciembre	<u>1.224</u>	<u>1.533</u>

(1) No incluye las inversiones financieras temporales disponibles para la venta (264 millones de euros en 2002; 390 millones de euros en 2001), que se clasifican como efectivo y no como inversiones.

En 2002, la posición de tesorería neta consolidada registró un descenso del 20% hasta alcanzar los 1.224 millones de euros a 31 de diciembre. EADS calcula su posición de tesorería neta consolidada como la diferencia entre (i) la tesorería y activos financieros líquidos equivalentes e inversiones financieras temporales y (ii) las obligaciones financieras (tal como se registran en el balance consolidado). Los esfuerzos emprendidos en Airbus para limitar el aumento de la exposición al riesgo de financiación de ventas y la concentración en todos los ámbitos de la Sociedad en la gestión de la tesorería, en combinación con los nuevos anticipos reembolsables recibidos de los gobiernos europeos (relacionados principalmente con el programa A380), los niveles sostenidos de pago previo a la entrega por parte de los clientes en Airbus y los efectos positivos del debilitamiento del dólar estadounidense sobre la cartera de deuda de EADS denominada en euros se vieron contrarrestados por las importantes inversiones en capital, el consumo de las provisiones para instrumentos de macro cobertura anteriores que fueron reclasificados como micro coberturas y por el reparto de dividendos registrados en 2002.

Flujos de caja brutos relacionados con la explotación

En 2002, el factor que contribuyó principalmente a la obtención de un flujo de caja bruto relacionado con la explotación de 1.900 millones de euros fue el vencimiento de algunos instrumentos de cobertura que soportaban tipos de cambio del dólar estadounidense desfavorables. Este efecto negativo sobre la tesorería se vio contrarrestado en el resultado de la explotación por el consumo de las provisiones realizadas el 31 de diciembre de 2000, con respecto al cierre teórico de las macro coberturas reclasificadas como micro coberturas usando los tipos a plazo / futuro en vigor en aquel momento. Véase “Consideraciones contables — IAS 39 — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura en divisas”. El consumo de dichas provisiones supuso aproximadamente 1.000 millones de euros en 2002. Las provisiones restantes para dichos instrumentos de cobertura, que se espera se agoten por completo durante los próximos dos años, ascienden aproximadamente a 300 millones de euros. Cuando se hayan consumido por completo, no se espera que se produzca ningún impacto adicional en el flujo de caja bruto relacionado con las explotaciones. La depreciación de los activos fijos sin incluir los ajustes del valor razonable “fair

value” ascendió a 1.600 millones en 2002, ligeramente por encima de la cifra registrada en 2001 de 1.500 millones de euros.

Variaciones en el capital circulante

El capital circulante está compuesto por la suma de deudores, existencias netas, otros activos y los gastos anticipados frente a la suma de acreedores comerciales, otras deudas e ingresos a distribuir en varios ejercicios. Las variaciones en el capital circulante resultaron en 804 millones de euros que influyeron positivamente en la posición de tesorería neta en 2002. Las principales contribuciones netas al capital circulante positivo fueron el incremento de los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos relacionados con el A380, registrados en otras deudas, y la disminución de deudores como consecuencia de la concentración de EADS en la gestión de tesorería. Esto se vio parcialmente contrarrestado por un mayor aumento de las existencias de 500 millones de euros aproximadamente en todas las divisiones con excepción de Airbus. A 31 de diciembre de 2002, el importe de los anticipos reembolsables recibidos de gobiernos europeos registrado en el balance en otras deudas, ascendía a 4.300 millones de euros. De dicha cantidad, 2.600 millones de euros están relacionados con aviones Airbus de largo alcance, 1.100 millones de euros con el A380, y el resto corresponde a otros programas. En 2002, los importes recibidos en concepto de anticipos reembolsables de los gobiernos europeos ascendieron en total a 980 millones de euros y los reembolsos por anticipos reembolsables de los gobiernos europeos fueron en total de 250 millones de euros. Los intereses devengados con relación a dichos importes en 2002, 170 millones de euros, se registraron en el balance en otras deudas.

En 2002, el importe total de anticipos recibidos de clientes ascendía a 13.700 millones de euros, en comparación con los 14.700 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001. La diferencia entre ambos ejercicios refleja fundamentalmente la influencia del cambio de divisas, debido al debilitamiento del dólar estadounidense. A un tipo de cambio constante del dólar estadounidense, el nivel de anticipos recibidos al final del ejercicio 2002 sería prácticamente el mismo que en 2001. A los 9.500 millones de euros en concepto de anticipos recibidos se les restaron las existencias a 31 de diciembre de 2002, con un saldo resultante de 3.600 millones de anticipos recibidos registrados en el balance en otras deudas y 600 millones de euros en deudores.

Flujos de caja relacionados con actividades de inversión

La Dirección clasifica los flujos de caja relacionados con actividades de inversión en tres grupos: (i) inversiones en capital, (ii) financiación de clientes e (iii) inversiones netas en filiales.

Inversiones en capital. En 2002, las inversiones en capital ascendieron a 2.100 millones de euros, frente a los 1.300 millones de euros registrados en 2001. La inversión en capital total asociado al A380 fue de 910 millones en 2002, en comparación con los 300 millones de euros contabilizados en 2001. EADS calcula que la inversión en capital correspondiente al programa A380 a partir de 2003 será aproximadamente de 2.500 millones de euros. Véase “4.1.2 Airbus — Productos y servicios”. El porcentaje restante de inversiones está relacionado con las medidas de integración adicionales emprendidas en Airbus por valor de 650 millones de euros (instalaciones de fabricación y sistemas comunes de tecnologías de la información) y con programas adicionales de otras divisiones por valor de 530 millones de euros. A excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en una inversión anual de capital de 500 millones de euros en relación con sus continuas actividades. Las inversiones en arrendamientos de aviones se incluyen en financiación de clientes, y no en inversiones de capital, a pesar de que los activos subyacentes se registran en inmovilizaciones materiales.

Para el período comprendido entre 2003 y 2005, se estima que la mayor parte de la inversión en capital de EADS se producirá en relación con las actividades de Airbus, tales como el continuo establecimiento y ampliación de instalaciones de producción de aviones Airbus. Concretamente, el programa de desarrollo de un avión A380 de gran autonomía requerirá una importante inversión de capital. Véase “4.1.2 Airbus — Productos y servicios”.

Financiación de clientes. Los flujos de caja netos consolidados correspondientes al aumento de la financiación a clientes ascendieron a 865 millones de euros en 2002, incluyendo un impacto neto positivo de 29 millones de euros por parte de ATR. El total bruto de Airbus a la financiación a clientes en 2002 ascendió a 1.800 millones de euros. Este incremento se debe fundamentalmente a los nuevos préstamos y arrendamientos financieros. En 2002, EADS vendió a terceros aproximadamente 900 millones de exposición al riesgo de financiación de clientes, incluidos 400 millones de euros de nueva exposición al riesgo generados en 2002 principalmente por préstamos concedidos a UAL en 2002. A 31 de diciembre de 2002, no existe ninguna exposición al riesgo relacionada con UAL en vigor. EADS pretende estructurar toda la financiación a fin de facilitar la futura venta a terceros o la reducción de su exposición al riesgo de financiación.

Existen aproximadamente 200 millones de euros de amortización de la exposición actual al riesgo (fundamentalmente, la amortización de aviones en régimen de arrendamientos financieros operativos) que no se han incluido en los totales netos añadidos a la financiación de clientes de ATR y Airbus en 2002. Dicha amortización se registra en la partida “flujos de caja relacionados con las operaciones”. El incremento de la financiación a clientes, neto del importe de dicha amortización, se encuentra en consonancia con el incremento correspondiente en la exposición bruta al riesgo, a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense. Véase “Políticas — Política de financiación de ventas” y “Notas a los estados financieros consolidados — Nota 24: Compromisos y contingencias”.

En respuesta al aumento de la demanda de financiación por parte de sus clientes, EADS espera realizar inversiones de capital adicionales asociados con la financiación de clientes del sector de la aviación comercial mediante préstamos y arrendamientos financieros. El objetivo de EADS sobre financiación adicional de clientes es inferior en 2003 que en 2002, y EADS pretende continuar con la práctica restrictiva de mantener las adiciones netas al mínimo nivel posible. Véase “Políticas — Política de financiación de ventas”.

Otros. En 2001, las inversiones netas en filiales estuvieron influenciadas fundamentalmente por las adquisiciones de Tesat Spacecom, Cogent y participaciones adicionales de Dornier, que supusieron aproximadamente 400 millones de euros. En 2002, los ingresos derivados de la venta de Aircelle y de MDTV contribuyeron a la obtención de un saldo positivo en las inversiones netas en filiales. Véase “Consideraciones contables — Cambios en el perímetro de consolidación”.

Flujos de caja libres

Como consecuencia de los factores anteriormente citados, los flujos de caja libres negativos ascendieron a 287 millones de euros, en 2002, en comparación con el saldo positivo de 774 millones registrado en 2001. Los flujos de caja libres positivos antes de la financiación de clientes fueron de 578 millones de euros en 2002, frente a los 867 millones de euros de 2001.

Otros cambios en la posición financiera

“Otros cambios en la posición financiera” representa principalmente los cambios en la valoración del tipo de cambio de los instrumentos de tesorería, deuda y los movimientos en el efectivo y/o pasivos financieros como resultado de los cambios en el perímetro de consolidación de EADS. En 2001 se incluyeron, principalmente, (i) 838 millones de euros de incremento de deuda vinculado a la consolidación del 100% de la posición de deuda de la antigua Airbus GIE a 1 de enero de 2001 (que a efectos del presente análisis se han presentado de forma individual en la posición de tesorería inicial), y (ii) un cambio negativo en la valoración de los instrumentos de deuda denominados en dólares de EADS (335 millones de euros). En cuanto a 2002, los factores que afectaron a esta partida fueron la variación positiva en la valoración de la deuda denominada en dólares estadounidense de aproximadamente 782 millones de euros, contrarrestado por los dividendos repartidos entre los accionistas minoritarios (principalmente 125 millones de euros a BAE Systems con respecto a Airbus) y por los efectos de los tipos de cambio en la tesorería que ascendieron a unos 80 millones de euros.

5.1.7 Deudas Financieras Consolidadas

El saldo pendiente de deudas financieras era de 4.976 millones de euros en 2002, en comparación con los 6.500 millones de 2001. El descenso neto de las deudas financieras consolidadas de 742 millones de euros frente a 2001 (a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense) se derivó fundamentalmente de la liquidación de bonos y del pago de la deuda a las instituciones financieras. El ajuste de 782 millones de euros reflejaba la influencia de la conversión de divisas, a causa del debilitamiento del dólar estadounidense, sobre las deudas financieras consolidadas.

El siguiente cuadro ilustra la composición de las deudas financieras consolidadas de EADS, incluyendo tanto la deuda a corto como a largo plazo, a 31 de diciembre de 2002 y 2001:

	Importe del principal pendiente	
	2002	2001
	(En millones de euros)	
Arrendamientos financieros.....	1.566	1.746
Bonos.....	253	621
Deudas con inst. financieras	1.569	1.827
Préstamos	1.048	1.754
Otros	540	552
Total obligaciones financieras	4.976	6.500

El total de deudas financieras incluye la plena consolidación de la deuda financiera de Airbus por importe de 4.162 millones de euros. No obstante, EADS es responsable únicamente del 80% de dicha deuda financiera incurrida después del 1 de enero de 2001, en consonancia con su participación en Airbus. Véase “Políticas — Política de financiación de ventas — Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus”.

Los 4.976 millones de euros a los que ascienden las obligaciones deudas de EADS vencen de acuerdo con el siguiente calendario (en millones de euros):

<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>A partir de esa fecha</u>
1.185	193	325	393	715	2.165

EADS registra la tesorería depositada en la propia EADS que pertenece a socios de *joint ventures* y entidades no consolidadas como una deuda a corto plazo. Siempre que existan acuerdos de *cash pooling*, se pretende que dicho efectivo permanezca en depósito en EADS y no deba reembolsarse de forma inmediata. En 2003, el perfil de vencimiento incluye 540 millones de euros de dichas deudas recurrentes a corto plazo, fundamentalmente relacionadas con MBDA y Astrium.

Más del 75% de los 4.976 millones de euros a los que asciende el total de deudas financieras a 31 de diciembre de 2002 proceden de la financiación de los activos de financiación de ventas de EADS, que tiene carácter de deuda a largo plazo y poseen fechas de pago predecibles. En el siguiente cuadro se desglosan las deudas financieras consolidadas relacionadas con la financiación de ventas:

	Importe del principal pendiente	
	2002	2001
	(En millones de euros)	
Arrendamiento financiero.....	1.566	1.746
Deudas con entidades financieras	1.266	1.425
Préstamos	958	1.526
Total de obligaciones por financiación de ventas	3.790	4.697

De los 3.790 millones de euros a los que asciende el total de obligaciones por financiación de ventas, 747 millones de euros se encuentran en forma de deuda con recursos limitados, por lo que las obligaciones de EADS con respecto a la devolución de dicha deuda se limitan al recibo de las mismas de las contrapartes de la operación y 1.146 millones están garantizadas por depósitos bancarios de reembolso anticipado (*defeased*) que se incluyen en el balance como activos financieros. Asimismo, una parte significativa de activos financieros que representan compromisos de clientes no cancelables tienen plazos acordes con los del pasivo financiero con el que se relacionan. Los compromisos sobre financiación de ventas y arrendamientos generalmente están avalados por el avión subyacente utilizado como garantía. Véase “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 24: Compromisos y contingencias”.

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

5.1.8 Tesorería y Activos Financieros Líquidos Equivalentes

A 31 de diciembre de 2002, el saldo pendiente de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes era de 6.200 millones de euros (incluidos 4.497 millones en inversiones financieras temporales), en comparación con los

8.033 millones de euros (incluidos 5.341 millones en inversiones financieras temporales) existentes a 31 de diciembre de 2001.

La partida total de efectivo y equivalentes en efectivo incluye la consolidación completa de la tesorería de Airbus por importe de 1.612 millones de euros. Sin embargo, la participación de EADS en la misma sólo asciende al 80%. Asimismo, EADS sólo posee una participación del 37,5% en los 1.332 millones de euros de efectivo de MBDA incluidos como consecuencia de la consolidación de dicha sociedad al 50%.

5.2 Estados Financieros

5.2.1 Estados Financieros Consolidados

EADS N.V.

Cuentas de Pérdidas y Ganancias consolidadas correspondientes a los ejercicios 2002, 2001 y 2000

	Nota	2002	2001	2000
(En millones de euros)				
Ingresos	5,26	29.901	30.798	19.427
Coste de ventas	6	<u>(24.465)</u>	<u>(25.440)</u>	<u>(16.157)</u>
Margen Bruto		<u>5.436</u>	<u>5.358</u>	<u>3.270</u>
Gastos de ventas, de administración y otros	6	(2.492)	(2.561)	(2.144)
Gastos de investigación y desarrollo		(2.096)	(1.841)	(924)
Otros ingresos	7	248	3.024	251
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado	10	<u>(936)</u>	<u>(1.466)</u>	<u>(277)</u>
Beneficios antes de resultados financieros, Impuesto sobre beneficios e Intereses minoritarios		<u>160</u>	<u>2.514</u>	<u>176</u>
Beneficio (pérdida) procedente de inversiones financieras		87	(342)	110
<i>ingresos procedentes de empresas asociadas</i>		108	22	93
Ingreso por intereses (pérdidas) neto		(81)	63	(42)
Otro resultado financiero		<u>21</u>	<u>(234)</u>	<u>(1.388)</u>
Resultados financieros	8	<u>27</u>	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>
Beneficios/(Pérdidas) antes de Impuesto sobre beneficios e Intereses minoritarios		<u>187</u>	<u>2.001</u>	<u>(1.144)</u>
Impuesto sobre beneficios	9	(453)	(646)	264
Intereses minoritarios		<u>(33)</u>	<u>17</u>	<u>(23)</u>
Beneficio/(Pérdida) Neta		<u>(299)</u>	<u>1.372</u>	<u>(903)</u>
		€	€	€
Beneficio por acción				
Basica y diluida	31	(0,37)	1,70	(2,34)
Dividendos por acción (2002: propuesta)	17	<u>0,30</u>	<u>0,50</u>	<u>0,50</u>

Dado que EADS no existía en la primera mitad de 2000, los ingresos por acción se basan en el número de acciones y opciones sobre acciones otorgadas a 31 de diciembre de 2000.

Las cifras para el ejercicio 2000 incluyen para la primera mitad del ejercicio solamente Aerospatiale Matra.

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros Consolidados.

EADS N.V.

Balances de Situación Consolidados
a 31 de diciembre de 2002 y 2001

	<u>Nota</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
		(En millones de euros)	
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales.....	10	9.789	10.588
Inmovilizaciones materiales.....	11	10.509	10.050
Inversiones en empresas asociadas.....	12	1.333	1.252
Otras inversiones y activos financieros a largo plazo.....	12	<u>3.542</u>	<u>3.474</u>
Total inmovilizado		<u>25.173</u>	<u>25.364</u>
Existencias.....	13	2.700	2.469
Deudores.....	14	4.114	5.183
Otros deudores y otros activos.....	15	5.256	2.633
Inversiones financieras temporales.....	16	4.497	5.341
Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes.....		<u>1.703</u>	<u>2.692</u>
Total activo circulante		<u>18.270</u>	<u>18.318</u>
Impuestos anticipados	9	2.992	4.288
Gastos anticipados		<u>965</u>	<u>745</u>
Total activo		<u>47.400</u>	<u>48.715</u>
Pasivo			
Capital suscrito.....		811	809
Reservas.....		9.658	10.346
Beneficios/(Pérdidas) acumuladas (AOCI).....		2.452	(1.278)
Acciones propias.....		<u>(156)</u>	<u>0</u>
Fondos propios	17	<u>12.765</u>	<u>9.877</u>
Intereses minoritarios		1.361	559
Provisiones	18	8.248	11.918
Deudas financieras.....	19	4.976	6.500
Acreedores comerciales.....	20	5.070	5.466
Otras deudas.....	20	<u>10.246</u>	<u>10.631</u>
Pasivo		<u>20.292</u>	<u>22.597</u>
Impuestos diferidos	9	2.014	806
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	21	<u>2.720</u>	<u>2.958</u>
Total pasivo		<u>47.400</u>	<u>48.715</u>

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros Consolidados.

EADS N.V.

Estados de Cash Flows Consolidados
correspondientes a los ejercicios 2002, 2001 y 2000

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millones de euros)		
Beneficio/(Pérdida) neto	(299)	1.372	(903)
Beneficio atribuible a intereses minoritarios	33	(17)	23
<i>Ajustes para conciliar el beneficio/(pérdida) neto con la tesorería procedente de las operaciones</i>			
Depreciación y amortización de Inmovilizaciones materiales	2.768	3.560	1.121
Correcciones valorativas	177	493	483
Beneficio por dilución de Airbus/MBDA	0	(2.817)	0
Variación en impuestos anticipados y diferidos	255	109	(694)
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios y resultado de asociadas (puesta en equivalencia).....	(227)	(93)	(62)
Variación de provisiones.....	(845)	47	1.019
Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación.....	804	2	1.594
— Existencias, neto	274	(655)	(574)
— Deudores	895	(894)	53
— Acreedores comerciales	(139)	766	661
— Otros activos y pasivos	(226)	785	1.454
Tesorería procedente de operaciones	<u>2.666</u>	<u>2.656</u>	<u>2.581</u>
Inversiones			
— Adquisiciones de inmovilizado y aumento de activos arrendados en régimen de arrendamiento financiero	(2.314)	(2.196)	(879)
— Pagos para adquisiciones en activos financieros y adquisiciones de filiales	(1.134)	(1.096)	(549)
— Beneficios de enajenaciones de inmovilizado y disminución de activos arrendados en régimen de arrendamiento financiero	240	402	233
— Beneficios por enajenaciones de inmovilizaciones financieras y filiales.....	849	850	254
— Variación en las cuentas a cobrar por arrendamientos financieros	(599)	138	(118)
Variación de inversiones financieras temporales	(264)	(390)	0
Tesorería por cambios en consolidación	5	20	2.671
Tesorería aplicada en actividades de inversión	<u>(3.217)</u>	<u>(2.272)</u>	<u>1.612</u>
Variación en deudas financieras	(774)	(465)	(103)
Aportación de Intereses minoritarios	0	253	0
Dividendos pagados	(403)	(404)	(31)
Devoluciones / dividendos a los accionistas minoritarios	(127)	(52)	0
Ampliación de capital	16	21	1.540
Adquisición de acciones propias	(156)	0	0
Otros	(3)	(30)	(16)
Tesorería aplicada en (procedente de) actividades de financiación	<u>(1.447)</u>	<u>(677)</u>	<u>1.390</u>
Efecto de las fluctuaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y activos financieros líquidos	(82)	14	6
Aumento (disminución) neto en tesorería y activos financieros líquidos.....	<u>(2.080)</u>	<u>(279)</u>	<u>5.589</u>
Tesorería y activos financieros líquidos			
Tesorería al inicio del periodo	7.481	7.760	2.333
Tesorería al cierre del periodo	<u>5.401</u>	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>
Inversiones financieras temporales adicionales a medio plazo	<u>799</u>	<u>552</u>	<u>162</u>
Tesorería e inversiones financieras temporales según balance de situación.....	<u>6.200</u>	<u>8.033</u>	<u>7.922</u>

A continuación se presenta información complementaria en relación con los flujos de tesorería procedentes de operaciones:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	<u>(en millones de euros)</u>		
Intereses pagados	(407)	(335)	(239)
Impuesto sobre beneficios pagados	(318)	(520)	(206)

Los intereses recibidos en 2002 ascienden a 403 millones de euros (506 millones de euros en 2001), los dividendos recibidos ascienden a 19 millones de euros (36 millones de euros en 2001)

Las cifras para el ejercicio 2000 incluyen para la primera mitad del ejercicio solamente Aerospatiale Matra.

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros Consolidados.

Véase Nota 22 "Estados de Cash-Flow Consolidados" para mayor detalle

EADS N.V.

Estados de Movimientos Fondos Propios Consolidados
correspondientes a los ejercicios 2002, 2001 y 2000

	Nota	Capital suscrito	Reservas	Beneficios/ (Pérdidas) acumuladas (AOCI)	Acciones propias	Total
(en millones de euros)						
Saldo a 1 de enero de 2000		1.231	992	87		2.310
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 razonable “fair value”).....		266	5.969			6.235
Aportación de CASA a EADS N.V. (valor razonable “fair value”).....		45	1.002			1.047
Ampliación de capital		80	1.366			1.446
Ampliación de capital para ESOP (incl. descuento)		12	193			205
Gastos de salida a bolsa, neto de impuestos			(56)			(56)
Pérdida neta			(903)			(903)
Dividendos.....			(31)			(31)
Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI).....				(3)		(3)
Saldo al 31 de diciembre de 2000		807	9.359	84		10.250
Primera aplicación de la norma IAS 39				(337)		(337)
Saldo al 1 de enero de 2001, ajustado		807	9.359	(253)		9.913
Aumento de capital para ESOP		2	19			21
Beneficio neto			1.372			1.372
Dividendos.....			(404)			(404)
Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI).....				(1.025)		(1.025)
del cual variación en valor razonable “fair value” de Inversiones financieras temporales.....				(10)		
del cual variación en valores razonable “fair value” de instrumentos de cobertura				(878)		
del cual ajustes por conversión de moneda...				(137)		
Saldo al 31 de diciembre de 2001/1 de enero de 2002		809	10.346	(1.278)		9.877
Ampliación de capital para ESOP.....	17, 27	2	14			16
Pérdida neta	26		(299)			(299)
Dividendos.....	17		(403)			(403)
Adquisición de acciones propias	17				(156)	(156)
Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI).....				3.730		3.730
del cual variación en valor razonable “fair value” de Inversiones financieras temporales.....				(10)		
del cual variación en valores razonable “fair value” de instrumentos de cobertura				2.713		
del cual ajustes por conversión de moneda...				1.027		
Saldo a 31 de diciembre de 2002		811	9.658	2.452	(156)	12.765

Las cifras para el ejercicio 2000 incluyen para la primera mitad del ejercicio solamente Aerospatiale Matra.

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros Consolidados.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

INDICE

Bases de Presentación	129
1. La Sociedad	129
2. Resumen de políticas contables más significativas.....	129
3. Perímetro de consolidación	134
4. Adquisiciones y desinversiones	134
Notas a las Cuentas de Perdidas y Ganancias Consolidadas.....	135
5. Ingresos	135
6. Costes de ventas y otros gastos de explotación	135
7. Otros ingresos	135
8. Resultados financieros.....	136
9. Impuesto sobre beneficios	136
Notas a los Balances de Situación Consolidados.....	138
10. Inmovilizaciones inmateriales	138
11. Inmovilizaciones materiales.....	140
12. Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo.....	141
13. Existencias.....	142
14. Deudores.....	143
15. Otros deudores y otros activos.....	143
16. Inversiones financieras temporales	143
17. Fondos propios	143
18. Provisiones.....	144
a) Planes de pensiones	144
b) Instrumentos financieros.....	146
c) Otras provisiones	147
19. Deudas financieras	148
20. Acreedores comerciales y otras deudas	148
21. Ingresos a distribuir en varios ejercicios.....	149
Notas a los Estados de Cash-Flow Consolidados.....	149
22. Estados de cash-flow consolidados	149
Otras Notas.....	150
23. Litigios y demandas	150
24. Compromisos y contingencias.....	150
25. Información sobre instrumentos financieros.....	152
a) Gestión de riesgos financieros	152
b) Importes nominales.....	154
c) Valor razonable “fair value” de los instrumentos financieros.....	154
26. Información por segmentos	156
27. Retribución en acciones	158
a) Plan de opciones sobre acciones.....	158
b) Plan de compra de acciones para empleados (ESOP)	159
28. Transacciones entre partes vinculadas	159
29. Inversiones inmobiliarias.....	160
30. Participaciones en Joint Ventures	160
31. Beneficio por acción	160
32. Numero de empleados.....	161
33. Hechos posteriores.....	161

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

BASES DE PRESENTACIÓN

1. La Sociedad

Los estados financieros adjuntos presentan las operaciones de **European Aeronautic Defence and Space Company N.V. y sus sociedades filiales** (en adelante, «EADS» o el «Grupo»), sociedad de responsabilidad limitada holandesa (naamloze vennootschap) legalmente establecidas con domicilio social en Ámsterdam (Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schipol-Rijk, Países Bajos). La actividad principal de EADS consiste en la fabricación de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales, misiles, aviones militares, satélites y electrónica de defensa, así como la prestación de servicios relacionados con estas autoridades. La emisión de los estados financieros consolidados ha sido autorizada por el Consejo de Administración de EADS el 7 de marzo de 2003, y han sido preparados en euros.

EADS es el resultado de la fusión de Aerospatale Matra S.A. (“ASM”), la división aeroespacial y de defensa de DaimlerChrysler AG (“Dasa”) y Construcciones Aeronáuticas S.A. (“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. En relación con la fusión, los estados financieros consolidados de ASM correspondientes al periodo del ejercicio 2000 anterior a la fusión fueron convertidos de PCGA franceses (“French GAAP”) a IFRS.

2. Resumen de políticas contables más significativas

Bases de preparación — Los estados financieros consolidados del Grupo han sido preparados de conformidad con las normas internacionales conocidas como International Financial Reporting Standards (“IFRS”), y las normas contables e interpretaciones aprobadas por el Consejo de Normas Contables Internacionales (International Accounting Standards Board — «IASB»), excepto por la imputación a gastos que el Grupo realiza, de los costes de desarrollo a medida que se incurren. Los estados financieros consolidados han sido preparados bajo el principio de coste histórico modificado por la reevaluación de instrumentos financieros disponibles para la venta, activos financieros y pasivos financieros, clasificados como especulativos, y otros elementos cubiertos bajo cobertura de valor razonable “fair value”.

Consolidación — Los estados financieros consolidados incluyen las sociedades filiales que están bajo el control de EADS. Las inversiones en las que EADS ejerce una influencia significativa («empresas asociadas») 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. Los efectos de las operaciones entre empresas del Grupo se han eliminado en el proceso de consolidación.

Las fusiones y adquisiciones se contabilizan según el método de compra, todos los activos adquiridos y pasivos asumidos se registran por su valor razonable “fair value”. El exceso del precio de compra sobre el valor razonable “fair value” de los activos netos adquiridos se capitaliza como fondo de comercio y se amortiza linealmente a lo largo del período estimado de generación de ingresos.

Operaciones en moneda extranjera — Los activos y pasivos de filiales extranjeras, en las que la moneda funcional no sea el euro, 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. Todas las diferencias de conversión se incluyen como partida separada dentro de «Fondos Propios» (“Beneficios/pérdidas acumuladas” AOCI).

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 están valoradas al coste histórico, se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

El fondo de comercio y los ajustes al valor razonable “fair value” resultantes de la adquisición de una compañía extranjera se consideran activos y pasivos de la compañía adquirente, convertidos a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

Reconocimiento de ingresos — Los ingresos por la venta de bienes se reconocen cuando se transmiten los riesgos y los derechos, relativos a la propiedad al comprador y cuando el importe del ingreso puede ser medido con

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

fiabilidad. Los ingresos por prestación de servicios se reconocen proporcionalmente de acuerdo al grado de avance de la operación a fecha del balance de situación. En el caso de los contratos de construcción, cuando el resultado puede estimarse de manera fiable, el ingreso se reconoce según el grado de avance del contrato. El grado de avance de un contrato puede ser determinado de varias maneras. Dependiendo de la naturaleza del contrato, el ingreso se reconoce a medida que se van alcanzando hitos contractualmente convenidos, el avance de la obra o la entrega de unidades. 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 se puede anticipar el cumplimiento del contrato como probable y puede medirse de un modo fiable.

Las ventas de aviones que incluyen compromisos de garantía de valor se contabilizan como arrendamientos operativos cuando estos compromisos se consideran sustanciales en comparación con el valor razonable “fair value” de los aviones en cuestión. En tal caso, los ingresos incluyen los ingresos procedentes de dichos arrendamientos operativos.

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. Las sanciones derivadas de contratos se cargan a resultados en el período en que se considera probable que el Grupo esté sujeto a dichas sanciones.

Gastos de Investigación y Desarrollo — A diferencia de las International Accounting Standards (IAS) 38, sobre *Inmovilizaciones inmateriales*, que requiere que los gastos de desarrollo se capitalicen si se cumplen ciertas condiciones, en el Grupo los gastos de desarrollo llevados a cabo internamente se cargan a la cuenta de resultados a medida que se incurren. Mientras que los efectos de tal desviación no sean razonablemente estimados, EADS cree que se refleja mejor el valor real de las operaciones globales del Grupo. Las actividades de investigación y desarrollo llevadas a cabo mediante financiación externa se cargan a la cuenta de resultados de acuerdo con el registro de los ingresos relacionados con los mismos.

Impuesto sobre beneficios — Los impuestos anticipados y diferidos reflejan menores o mayores impactos fiscales futuros derivados de las diferencias temporales de valoración entre su valor contable y fiscal para determinados activos y pasivos, así como 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 en que se aprueba dicha modificación. Dado que los impuestos anticipados prevén posibles beneficios fiscales futuros, únicamente se registran en los estados financieros consolidados de EADS en el momento en que la realización de los beneficios fiscales sea probable.

Inmovilizaciones inmateriales — Las Inmovilizaciones inmateriales adquiridas, exceptuando el fondo de comercio, se valoran al coste de adquisición y se amortizan 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.

Inmovilizaciones materiales — Los elementos de las Inmovilizaciones materiales se valoran al coste de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. La dotación para amortización se registra principalmente siguiendo el método lineal. Los costes 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. Los gastos de financiación no se capitalizan. 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 coste de herramientas especializadas para la producción comercial se activa y amortiza a lo largo de cinco años siguiendo el método lineal, o en caso de ser más apropiado, la amortización se realiza de acuerdo a la producción o unidades similares que se espera obtener de las herramientas (método sum-of-the-units). Especialmente para programas de producción de aviones, como el Airbus A380, en el que se producen un número estimado de aviones con tales herramientas, el método sum-of-the-units relaciona de forma efectiva la disminución del valor de las herramientas especializadas con las unidades producidas.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

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 la amortización acumulada y las pérdidas por depreciación extraordinaria acumuladas. El valor razonable “fair value” de las inversiones inmobiliarias se revisa anualmente usando el modelo de flujos de caja o por la determinación de los precios de mercado.

Activos fijos disponibles para la venta — Los activos fijos disponibles para la venta se incluyen en la línea de inversiones y activos financieros a largo plazo del balance de situación consolidado y se contabilizan a su valor razonable “fair value”. Las pérdidas y beneficios no realizadas en las inversiones disponibles para la venta se reconocen directamente como una parte de los Fondos Propios, Beneficios/pérdidas acumuladas (AOCI), netos de los impuestos diferidos aplicables. Cuando las inversiones son vendidas o dispuestas de otra manera, o consideradas para su depreciación el beneficio o pérdida previamente acumulada en Fondos Propios es incluido en “Resultados financieros” en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para el periodo. Las inversiones disponibles para la venta que no se encuentran en el mercado cotizado o en un mercado activo y de las que no se puede estimar de una manera fiable el valor razonable “fair value” por otros métodos alternativos de valoración, son valoradas a su coste, menos cualquier depreciación extraordinaria. El valor razonable “fair value” de las inversiones se basa en el mercado cotizado o precios de subasta o cantidades derivadas de modelos de flujos de caja.

Depreciación extraordinaria de activos — El Grupo revisa la depreciación extraordinaria de los activos fijos que posee, incluyendo fondos de comercio y las inmovilizaciones inmateriales siempre que los acontecimientos o los cambios en las circunstancias indican la posibilidad de que valor contable de un activo pueda no ser recuperable. Si tal posibilidad existe, donde el valor contable supera el valor de recuperación, el valor del activo fijo es depreciado hasta el valor de recuperación.

Leasing — El Grupo opera como arrendador y como arrendatario de activos, principalmente en las ventas financiadas de aviones comerciales. En las operaciones de leasing, donde los riesgos y los derechos relativos a la propiedad han sido transferidos del arrendador al arrendatario, se registran como arrendamientos financieros. El resto de los arrendamientos se registran como arrendamientos operativos.

Los activos en régimen de arrendamiento operativo en los que EADS actúa como arrendatario se incluyen en inmovilizaciones materiales al valor de coste menos la amortización (véase Nota 11, “Inmovilizaciones materiales”). Los ingresos de los arrendamientos operativos se reconocen como ingreso conforme a la duración del alquiler. Los activos alquilados en régimen de arrendamiento financiero desaparecen del balance tras el comienzo del alquiler. En su lugar, se reconoce una cuenta a cobrar a largo plazo reflejando el valor de los pagos futuros del alquiler y el valor residual descontados, bajo el epígrafe de Otros activos financieros (Véase Nota 12, “Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo”). Los ingresos financieros se van reconociendo periódicamente bajo el epígrafe de “Resultados financieros”. Los ingresos y costes operativos se reconocen al comienzo del arrendamiento financiero.

Los activos adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incluyen en inmovilizaciones materiales a su coste menos la amortización véase Nota 11, “Inmovilizaciones materiales”, a menos que tales activos hayan sido subarrendados a clientes. En tal caso, el activo en cuestión es considerado como arrendamiento financiero u operativo siendo EADS el arrendador (operación de arrendamiento o subarrendamiento) y es registrado consecuentemente. Para el registro del pasivo correspondiente resultante del arrendamiento financiero (Véase Nota 19, “Deudas financieras”). Cuando EADS es el arrendatario en un contrato de arrendamiento operativo, los pagos por alquiler se reconocen cuando se devengan (Véase Nota 24, “Compromisos y contingencias” para obligaciones futuras de arrendamientos operativos). Arrendamientos como éstos, a menudo forman parte de operaciones comerciales de financiación de aviones a clientes, siendo el correspondiente subarrendamiento considerado un arrendamiento operativo (operación de arrendamiento o subarrendamiento).

Activo circulante — El activo circulante está formado por las existencias, los deudores, las inversiones financieras temporales y la tesorería del Grupo, incluyendo 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 al menor de su coste de adquisición o fabricación y de su valor neto de realización. Los costes de fabricación incluyen los gastos de materiales, y de mano de obra directa y los gastos

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Los gastos de financiación no se capitalizan. Las existencias se presentan en el balance consolidados netas de anticipos recibidos.

Inversiones financieras temporales — Las inversiones financieras temporales del Grupo se registran a su valor razonable “fair value”. Todas las inversiones financieras temporales del Grupo se clasifican como disponibles para la venta. La Dirección determina la apropiada clasificación en el momento de la adquisición y se evalúa nuevamente a la fecha del balance. Las plusvalías y minusvalías latentes de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta, se incluyen como partida separada dentro de «Fondos Propios» (Beneficios/pérdidas acumuladas, AOCI), neto de los impuestos diferidos aplicables. Tan pronto como esta inversión financiera temporal es vendida o depreciada, o considerada para su depreciación, el beneficio o pérdida previamente acumulada en Fondos Propios se incluye en “Resultados financieros” en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para el periodo. Las inversiones financieras temporales sin riesgo de fluctuaciones significativas en su valor se consideran dentro de tesorería en el estado de cash-flow consolidado. El valor razonable “fair value” de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta se determina utilizando cotizaciones de mercado. Si la cotización no está disponible el valor razonable “fair value” se determina siguiendo métodos de valoración generalmente aceptados basados en la información de mercado disponible a la fecha del informe. Todas las operaciones de compra-venta de inversiones financieras temporales se registran en la fecha de contrato de acuerdo con el mercado.

Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes — La tesorería y los activos financieros líquidos se componen de caja, bancos, cheques y depósitos fijos con vencimiento a corto plazo.

Instrumentos financieros Derivados — Con efecto 1 de enero de 2001 EADS adoptó la Norma International Accounting Standard (IAS) 39 *Instrumentos financieros: reconocimiento y medida*, que requiere que todos los instrumentos financieros derivados se reconozcan en los estados financieros. Los instrumentos financieros derivados se reconocen, inicialmente a coste y posteriormente a valor razonable “fair value”. Las variaciones en el valor razonable “fair value” de los instrumentos financieros derivados se reconocen periódicamente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidado en el caso de los contratos de cobertura de flujos de caja dentro del epígrafe Fondos Propios (Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI)) netos de los impuestos sobre los beneficios aplicables, y posteriormente se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada como un componente de las operaciones correspondientes cuando se realicen. Para los instrumentos financieros derivados considerados como cobertura del valor razonable “fair value”, las variaciones en el valor razonable “fair value” del elemento cubierto y el derivado, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Los beneficios o pérdidas de los instrumentos financieros derivados, realizados o no, que no cumplen los requisitos contables de cobertura se incluyen en “Beneficio/(Pérdida) neta”.

EADS utiliza instrumentos financieros derivados a efectos de cobertura. Los instrumentos financieros derivados utilizados como microcobertura para compensar la exposición al riesgo del Grupo ante operaciones identificables 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 para lograr compensar variaciones en los flujos de caja atribuibles al riesgo cubierto, (2) para coberturas de flujos de caja “cash-flow hedge”, una operación proyectada sujeta a cobertura debe ser altamente probable, (3) la efectividad de la cobertura puede medirse de un modo fiable, (4) existe documentación adecuada sobre las relaciones de cobertura cuando se crea la cobertura.

Tras la adopción de la Norma IAS 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 del ejercicio 2000 no han sido actualizadas. Bajo la nueva norma, el Grupo contabiliza como coberturas de flujos de caja “cash-flow hedge”, determinados contratos de derivados de tipo de cambio que cubren ventas futuras y contabiliza tanto como coberturas de valor razonable “fair value hedge” como coberturas de flujos de caja “cash-flow hedge” determinadas operaciones de permuta financiera utilizadas como de pagos de intereses futuros. En el caso de ciertas operaciones de derivados que proporcionan una efectiva cobertura económica bajo las políticas de riesgos del Grupo pero que no cumplen los requisitos contables para ser consideradas instrumentos de cobertura según la norma IAS 39, los cambios en el valor razonable “fair value” de tales instrumentos derivados se reconocen inmediatamente en el “Beneficio/(Pérdida) neta. Los instrumentos derivados con un valor razonable “fair value” negativo se registran como “Provisiones para instrumentos financieros”. Aquellos instrumentos financieros con valor razonable “fair value” positivo se reconocen en “Otras cuentas a cobrar y otros activos”.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Hasta el 31 de diciembre de 2000, determinados instrumentos de cobertura del Grupo se habían utilizado como instrumentos de macrocoberturas. Con el fin de conseguir el mismo tratamiento que para las microcoberturas existentes, EADS pudo documentar para la mayoría de dichos instrumentos, que desde la fecha de identificación de la cobertura, existía una relación de cobertura entre cada posición cubierta y cada instrumento derivado de cobertura. Aquellos otros instrumentos financieros derivados que no cualificaban como cobertura se califican como especulativos y se reconocen a valor razonable “fair value”, las variaciones en valor razonable “fair value” se incluyen en “Resultados financieros”. La provisión dotada para la valoración en el cierre teórico de los instrumentos financieros derivados que forman parte de esas macrocoberturas al 31 de diciembre de 2000 evolucionará hasta el vencimiento de estos instrumentos financieros.

Véase Nota 25, “Información sobre instrumentos financieros” para una descripción de las estrategias de gestión del riesgo del Grupo, los valores razonables “fair values” de los instrumentos financieros derivados del Grupo así como los métodos usados para determinar dichos valores razonables “fair values”.

Provisiones — 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 disminuyendo el 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.

Las provisiones para garantías financieras correspondientes a ventas de aviones, se registran para reflejar el riesgo subyacente del Grupo en relación con las garantías concedidas, cuando es probable que exista una pérdida de recursos entrañando beneficios económicos que requiera establecer una obligación y estimar razonablemente el importe de esta obligación. Los contratos de venta de aviones pueden contemplar garantías financieras para cuotas de leasing, para los valores residuales de los aviones, para el repago del saldo de deudas pendientes y para la financiación de las ventas de determinadas aviones 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.

La valoración de las obligaciones para pensiones o prestaciones similares clasificadas, como planes de prestación definida se basa en el “Projected unit credit method” de acuerdo con el sistema “corridor” establecido en la norma IAS 19, “Beneficios del empleado”. De acuerdo con la interpretación del IAS 19.92, EADS no reconoce beneficios ni pérdidas actuariales como ingresos o gastos a menos que, para cada plan individual, excedan el diez por ciento de la más alta de estas dos cantidades: el valor presente de la obligación por prestación definida y el valor razonable “fair value” de los activos del plan.

Las indemnizaciones por terminación de empleo se pagan cuando el empleo de un trabajador termina antes de la fecha de jubilación o cuando un empleado acepta voluntariamente el despido a cambio de tales beneficios. El Grupo reconoce las indemnizaciones por despido cuando existe un compromiso demostrable de reducción de personal o cuando existe una oferta para inducir a los empleados a la baja voluntaria.

Deudas financieras — Las deudas financieras se reconocen inicialmente cuando se recibe importe desembolsado, neto de los costes de operación incurridos. Posteriormente, los pasivos financieros se miden y amortizan utilizando el método de tipo de interés efectivo, cualquier diferencia entre el importe desembolsado (neto de costes de operación) y la cantidad amortizada se incluye en los “Resultados financieros” durante el período de vida de la obligación.

Anticipos reembolsables — Los activos reembolsables de los Gobiernos Europeos se entregan al Grupo para la financiación de actividades de investigación y desarrollo de ciertos proyectos basados en el riesgo compartido, por ejemplo, tienen que ser reembolsados a los Gobiernos Europeos de acuerdo al éxito del proyecto. Debido a su consideración de riesgo compartido, tales activos se reconocen como “Otras deudas”.

Planes de compensación con Fondos propios — Actualmente no hay IFRS que considere los requisitos de reconocimiento y medida para planes de compensación con Fondos propios (esto es, acciones, y opciones sobre acciones u otros beneficios). EADS clasifica los planes de compensación de Fondos propios como planes compensatorios o no compensatorios. Si un plan cumple los requisitos de plan no compensatorio no se reconoce ningún gasto. Por el contrario en un plan compensatorio se reconoce el gasto por dicha compensación. Cuando se adopta un plan nuevo el Grupo determina su clasificación como compensatorio o no compensatorio. EADS reconoce los planes de acciones para empleados como no compensatorios, si en la fecha de adjudicación, el

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

descuento adjudicado no excede el 15% de la cotización del mercado y el plan cubre virtualmente todos los empleados el Grupo.

Los costes de los planes de compensación con Fondos Propios compensatorios se miden en la fecha en la cual se conocen el número de acciones y el precio a ejercitar, utilizando el método contable del valor intrínseco. Si los términos del plan o el premio son tales que el número de acciones y el precio a ejercitar se establecen el día de la adjudicación, se aplica el tratamiento contable de plan fijo. Si por el contrario el número de acciones, el precio a ejercitar o ambos no son fijos en la fecha de la adjudicación, se aplica el tratamiento contable de plan variable.

El tratamiento contable de un plan fijo establece el cálculo del coste de compensación en la fecha de adjudicación. Cuando el precio de la acción en la fecha de adjudicación excede el precio adjudicado, se reconoce un gasto durante el periodo de servicio requerido. El coste de compensación calculado no se puede ajustar (asumiendo que no existan acontecimientos futuros que generen la necesidad de aplicar posteriormente un plan variable o reevaluar el coste de compensación) por cambios futuros en el valor intrínseco de la acción. Por el contrario el tratamiento contable de un plan variable requiere un recálculo continuo de los costes de compensación hasta que el número de acciones y el precio adjudicado se conocen (por ejemplo hasta que existe una fecha de medida).

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.

Reclasificación — La presentación de cierta información de los años anteriores ha sido reclasificada para adecuarse a la presentación del año actual.

3. Perímetro de consolidación

Perímetro de consolidación (31 de diciembre de 2002) — Los estados financieros consolidados incluyen, además de EADS N.V.:

- 216 sociedades consolidadas mediante el método de integración global (206 en el 2001),
- 34 sociedades consolidadas mediante el método de integración proporcional (33 en el 2001),
- 16 sociedades, que son inversiones en empresas asociadas y se contabilizan según el método de puesta en equivalencia (17 en el 2001).

Las filiales, empresas asociadas y joint ventures significativas se incluyen en el anexo titulado “Información sobre las inversiones principales”.

4. Adquisiciones y desinversiones

a) Adquisiciones

No se han producido adquisiciones significativas en 2002.

Tras la creación de MBDA el 18 de Diciembre de 2001, y las adquisiciones de Tesat-Spacecom el 30 de Noviembre de 2001, y Cogent el 1 de Diciembre de 2001, los estados financieros de 2002 incluyen por primera vez un ejercicio completo de resultados de estas entidades.

Las cifras en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de 2002 y 2001 comparadas con las de 2000, reflejan el 100% de la consolidación con Airbus (Airbus SAS) desde el 1 de enero de 2001, mientras que en el ejercicio 2000 el alcance no comprendía la filial de BAES Airbus U.K. ni la participación de BAES en Airbus GIE. Antes del ejercicio 2001, EADS consolidaba su participación en Airbus GIE proporcionalmente en un 80%.

b) Desinversiones

El 6 de Marzo de 2002, Airbus vendió su participación en Aircelle, una joint venture con Snecma, a esta última. El precio de venta ascendió a 63 millones de euros.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El 20 de Noviembre de 2002, EADS vendió EADS Matradatavision (“MDTV”) a IBM. El acuerdo de venta incluía la totalidad de la sociedad salvo dos filiales de MDTV, que fueron vendidas separadamente. El precio de venta ascendió a 12 millones de euros.

El Grupo ha realizado otras ventas no significativas a parte de las mencionadas anteriormente.

c) Cambios posteriores en el valor de los activos y pasivos adquiridos y su coste de adquisición

Tras la creación de MBDA y las adquisiciones de Tesat y Cogent en 2001, se hizo evidente en 2002 que los valores previos estimados de los activos y pasivos relativos a estas tres transacciones debían ser ajustados. Adicionalmente, con posterioridad a las adquisiciones de Tesat y Cogent, las cantidades de los precios de compra finales se resolvieron en 2002. Por tanto el fondo de comercio se incrementó en 73 millones de euros en 2002. Los estados financieros consolidados a 31 de Diciembre de 2001 tal y como están presentados no reflejan estos ajustes.

NOTAS A LAS CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS

5. Ingresos

En 2002, los ingresos ascendieron a 29.901 millones de euros, en comparación con 30.798 millones de euros obtenidos en 2001 y 19.427 millones de euros en 2000. Los ingresos en 2002 descendieron ligeramente con respecto a 2001, fundamentalmente debido al descenso del tipo de cambio del dólar estadounidense con respecto al euro, y debido a que se produjeron menos entregas de aviones Airbus, en parte compensado por una combinación más favorable del mix de aviones y de precios.

Los ingresos corresponden a la venta de bienes y servicios, así como los ingresos asociados con los contratos de construcción registrados por el método de grado de avance, proyectos de investigación y desarrollo financiados, ingresos de financiación de clientes y otros. En la Nota 26 “Información por Segmentos” se detalla los ingresos por segmento y región geográfica.

6. Costes de ventas y otros gastos de explotación

El coste de ventas y otros gastos de explotación incluyen el coste de materiales, que asciende a 19.216 millones de euros en 2002 (20.036 millones de euros en 2001 y 12.027 millones de euros en 2000).

El **coste de ventas** incluye el gasto por amortización del capital pendiente de pago al Gobierno Alemán por los anticipos concedidos por 99 millones de euros. Incluido en el coste de ventas de 2001 y 2000 están las reclasificaciones de 205 y 153 millones de euros respectivamente, por la depreciación de utillaje y herramientas que habían sido registradas como gastos de desarrollo, para una presentación más adecuada. La cifra comparable en 2002 para la depreciación de utillaje y herramientas asciende a 245 millones de euros.

Los **gastos de ventas, administración y otros** se componen de gastos de ventas (829, 800 y 567 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente), gastos de administración (1.422, 1.386 y 1.001 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente) y otros gastos (241, 375 y 576 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente). La cuenta “Otros gastos” incluye las pérdidas procedentes de la venta de inmovilizado (5, 20 y 49 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente) y dotaciones a las provisiones (58, 34 y 112 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente).

La composición de Costes de Personal es la siguiente:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millones de euros)		
Sueldos, salarios y seguros sociales.....	7.147	6.606	3.971
Coste neto de pensiones (Véase Nota 18 a).....	319	257	144
Total	<u>7.466</u>	<u>6.863</u>	<u>4.115</u>

7. Otros ingresos

El epígrafe Otros ingresos asciende a 248 millones de euros en 2002 (3.024 millones de euros en 2001; 251 millones de euros en 2000) e incluye fundamentalmente de los beneficios obtenidos en la enajenación del 50%

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

de la participación de EADS en Aircelle (63 millones de euros) e ingresos por alquileres operativos (45, 33 y 32 millones de euros en 2002, 2001 y 2000, respectivamente). En 2001 el importe se compone principalmente del beneficio por dilución resultante de la operación de Airbus UK, así como el beneficio por dilución resultante de la operación de MBDA, que asciende a un total de 2.817 millones de euros.

8. Resultados financieros

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millones de euros)		
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones	87	(342)	110
Ingreso (gasto) por intereses, netos	(81)	63	(42)
Otros resultados financieros	<u>21</u>	<u>(234)</u>	<u>(1.388)</u>
Total	<u><u>27</u></u>	<u><u>(513)</u></u>	<u><u>(1.320)</u></u>

Los **beneficios procedentes de inversiones** en 2002 se derivan principalmente del resultado de las inversiones en Dassault Aviation de 111 millones de euros (111 millones de euros en 2001 y 116 millones de euros en 2000) y a la depreciación de Arianespace Participation S.A. por 29 millones de euros. Dado que todavía no se dispone de información financiera de Dassault Aviation con respecto al 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad. En 2001, las pérdidas procedentes de inversiones correspondían principalmente a la depreciación surgida de una prueba de depreciación extraordinaria, de Nortel Network France y Nortel Networks Germany, por 315 millones de euros.

El ingreso / (gasto) por intereses, netos en 2002 se compone de 526 millones de euros de ingreso y un gasto de 607 millones de euros por intereses. Se incluyen en el ingreso por intereses, los rendimientos de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes, inversiones financieras temporales y activos financieros como préstamos o arrendamientos financieros. El gasto por intereses incluye intereses de deudas financieras y anticipos reembolsables del Gobierno Europeo.

Otros resultados financieros en el 2002, comprenden los beneficios procedentes de ajustar al valor razonable “fair value” los instrumentos financieros resultantes de la reevaluación a cierre teórico de los instrumentos financieros, que no cumplen con los requisitos para la “contabilización de coberturas” por 117 millones de euros (véase Nota 25, “Información sobre Instrumentos Financieros”).

9. Impuesto sobre beneficios

Los Beneficios / (Pérdidas) antes de impuestos e intereses minoritarios ascienden a 187 millones de euros en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002 (2.001 millones de euros en 2001 y (1.144) millones de euros en 2000).

Un detalle del (gasto) ingreso del impuesto sobre beneficios se presenta a continuación:

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millones de euros)		
Impuestos corrientes	(198)	(549)	(430)
Impuestos diferidos (gasto) / ingreso	<u>(255)</u>	<u>(97)</u>	<u>694</u>
Total	<u><u>(453)</u></u>	<u><u>(646)</u></u>	<u><u>264</u></u>

Los impuestos anticipados y diferidos de las filiales alemanas del Grupo se calculan aplicando un tipo impositivo del 25% al 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000, más (i) un recargo anual de solidaridad del 5,5% sobre la cantidad de los impuestos sobre beneficios federales a pagar, y (ii) el tipo bonificado después del impuesto federal para el impuesto comercial del 12,125% para 2002, 2001 y 2000. En suma, el tipo impositivo aplicable a los impuestos anticipados y diferidos alemanes asciende al 38,5% en 2002, 2001 y 2000. En septiembre de 2002, se crea el “Flutopfersolidaritätsgesetz” (fondo solidario para las víctimas de inundaciones), que ha incrementado el impuesto federal en Alemania en un 1,5% para el 2003. Los impuestos anticipados que revertirán en 2003 se calculan de acuerdo con esto.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En Francia, el tipo impositivo a efectos del impuesto de sociedades aplicable en el ejercicio 2000 fue el 33 $\frac{1}{3}$ % más un recargo del 10%. Para los ejercicios 2001 y 2002 el Gobierno Francés estableció 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% a 31 de Diciembre de 2002 para las diferencias temporales (35,43% y 36,43% a 31 de diciembre de 2001 y 2000 respectivamente). Los efectos de la reducción de tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos 31 de diciembre de 2002, 2001 y 2000 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

La siguiente tabla presenta la conciliación entre los impuestos sobre beneficios esperado de 2002, 2001 y 2000 aplicando el tipo impositivo holandés del 34,5% a 31 de Diciembre 2002 (el 35% a 31 de Diciembre de 2001 y 2000) con el gasto fiscal declarado (beneficio en 2000). Las partidas conciliatorias representan los beneficios exentos de impuestos o los gastos no deducibles que surgen de diferencias permanentes entre la base imponible local y las normas financieras de acuerdo con las normas IFRS.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millones de euros)		
Beneficio/(Pérdida) antes de impuestos e intereses minoritarios.....	187	2.001	(1.144)
Tasa nominal de impuestos	34,5%	35%	35%
Ingreso (gasto) previsto por el impuesto sobre beneficios.....	<u>(65)</u>	<u>(700)</u>	<u>400</u>
Efectos de los cambios en las leyes tributarias.....	0	(1)	88
Diferencial de tipos impositivos extranjeros.....	(35)	(4)	15
Beneficios por dilución	—	936	—
Amortización del fondo de comercio y depreciaciones extraordinarias.....	(321)	(588)	(123)
Amortización / liberación de impuestos anticipados, neto.....	(11)	(264)	(133)
Crédito fiscal por gastos de I+D.....	53	48	25
Resultado de participaciones en empresas asociadas (por puesta en equivalencia).....	28	15	34
Efecto fiscal en depreciación de inversiones	(39)	(73)	0
Otros.....	<u>(63)</u>	<u>(15)</u>	<u>(42)</u>
Ingreso (gasto) fiscal declarado	<u>(453)</u>	<u>(646)</u>	<u>264</u>

Los impuestos anticipados y diferidos recogen las diferencias temporales existentes entre los importes a efectos contables y a efectos fiscales de determinados activos y pasivos. Los impactos fiscales futuros de las pérdidas y de las bases imponibles negativas también se han considerado en el cálculo de los impuestos anticipados y diferidos. Los impuestos anticipados y diferidos se registran sobre los activos y pasivos siguientes:

	<u>31 de diciembre de 2002</u>	<u>31 de diciembre de 2001</u>
	(en millones de euros)	
Inmovilizaciones inmateriales	15	12
Existencias.....	341	379
Gastos anticipados.....	—	174
Base imponible negativa y créditos fiscales por compensación de pérdidas.....	654	613
Planes de pensiones	585	498
Otras provisiones	482	2.239
Deudas	711	585
Ingresos a distribuir en varios ejercicios.....	<u>725</u>	<u>870</u>
	<u>3.513</u>	<u>5.370</u>
Amortización de impuestos anticipados.....	(564)	(625)
Impuestos anticipados (antes de neteo).....	<u>2.949</u>	<u>4.745</u>
Inmovilizaciones materiales.....	932	1.046
Inmovilizaciones financieras.....	107	81
Deudores y otro activo circulante	900	107
Gastos anticipados.....	32	—
Otros	—	29
Impuestos diferidos (antes de neteo).....	<u>1.971</u>	<u>1.263</u>
Impuestos anticipados, neto.....	<u>978</u>	<u>3.482</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El descenso de impuestos anticipados sobre otras provisiones esta relacionado con la valoración de instrumentos financieros de acuerdo al IAS 39. En 2002 el cierre teórico de los instrumentos financieros se incluye principalmente bajo el epígrafe otro activo circulante. Por consiguiente, el impuesto diferido por deudores y otro activo circulante aumenta.

Al 31 de diciembre de 2002 el Grupo ha reconocido 23 millones de euros de bases imponibles negativas (BINs) y 1.723 millones de euros por créditos fiscales por compensación de pérdidas en el extranjero (de los cuales 602 millones de euros corresponden a Alemania, 520 millones de euros al Reino Unido, 347 millones de euros a Francia, 159 millones de euros a España) y 524 millones de euros por un impuesto comercial Alemán BIN. El total de BIN y créditos fiscales por compensación de pérdidas representan un impuesto anticipado por 654 millones de euros, de los cuales 282 millones de euros se cancelan el 31 de diciembre de 2002. La cantidad de deducciones fiscales del Grupo, se basa en la estimación de la Dirección, que evalúa el nivel de impuestos anticipados realizables. En periodos siguientes, dependiendo de los resultados financieros del Grupo, la estimación de la Dirección, de los impuestos anticipados considerados realizables, puede cambiar y por tanto la cancelación de los impuestos anticipados puede aumentar o disminuir.

Después de netear los impuestos anticipados y diferidos de la misma entidad y madurez, los impuestos anticipados y diferidos netos que figuran en los balances de situación consolidados son los siguientes:

	31 de diciembre de 2002		31 de diciembre de 2001	
	Total	Largo Plazo	Total	Largo Plazo
	(en millones de euros)			
Impuestos anticipados	2.992	1.877	4.288	2.924
Impuestos diferidos	(2.014)	(1.350)	(806)	(689)
Impuestos anticipados, neto	978	527	3.482	2.235

Los impuestos anticipados y diferidos reconocidos directamente en los fondos propios:

	2002	2001
	(en millones de euros)	
Efecto de la adopción de la norma IAS 39	—	222
Reservas a valor razonable “fair value” en fondos propios:		
Inversiones disponibles para la venta	8	1
Cobertura de flujos de caja.....	(1.051)	606
Total	(1.043)	829

NOTAS A LOS BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS

10. Inmovilizaciones inmateriales

Inmovilizaciones inmateriales representan principalmente el fondo de comercio. Un detalle de los valores brutos, amortización y valores netos se detalla a continuación:

Coste	Saldo a 1 de enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	Cambios en el perímetro de consolidación			Saldo a 31 de diciembre de 2002
				Reclasificación	Enajenaciones		
	(en millones de euros)						
Otras							
Inmovilizaciones inmateriales.....	378	(10)	132	(5)	—	(25)	470
Fondo de comercio	12.263	(9)	79	9	—	(3)	12.339
Total	12.641	(19)	211	4	—	(28)	12.809

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

<u>Amortización</u>	<u>Saldo a 1 de enero de 2002</u>	<u>Diferencias de cambio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Cambios en el perímetro de consolidación</u>	<u>Reclasificación</u>	<u>Enajenaciones</u>	<u>Saldo a 31 de diciembre de 2002</u>
				(en millones de euros)			
Otras							
Inmovilizaciones inmateriales.....	(232)	6	(68)	4	—	23	(267)
Fondo de comercio	<u>(1.821)</u>	<u>1</u>	<u>(936)</u>	<u>3</u>	—	<u>0</u>	<u>(2.753)</u>
Total	<u><u>(2.053)</u></u>	<u><u>7</u></u>	<u><u>(1.004)</u></u>	<u><u>7</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>23</u></u>	<u><u>(3.020)</u></u>

<u>Valor contable</u>	<u>Saldo a 1 de enero de 2002</u>	<u>Saldo a 31 de diciembre de 2002</u>
	(en millones de euros)	
Otras		
Inmovilizaciones inmateriales.....	146	203
Fondo de comercio	<u>10.442</u>	<u>9.586</u>
Total	<u><u>10.588</u></u>	<u><u>9.789</u></u>

El aumento del saldo del fondo de comercio en 2002 se debe principalmente a los ajustes realizados por las variaciones en el precio de compra y el valor razonable “fair value” de MBDA (+39 millones de euros), Cogent (+29 millones de euros) y Tesat Spacecom (+5 millones de euros).

Pruebas de depreciación extraordinaria

En gran medida debido al continuo descenso de la industria espacial, en particular el sector satélites, se ha producido una aceleración de la amortización del fondo de comercio reconocido de la División Espacio. Se han llevado a cabo pruebas de depreciación extraordinaria al nivel de Unidades de Generación de Efectivo Satélites y Comunicación, Lanzadores o Infraestructura así como en el negocio CASA Espacio. Para identificar las cantidades liquidables que son los valores en uso, las pruebas se han realizado utilizando el método de descuento de flujos de caja. Basándose en las actuales proyecciones del valor de los flujos de caja antes de impuestos el valor en uso de estas Unidades de Generación de Efectivo se ha determinado aplicando una tasa de descuento antes de impuestos del 12,5%. Dado que las cantidades realizables se encontraban por debajo de las cantidades registradas en libros de las Unidades de Generación de Efectivo Satélites y Comunicación y del negocio de CASA Espacio se reconoció un gasto por depreciación extraordinaria de 350 millones de euros, incluida dentro de los 936 millones de euros de dotación a la amortización registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de 2002.

En 2001, tras los acontecimientos provocados por los atentados 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, que todavía ha de considerarse una unidad de generación de efectivo independiente. El importe recuperable de Airbus, superaba el valor contable, por lo que no fue necesario realizar una depreciación extraordinaria. También se realizaron pruebas de depreciación extraordinaria del fondo de comercio de las divisiones de Espacio y Defensa, que resultaron en una depreciación extraordinaria para Astrium en 2001 de 210 millones de euros, para Systems & Defence Electronics (S&DE) de 240 millones, para LFK de 170 millones de euros y para Matra Datavision de 170 millones de euros.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

11. Inmovilizaciones materiales

Un detalle de los valores brutos, amortización acumulada y valores netos se detalla a continuación:

<u>Coste</u>	<u>Saldo a 1 de enero de 2002</u>	<u>Diferencias de cambio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Cambios en el perímetro de consolidación</u>	<u>Reclasificación</u>	<u>Enajenaciones</u>	<u>Saldo a 31 de diciembre de 2002</u>
	(En millones de euros)						
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros.....	3.876	(39)	303	3	123	(44)	4.222
Equipos técnicos y maquinaria.....	4.512	(258)	466	(12)	1.202	(119)	5.791
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina.....	7.219	(308)	340	31	(990)	(428)	5.864
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso.....	<u>812</u>	<u>(31)</u>	<u>1.074</u>	<u>2</u>	<u>(108)</u>	<u>(62)</u>	<u>1.687</u>
Total.....	<u>16.419</u>	<u>(636)</u>	<u>2.183</u>	<u>24</u>	<u>227</u>	<u>(653)</u>	<u>17.564</u>

<u>Amortización</u>	<u>Saldo a 1 de enero de 2002</u>	<u>Diferencias de cambio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Cambios en el perímetro de consolidación</u>	<u>Reclasificación</u>	<u>Enajenaciones</u>	<u>Saldo a 31 de diciembre de 2002</u>
	(En millones de euros)						
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros.....	(1.267)	16	(200)	—	(53)	32	(1.472)
Equipos técnicos y maquinaria.....	(2.259)	170	(636)	7	(735)	101	(3.352)
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina.....	(2.833)	164	(543)	(19)	760	292	(2.179)
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso.....	<u>(10)</u>	<u>—</u>	<u>(46)</u>	<u>—</u>	<u>4</u>	<u>—</u>	<u>(52)</u>
Total.....	<u>(6.369)</u>	<u>350</u>	<u>(1.425)</u>	<u>(12)</u>	<u>(24)</u>	<u>425</u>	<u>(7.055)</u>

<u>Valor contable</u>	<u>Saldo a 1 de enero de 2002</u>	<u>Saldo a 31 de diciembre de 2002</u>
	(En millones de euros)	
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros.....	2.609	2.750
Equipos técnicos y maquinaria.....	2.253	2.439
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina.....	4.386	3.685
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso.....	<u>802</u>	<u>1.635</u>
Total.....	<u>10.050</u>	<u>10.509</u>

El epígrafe “Otros equipos, equipos de fábrica y oficina” incluye aviones (i) que se han arrendado a clientes y que están clasificados como arrendamientos operativos con un coste de 1.336 millones de euros y 1.294 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente, y (ii) se han vendido bajo los términos que incluyen compromisos de garantía del valor de los activos siendo el valor actual de tal compromiso superior al 10% del precio de venta del avión (asumiendo que es el valor razonable “fair value”) y por tanto se han registrado como arrendamiento operativo con un valor de coste de 1.709 millones de euros y 1.912 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. En la venta inicial del avión, el coste total previamente reconocido en existencias es reclasificado a “Otros equipos, equipos de fábrica y oficina” y amortizado según su vida útil

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

estimada, los importes recibidos del cliente se registran como ingresos a distribuir en varios ejercicios (Véase Nota 21, “Ingresos a distribuir en varios ejercicios”).

El valor de coste total de aviones en régimen de arrendamiento operativo asciende a 3.045 millones de euros y 3.206 millones de euros al 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente (la amortización acumulada correspondiente asciende a 1.445 millones de euros y 1.384 millones de euros respectivamente). El gasto por amortización correspondiente a 2002 asciende a 263 millones de euros (419 millones de euros en 2001). Véase Nota 24, “Compromisos y contingencias” para detalles sobre ventas de transacciones financieras.

Las cuotas de arrendamientos operativos, futuras no cancelables (no descontadas) a pagar por clientes incluidas en los ingresos al 31 de diciembre de 2002 son las siguientes:

	<u>(En millones de euros)</u>
En 2003.....	179
Entre 2004 y 2007.....	653
Después de 2007.....	352

En 2002 el Grupo reclasificó cinco aviones tipo Beluga desde el epígrafe “Otros equipos, equipos de fábrica y oficina” a “Equipos técnicos y maquinaria”. Estos aviones se utilizan en el proceso de producción. El efecto se ve parcialmente compensado por la reclasificación de ciertos aviones Airbus arrendados en régimen de arrendamiento financiero a un arrendamiento operativo, tras una renegociación de las condiciones, y que son ahora parte de “otros equipos, equipos de fábrica y oficina”.

A 31 de diciembre de 2002 y 2001 Inmovilizaciones materiales incluye edificios, equipos técnicos y otros equipos en régimen de arrendamiento financiero por importes de 146 millones de euros y 169 millones de euros, netos de amortización acumulada, por 296 millones de euros y 273 millones de euros. La dotación de la amortización en 2002 fue de 23 millones de euros.

12. Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo

A continuación se muestra la composición de Inmovilizaciones financieras:

	<u>31 de diciembre de 2002</u>	<u>31 de diciembre de 2001</u>
	<u>(En millones de euros)</u>	
Inversiones en empresas asociadas	1.333	1.252
Otras inversiones a largo plazo	810	766
Otros activos financieros.....	<u>2.732</u>	<u>2.708</u>
Total	<u><u>4.875</u></u>	<u><u>4.726</u></u>

Las **inversiones en empresas asociadas** se han contabilizado siguiendo el método de puesta en equivalencia. A 31 de diciembre de 2002 y 2001 «Inversiones en empresas asociadas» se compone de la participación de EADS en Dassault Aviation del (45,96% a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente) por importe de 1.333 millones de euros y 1.252 millones de euros en 2001. Dado que todavía no se dispone de información financiera sobre Dassault Aviation con respecto al ejercicio 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad, ajustado por los dividendos recibidos (Véase Nota 8 “Resultados financieros”). En el Anexo «Información sobre las principales inversiones» se incluye una lista de las inversiones en empresas asociadas.

«**Otras inversiones**» incluye las participaciones de EADS en compañías no consolidadas siendo las más significativas a 31 de diciembre de 2002 una participación del 42% en Nortel Networks Germany por importe de 156 millones de euros, una participación del 45% en Nortel Network France por importe de 119 millones de euros y una participación en Embrear de 75 millones de euros. La inversión en las dos filiales de Nortel se considera fuera del perímetro de consolidación debido a los cambios en la estructura directiva de las sociedades que Nortel comenzó en 2001.

«**Otros activos financieros**» abarca principalmente las actividades de financiación de ventas del Grupo. A 31 de diciembre de 2002 y 2001, incluye principalmente (i) préstamos a clientes por 656 millones de euros y

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

949 millones de euros, (ii) cuentas a cobrar por arrendamientos financieros resultantes de la financiación de aviones por 749 millones de euros y 514 millones de euros en 2001 (iii) depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) por 1.146 millones de euros y 1.044 millones de euros. Los préstamos se conceden a clientes para la financiación de la venta del avión. Estos préstamos son a largo plazo y normalmente tienen un vencimiento asociado al uso que el cliente hace del avión. Ambos, las cuentas a cobrar y los préstamos forman parte de la exposición al riesgo financiero del avión, neto de la devaluación acumulada de 444 y 477 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. Estas operaciones de ventas financieras están generalmente aseguradas por el avión utilizado como garantía (Véase Nota 24 “Compromisos y contingencias” para más detalle en la financiación de ventas).

Las partidas que componen las inversiones en arrendamientos financieros son las siguientes:

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Cuotas mínimas.....	1.114	1.022
Intereses no devengados.....	(217)	(222)
Provisión.....	(148)	(286)
Total	749	514

Las cuotas mínimas y los intereses no devengados pendientes de cobro son los siguientes (no descontados):

	(En millones de euros)
En 2003.....	76
Entre 2004 y 2007.....	340
Después de 2007.....	698

Las depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) se reconocen cuando como parte de una venta financiada, Airbus se reserva cierta cantidad para compensar la exposición al riesgo del arrendador financiero. Otros activos financieros incluyen 201 y 181 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente por otros préstamos, p.ej. principalmente préstamos a empleados.

13. Existencias

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Materias primas y otros aprovisionamientos.....	853	929
Trabajos en curso.....	8.478	8.108
Productos terminados, componentes y mercaderías	1.525	1.796
Anticipos a proveedores.....	1.342	1.230
	12.198	12.063
Menos: Anticipos recibidos	(9.498)	(9.594)
Total	2.700	2.469

Todas las existencias se clasifican como activo circulante. A partir del 31 de diciembre de 2002, el Grupo ha cambiado de clasificación los productos terminados a trabajos en curso los aviones de Airbus. EADS considera más apropiado incluir en productos terminados solo aquellos aviones que están listos para su entrega, incluidos los aviones en pruebas de vuelo. Anteriormente, los aviones se incluían como productos terminados desde la fecha del primer vuelo teórico. Para mantener los efectos comparativos, EADS ha reclasificado 1.518 millones de euros de producto terminado a producto en curso a 31 de diciembre de 2001.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

14. Deudores

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Clientes por ventas de productos y servicios	4.472	5.572
Provisión por insolvencias	<u>(358)</u>	<u>(389)</u>
Total	<u>4.114</u>	<u>5.183</u>

Los clientes por ventas de productos y servicios se clasifican como activo circulante. Al 31 de diciembre de 2002, 275 millones de euros (155 millones de euros en 2001) de la cuenta Clientes por ventas de productos y servicios no esperan ser cobradas en el plazo de un año.

15. Otros deudores y otros activos

Otros deudores y otros activos a 31 de diciembre de 2002 y 2001 (5.256 millones de euros y 2.633 millones de euros respectivamente), incluye valores razonables "fair value" positivos de instrumentos financieros derivados por 2.819 millones de euros y 92 millones de euros, respectivamente, y el resto del pago capitalizado pendiente al Gobierno Alemán (355 millones de euros y 454 millones de euros respectivamente) en relación con anticipos reembolsables que se amortizan con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se entregan los aviones correspondientes.

A 31 de diciembre de 2002, otros deudores y otros activos comprende cuentas a cobrar de sociedades filiales por importe de 247 millones de euros (189 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), cuentas a cobrar de sociedades vinculadas por importe de 357 millones de euros (352 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), netas de provisiones por valor de 132 millones de euros (112 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) e impuestos de sociedades por 389 millones de euros.

Otros deudores y otros activos que esperan cobrarse en el plazo de un año ascienden a 2.243 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 (1.610 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) y se clasifican en el activo circulante.

16. Inversiones financieras temporales

Las inversiones financieras temporales del Grupo ascienden a 4.497 millones de euros y 5.341 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente, y son en su totalidad clasificadas como disponibles para su venta. Las inversiones financieras temporales que esperan liquidarse en menos de 12 meses de la fecha del balance de situación, se clasifican como activo circulante y ascienden a 4.043 millones de euros y 4.954 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente.

17. Fondos propios

El movimiento de los «Fondos Propios» se incluye en los Estados de Fondos Propios Consolidados.

El capital social emitido del Grupo está compuesto por 811.198.500 y 809.175.561 acciones a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. Las acciones de EADS son exclusivamente ordinarias y tienen un valor nominal de 1,00 euro. El capital social autorizado está formado por 3.000.000.000 acciones. En relación con el ESOP 2002 (Plan de compra de acciones para empleados) (Véase Nota 27 "Retribución en acciones"), EADS emitió 2.022.939 acciones con un valor nominal de 1,00 euro, representando un valor nominal de 2.022.939,00 euros.

Tras la autorización de la Junta General de Accionistas celebrada el 17 de Mayo de 2002, el Consejo de Administración resolvió el 9 de agosto y el 11 de octubre de 2002 requerir a los Directores Generales la implementación de un plan de readquisición de acciones hasta un máximo de 10.100.000 acciones propias, representando el 1,25% del capital emitido por la Sociedad. 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 Directores Generales Consejeros Delegados que establecieran un plan de readquisición de 10.500.000 acciones. En resumen, la Sociedad tiene derecho a recomprar hasta 20,6 millones de euros de acciones de EADS, que representan el 2,54% del total del capital de la Sociedad.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En 2002, EADS compró 10.241.252 acciones propias, resultando un total de 800.957.248 acciones a 31 de diciembre de 2002. Con anterioridad al ejercicio 2002 el Grupo no había recomprado ninguna acción.

Asimismo, el 17 de mayo de 2002, la Junta General de Accionistas decidió distribuir un dividendo en efectivo correspondiente a 2001 por un importe bruto de 0,50 euros por acción, que fue distribuido el 28 de junio de 2002.

Capital suscrito representa el valor nominal de las acciones emitidas. El aumento de capital social representa la contribución de 2.022.939 euros que realizaron los empleados en 2002 bajo el plan de compra de acciones para empleados. Reservas incluye las reservas de capital, resultados de ejercicios anteriores así como el resultado del ejercicio. Beneficios/pérdidas acumuladas (AOCI) incluye todas las cantidades registradas directamente en Fondos Propios resultantes de las variaciones en los valores razonables "fair value" de los instrumentos financieros clasificados como disponibles para la venta, que forman parte de operaciones efectivas de cobertura de flujos de caja "cash-flow hedges", así como los ajustes por tipo de cambio de las entidades extranjeras. Acciones propias reflejan el saldo de la cantidad pagada por las acciones de la sociedad.

18. Provisiones

Un detalle de las provisiones se presenta a continuación:

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Planes de pensiones (véase Nota 18 a) y obligaciones similares	3.392	3.176
Instrumentos financieros (véase Nota 18 b)	161	3.673
Otras provisiones (véase Nota 18 c)	<u>4.695</u>	<u>5.069</u>
Total	<u><u>8.248</u></u>	<u><u>11.918</u></u>

A 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, 3.209 millones de euros y 3.019 millones de euros de los planes de pensiones y obligaciones similares, 11 millones de euros y 1.627 millones de euros de instrumentos financieros así como 3.194 millones de euros (2.833 millones de euros) de otras provisiones tienen un vencimiento superior a 1 año.

a) Planes de pensiones

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. Algunos planes de pensiones se basan en el salario del último ejercicio o en una media de los últimos tres años de trabajo, mientras otros son planes fijos que dependen de una escala (que incluye el nivel salarial y la posición).

Se realizan estudios actuariales periódicamente para determinar el importe de las obligaciones del Grupo en relación con los compromisos por jubilación. Este estudio incluye hipótesis sobre evolución salarial, edad de jubilación y los tipos de interés a largo plazo. Incluye todos los gastos que el Grupo tendría que pagar para alcanzar estas obligaciones. El importe resultante se registra en el balance de situación como una provisión. Los beneficios y pérdidas actuariales se difieren y se registran de acuerdo a la vida laboral restante esperada, de los empleados que participan en cada plan cuando exceden el mayor entre el 10% del valor presente de las obligaciones definidas y el 10% del valor razonable "fair value" de los activos del plan.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La tabla siguiente incluye información en relación con las obligaciones por pensiones del Grupo.

	(En millones de euros)
Variación en la provisión por compromisos por pensiones en 2002:	
Provisión por pensiones al comienzo del ejercicio:	3.151
Coste normal del periodo	319
Contribuciones	(16)
Beneficios pagados	(109)
Adquisiciones y otros.....	<u>12</u>
Provisión para pensiones cierre del ejercicio	<u>3.357</u>

La diferencia entre el importe total de los planes de pensiones y obligaciones similares 3.392 y 3.176 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, y el importe neto provisionado para las pensiones (3.357 y 3.151 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001) se debe principalmente a compromisos adicionales por compensaciones diferidas (35 y 25 millones de euros en 2002 y 2001 respectivamente), que en el año de su origen no formaban parte del importe neto reconocido como pasivo por pensiones.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(En millones de euros)	
Variación en las obligaciones de prestación definida:		
Obligaciones por prestación definida al inicio del ejercicio.....	3.880	3.512
Coste por año de servicio.....	124	84
Coste financiero.....	229	220
Modificaciones del plan.....	0	(8)
Pérdidas actuariales	201	191
Adquisiciones y otros.....	8	12
Prestaciones pagadas	<u>(155)</u>	<u>(131)</u>
Obligaciones por prestación definida al cierre del ejercicio	<u>4.287</u>	<u>3.880</u>

Las obligaciones por prestación definida al final del ejercicio reflejan 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 los servicios prestados. Las pérdidas actuariales ascienden a 201 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, principalmente como consecuencia del descenso de la tasa de descuento para obligaciones de pensiones en Alemania de un 6,0% a un 5,75%.

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(En millones de euros)	
Cambio en los activos del plan:		
Valor de realización de los activos del plan al inicio del ejercicio.....	571	682
Rentabilidad real de los activos del plan	(35)	(70)
Contribución y otros.....	42	1
Prestaciones pagadas.....	<u>(46)</u>	<u>(42)</u>
Valor razonable de los activos del plan al cierre del ejercicio	<u>532</u>	<u>571</u>

El valor razonable "fair value" de los activos del plan al cierre del ejercicio incluye los activos mantenidos en los fondos para las prestaciones a los empleados a largo plazo, que existen sólo para pagar o financiar las prestaciones a los empleados. Los activos del plan no se encuentran expuestos enteramente a fluctuaciones del mercado de valores, tan solo una pequeña parte de los activos del plan se invierte en tales instrumentos.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La tabla siguiente muestra una conciliación del estado de cobertura con los importes registrados en los balances de situación consolidados:

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Estado de cobertura ⁽¹⁾	3.755	3.309
Beneficios (pérdidas) actuariales netos no registrados.....	(398)	(158)
Importe neto registrado	3.357	3.151

(1) Diferencia entre las obligaciones por prestación definida y el valor razonable "fair value" de los activos del plan.

El importe neto registrado se corresponde con el importe definido como pasivo por planes de pensiones de prestación definida, y forma parte del epígrafe "Planes de pensiones y obligaciones similares". Este importe incluye el estado de cobertura, ajustado por los beneficios/pérdidas actuariales, que no han de registrarse ya que no cumplen el criterio de reconocimiento.

La siguiente tabla muestra las hipótesis medias ponderadas utilizadas para calcular los valores actuariales de los planes de pensiones:

	2002	2001
	%	%
Hipótesis al 31 de diciembre		
Interés técnico (tasa de actualización).....	5,0-5,75	5,0-6,0
Aumento de la prestación	3,0	3,0-3,5
Tasa de inflación.....	1,75	2,0

El desglose del coste normal del período por pensiones, incluido en Beneficio antes de resultados financieros, impuesto sobre beneficios e intereses minoritarios, es el siguiente:

	2002	2001
	(En millones de euros)	
Coste por año de servicio.....	124	84
Coste financiero.....	229	220
Rentabilidad prevista de los activos del plan	(42)	(47)
Pérdidas actuariales netas (beneficios)	8	0
Coste normal del período por pensiones	319	257

b) Instrumentos financieros

La provisión por instrumentos financieros (161 millones de euros y 3.673 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001) refleja el valor negativo de mercado de instrumentos financieros derivados en divisas. El descenso se debe al fortalecimiento del euro contra el dólar (1 Euro = 1,0487 dólar estadounidense en 2002; 1 Euro = 0,8813 dólar estadounidense en 2001).

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

c) *Otras provisiones*

El desglose de otras provisiones es el siguiente:

	31 de diciembre 2002	31 de diciembre 2001
	(En millones de euros)	
Riesgos financieros relativos a aviones	1.215	1.498
Facturas pendientes	802	820
Pérdidas contractuales	433	450
Provisión de impuestos	255	213
Garantías	180	198
Otros riesgos y gastos	<u>1.810</u>	<u>1.890</u>
Total	<u><u>4.695</u></u>	<u><u>5.069</u></u>

La provisión para riesgos financieros de aviones cubre, en línea con la política del Grupo para el riesgo de financiación de ventas, la exposición neta al riesgo de la financiación de aviones (689 millones de euros a 31 de diciembre de 2002) y el riesgo del valor de los activos (526 millones de euros a 31 de diciembre de 2002) relacionados con Airbus y ATR de la división Aeronáutica.

El movimiento de las provisiones en el ejercicio ha sido el siguiente:

	Balance a 1 enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	Reclasificaciones	Usados/ Liberados	Balance a 31 de diciembre de 2002
	(En millones de euros)					
Riesgos financieros relativos a aviones	1.498	(236)	227	(126)	(148)	1.215
Facturas pendientes	820	0	380	(54)	(344)	802
Pérdidas contractuales	450	(5)	145	(28)	(129)	433
Provisión para impuestos	213	0	90	(7)	(41)	255
Garantías	198	(10)	64	7	(79)	180
Otros riesgos y cargos	<u>1.890</u>	<u>(107)</u>	<u>636</u>	<u>98</u>	<u>(707)</u>	<u>1.810</u>
Total	<u><u>5.069</u></u>	<u><u>(358)</u></u>	<u><u>1.542</u></u>	<u><u>(110)</u></u>	<u><u>(1.448)</u></u>	<u><u>4.695</u></u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

19. Deudas financieras

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Bonos.....	209	426
Deudas con entidades de crédito.....	256	286
Deudas con empresas asociadas	166	90
Préstamos	80	106
Deudas por arrendamiento financiero	100	110
Otros	<u>374</u>	<u>444</u>
Deudas financieras a corto plazo (menos de un año)	<u>1.185</u>	<u>1.462</u>
Bonos.....	44	195
Deudas con entidades de crédito.....	1.313	1.541
<i>deudas a más de 5 años: 810 (a 31 de diciembre de 2001: 1.162)</i>		
Deudas con empresas asociadas	0	18
<i>deudas a más de 5 años: 0 (a 31 de diciembre de 2001: 9)</i>		
Préstamos	968	1.648
<i>deudas a más de 5 años: 667 (a 31 de diciembre de 2001: 1.217)</i>		
Deudas por leasing financiero.....	1.466	1.636
<i>deudas a más de 5 años: 688 (a 31 de diciembre de 2001: 1.094)</i>		
Deudas financieras a largo plazo.....	<u>3.791</u>	<u>5.038</u>
Total.....	<u>4.976</u>	<u>6.500</u>

La disminución del saldo de Deudas Financieras de 6.500 millones de euros a 31 de diciembre de 2001 a 4.976 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 se debe al efecto de las diferencias de cambio positivas por 782 millones de euros, pagos de obligaciones de 368 millones de euros y la liquidación de deudas bancarias. Dentro del epígrafe "Otros" se incluyen deudas financieras con socios de joint ventures. Las deudas por arrendamiento financiero a ciertos arrendadores están respaldadas por depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) de 1.146 y 1.044 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente.

El importe total de las deudas financieras con vencimiento en los próximos cinco años y en años posteriores es el siguiente:

	Deudas financieras (En millones de euros)
2003	1.185
2004	175
2005	378
2006	375
2007	698
Años posteriores	2.165

20. Acreedores comerciales y otras deudas

	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
	(En millones de euros)	
Acreedores comerciales.....	5.070	5.466
Otras deudas.....	<u>10.246</u>	<u>10.631</u>
Total.....	<u>15.316</u>	<u>16.097</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

A 31 de diciembre de 2002, Otras deudas incluye principalmente anticipos de clientes de 3.578 millones de euros (4.509 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), así como anticipos reembolsables de Gobiernos europeos de 4.265 millones de euros (3.469 millones de euros a 31 de diciembre de 2001). También incluye deudas con compañías vinculadas de 85 millones de euros (68 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) y a compañías asociadas por 80 millones de euros (85 millones de euros a 31 de diciembre de 2001). Como consecuencia del debilitamiento del dólar estadounidense en 2002 los anticipos de clientes descendieron 449 millones de euros. El incremento en los anticipos de Gobiernos europeos se debe principalmente al programa A380.

Vencimientos — Dentro de acreedores comerciales, a 31 de diciembre de 2002, 33 millones de euros (173 millones de euros en 2001) tienen un vencimiento superior al año. Dentro de “Otras deudas” se incluyen 3.892 millones de euros cuyo vencimiento es inferior a un año y 3.715 millones de euros cuyo vencimiento es superior a cinco años.

21. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

La mayor parte de los ingresos a distribuir en varios ejercicios se debe a las ventas de aviones Airbus que incluyen compromisos de garantía del valor de los activos, registrados como arrendamientos operativos (2.031 millones de euros en 2002 y 2.309 millones de euros en 2001, respectivamente).

NOTAS A LOS ESTADOS DE CASH-FLOW CONSOLIDADOS

22. Estados financieros consolidados

Dentro de la posición de caja de EADS (figura como Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes en el Estado de Cash Flow Consolidado) se incluyen 227 Millones de euros (386 millones de euros en 2001) que representan la cantidad depositada por Airbus en BAES. También se incluyen 596 millones de euros y 414 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, que representan la participación de EADS sobre Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes de MBDA depositados en BAES y Finmeccanica. Estos fondos son totalmente disponibles por EADS.

En la presentación del Balance Consolidado a 31 de diciembre de 2002 y del Estado de Cash Flow Consolidado, EADS ha considerado como parte de la posición de caja (siendo Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes y ciertas inversiones financieras temporales cualificadas, Nota 2, “Resumen de políticas contables más significativas”), inter alia, una cantidad de 160 millones de euros relacionada con Astrium. Debido a que Astrium consolida utilizando el método de integración proporcional, esta cantidad corresponde a anticipos de caja realizados a Astrium para los cuales, EADS podría solicitar el reembolso de BAES en virtud del acuerdo de accionistas de Astrium.

El siguiente cuadro ofrece un detalle de las adquisiciones y enajenaciones de empresas subsidiarias y de unidades de negocio:

	<u>31 de diciembre de 2002</u>	<u>31 de diciembre de 2001</u>
	(En millones de euros)	
Precio de compra (venta), agregado	(71)	415
Por tanto sin incluir tesorería y activos financieros líquidos equivalentes..	<u>(71)</u>	<u>415</u>
Caja y activos financieros líquidos equivalentes	<u>(9)</u>	<u>13</u>

Dentro del precio de venta total recibido en 2002 de 71 millones de euros está el efectivo recibido por la venta de Aircelle por 63 millones de euros. En 2001, el precio de las adquisiciones ascendió a 415 millones de euros principalmente por la compra de Cogent, Tesat y Dornier. La línea “Resultado por enajenaciones de inmovilizado/negocios y resultado de las asociadas (método de puesta en equivalencia)” en el Estado de Cash Flow consolidado incluye en 2002 el resultado de las empresas asociadas por 134 millones de euros. El efecto de las variaciones en el tipo de cambio en tesorería y activos financieros líquidos equivalentes asciende a 82 millones de euros, principalmente causado por el debilitamiento del dólar estadounidense en 2002.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

OTRAS NOTAS

23. Litigios y demandas

Existen diversas actuaciones legales, investigaciones del Gobierno, procesos legales y otras demandas pendientes o que pueden ser entablados o definidos 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. EADS considera que ha realizado las provisiones adecuadas para cubrir actuales o contemplados riesgos por litigios. 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 que surgiera no debería afectar significativamente a su situación financiera consolidada.

EADS no tiene constancia de la existencia de alguna otra situación excepcional o pendiente o amenaza legal o de procedimientos de arbitraje que pueda tener o que pueda haber tenido en un periodo reciente un efecto material en su posición financiera, sus actividades, sus resultados o su Grupo, excepto aquellos expuestos a continuación.

EADS (más específicamente, DADC y Dornier GmbH) es y ha formado parte de diversas disputas y procesos de arbitraje con la familia Dornier, accionistas minoritarios de Dornier GmbH. Estas disputas se refieren a la validez de diversas resoluciones de reuniones de accionistas de Dornier GmbH, principalmente relativas a las contribuciones de las actividades y activos de Dornier. Estas contribuciones fueron la causa de dos procedimientos de arbitraje que se resolvieron recientemente decidiendo a favor de EADS/Dornier GmbH. Además la validez de algunas de esas contribuciones fue confirmada por el juzgado regional de apelaciones en Stuttgart. Sin embargo, otros procedimientos, en particular relativos a la contribución de las participaciones en Dornier Luftfahrt GmbH por Dornier a Fairhild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, están pendientes de resolución. EADS y Dornier GmbH esperan que los procedimientos pendientes se resuelvan a su favor tal como ha sido en decisiones recientes.

A final de 2002, se produjo un requerimiento de arbitraje contra una subsidiaria de EADS involucrada en la provisión de equipos bajo un contrato comercial que terminó hace varios años. Aunque una valoración preliminar de esta reclamación pudiera resultar significativa, el riesgo financiero no puede ser cuantificado en esta etapa del procedimiento. EADS considera que dispone de fuertes argumentos, de modo y de forma para defenderse de la reclamación. En estos momentos del proceso no se puede valorar el riesgo financiero.

24. Compromisos y contingencias***Activos contingentes***

EADS (más específicamente Euromissile GIE) recientemente ha obtenido una sentencia favorable en el proceso de arbitraje iniciado por Thales y ha sido indemnizado por los daños reclamados, la cantidad principal asciende a 107,6 millones de euros, que no han sido cobrados ni contabilizadas a 31 de diciembre de 2002. La decisión debe ser inmediatamente cumplida y los importes fueron pagados a Euromissile GIE el 17 de Febrero de 2003. Sin embargo, Thales ha completado un requerimiento para anular la decisión de este arbitraje.

Obligaciones de compromisos y contingencias

Financiación de ventas — En relación con las actividades de Airbus y de ATR, EADS se compromete a financiar las ventas a determinados clientes. 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 las cláusulas de protección y paquetes de garantías diseñados a medida de los riesgos percibidos y al entorno jurídico. EADS considera que el valor razonable “fair value” estimado del avión que garantiza dichos compromisos compensará sustancialmente cualquier posible pérdida derivada de los compromisos. Se dotan las correspondientes provisiones para cubrir cualquier diferencia entre el importe de los compromisos de financiación asumidos y el valor razonable “fair value” del avión financiado o directamente se deprecia el valor del avión. El riesgo de que se ejercitan dichos compromisos se considera remoto. La base para la depreciación es un modelo de riesgo de precio que se aplica a cada cierre para monitorizar el valor pendiente del avión.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Dependiendo de la parte que asuma los riesgos y derechos de la propiedad del avión financiado, los activos relacionados con las ventas financiadas son contabilizados en el balance (i) como un arrendamiento operativo (ver Nota 11 “Inmovilizaciones materiales”) o (ii) como un préstamo a clientes o (iii) como cuentas a cobrar por leaseings (ver Nota 12 “Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones a largo plazo y activos financieros”). A 31 de diciembre de 2002, la eliminación/depreciación acumulada asciende a 459 millones de euros para los arrendamiento operativos y a 444 millones de euros para los préstamos y arrendamiento financieros. 72 millones de euros se recogen en provisiones para el riesgo financiero de los aviones (Véase Nota 18c “Otras provisiones”).

Algunas financiaciones de ventas incluyen la venta y el lease back del avión con un tercero, arrendador, bajo un arrendamiento operativo. A menos que el Grupo haya vendido los compromisos del arrendamiento operativo a terceras partes, los cuales asumirían las obligaciones para los pagos, está expuesta a futuros pagos por leasing. Los pagos nominales futuro del arrendamiento operativo derivados de las ventas de aviones son registrados fuera del balance y el detalle es el siguiente:

	(En millones de euros)
No más tarde de 2003	244
Después de 2003 y antes de 2007	1.022
Después de 2007	1.738

El total de compromisos de arrendamientos de 3.004 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 surge por aviones en alquiler y son generalmente soportadas por los correspondientes ingresos por subarrendamiento de clientes. Una gran parte de los compromisos de arrendamiento (1.552 millones de euros) surge de las transacciones vendidas a terceras partes que asumen las obligaciones de los pagos. El valor nominal de los compromisos futuros de arrendamiento de aviones de Airbus donde EADS soporta el riesgo ha disminuido de 1.853 millones de euros en 2001 a 1.452 millones de euros, principalmente debido a la depreciación del dólar estadounidense en comparación con Euro de 296 millones de euros. EADS determina la exposición bruta al riesgo del arrendamiento operativo como el valor actualizado de las corrientes del pago relacionadas con el mismo. La diferencia entre la exposición bruta y el valor estimado del avión subyacente utilizado como garantía colateral, se provisiona completamente, por 617 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y se registra como parte de la provisión para el riesgo financiero del avión (Véase Nota 18c, “Otras provisiones”).

Además EADS es responsable en el caso de que las garantías del valor de los activos otorgadas a los clientes como parte de la venta del avión. La Dirección de Airbus considera que el riesgo financiero asociado a estas garantías es controlable. Tres factores contribuyen a esta evaluación: (i) la garantía solo cubre un tramo del valor futuro estimado del avión, y su nivel se considera prudente en comparación con el valor futuro estimado de cada avión; (ii) la exposición al riesgo relacionada con la garantía del valor de los activos está diversificada entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas vencimiento de las garantías de valor de los activos pendientes están repartidas en distintos años hasta 2017 con lo que el nivel de exposición a vencimientos anual es bajo a lo largo de los años. Por ejemplo, para el periodo que abarca 2003 a 2007, el riesgo medio anual bruto de las garantías del valor de los activos es de aproximadamente 280 millones de euros. La variación en la exposición media refleja que el valor mas alto garantizado del avión en el periodo de ejecución se alcanza en 2007. De año en año la exposición bruta al riesgo de garantía del valor del activo no cambia entre 2002 y 2001. Los 526 millones de euros de exposición neta al riesgo están totalmente provisionados en el balance de situación, como consecuencia la exposición residual neta es cero.

Dado que los períodos limitados de ejercicios de las garantías de valor de los activos finalizan por término medio diez años después de la entrega del avión, las garantías de valor de los activos emitidas en 2003 no podrán ejercerse antes de 2013 y, por tanto, no se espera un incremento en la exposición al riesgo a corto plazo.

Aunque también se incurre en compromisos de garantía de compra para proporcionar financiación relacionada con la cartera de pedidos de Airbus y de ATR, tales 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 propuesta se pongan realmente en práctica, (ii) hasta la entrega del avión, Airbus y ATR retienen el activo y no incurren en un riesgo inusual en relación con el mismo, y (iii) es posible que terceros participen en la financiación. Con el fin de atenuar

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

la exposición de Airbus y ATR a créditos inaceptables, dichos compromisos suelen incluir condiciones financieras que deben cumplir las partes a las que se concede la garantía para beneficiarse de la misma.

A pesar de la garantía colateral subyacente, si Airbus no fuese capaz de hacer frente a sus obligaciones de ventas financiadas y al garantizar el valor de los activos, ciertas compañías de EADS y BAES guardan conjuntamente varias provisiones por la exposición de ventas incurrido por Airbus con anterioridad al 1 de enero de 2001. La exposición de EADS a las obligaciones incurridas por Airbus con posterioridad al 1 de enero de 2001 está limitada por sus estatutos como accionista en Airbus S.A.S. Respecto a ATR, cada accionista está colectiva e individualmente obligado contra terceras personas sin limitación. Entre los accionistas, la obligación está limitada a cada socio en proporción a su participación.

Compromisos en pensiones — EADS tiene varios joint ventures con BAES, de las que las más significativas en términos del número de empleados son Airbus y MBDA. Respecto a cada joint venture, mientras BAES continúe como accionista, los empleados de UK podrían permanecer en los planes de pensiones de BAES, que actualmente corresponden a planes de prestación definida. BAES ha anunciado recientemente una insuficiencia en los activos afectos a los compromisos por pensiones en la jubilación en comparación con sus respectivas obligaciones por 2.164 millones de libras (después del impuesto diferido asumido) que habría sido reconocido si se hubiera implementado la nueva norma contable FRS 17. Como participantes de los planes de BAES, las joint ventures con EADS están potencialmente afectadas por esta insuficiencia. Sin embargo, los acuerdos de joint venture entre EADS y BAES tienen el efecto de limitar las contribuciones que la joint venture debe realizar al plan de pensiones durante un periodo determinado (p.ej. hasta 2011 para Airbus). Cualquier contribución adicional sería pagada por BAES. EADS por tanto no está expuesta a incrementos en las contribuciones derivadas de las necesidades de financiación de dichos planes de pensiones, durante el período de limitación de las contribuciones. Actualmente, EADS tiene limitada información sobre el impacto que tendrían las necesidades de financiación de los planes mencionados sobre las joint ventures después del período de limitación de las contribuciones.

En el caso de Astrium, tras el acuerdo firmado el 30 de enero de 2003, esta sociedad dejará de ser una joint venture con BAES. EADS establecerá un plan de pensiones para los empleados de Reino Unido en función de una transferencia de los importes existentes en el plan actual. Dependiendo del tipo de plan de pensiones que EADS establezca para los empleados de Reino Unido, el importe máximo estimado a 31 de diciembre de 2002 estaría aproximadamente en 30 millones de libras esterlinas y sería tratado como costes de adquisiciones, por lo que no afectaría a los ingresos netos.

Otros compromisos — Otros compromisos comprende pasivos contingentes y bonos de actuación con algunos clientes.

Los compromisos futuros en arrendamiento operativo de pagos para alquiler (siendo EADS el arrendatario) y contratos de arrendamiento financiero (no relativos a la financiación de los aviones), ascienden a 740 millones de euros y se refieren principalmente a operaciones de aprovisionamiento (p.ej., leasings de maquinaria, alquileres de coches,...). Los vencimientos son los siguientes:

	(En millones de euros)
En 2003.....	71
Entre 2004 y 2007.....	229
Después de 2007.....	440

25. 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 tipo de cambio y al riesgo de tipo de interés, tal como se explica a continuación. La gestión y limitación de dichos riesgos financieros en EADS se lleva a cabo por el departamento de tesorería central de EADS Headquarters en virtud de políticas aprobadas por el Consejo de Administración. La identificación, evaluación y cobertura de los riesgos financieros es responsabilidad de los comités de tesorería de las divisiones del Grupo y las unidades de negocio.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio — EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con distintos vencimientos, cubriendo su exposición neta en las ventas en dólares estadounidenses principalmente procedentes de las actividades de Airbus. Esta cartera cubre la gran mayoría de las transacciones de cobertura del Grupo.

Los ingresos de EADS se encuentran denominados principalmente en dólares estadounidenses, si bien una parte importante de sus gastos son en euros y una más pequeña en libras esterlinas. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir la exposición neta al riesgo de tipo de cambio tanto actual como futuro, sus beneficios se verían afectados por las fluctuaciones que se produzcan en el tipo de cambio euro/dólar estadounidense. Dado que el objetivo del Grupo es generar beneficios únicamente a través de sus operaciones y no mediante la especulación 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.

A efectos de reporting financiero, para cubrir la exposición al riesgo en dólares estadounidenses, EADS designa parte de sus posiciones en divisa como los elementos cubiertos. Como instrumentos de cobertura EADS utiliza principalmente opciones y futuros sobre moneda extranjera.

EADS pretende cubrir la mayoría de su exposición neta al riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y en las operaciones previstas. En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza generalmente una cobertura de las ventas en dólares estadounidenses correspondientes al año siguiente hasta el 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales al momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide por un comité de tesorería y cubre normalmente hasta el 100% de la exposición neta en dólares estadounidenses equivalente derivada de dicha venta. Para EADS una transacción presupuestada es considerada altamente probable si la futura entrega está incluida en el libro de pedidos auditado o su materialización es muy probable en vista de las evidencias contractuales (p.ej. carta de intenciones). 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.

Para los proyectos relacionados con el negocio, EADS cubre el 100% basándose en los flujos específicos que surgen desde la fecha de la firma y contratos individuales. La cobertura se implementa basada en proyectos individuales, p.ej. un contrato nuevo

Riesgo de tipo de interés — El Grupo utiliza una técnica de gestión de activos y pasivos con el objeto de limitar los riesgos de tipo de interés. El Grupo se encarga de equilibrar el perfil de riesgo de sus activos con la estructura de pasivos correspondiente. La exposición neta a riesgos de tipo de interés se gestiona mediante varios tipos de instrumentos para minimizar el riesgo y sus repercusiones financieras. Por tanto el Grupo puede utilizar los derivados de tipos de interés con el propósito de obtener cobertura.

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 que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales positivos no significativos a efectos del cierre teórico. En relación con la tesorería, 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 tipo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

Riesgo de precio — La tesorería, los activos financieros líquidos equivalentes y las inversiones financieras temporales del Grupo se invierten en instrumentos financieros no especulativos, fundamentalmente de alta liquidez, como certificados de depósitos, depósitos diarios, papeles comerciales y otros instrumentos monetarios, que generalmente tienen un vencimiento inferior a 3 meses, así como inversiones de renta fija cotizada con un vencimiento generalmente inferior a un año. Por lo tanto, el riesgo de precio al que está expuesto el Grupo es mínimo

Riesgo de liquidez

La política del Grupo es mantener tesorería y activos financieros líquidos en cualquier momento, tener fondos disponibles para cumplir sus compromisos futuros. Diariamente EADS invierte su excedente de caja en

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

instrumentos financieros líquidos y no especulativos tales como certificados de depósitos, depósitos diarios, papeles comerciales y otros instrumentos financieros que generalmente tienen un vencimiento inferior a 3 meses.

Riesgo de crédito

EADS esta expuesto al riesgo de crédito en la medida que la parte contraria no realice sus cometidos desde p.ej. líneas aéreas a p.ej. Instrumentos financieros. Sin embargo, el Grupo tiene establecidas políticas para evitar concentraciones del riesgo de crédito y asegurar que sea limitado. Las ventas de productos y servicios se realizan a clientes que tengan un apropiado historial de crédito. Las operaciones de caja y derivados se limitan a instituciones financieras calificadas con alto crédito financiero. EADS ha establecido un sistema de límite de crédito para gestionar activamente y limitar la exposición al riesgo de crédito. Este sistema asigna líneas de exposición de riesgo máximo con la parte contraria en operaciones financieras, basadas como mínimo en su índice de crédito publicado por Standard & Poors, Moody's y Fich IBCA. Los respectivos límites se monitorizan y actualizan regularmente.

Con el fin de apoyar las ventas del producto, fundamentalmente en Airbus y ATR, EADS puede participar en la financiación de clientes, dependiendo de cada caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. A la hora de determinar el importe y las condiciones de la operación financiada, 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 de mercado y las prácticas bancarias corrientes sirven de referencia para las condiciones de financiación que se ofrecen a los clientes, incluyendo el precio.

b) Importes notacionales

El contrato o los importes notacionales de instrumentos financieros derivados que se detallan en el siguiente cuadro no representan necesariamente cantidades intercambiadas por las partes y, asimismo, no son necesariamente una medida de la exposición del Grupo en su uso de derivados.

Los importes notacionales de instrumentos financieros derivados por año de vencimiento, son como siguen:

31 de diciembre de 2002				
Vencimiento remanente				
Hasta un año	Entre 1 y 5 años	Más de cinco años	Total	
(en millones de euros)				
Contratos en moneda extranjera				
Contratos de futuros, netos.....	10.852	23.408	6.122	40.382
Compra de opciones de venta, neto.....	1.094	343	0	1.437
Venta de opciones de compra, neto.....	1.094	343	0	1.437

31 de diciembre de 2001				
Vencimiento remanente				
Hasta un año	Entre 1 y 5 años	Más de cinco años	Total	
(en millones de euros)				
Contratos en moneda extranjera				
Contratos de futuros netos.....	6.160	19.094	4.800	30.054
Compra de opciones de venta, neto.....	3.290	1.507	0	4.797
Venta de opciones de compra, neto.....	4.184	1.507	0	5.691

c) Valor razonable "fair value" de los instrumentos financieros

El valor razonable "fair value" de un instrumento financiero es el precio al cuál una parte asumiría los derechos y/o los deberes de la otra parte. Los valores razonables "fair value" de los instrumentos financieros se han determinado basándose en la información disponible del mercado a la fecha del balance de situación y las metodologías de valoración descritas mas adelante. Considerando las variaciones de los factores determinantes del valor y del volumen de instrumentos financieros, los valores razonables "fair value" presentados, podrían no ser indicativos de las cantidades que el Grupo podría realizar en un mercado de valores.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Los importes registrados y los valores razonables “fair value” de los instrumentos financieros del grupo son como siguen:

	31 de diciembre de 2002		31 de diciembre de 2001	
	Importe registrado	Valor razonable “fair value”	Importe registrado	Valor razonable “fair value”
	(en millones de euros)			
Instrumentos financieros del balance				
Activos:				
Activos financieros	4.875	4.875	4.726	4.726
Inversiones financieras temporales.....	4.497	4.497	5.341	5.341
Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes	1.703	1.703	2.692	2.692
Pasivos:				
Deudas financieras.....	4.976	4.976	6.500	6.500
Instrumentos financieros Derivados				
Contratos de divisas con valores razonables “fair value” positivos.....	2.804	2.804	54	54
Contratos de divisas con valores razonables “fair value” negativos.....	(161)	(161)	(3.673)	(3.673)
Contratos de tipo de interés, valor razonables “fair value” positivos.....	15	15	38	38
Contratos de tipo de interés, valor razonables “fair value” negativos.....	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(29)</u>	<u>(29)</u>

Los beneficios y las pérdidas derivadas del valor razonable “fair value” al 31 de diciembre de 2002 que se derivan de contratos de divisas abiertos y que cubren ventas futuras de divisas se traspasarán de «Beneficios/Pérdidas acumuladas» (AOCI) a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se realicen las correspondientes operaciones, en distintas fechas comprendidas entre la fecha del balance de situación y 7 años a partir de la misma. A 31 de diciembre de 2002, se reconoció un beneficio no realizado (neto de impuestos) de 1.498 millones de euros en Fondos Propios relacionado con estos contratos.

Activos financieros y deudas financieras — Los valores razonables “fair value” 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 implican por su naturaleza, juicio valorativo y envuelven distintas limitaciones como las estimaciones al 31 de diciembre de 2002 y 2001, que no son necesariamente indicativas 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 razonable “fair value”, debido al periodo 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 especulativos, por lo que no se realiza un cálculo del valor razonable “fair value”.

Inversiones financieras temporales — El valor razonable “fair value” de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta se estima basándose en su precio de cotización en la fecha del balance de situación. Si no existe un mercado de cotización disponible, el valor razonable “fair value” se determina basándose en los métodos de valoración generalmente aceptados dependiendo de la información de mercado disponible a la fecha del informe.

Contratos de divisas y de tipos de interés — El valor razonable “fair value” de estos instrumentos es el importe estimado que la Sociedad percibiría o pagaría para liquidar los contratos correspondientes al 31 de diciembre de 2002 y 2001.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

26. Información por segmentos

El Grupo opera en 5 divisiones (segmentos) que representan la organización interna y la estructura de dirección de acuerdo a la naturaleza de los productos y servicios ofrecidos:

- *Airbus* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aviones comerciales con más de 100 plazas.
- *Aviones de transporte militar* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aviones de transporte militar ligero y medio y aviones para misiones especiales.
- *Aeronáutica* — Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de helicópteros civiles y militares, aviones de combate y entrenamiento militar, aviones turboprop regionales y aviones comerciales ligeros, y servicios de conversión y mantenimiento de aviones civiles y militares.
- *Sistemas civiles y de defensa* — 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 siguientes cuadros presentan información relativa a los segmentos del negocio del Grupo. A efectos de consolidación, la función del holding EADS Headquarters y otras actividades no distribuibles por división se desglosa en la columna Sedes Centrales/Conso.

	<u>Airbus</u>	<u>Aviones de transporte militar</u>	<u>Aero- náutica</u>	<u>Sistemas civiles y de defensa</u>	<u>Espacio</u>	<u>Sedes Centrales/ Conso.</u>	<u>Conso- lido</u>
	(En millones de euros)						
Información por segmentos a 31 de diciembre de 2002							
Ingresos externos.....	19.512	524	5.304	3.306	2.216	(961)	29.901
Ingresos internos	<u>177</u>	<u>184</u>	<u>599</u>	<u>91</u>	<u>7</u>	<u>43</u>	<u>1.101</u>
Total ingresos	<u><u>19.689</u></u>	<u><u>708</u></u>	<u><u>5.903</u></u>	<u><u>3.397</u></u>	<u><u>2.223</u></u>	<u><u>(918)</u></u>	<u><u>31.002</u></u>
Resultados antes de ingresos financieros e impuestos.....	818	(87)	182	(107)	(626)	(20)	160
BAIL pre amortización del fondo de comercio y extraordinarios	1.361	(80)	261	40	(268)	112	1.426
Participación de beneficios en asociadas.....	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(3)</u>	<u>111</u>	<u>108</u>
Beneficio/pérdidas de otras inversiones y otros resultados financieros							(81)
Impuesto de Sociedades							(453)
Intereses de socios minoritarios							(33)
Beneficio/(Pérdida) Neto							<u>(299)</u>
OTRA INFORMACIÓN							
Activos del segmento identificable (incluido fondo de comercio).....	26.776	696	6.969	6.440	3.068	3.451	47.400
Fondo de comercio	6.715	0	948	1.455	436	32	9.586
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	1.333	1.333
Total deudas del segmento	20.797	521	5.394	4.290	2.698	(426)	33.274
Inversiones en bienes de capital	1.674	68	198	128	89	157	2.314
Pérdidas por depreciación y amortización...	1.614	64	225	214	141	160	2.418
Pérdidas por depreciación extraordinaria de inmovilizado llevada a resultados.....	0	0	0	0	350	0	350
Gastos de investigación y desarrollo	<u>1.682</u>	<u>40</u>	<u>150</u>	<u>167</u>	<u>59</u>	<u>(2)</u>	<u>2.096</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Información por segmentos a 31 de Diciembre de 2001:

	Airbus	Aviones de transporte militar	Aeronautica	Sistemas civiles y de defensa	Espacio	Sedes Cent./ Conso.	Consolidado
	(En millones de euros)						
Información por segmentos a 31 de diciembre de 2001							
Ingresos externos	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Ingresos internos.....	<u>179</u>	<u>185</u>	<u>721</u>	<u>131</u>	<u>15</u>	<u>57</u>	<u>1.288</u>
Total ingresos.....	<u>20.728</u>	<u>732</u>	<u>5.786</u>	<u>3.476</u>	<u>2.454</u>	<u>(1.090)</u>	<u>32.086</u>
Resultados antes de ingresos financieros e impuestos.....	905	(53)	286	132	(131)	1.375	2.514
BaII pre amortización del fondo de comercio y extraordinarios.....	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Participación de beneficios en asociadas	<u>(12)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(14)</u>	<u>(63)</u>	<u>111</u>	<u>22</u>
Beneficio / pérdidas de otras inversiones y otros resultados financieros							(535)
Impuesto de Sociedades							(646)
Interese de socios minoritarios.....							17
Beneficio / (Pérdida) Neto.....							<u>1.372</u>
Otra Información							
Activos del segmento identificable (incluido fondo de comercio).....	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Fondo de comercio.....	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
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
Pérdidas por depreciación y amortización	1.625	21	278	567	121	158	2.770
Pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado llevadas a resultado	0	0	0	580	210	0	790
Gastos de investigación y desarrollo	<u>1.425</u>	<u>53</u>	<u>132</u>	<u>173</u>	<u>60</u>	<u>(2)</u>	<u>1.841</u>

Generalmente, las transferencias entre segmentos se llevan a cabo a precio de mercado. Las ventas entre segmento tienen lugar predominantemente entre la Aeronáutica y Airbus, dado que la división de Aeronáutica actúa como suministrador principal para el avión de Airbus. Las inversiones en activos fijos representan principalmente la compra de Inmovilizaciones materiales e inmateriales (excluyendo el Fondo de Comercio).

EADS utiliza el BaII antes de fondo de comercio y partidas excepcionales como indicador clave de sus resultados económicos. El término «partidas excepcionales» hace referencia a los beneficios o gastos de naturaleza no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes a valor razonable “fair value” relacionados con la Fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como los gastos de depreciación extraordinaria.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	2002	2001
	(En millones de euros)	
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	160	2.514
Beneficio por dilución de Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Amortización fondo de comercio y gastos asociados de depreciación extraordinaria.....	936	1.466
Amortización excepcional (inmovilizado)	227	260
Amortización excepcional (activos financieros).....	0	315
Amortización excepcional (existencias).....	16	275
Ingresos procedentes de participaciones	87	(342)
BaII antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.426	1.694

Ingresos por zonas:

	2002	2001
	(En millones de euros)	
Francia	3.872	3.521
Alemania	2.476	3.588
Otros países Europeos.....	8.009	6.946
Norte América	10.562	10.394
Latino América	1.259	1.749
Asia.....	2.767	2.920
Otros países	956	1.680
Consolidado	29.901	30.798

Los ingresos se asignan por áreas geográficas dependiendo de la ubicación del cliente. Incluido en “Otros Países Europeos” en 2001 se encuentra la reclasificación de ingresos de clientes externos en Turquía (218 millones de euros), que previamente estaba clasificado en Asia. En 2002, los ingresos externos en Turquía ascendieron a 201 millones de euros.

La mayor parte de los activos del Grupo se encuentran en la Unión Europea.

27. Retribución en acciones

a) Plan de opciones sobre acciones

El Consejo de Administración de EADS aprobó el establecimiento de un plan de opciones sobre acciones en 2002 para los miembros del Comité Ejecutivo y los altos directivos del Grupo. El 9 de agosto de 2002 se concedieron las opciones sobre acciones para la compra de 7.276.700 acciones de EADS, de las cuales 864.000 fueron otorgadas a miembros del Comité Ejecutivo. Se concedieron opciones a aproximadamente 1.562 empleados del Grupo, que sólo son ejercitables tras un periodo de permanencia. El periodo 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 16,96 euros importe que representa el 110% del valor razonable de mercado “fair market value” de las acciones en la fecha de concesión. Las opciones no pueden ejercitarse durante el periodo de tres semanas anterior a la Junta General Ordinaria o al anuncio de los resultados anuales, semestrales o trimestrales.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Antes de 2002 EADS había establecido el plan de opciones sobre acciones de 2001 y 2000. Estos planes establecen, similarmente al del 2002, el otorgamiento de opciones de compra de acciones de EADS a los miembros del Comité Ejecutivo así como a los altos directivos del Grupo. La siguiente tabla resume el estado de las opciones sobre acciones:

	Número de opciones				Situación a 31 de Diciembre de 2002
	Originalmente establecidas	Situación a 1 de Enero de 2002	Ejercitadas	Perdidas	
2000	5.564.884	5.375.400	—	—	5.375.400
2001	8.524.250	7.926.425	—	—	7.926.425
2002	<u>7.276.700</u>	—	—	(600)	<u>7.276.100</u>
Total	<u>21.365.834</u>	<u>13.301.825</u>	—	<u>(600)</u>	<u>20.577.925</u>

Para el plan de opciones sobre acciones de 2002, al igual que en los planes de opciones sobre acciones anteriores de EADS el precio garantizado de ejercicio excedía el precio de la acción en la fecha de otorgamiento. Por lo tanto, no se ha reconocido ningún gasto compensatorio.

b) Plan de compra de acciones para empleados (ESOP)

En 2002, el Consejo de Administración aprobó un ESOP adicional siguiendo a los ESOPs establecidos en 2001 y 2000. Determinados empleados pudieron comprar un máximo de 500 acciones por empleado no emitidas previamente en virtud del ESOP de 2002. 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 7,93 euros, calculado como un descuento del 14,5% del precio de mercado más bajo en la Bolsa de París el 11 de octubre de 2002 (fijado en 9,28 euros), el día en que el Consejo de Administración concedió el derecho a comprar acciones en virtud del ESOP 2002. El precio de suscripción en el caso del tramo B era mayor entre 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, dando lugar también a un precio de suscripción de 8,86 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 2.022.939 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 2002.

28. Transacciones entre partes vinculadas

Partes vinculadas — El Grupo ha participado en distintas transacciones con sociedades vinculadas en 2002 y 2001, que han sido realizadas en su totalidad en el curso normal del negocio. Como es política del Grupo, todas las transacciones con partes relacionadas se llevan a cabo a precio de mercado. Entre las transacciones con partes vinculadas se incluyen el Estado Francés, DaimlerChrysler, Lagardère y SEPI (Estado Español). Salvo en el caso de las transacciones con el Estado Francés, las operaciones no se consideran significativas para el Grupo ni a escala 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 otras costes relacionados con actuales miembros del Consejo de Administración y anteriores directivos ascienden a 7,29 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 (5,60 millones de euros en 2001). Dado que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones garantizadas a los Consejeros exceden el precio de la acción a la fecha de otorgamiento, esta cantidad no comprende costes de compensación para estas retribuciones en acciones. EADS no ha concedido préstamos, anticipos ni garantías en nombre de Consejeros (ni Consejeros retirados). Se incluye referencia en la Nota 27 “Retribución en acciones” en este documento y en la Nota 9 de los estados financieros se incluye referencia.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

29. 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 razonable “fair value” al 1 de julio de 2000. A efectos de los requisitos informativos de la Norma IAS N. 40, EADS calculó los valores razonables “fair value” de las inversiones inmobiliarias basándose en los valores del balance de apertura de EADS.

Los valores razonables “fair value” 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 razonables “fair value” está justificada principalmente por pruebas de mercado y ha sido efectuada en relación con los valores razonables “fair value” 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 a 31 de Diciembre de 2001	Diferencias de cambio	Adiciones	Enajenaciones	amortización	Cambios en consolidación	Neto a 31 de Diciembre de 2002
	(En millones de euros)						
Valor en libros de las inversiones inmobiliarias	97	0	0	0	(1)	0	96

A 31 de diciembre de 2002 y 2001, el valor razonable “fair value” de las inversiones inmobiliarias del Grupo asciende a 98 millones de euros. Los beneficios por alquileres relacionados están valorados en 13 millones de euros (12 millones de euros en 2001), los gastos directos de explotación que se derivan de inversiones inmobiliarias que generan beneficios por alquileres ascienden a 10 millones de euros (7 millones de euros en 2001).

30. Participaciones en Joint Ventures

Las principales inversiones del Grupo en joint ventures y la proporción de la propiedad se incluyen en el Apéndice “Información en inversiones principales”. Las joint ventures se consolidan usando el método proporcional. Los siguientes importes representan el agregado a activos y pasivos, ingresos y gastos de las joint ventures del Grupo:

	2002	2001
	(en millones de euros)	
Activo fijo	1.073	1.302
Activo circulante	2.909	2.342
Provisiones	661	774
Pasivo	2.937	2.256
Ingresos	2.556	1.811
Resultado antes de impuestos	(205)	(91)
Impuesto sobre beneficios	(6)	(7)
Beneficio/(Pérdida) Neto	(212)	(95)

31. 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, excluyendo la compra de acciones ordinarias por el Grupo mantenidas como acciones propias.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Beneficio/(Pérdida) neta atribuible a los accionistas	(299) millones de euros	1.372 millones de euros
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	804.116.877	807.295.879
Beneficio básico por acción	(0,37) euros	1,70 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. Dado que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones en todos los planes de opciones sobre acciones del Grupo excede el precio de las acciones de EADS, incluir estas potenciales acciones ordinarias tendría un efecto antidilutivo. 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>2002</u>	<u>2001</u>
Beneficio/(Pérdida) neta atribuible a los accionistas	(299) millones de euros	1.372 millones de euros
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	804.116.877	807.295.879
Beneficio diluido por acción	(0,37) euros	1,70 euros

32. Número de empleados

El número de empleados a 31 de diciembre de 2002 asciende a 103.967 en comparación con 102.967 al 31 de diciembre de 2001.

33. Hechos posteriores

Astrium

EADS ha adquirido el 25% de las acciones que BAES poseía en Astrium N.V. que representan el 27,5 % del capital de la misma. La transacción que se ha registrado por el precio de compra se firmó el 30 de enero de 2003 y se formalizará cuando se obtengan todos los permisos legales. El control total sobre Astrium N.V. así como el de Paradigm Secure Communications Ltd., inicialmente poseído conjuntamente por BAES y EADS, será transferida a EADS a dicha fecha.

En la fecha de perfeccionamiento de la transacción, EADS adquirió las acciones que BAES posee en Astrium N.V. por 84 millones de euros antes de la finalización, EADS y BAES ambas realizaron una aportación de capital en Astrium N.V. por 84 millones de euros (total 168 millones de euros). Teniendo en cuenta la contribución de efectivo, el interés ha sido transferido efectivamente a EADS con un precio sin desembolso efectivo.

En Julio de 2002, EADS y BAES han anunciado la intención de que EADS adquiera la participación de BAES en Astrium N.V. y constituir Paradigm Secure Communications Ltd. para prestar servicio al programa Skynet 5 militar de satélite de comunicaciones para el Ministerio de Defensa de UK. Bajo los términos originales, la terminación de la venta de la participación de Astrium estaba condicionada a la terminación de contratos con el Ministerio de Defensa de UK para el programa Skynet 5. En caso de que EADS no lograra cerrar con éxito financiero el contrato de Skynet 5, BAES pagará 55 millones de euros a EADS.

Programas de emisión de notas a medio plazo denominadas en euros (“EMTN”)

El 6 de febrero de 2003, EADS lanzó el programa de EMTN de 3.000 millones de euros, un marco de trabajo contractual que permite a EADS aumentar su deuda en mercados de capital a través de intermediarios en sucesivas emisiones de letras en los mismos términos. Cada uno de ellos, sin embargo, puede soportar un vencimiento diferente (en este caso entre un mes y 30 años) y un tipo de interés.

En el 27 de febrero de 2003, EADS lanzó una transacción inaugural de referencia de Eurobonos bajo el programa de EMTN de 1.000 millones de euros. Los objetivos eran refinanciar la deuda existente y alargar el perfil de la madurez de la deuda de la compañía. Este bono tiene una madurez de siete años y un cupón de 4,625% anual.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Anexo “Información de las principales inversiones” — Perimetro de consolidación

	2002	%	2001	%	Sociedad	Oficinas Centrales
<i>Airbus</i>	F	80.00	F	80.00	Airbus S.A.S	Toulouse (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Airbus France S.A.S	Toulouse (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Holding SA	Francia
	F	80.00	F	80.00	EADS CASA S.A. (Unit : EADS CASA AIRBUS)	Madrid (España)
<i>liquidada</i>			F	80.00	SATIC G.I.E	Colomiers (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Holanda)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Finance Company Ltd	Dublín (Irlanda)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburgo (Alemania)
	F	80.00	F	80.00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Alemania)
	F	80.00	F	80.00	Aircabin GmbH	Laupheim (Alemania)
<i>Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	F	80.00	F	80.00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
<i>Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	F	80.00	F	80.00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Alemania)
<i>Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	F	80.00	F	80.00	Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Industrie G.I.E	Blagnac (Francia)
	F	79.99	F	79.99	AVSA SARL	Blagnac (Francia)
<i>liquidada</i>	F	80.00	F	80.00	AI Participations S.A.R.L	Blagnac (Francia)
			F	79.90	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Francia)
	F	40.00	F	40.00	Airbus Military Company S.A.S	Toulouse (Francia)
	P	16.00	P	16.00	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Francia
	F	80.00	F	80.00	Airbus Mauritius limited	Isla Mauricio
	E	16.00	E	16.00	Alexandra Bail G.I.E	Francia
<i>Desinversión</i>	F	80.00	F	80.00	Airbus China limited	Hong-Kong
			F	40.00	Aircelle S.A.S	Francia
	F	80.00	F	80.00	Airbus Ré S.A	Luxemburgo
	F	80.00	F	80.00	AVSA Canada Inc	Canadá
	F	80.00	F	80.00	Airbus North American Holdings Inc. (ANA)	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	AI leasing Inc	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	Norbus	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	AINA Inc	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	128829 Canada Inc	Canadá
<i>Adición</i>	F	80.00	F	80.00	Wichita	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Holanda
	F	80.00	F	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	AIFS (Cayman) ltd	Islas Caimán
	F	80.00	F	80.00	AIFS Cayman Liquidity ltd	Islas Caimán
	F	80.00	F	80.00	A 320 Financing limited	Irlanda
	F	72.00	F	72.00	AIFI LLC	Isla de Man
	F	80.00	F	80.00	Airbus UK Limited	Reino Unido
	F	80.00	F	80.00	Airbus Invest	Toulouse (Francia)
	F	80.00	F	80.00	EADS Aéro	Toulouse (Francia)
	F	80.00	F	80.00	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Francia)
	E	24.00	E	24.00	Tenzing commucation inc	USA
	F	80.00	F	80.00	AFS (Cayman) Ltd	Islas Caimán
	F	80.00	F	80.00	Aviateur Limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Aviateur international limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Aviateur Finance Limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Aviateur Leasing Limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Avalo LLC	Isla de Man
	F	80.00	F	80.00	Avalo Leasing Limited	Irlanda

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
	F	80.00	F	80.00	Avalo Aerospace limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Avalo International limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	Total Airline Service Company	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	AIFS Leasing Company Limited	Irlanda
	F	80.00	F	80.00	AA Credit Aviation LLC	Irlanda
<i>adicionalmente se consolidan 34 SPCs</i>	F	80.00	F	80.00	AFC (USA) 1 inc	USA
Sistemas de defensa y civiles						
	F	100.00	F	100.00	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Alemania)
	F	75.89	F	57.55	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	Ewation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
	F	100.00	F	100.00	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
<i>Desinversión</i>				100.00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	F	100.00	F	100.00	Manhattan Beach Holdings Co	Frederick Maryland (USA)
	F	100.00	F	100.00	EADS System & Defence Electronics	Velizy (Francia)
<i>Desinversión</i>	F	50.97	F	50.97	APIC	Arcueil (Francia)
				100.00	G 2 I	Velizy (Francia)
	F	100.00	F	100.00	EADS Services	Boulogne (Francia)
	F	80.00	F	80.00	Pentastar Holding	París (Francia)
	F	55.00	F	55.00	Aviation Defense Service S.A	Saint-Gilles (Francia)
<i>Adición</i>	F	100.00			Operations Services Germany	Unterschleißheim (Alemania)
<i>Adición</i>	F	100.00			Gesellschaft für Flugziieldarstellung mbH	Alemania
	F	100.00	F	100.00	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Francia)
	F	100.00	F	100.00	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Francia)
	F	100.00	F	100.00	International Test & Services	Velizy (Francia)
	F	100.00	F	100.00	TYX Corp	Reston, VA, USA
	F	99.99	F	99.99	ARC	CA, USA
	F	100.00	F	100.00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, TX, USA
<i>Adición</i>	F	100.00			Proj2	París (Francia)
	F	100.00	F	100.00	M.P. 13	París (Francia)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision S.A	París (Francia)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Francia)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (Reino Unido)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suiza)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Benelux	Bruselas (Bélgica)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision B.V	Leiden (Holanda)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Alemania)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (España)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Inc	Andover (USA)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japón)
	F	100.00	F	100.00	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italia)
	F	100.00	F	100.00	Open CasCade	París (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Matra Defense	Velizy (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Alemania)
	P	37.50	P	37.50	MBDA SAS	Velizy (Francia)
	P	37.50	P	37.50	MBD Management S.A	Velizy (Francia)
	P	37.50	P	37.50	ALKAN	Valenton (Francia)
	P	37.50	P	37.50	MBDA France	Velizy (Francia)
	P	37.50	P	37.50	MBDA UK Ltd	Stevenage, Herts (Reino Unido)

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
	P	37.50	P	37.50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Francia)
	P	37.50	P	37.50	MBDA M S.A	Chatillon sur Bagneux (Francia)
	P	37.50	P	37.50	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
	P	37.50	P	37.50	MBDA Italia SpA	Roma (Italia)
	P	37.50	P	37.50	MBDA Treasury	Jersey (Reino Unido)
	P	37.50	P	37.50	Marconi Oversight Ltd	Chelmsford (Reino Unido)
	P	37.50	P	37.50	AMS Dynamics Ltd:	Guernsey (Reino Unido)
	P	50.00	P	50.00	Celerg	Saint-Médard (Francia)
	P	50.00	P	50.00	Celerg international	Saint-Médard (Francia)
	P	50.00	P	50.00	International de systemes propulsifs	París (Francia)
	F	81.25	F	76.95	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	98.00	F	98.00	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Alemania)
	F	67.00	F	67.00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	P	50.00	P	50.00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	Propulsion Tactique S.A	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	50.00	P	50.00	TDA — Armements S.A.S	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	50.00	P	50.00	Forges de Zeebrugge S.A	Herstal-Liege (Bélgica)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (Francia)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Espana	Madrid (España)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Alemania)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexico DF (Mexico)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Benelux	Bruselas (Bélgica)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom Danmark	Copenhague (Dinamarca)
	F	59.00	F	59.00	EADS Telecom SpA	Milán (Italia)
	F	100.00	F	100.00	EADS Telecom (ex-MNH)	París (Francia)
	F	100.00	F	100.00	MATRAnet	Velizy (Francia)
<i>Desinversión</i>			F	100.00	MATRAnet Inc	Redwood Shores, CA (USA)
	F	100.00	F	100.00	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	98.95	F	93.00	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	F	98.95	F	100.00	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	F	100.00	F	100.00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	F	98.95	F	100.00	Pyderion Contact Technologies Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	100.00	F	100.00	Cogent DSN	Newport (Reino Unido)
<i>Adición</i>	F	100.00			Sycomore S.A	Boulogne (Francia)
<i>Espacio</i>	F	100.00	F	100.00	Amanthea Holding B.V	Amsterdam (Holanda)
	P	75.00	P	75.00	ASTRIUM GmbH	München (Alemania)
	P	75.00	P	75.00	ASTRIUM Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
	P	75.00	P	75.00	ASTRIUM N.V	The Hague (Holanda)
	P	75.00	P	75.00	ASTRIUM SAS	Toulouse (Francia)
	P	75.00	P	75.00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (España)
	F	100.00	F	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (España)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH — Space Services	Munich (Alemania)
	F	68.40	F	68.40	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Launch Vehicles	Velizy (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Global DASA LLC	New York (USA)
	E	33.30	E	33.30	Loral Dasa Globalstar L.P	New York (USA)
	P	75.00	P	75.00	Matra Marconi Space UK Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
	P	50.00	P	50.00	MMS Space Holdings N.V	Amsterdam (Holanda)
	P	75.00	P	75.00	MMS Systems Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
	E	48.00	E	43.00	Nahuelsat S.A	Buenos Aires (Argentina)
	P	75.00	P	75.00	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (Gran Bretaña)
	P	75.00	P	75.00	TESAT-Spacecom	Backnang (Alemania)
					Geschäftsführung GmbH	
	P	75.00	P	75.00	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Alemania)
Transporte Militar						
	F	100.00	F	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (España)
Aeronáutica						
	F	100.00	F	100.00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Sogerma S.A	Mérignac (Francia)
	F	100.00	F	100.00	EADS Seca S.A	Le Bourget (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Sogerma America Barfield B.C	Miami, Florida (USA)
	F	100.00	F	100.00	EADS Revima S.A	Tremblay en Francia (Francia)
	F	50.10	F	50.10	Composites Aquitaine S.A	Salaunes (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Maroc Aviation S.A	Casablanca (Marruecos)
	F	100.00	F	100.00	Noise Reduction Engineering B.C	Washington D.C. (USA)
	F	80.00	F	80.00	Aerobail GIE	París (Francia)
	F	88.00	F	81.00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	F	50.10	F	50.10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Túnez)
	F	100.00			EADS Revima APU S.A	Caudebec en Caux (Francia)
<i>Adición</i>	F	50.00			Composites Atlantic Ltd	Halifax (Canada)
<i>Adición</i>	F	100.00	F	100.00	Eurocopter Holding S.A	Paris (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Eurocopter S.A	Marignane (Francia)
	F	100.00	F	100.00	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	American Eurocopter Corp	Dallas, Texas (USA)
	F	100.00	F	100.00	Eurocopter Canada Ltd	Ontario (Canada)
	F	75.00	F	75.00	Eurocopter South East Asia	Singapur
	F	76.52	F	76.52	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A	Itajuba (Brasil)
	F	100.00	F	100.00	EADS Socata S.A	Le Bourget (Francia)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (España)
	F	100.00	F	100.00	EADS ATR S.A	Toulouse (Francia)
	P	50.00	P	50.00	ATR GIE	Toulouse (Francia)
<i>Adicionalmente se consolidan 45 SPCs</i>						
Oficinas centrales						
	F	100.00	F	100.00	EADS France	París (Francia)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	Munich (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	F	75.00	F	75.00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Alemania)
	F	75.88	F	58.42	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Alemania)
	F	100.00	F	100.00	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (España)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aviation	París (Francia)
	E	45.96	E	45.96	Dassault International France	Vaucresson (Francia)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)
	E	45.96	E	45.96	Sogitec Industries	Suresnes (Francia)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Service	
	E	45.96	E	45.96	IPS	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aero Service	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Assurances Courtage	

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Oficinas Centrales</u>
E	45.96	E	45.96	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
E	45.96	E	45.96	Société Toulouse Colomiers	
F	100.00	F	100.00	Airbus Financial Company Holding B.V	Dublín (Irlanda)
F	100.00		100.00	EADS CASA France	París (Francia)

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

FMV: Valor razonable de mercado "Fair Market Value"

5.2.2 Estados Financieros Individuales

EADS N.V.

Balances de situación

	Nota	A 31 de diciembre	
		2002	2001
		(en millones de euros)	
Activo			
Fondo de comercio.....	3	4.618	5.068
Inmovilizaciones financieras.....	3	5.479	2.232
Total inmovilizado.....		<u>10.097</u>	<u>7.300</u>
Deudores y otros activos	4	5.335	2.825
Inversiones financieras temporales	5	4.355	5.047
Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes.....		95	828
Total activo circulante.....		<u>9.785</u>	<u>8.700</u>
Impuestos anticipados.....		8	22
Total activo.....		<u>19.890</u>	<u>16.022</u>
Pasivo			
Capital suscrito		811	809
Reservas		11.954	9.068
Fondos propios.....	6	<u>12.765</u>	<u>9.877</u>
Otros pasivos	7	7.125	6.145
Total otros pasivos.....		<u>7.125</u>	<u>6.145</u>
Total pasivo y fondos propios.....		<u>19.890</u>	<u>16.022</u>

Cuentas de Pérdidas y Ganancias

	2002	2001
	(en millones de euros)	
Ingresos procedentes de inversiones	118	1.807
Otros resultados.....	(417)	(435)
Resultado neto.....	<u>(299)</u>	<u>1.372</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Individuales

1. General

El objeto social de EADS N. V., con domicilio social en Ámsterdam (Países Bajos), es la tenencia, coordinación y gestión de participaciones u otros intereses así como la financiación y asunción de pasivos y la prestación de garantías y avales para las deudas de las mismas, en personas jurídicas, sociedades de personas, asociaciones empresariales y empresas relacionadas con los sectores de la aeronáutica, defensa, espacio y/o de la comunicación o actividades complementarias, accesorias o auxiliares.

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 expresa 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 y participaciones</u>	<u>Total</u>
	(En millones de euros)		
Balance a 31 de diciembre de 2001	5.068	2.232	7.300
Desinversiones	—	(171)	(171)
Amortización del Fondo de comercio	(450)	—	(450)
Beneficio neto procedente de inversiones	—	118	118
Ajustes para reflejar el valor razonable “fair value” los instrumentos financieros/otros	—	3.730	3.730
Dividendos recibidos.....	—	(430)	(430)
Balance a 31 de diciembre de 2002	<u>4.618</u>	<u>5.479</u>	<u>10.097</u>

Los ajustes al valor razonable “fair value” de los instrumentos financieros/otros refleja principalmente el impacto en “Beneficios/(pérdidas) acumuladas” (AOCI) en relación con la aplicación de la norma IAS 39.

4. Deudores y otros activos

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(En millones de euros)	
Sociedades participadas, deudores.....	5.214	2.675
Sociedades vinculadas, deudores.....	49	47
Otros activos.....	<u>72</u>	<u>103</u>
Total deudores y otros activos	<u>5.335</u>	<u>2.825</u>

El epígrafe “Sociedades participadas, deudores” incluye principalmente importes en relación con el sistema de tesorería centralizada mantenido en EADS N.V. Los deudores y otros activos tienen un vencimiento de un año.

5. Inversiones financieras temporales

Las Inversiones financieras temporales comprenden en su mayoría inversiones financieras temporales disponibles para su venta.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Individuales

6. Fondos propios

	<u>Capital social</u>	<u>Prima de emisión de aportaciones no dinerarias</u>	<u>Prima de emisión de aportaciones dinerarias</u>	<u>Beneficios/(pérdidas) acumuladas AOCI</u>	<u>Acciones propias</u>	<u>Reserva legal</u>	<u>Reservas voluntarias</u>	<u>Total Fondos propios</u>
(En millones de euros)								
Balance a 31 de Diciembre, 2001..	809	8.459	1.065	(1.278)	—	240	582	9.877
Ampliación de capital.....	2		14					16
Perdida neta.....							(299)	(299)
Dividendos pagados.....							(403)	(403)
Trasposos a reserva legal						40	(40)	
Recompra de acciones propias					(156)			(156)
Beneficio/Pérdida acumulado (AOCI)				<u>3.730</u>				<u>3.730</u>
Balance a 31 de Diciembre, 2002	<u>811</u>	<u>8.459</u>	<u>1.079</u>	<u>2.452</u>	<u>(156)</u>	<u>280</u>	<u>(160)</u>	<u>12.765</u>

Para la información adicional sobre los Fondos propios, véase Nota 17 de los estados financieros consolidados.

Los ajustes por diferencia de cambio acumulados forman parte de “Beneficios/(pérdidas) acumuladas (AOCI)”.

Los “Beneficios /(Pérdidas) acumuladas (AOCI)” representan principalmente los ajustes al valor razonable “fair value” de los instrumentos financieros relacionados con participaciones.

7. Otros pasivos

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	En millones de euros	
Deudas con empresas participadas.....	6.335	5.829
Deudas con empresas vinculadas.....	741	214
Otras deudas.....	49	102
Total.....	<u>7.125</u>	<u>6.145</u>

Las deudas con empresas participadas incluyen principalmente deudas en relación con el sistema de tesorería centralizada mantenido en EADS N.V.

8. Compromisos y contingencias

Se han concedido garantías por un valor de 298 millones de euros a favor de otras Sociedades del Grupo.

9. Remuneración al consejo de administración

La remuneración total de los miembros del Consejo de Administración en 2002 se detallan a continuación:

	<u>2002</u>
	En Euros
Fijo.....	4.493.538
Variable	2.578.743
Comisiones.....	220.000
	<u>7.292.281</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Individuales

La remuneración de los miembros individuales del Consejo de Administración ha sido la siguiente:

	<u>Fijo en Euros</u>	<u>Bonus en Euros</u>	<u>Comisiones en Euros</u>	<u>2002 total en Euros</u>
Consejeros				
Manfred Bischoff	60.000	133.000	70.000	263.000
Jean-Luc Lagardère.....	60.000	133.000	70.000	263.000
Philippe Camus.....	1.202.281 ⁽¹⁾	614.000	—	1.816.281
Rainer Hertrich.....	1.500.146 ⁽²⁾	614.000	—	2.114.146
Noël Forgeard	1.042.997	482.953	—	1.525.950
Eckhard Cordes.....	30.000	66.500	25.000	121.500
Pedro Ferreras	30.000	66.500	35.000	131.500
Jean-René Fourtou	30.000	66.500	5.000	101.500
Michael Rogowski.....	30.000	66.500	15.000	111.500
Antiguos Consejeros				
Axel Arendt.....	<u>508.114</u>	<u>335.790</u>	—	<u>843.904</u>
Total:	<u>4.493.538</u>	<u>2.578.743</u>	<u>220.000</u>	<u>7.292.281</u>

(1) incluyen € 57.399 de pagos adicionales relacionados con años anteriores

(2) incluyen € 355.632 de pagos adicionales relacionados con años anteriores

En la siguiente tabla se detallan las participaciones de los miembros del Consejo de Administración bajo los planes de opciones sobre acciones de EADS:

	<u>Número de opciones</u>			<u>precio de ejecución Euros</u>	<u>fecha de vencimiento</u>
	<u>al 1 de enero 2002</u>	<u>otorgadas durante 2002</u>	<u>a 31 de diciembre 2002</u>		
Philippe Camus	135.000	—	135.000	20,90	8 de Julio de 2010
	135.000	—	135.000	24,66	12 de Julio de 2011
	—	135.000	135.000	16,96	8 de Agosto de 2012
Rainer Hertrich.....	135.000	—	135.000	20,90	8 de Julio de 2010
	135.000	—	135.000	24,66	12 de Julio de 2011
	—	135.000	135.000	16,96	8 de Agosto de 2012
Noël Forgeard	50.000	—	50.000	20,90	8 de Julio de 2010
	88.000	—	88.000	24,66	12 de Julio de 2011
	—	<u>108.000</u>	<u>108.000</u>	16,96	8 de Agosto de 2012
Total:	<u>678.000</u>	<u>378.000</u>	<u>1.056.000</u>		

La obligación por pensiones para los miembros Ejecutivos del Consejo de Administración es como sigue:

El Sr. Camus, el Sr. Hertrich y el Sr. Forgeard tienen comprometida una pensión como parte de su contrato laboral, que corresponde a una pensión anual del 50% de su salario base anual después de cinco años en el Comité Ejecutivo de EADS a la edad de 60 años. Esta obligación aumentará al 60% después de diez años de servicio en el Comité Ejecutivo de EADS.

Estos planes de pensiones han sido implementados y financiados a través de planes de pensiones colectivos en Francia y Alemania.

EADS no ha proporcionado ningún préstamo, ni anticipos, ni garantías a favor de Consejeros retirados.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Individuales

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

1. Informe de los auditores

Introducción

Hemos auditado los estados financieros adjuntos de EADS N.V., Amsterdam (“EADS” o “la Sociedad”) para el ejercicio 2002. Estos estados financieros son responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basándonos en nuestro trabajo de auditoría.

Alcance

Hemos realizado la auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad. Dichas normas requieren que se planifique y realice la auditoría para obtener evidencia razonable de que los estados financieros están libres de errores materiales. La auditoría incluye un examen mediante la realización de pruebas selectivas de la evidencia justificativa de los importes y notas de los estados financieros, así como la evaluación de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas por la Dirección y la evaluación de su presentación. Estimamos que nuestra auditoría proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Aspectos que afectan a la opinión

Por motivos de negocio referentes a la Dirección de Dassault Aviation, EADS no ha obtenido la información financiera actualizada del ejercicio 2002 de Dassault Aviation. Como consecuencia, no hemos podido 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. El nivel estimado de ingresos netos derivado de esta inversión contabilizado por puesta en equivalencia por EADS para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002 han ascendido a 111 millones de euros y el coste de la participación en puesta en equivalencia de EADS en Dassault Aviation al 31 de diciembre de 2002 asciende a 1.333 millones de euros.

Como se menciona en la Nota 2 (“Resumen de políticas contables más significativas”) de los estados financieros consolidados, EADS ha preparado sus estados financieros de acuerdo a las Normas IFRS (Normas Internacionales de Información Financiera) publicadas por el Comité Internacional de Normas Contables, excepto por los costes de desarrollo que han sido contabilizados como gastos según se han incurrido. Cuando se cumplen ciertos requisitos para el reconocimiento de activos, las Normas IFRS exigen que estos costes de desarrollo se capitalicen como inmovilizado inmaterial en el periodo en el que se incurran.

Además, en el entendimiento KPMG Accountants N.V., el asunto siguiente también constituye una desviación de las normas IFRS: EADS contabiliza el 37,5% de su participación en la joint venture de MBDA aplicando el método de integración proporcional del 50% de MBDA y registrando unos intereses minoritarios del 12,5%. Las normas IFRS requieren a las sociedades inversoras integrar el porcentaje efectivo de la participación en entidades controladas conjuntamente. Los principales efectos consecuencia de consolidar los importes de esta participación en exceso de su participación proporcional en MBDA son: un exceso de Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes del 10% en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2002, un exceso de la posición de Tesorería de la Sociedad (incluyendo inversiones financieras temporales) en el Estado de Cash-Flow del 3% y un exceso de ingresos en el Segmento de Sistemas Civiles y de Defensa del 7%.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros Individuales

Opinión

En la opinión de los dos auditores, excepto por los efectos de las salvedades, si las hubiera, que hubiesen podido ponerse de manifiesto si EADS hubiera sido capaz de obtener información financiera actualizada y se hubieran podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente hubiéramos realizado en relación a la inversión en Dassault Aviation y, excepto por el efecto de la desviación respecto de las Normas IFRS con respecto a los costes de desarrollo, y en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de la desviación respecto de las Normas IFRS con respecto a la consolidación por el método proporcional de MBDA, los estados financieros expresan en todos los aspectos significativos la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2002 y de los resultados para el ejercicio terminado en dicha fecha de acuerdo con las Normas IFRS y de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados en los Países Bajos y cumplen con los requerimientos de información financiera incluidos en la Parte 9 del libro 2 del Código civil Holandés.

La Haya, 7 de marzo de 2003

Amsterdam, 7 de marzo de 2003

KPMG Accountants N.V.

Ernst & Young Accountants

2. Distribución del resultado

Los artículos 30 y 31 de los Estatutos de la Asociación establecen que el Consejo de Administración determinará que parte del resultado será atribuida a las reservas. La Junta General de accionistas puede disponer de una reserva sólo sobre una propuesta del Consejo de Administración y hasta el límite permitido por la ley y los Estatutos de la Asociación. Únicamente se podrán pagar dividendos tras la aprobación de las cuentas anuales, donde conste que los Fondos Propios de la compañía son superiores a la cantidad emitida y parcialmente pagada de capital incrementado por las reservas que han de ser mantenidas por la Ley.

Se propondrá en la Junta General Anual de Accionistas que la pérdida neta de 299 millones de euros, que se refleja en la cuenta de pérdidas y ganancias auditada del ejercicio económico 2002, se distribuya contra reservas y se pague un dividendo bruto de 0,30 euros por acción a los accionistas, con cargo a reservas disponibles.

3. Hechos posteriores

Para más información véase Nota 33 del Anexo a los estados financieros consolidados.

5.3. Honorarios de los Auditores Estatutarios

Servicios prestados por los Auditores Estatutarios y Miembros Relacionados, al Grupo para el ejercicio 2002.

	<u>KPMG Accountants N.V.</u>		<u>Ernst & Young Accountants</u>	
	<u>2002</u>		<u>2002</u>	
	<u>Importe</u>	<u>%</u>	<u>Importe</u>	<u>%</u>
	(en miles de euros)		(en miles de euros)	
Auditoría				
• Proceso de Auditoría, certificación, examen de las cuentas individuales y consolidadas	4.049	62,0	3.728	56,8
• Trabajos especiales.....	1.804	27,7	2.785	42,5
Sub-total	<u>5.853</u>	<u>89,7</u>	<u>6.513</u>	<u>99,3</u>
Otros servicios relevantes				
• Legal, fiscal, laboral.....	675	10,3	45	0,7
• Tecnología de la información	—	—	—	—
• Auditoría interna.....	—	—	—	—
• Otros	—	—	—	—
Sub-total	<u>675</u>	<u>10,3</u>	<u>45</u>	<u>0,7</u>
Total	<u>6.528</u>	<u>100,00</u>	<u>6.558</u>	<u>100,00</u>

CAPÍTULO 6 — ÓRGANOS 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 y fue modificado en la reunión del Consejo del 24 de julio de 2002. El Reglamento Interno establece la composición, la función y las responsabilidades más importantes del Consejo de Administración, y determina además la forma de nombramiento y las responsabilidades del Presidente y de los *Chief Executive Officers*. El Reglamento dispone además la creación de dos comités (los Comités de Auditoría y Personal) y especifica su composición, función y normas de funcionamiento.

El Consejo de Administración ha adoptado también Normas de Conducta específicas, que impiden a sus miembros negociar con acciones del grupo EADS en determinadas circunstancias (para más información, véase el anterior párrafo 3.1.3 “*Derecho aplicable — Regulación holandesa*”).

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:

- cuatro han sido designados por DaimlerChrysler;
- cuatro han sido designados por SOGEADE;
- uno ha sido designado por SEPI^(*);
- dos 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 nombró dos *Chairmen* (Presidentes), uno de los cuales fue 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 dan su asesoramiento en lo concerniente a las discusiones estratégicas de alto nivel con los socios externos.

El Consejo de Administración nombró igualmente dos *Chief Executive Officers*, que serán responsables de la gestión diaria 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.

(*) El derecho a designar un miembro del Consejo de Administración se extingue pasados tres años desde julio de 2000, fecha de ejecución de las aportaciones realizadas por Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI a EADS para integrar estas actividades en EADS.

Los *Chief Executive Officers* no realizarán operaciones que sean responsabilidad del Consejo de Administración sin que estas operaciones hayan sido aprobadas previamente por éste.

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 propuestas para el nombramiento de los presidentes del comité de control (o entidades similares) y los *chief executive officers* (o puestos equivalentes) de otras sociedades y unidades operativas significativas del grupo EADS;
- 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 siete ocasiones durante 2002. El índice de asistencia medio a dichas juntas fue del 77%. Básicamente, los temas que se debatieron y las operaciones que se autorizaron en dichas reuniones fueron: la estrategia, reorganización y procesos de EADS (tales como la reestructuración de la División Espacio y la creación de EADS North America), temas económicos importantes (como el Plan de producción de Airbus 2002/2003; el contrato Skynet 5/Paradigm y el programa *US Coast Guard Deepwater Programme*), proyectos de inversión importantes (tales como el Programa A400M), la aprobación de los planes de funcionamiento, el presupuesto, la política de cobertura, operaciones clave de fusiones y adquisiciones, las retribuciones (incluidos los planes de opciones sobre acciones y de oferta de acciones a los empleados) y los pronósticos y resultados económicos del grupo. Durante este período, el Consejo de Administración fue informado regularmente sobre los avances conseguidos mediante la realización de informes económicos por parte de los *Chief Executive Officers*, pronósticos comparativos y planes estratégicos y operacionales.

Durante el año 2002, el Consejo de Administración aceptó también las dimisiones de Axel Arendt como miembro de dicho Consejo, del Comité Ejecutivo y como Director Financiero, y de Alberto Fernández como miembro del Comité Ejecutivo, aprobó los nombramientos de Ralph Crosby, Francisco Fernández-Sainz, Jussi Itävuori y Hans-Peter Ring (como Director Financiero) como miembros del Comité Ejecutivo, y especialmente aprobó los nombramientos de Antoine Bouvier, Fabrice Brégier, Patrick Jourdan y Marwan Lahoud como *Chiefs Executives Officers* de Astrium, Eurocopter, EADS Telecom y MBDA respectivamente.

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, entendiéndose 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

(*) fallecido durante su mandato. Véase “7.1.1 — Evolución reciente — Pérdida de Jean-Luc Lagardère”.

(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 en julio de 2003, 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 Relaciones con los principales accionistas”), el asunto se remitirá a Jean-Luc Lagardère^(*) (o la persona que sea designada al efecto por Lagardère) 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 y la fijación de su remuneración, la aprobación de los estados financieros anuales y las cuentas semestrales, y debate con los auditores los programas de auditoría y los resultados de la revisión de las cuentas, además de controlar el carácter adecuado de los controles internos, los principios contables y la redacción de informes financieros del grupo EADS. El Comité de Auditoría tiene la responsabilidad de garantizar que las actividades de auditoría externas e internas se llevan a cabo de forma correcta y que en las reuniones del Consejo de Administración se da la debida importancia a las cuestiones de auditoría.

El Comité de Auditoría revisa las cuentas anuales y semestrales basándose en la distribución previa de ambos documentos y en los debates mantenidos con los auditores. El Director Contable y el Director Financiero están invitados a las juntas del Comité de Auditoría para responder a cualquier cuestión.

El Comité de Auditoría está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère^(*) e incluye también a Eckhard Cordes y Louis Gallois. El Comité de Auditoría se reúne dos veces al año o con más frecuencia según las exigencias. Durante el año 2002 se reunió en dos ocasiones, con un índice de asistencia del 100%, para revisar los resultados de la Sociedad en 2001, así como los resultados semestrales de la Sociedad en 2002.

6.1.3 Comité de personal

El Comité de Personal se encarga de aconsejar al Consejo de Administración sobre los nombramientos del Comité Ejecutivo y *Chief Executive Officers* de las principales Unidades Operativas de EADS, la estrategia relativa a recursos humanos y los planes de remuneración a largo plazo (incluyendo el desempeño de una función central en la toma de decisiones relativas al porcentaje variable de la remuneración de los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo) y aprueba los contratos de colaboración 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.

(*) fallecido durante su mandato. Véase “Capítulo 7.1.1 Evolución reciente — Pérdida de Jean-Luc Lagardère”.

El Comité de Personal se reúne dos veces al año o con mayor frecuencia, en función de las exigencias. Durante 2002, se reunió en cinco ocasiones, con un índice medio de asistencia del 90%, con la finalidad de revisar los pagos de primas correspondientes al 2001, así como la política de salarios y el plan de opciones sobre acciones para el 2002.

Composición del Consejo de Administración

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Inicio del mandato</u>	<u>Conclusión del mandato</u>	<u>Principal cargo en el grupo EADS</u>	<u>Cargo principal fuera del grupo EADS</u>
Manfred Bischoff.....	60	2000	2005	Presidente de EADS	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère ⁽¹⁾	75	2000	2005	Presidente de EADS	Socio general y ejecutivo de Lagardère
Philippe Camus.....	56	2000	2005	CEO de EADS	Presidente y CEO de Arjil Commanditée — Arco (Socio general y ejecutivo de Lagardère) CEO de DCLRH
Rainer Hertrich.....	53	2000	2005	CEO de EADS	CEO de DCLRH
Eckhard Cordes.....	52	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de EADS	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Pedro Ferreras.....	48	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de EADS	Presidente del Consejo de Administración de Aluminio Catalán, SA
Noël Forgeard.....	56	2000	2005	Presidente y CEO de Airbus	Miembro del Consejo de Administración de IMS SA
Louis Gallois.....	59	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de EADS	Presidente de SNCF
Jean-René Fourtou.....	63	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de EADS	Presidente y CEO de Vivendi Universal
Michael Rogowski.....	64	2000	2005	Miembro del Consejo de Administración de EADS	Presidente del Consejo Supervisor de J.M. Voith AG

Otros cargos y labores desempeñadas por los miembros del Consejo de Administración

Manfred Bischoff

- presidente de EADS Participations B.V.; presidente de la comisión de control de EADS Deutschland GmbH;
- presidente de la comisión de control y miembro de las comisiones de recursos humanos y de mediación de Dasa AG;
- presidente de la comisión de control de DCLRH;
- presidente de la comisión de control de MTU Aero Engines GmbH;
- miembro de la comisión de control de Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG;
- miembro de la comisión de control de Fraport AG;
- miembro de la comisión de control de Gerling-Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG;
- miembro de la comisión de control de J.M. Voith AG;
- miembro de la comisión de control de Lagardère;
- miembro del consejo de administración de Mitsubishi Motors Corporation.

Jean-Luc Lagardère

- presidente de EADS Participations B.V.;
- presidente y chief executive officer de Lagardère Capital & Management;
- presidente y chief executive officer de Hachette SA;
- presidente de France Galop; representante permanente de Lagardère como miembro de la asociación Le Cercle de l'Industrie;
- presidente de Lagardère SAS;
- presidente de la Fondation Hachette;
- director de Lagardère Elevage;
- miembro de la comisión de control del Banco de Francia (París).

Philippe Camus

- chief executive officer de EADS Participations B.V.;
- presidente de GIFAS — Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales;
- representante permanente de Lagardère en el consejo de administración de Hachette SA;
- representante permanente de Hachette SA en el consejo de administración de Hachette Distribution Services;
- presidente de EADS France;
- miembro del consejo de administración de Stichting Administratiekantoor EADS (la “Fundación”);
- miembro del consejo de administración de Crédit Lyonnais;
- miembro del consejo de administración de Dassault Aviation;
- miembro del consejo de administración de Lagardère Active Broadcast;
- miembro del consejo de administración de Hachette Filipacchi Médias;
- miembro del consejo de administración de La Provence;
- miembro del consejo de administración de Nice Matin;
- miembro de la comisión de control de Editions P. Amaury;
- miembro de las comisiones de remuneración y accionistas de Airbus;
- director de Internal Control Group of Aero Ré;

Rainer Hertrich

- chief executive officer de EADS Participations B.V.;
- chief executive officer de Dasa AG;
- chief executive officer de EADS Deutschland GmbH;
- presidente de la comisión de accionistas de Astrium N.V.;
- presidente de la comisión de accionistas y miembro de la comisión de remuneración de Airbus;
- presidente de la Asociación alemana de Industrias Aeroespaciales, BDLI;
- miembro del consejo de administración de Aspen Institute Berlin.

Eckhard Cordes

- presidente de Detroit Diesel Corporation;
- presidente de MTU Motoren-und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH;
- presidente de EvoBus GmbH;
- miembro del consejo de administración de Rheinmetall AG;
- miembro del consejo de administración de TAG McLaren Holdings Ltd;
- miembro del consejo de administración de Deutsche Messe AG;
- miembro del consejo de administración de Deutsche BP AG.

Pedro Ferreras

- vicepresidente del Consorcio Zona Franca de Barcelona;
- miembro del consejo rector de la Asociación para el Progreso y la Dirección (A.P.D) y la Asociación para el Progreso y la Dirección (A.P.D. zona mediterránea).

Noël Forgeard

- presidente y chief executive officer de Airbus Holding SA;
- presidente y chief executive officer de Airbus France;
- presidente del consejo de administración de Airbus España SL;

- presidente de la comisión de control y miembro de las comisiones de recursos humanos y mediación de Airbus Deutschland GmbH;
- representante permanente de Airbus en el consejo de administración de Airbus Simulators Services;
- miembro del consejo de administración de Airbus UK Ltd;
- miembro del consejo de administración de EADS CASA;
- miembro del consejo de administración de Ecole Polytechnique.

Louis Gallois

- miembro del consejo de administración de Thalès;
- miembro del consejo de administración de Ecole Centrale des Arts et Manufactures.

Jean-René Fourtou

- miembro del consejo de administración de la Fundación;
- chief executive officer de USI Entertainment Inc;
- presidente de la comisión de control de Vivendi Environment;
- presidente de la comisión de control de Groupe Canal +;
- miembro del consejo de administración de USA Interactive;
- miembro de la comisión de control de Axa;
- miembro del comité ejecutivo de Axa Millesimes SAS;
- vicepresidente del consejo de administración de Axa Assurances IARD Mutuelle;
- vicepresidente del consejo de administración de Axa Assurances Vie Mutuelle;
- vicepresidente del consejo de administración de Axa Courtage Assurances Mutuelle;
- miembro del consejo de administración de Axa Financial Inc.;
- miembro del consejo de administración de The Equitable Life Assurance;
- miembro de la comisión de control de Aventis;
- miembro del consejo de administración de Cap Gemini;
- presidente de la ICC, Chambre de Commerce Internationale.

Michael Rogowski

- miembro del consejo de administración de la Fundación;
- miembro de la comisión de control de Deutsche Messe AG;
- miembro de la comisión de control de HDI Versicherung auf Gegenseitigkeit;
- miembro de la comisión de control de IKB Deutsche Industrie-bank AG.

En reunión extraordinaria celebrada con fecha 28 de marzo de 2003, el Consejo de Administración propuso que se modificasen las resoluciones para la Junta General Ordinaria de accionistas de 2003 con el fin de incluir (i) el nombramiento de Arnaud Lagardère como miembro del Consejo de Administración y (ii) condicionado a dicho nombramiento y con efecto inmediato a partir de dicho nombramiento por la Junta General Ordinaria, el nombramiento de Arnaud Lagardère como uno de los presidentes del Consejo de Administración y miembro de los Comités de Auditoría y de Personal.

En la Junta General de accionistas de EADS, convocada para el día 6 de mayo de 2003, se presentará una resolución para el nombramiento de Hans-Peter Ring como miembro del Consejo de Administración en sustitución de Axel Arendt, quien presentó su dimisión como tal con efectos desde el día 1 de noviembre de 2002.

Los dos consejeros independientes son Jean-René Fourtou y Michael Rogowski.

La Sociedad no ha otorgado a ninguna persona distinta de los miembros del Consejo de Administración el derecho a asistir a las reuniones de éste. De conformidad con el Derecho holandés aplicable, los empleados no pueden elegir Consejeros.

No existe un número mínimo de acciones de las que deba ser titular un Consejero.

La Sociedad está considerando procedimientos para evaluar la actuación del Consejo de Administración en el futuro.

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 12 ocasiones durante 2002.

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;
- el nivel de cumplimiento de las actividades y de las funciones de soporte del grupo EADS; y
- todos los aspectos relativos al negocio de la Sociedad.

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.....	56	2000	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich.....	53	2000	2005	Chief Executive Officer
François Auque.....	46	2000	2005	Jefe de la División de Espacio
Ralph Crosby.....	55	2002	2007	Presidente y CEO de EADS North America
Thomas Enders.....	44	2000	2005	Director de la División de Sistemas Civiles y de Defensa
Francisco Fernández-Sainz....	57	2002	2007	Director de la División de Aviación para el Transporte Militar
Noël Forgeard.....	56	2000	2005	Director de la División Airbus y Presidente y CEO de Airbus
Jean-Louis Gergorin.....	56	2000	2005	Director de Coordinación Estratégica
Jean-Paul Gut.....	41	2000	2005	Director de EADS International
Gustav Humbert.....	53	2000	2005	Director de Operaciones de Airbus
Jussi Itävuori.....	47	2002	2007	Director de Recursos Humanos
Hans-Peter Ring.....	52	2002	2007	Director Financiero
Dietrich Russell.....	61	2000	2005	Director de la División de Aeronáutica

Philippe Camus, Chief Executive Officer

Ha sido Presidente del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra. En 1982, se unió a la dirección general del grupo Lagardère en el que ostentó los cargos de Presidente del Comité Financiero del grupo Matra hasta 1992, Presidente designado y Director Gerente del Comité Financiero del grupo Lagardère en 1993 y Socio General de Lagardère SCA en 1998. El señor Camus realizó sus estudios en la École Normale Supérieure de París, obtuvo un título de *Agrégation* en ciencias físicas y en ciencias actuariales y se graduó por el Institut d'Études Politiques de París.

Rainer Hertrich, Chief Executive Officer

Comenzó su carrera profesional en 1977 en Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH. En 1994, fue nombrado Vicepresidente de Corporate Controlling of Deutsche Aerospace AG. En 1996, fue nombrado Director de la unidad de negocio de Motores Aéreos de Dasa AG y al mismo tiempo, Presidente y CEO de Dasa's Motoren- und Turbinen-Union München GmbH (MTU). En marzo de 2000, fue nombrado Presidente y CEO de Dasa AG.

Realizó sus estudios de Administración de Empresas en la Universidad Técnica de Berlín y en la Universidad de Nuremberg, y posee una Licenciatura en Comercio.

François Auque, División de Espacio

Fue nombrado Director Financiero en 1991 y Director Gerente responsable de Satélites del Grupo en Aerospatiale Matra y miembro del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra en 1999. El señor Auque se unió a Aerospatiale en 1991 como Director Financiero. Realizó sus estudios en la Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), la Ecole Nationale d'Administration (ENA) y el Institut d'Etudes Politiques de Paris (IEP).

Ralph D. Crosby Jr., Presidente y CEO de EADS North America

Anteriormente, el señor Crosby fue Presidente del Sector de Sistemas Integrados de Northrop Grumman Corporation, Vicepresidente Corporativo y Director General de la División de Aviación Comercial y de la División B-2 de la Sociedad. Posee una licenciatura en Ciencias de la Academia Militar estadounidense, un máster en Relaciones Internacionales del Graduate Institute of International Studies de Ginebra y en Administración Pública de la Universidad de Harvard.

Thomas Enders, División de Sistemas de Defensa y Civiles

En 1991 se unió a MBB/Dasa AG, tras haber desempeñado varios cargos en institutos de investigación internacionales y el parlamento alemán y haber formado parte del personal de planificación del Ministerio de Defensa alemán. Después de varios años en el sector del marketing de la empresa, se convirtió en Secretario Corporativo de Dasa AG en 1995. Desde 1996 a 2000, ha sido el responsable de Tecnología y Estrategia Corporativa. Posee varias licenciaturas por la Universidad de Bonn y UCLA, California.

Francisco Fernández Sainz, División de Aviación para Transporte Militar

Con anterioridad desempeñó el cargo de Director General de Airbus España. Entró a formar parte de CASA en 1971 como ingeniero de diseño, ocupando diversos puestos como Director de Ingeniería de Producto (1975), Director de Proyectos (1979), Director de Desarrollo de Ingeniería de la Dirección Técnica (1982), Vicepresidente de Ingeniería (1984) y Vicepresidente Ejecutivo de Programas (1997). El señor Fernández Sainz posee un máster en Administración de Empresas de ICADE y es ingeniero aeronáutico.

Noel Forgeard, Presidente y Chief Executive Officer de Airbus

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. Se unió a Airbus Industrie como Director Gerente en 1998 y se convirtió en el primer Presidente y Chief Executive Officer de la sociedad integrada Airbus en 2001. Se licenció por la Ecole Polytechnique y la Ecole des Mines de París.

Jean-Louis Gergorin, Vicepresidente Ejecutivo, Director de Coordinación Estratégica

Ex-Director Gerente (Coordinación Estratégica) de Aerospatiale Matra, Comenzó su carrera profesional en el gobierno francés, siendo nombrado Director de Planificación de Políticas del Ministerio francés de Asuntos Exteriores y miembro de la Comisión germano-francesa de Seguridad y Defensa. A partir de 1984, ostentó diversos puestos ejecutivos estratégicos en MATRA y LAGARDERE. Realizó sus estudios en París en la Ecole Polytechnique y en la École Nationale d'Administration y es ex-alumno del Programa para Ejecutivos de Stanford.

Jean-Paul Gut, Vicepresidente Ejecutivo, EADS International

Con anterioridad a julio de 2000, era Presidente Ejecutivo de Aeroespaciale Matra Lagardère International y Director Gerente de Defensa y Transporte Espacial de Grupo de Aerospatiale Matra. En marzo de 1998, fue nombrado miembro del Consejo de Administración del Grupo Lagardère, responsable de Operaciones Internacionales y del Sector de Alta Tecnología. Se licenció por el Institut d'Etudes Politiques de París (IEP) y posee un máster en Económicas.

Gustav Humbert, Director de Operaciones de Airbus

Antiguo miembro del Consejo de Administración de Dasa AG a cargo de la División de Aviación Comercial, entró a formar parte de Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) en 1980 y fue nombrado Presidente y CEO de Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH en 1994. Posee una licenciatura en ingeniería mecánica y tecnología de producción

por la Universidad Técnica de Hanover así como el Doctorado en ingeniería por la Universidad de Hanover, Escuela de Maquinaria.

Jussi Itävuori, Vicepresidente Ejecutivo, Director de Recursos Humanos

El señor Itävuori entró a formar parte de EADS en septiembre de 2001. Con anterioridad a su actual puesto, trabajó para KONE Corporation desde 1982, y en 1989 fue nombrado Director de Recursos Humanos y miembro del Comité Ejecutivo de KONE Elevators. En 1995, fue nombrado miembro del Comité Ejecutivo y director de Recursos Humanos de KONE Corporation. Realizó el servicio militar en las Fuerzas Aéreas Finlandesas como piloto y oficial. Obtuvo un máster en la Vaasa School of Economics de Finlandia

Hans Peter Ring, Director Financiero

Licenciado en Administración de Empresas, comenzó su carrera profesional en MBB en 1977. En 1987, fue nombrado Director de Control de la División de Defensa y Misiles de la empresa. Posteriormente, fue nombrado Director de Control de la División de Defensa y Aviación de Dasa AG. De 1992 a 1995, fue director financiero y miembro del Consejo de Dornier Luftfahrt, una filial de Dasa AG. En 1996, fue nombrado Vicepresidente Ejecutivo de Control de DASA, y posteriormente de EADS.

Dietrich Russell, División de Aeronáutica

Ex Director de Operaciones de Airbus Industrie. El señor Russell se unió a Dasa AG en 1995 donde fue nombrado Miembro del Consejo responsable de la división de Aeronáutica. El señor Russell se graduó en los Departamentos de Economía e Ingeniería Metalúrgica y posee un doctorado en ingeniería de la Universidad Técnica RWTH de Aachen. Trabajó durante 24 años para Mannesmann antes de unirse a DASA AG.

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 de 5.000 euros por consejero y 10.000 euros por presidente, por reunión, más una prima calculada en base a los resultados antes de intereses e impuestos del Grupo EADS.

Durante el año 2002, los Consejeros no ejecutivos recibieron las siguientes dietas por su participación en las reuniones del consejo:

— Manfred Bischoff.....	: 70.000 euros
— Jean-Luc Lagardère ^(*)	: 70.000 euros
— Eckhard Cordes.....	: 25.000 euros
— Pedro Ferreras.....	: 35.000 euros
— Jean-René Fourtou.....	: 5.000 euros
— Louis Gallois.....	: 0 euros (el señor Gallois renunció a percibir cualquier tipo de retribución)
— Michael Rogowski.....	: 15.000 euros

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.

Para mayor información sobre la remuneración de los miembros del Consejo de Administración durante el año 2002, véase la nota 9 a los Estados Financieros de la Sociedad que se incluye en el Capítulo 5.

A la fecha del presente documento, los miembros del Consejo de Administración (incluyendo aquellos que también son miembros del Comité Ejecutivo) eran titulares de un total de 24.680 acciones de EADS (sin incluir las acciones poseídas a través de fondos de inversión colectiva).

(*) fallecido durante su mandato. Véase “Capítulo 7.1.1 — Evolución reciente — Pérdida de Jean-Luc Lagardère”.

Remuneración de los miembros del Comité Ejecutivo

Los miembros del Comité Ejecutivo tienen derecho a recibir una retribución total anual estimada de 11.383.000 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.

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 2002 ascendió a 1.816.281 euros y 2.114.146 euros respectivamente. De manera adicional, se ha compensado a los miembros del Comité Ejecutivo con planes de jubilación cuyos términos se describen en “Notas a los Estados Financieros Consolidados — Nota 9: Remuneración”.

6.2.2 Opciones concedidas a los dos Chief Executive Officers

Véase el apartado “6.3.3. Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados — Opciones concedidas a los trabajadores”.

6.2.3 Operaciones con Partes Vinculadas

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 operaciones con partes vinculadas 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 2002, 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 Reparto del capital y de los derechos de voto — Relaciones con los principales accionistas” para obtener una descripción pormenorizada de las relaciones existentes entre la Sociedad y sus principales accionistas.

Tal y como se indica en el párrafo “3.1.3.1 Descripción general de la Sociedad — Derecho aplicable — Regulación holandesa”, de conformidad con la Ley Financiera, la Sociedad está obligada a proporcionar a la CNMV determinada información relativa a todas las operaciones realizadas con partes vinculadas.

6.2.4 Préstamos y garantías a los consejeros

EADS no ha concedido ningún préstamo a sus Consejeros o miembros del Comité Ejecutivo.

6.3 Planes de incentivos y de participación en los resultados para empleados

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 inicial, EADS ofreció a los empleados que cumplían 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 su inversión en las acciones que comprasen. Si optaban por esta opción, la inversión incluía la cantidad pagada más una cantidad resultante de un contrato de 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 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 acciones 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 empleados que:

- tuviesen una antigüedad mínima de tres meses;
- fuesen empleados de (i) EADS o (ii) una de sus filiales o (iii) 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.

En octubre de 2002, EADS ofreció a los empleados que cumplían los requisitos un máximo del 0,25% del total de su capital social emitido antes de la oferta. Se ofreció a los empleados hasta un máximo de 2.022.939 acciones de valor nominal 1 euro cada una.

La oferta de acciones para empleados (*note d'opération préliminaire* aprobada por la COB el 30 de septiembre de 2002 con el número 02-1062 y *note d'opération définitive* aprobada por la COB el 11 de octubre de 2002 con el número 02-1081) se dirigió únicamente a los empleados que:

- tuviesen una antigüedad mínima de tres meses;
- fuesen empleados de (i) EADS o (ii) una de sus filiales o (iii) 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 Alemania, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, México y Singapur.

La oferta de acciones a empleados se dividió 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 8,86 euros por acción;
- las acciones suscritas por empleados que reunían los requisitos necesarios directamente, se ofrecieron al precio de 7,93 euros por acción.

En general, los empleados no podrán vender las acciones ofrecidas durante un año, y en algunos países durante más tiempo.

En la oferta de acciones a empleados se suscribió un total de 2.022.939 acciones. Las acciones se entregaron el día 4 de diciembre de 2002

6.3.3 Opciones concedidas a los trabajadores

En sus reuniones del 26 de mayo de 2000, el 20 de octubre de 2000, el 12 de julio de 2001 y el 9 de agosto de 2002, el Consejo de Administración de la Sociedad, haciendo uso de la autorización que le concedieron las 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 Junta del Consejo	26 de mayo de 2000	20 de octubre de 2000
Número de acciones que se pueden suscribir	5.135.400	240.000
De las cuales: acciones que pueden suscribir los consejeros y altos cargos	720.000	60.000
Número total de empleados que cumplen los requisitos	Aproximadamente 850	34
Fecha a partir de la cual se pueden ejercitar 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.	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 vencimiento	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	Euro 20,90	Euro 20,90
Número de opciones ejercidas	0	0

	Tercer tramo	Cuarto tramo
Fecha de la Junta General	10 de mayo 2001	10 de mayo 2001
Fecha de la Junta del Consejo	12 de julio 2001	9 de agosto 2002
Número de acciones que se pueden suscribir	7.926.425	7.276.100
De las cuales: acciones que pueden suscribir:		
— D. Philippe Camus ^(*)	135.000	135.000
— D. Rainer Hertrich ^(*)	135.000	135.000
— los 10 empleados a los que se les ha concedido el máximo número de opciones durante el año 2001 (tercer tramo) y 2002 (cuarto tramo)	738.000	808.000
Número total de empleados que cumplen los requisitos	Aproximadamente 1.650	Aproximadamente 1.562
Fecha a partir de la cual se pueden ejercitar 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.	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 vencimiento	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	24,66 euros	16,96 euros
Número de opciones ejercidas	0	0

(*) Para mayor información sobre las opciones concedidas a los miembros del Comité Ejecutivo, véase la nota 9 a los Estados Financieros de la Sociedad que se incluye en el Capítulo 5.

CAPÍTULO 7 — EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS

7.1 Evolución reciente

7.1.1 Pérdida de Jean-Luc Lagardère

El pasado 14 de marzo de 2002, Jean-Luc Lagardère, uno de los dos presidentes del Consejo de Administración de EADS y uno de los impulsores de la creación de la Sociedad, falleció como consecuencia de una enfermedad. En reunión extraordinaria del Consejo de Administración de fecha 28 de marzo de 2003, se propuso modificar las resoluciones que se presentarían ante la Junta General Ordinaria de accionistas de 2003 para incluir (i) el nombramiento de Arnaud Lagardère como miembro del Consejo de Administración y (ii) condicionado a dicho nombramiento y con efecto inmediato a partir de dicho nombramiento por la Junta General Ordinaria, el nombramiento de Arnaud Lagardère como uno de los Presidentes del Consejo de Administración y como miembro de los Comités de Auditoría y Personal del mismo. El estado francés, a través del Presidente Jacques Chirac, ha respaldado la candidatura de Arnaud Lagardère para ocupar dichos cargos.

7.1.2 Inclusión de EADS en el índice alemán MDAX

Tras los recientes cambios introducidos en la normativa de la Deutsche Börse AG (la Bolsa alemana), que permiten la inclusión en los principales índices bursátiles (con excepción del DAX30) de sociedades constituidas en países distintos a Alemania, en febrero de 2003 EADS N.V. entró a formar parte del índice MDAX50. En la primera jornada de negociación de acuerdo con la nueva estructura MDAX, el 24 de marzo de 2003, la ponderación de EADS en el índice revisado era de un 9,4%, calculada sobre la base del precio de cierre de las acciones de la Sociedad en Frankfurt el 21 de marzo de 2003, que era de 9,38 euros por acción.

7.1.3 Emisión de Eurobonos por valor de 1.000 millones de euros

En febrero de 2003, EADS anunció su primer programa de emisión de notas a medio plazo denominadas en euros (*Euro Medium Term Notes* o EMTN) por importe de 3.000 millones de euros, y lanzó, en virtud del mismo, una oferta inaugural de Eurobonos por valor de 1.000 millones de euros. Los Eurobonos a siete años se emiten con un cupón del 4,625 por ciento. La oferta de 750 millones de euros que se había considerado en un principio se elevó a 1.000 millones de euros en respuesta a la demanda de los inversores. Los objetivos de esta emisión inicial son la refinanciación de la deuda existente y la ampliación del perfil de vencimiento de la deuda de EADS, al tiempo que beneficiarse de los atractivos tipos de interés vigentes en la actualidad. La Dirección considera que la aplicación del programa EMTN ampliará la presencia y la posición de EADS en los mercados de capitales y aumentará su flexibilidad frente a las variables necesidades de financiación.

7.1.4 Astrium

El 31 de enero de 2003, EADS anunció que adquiriría la participación del 25% de Astrium N.V. correspondiente a BAE SYSTEMS. Astrium N.V. es una sociedad cuyo negocio son los satélites, abarcando programas de navegación y ciencia, de observación de la Tierra, de telecomunicaciones civiles y militares, y de aviónica y equipos. La implementación de esta operación está pendiente de aprobación por parte de las autoridades reguladoras. Una vez que esta operación haya sido aprobada por las autoridades competentes, EADS obtendrá el control total de Paradigm Secure Communications Ltd. y de Astrium N.V., que anteriormente compartía con BAE SYSTEMS.

Antes de llevar a cabo la operación, EADS y BAE SYSTEMS realizarán una aportación de capital a Astrium N.V. de 84 millones de euros cada una (168 millones de euros en total). Las aportaciones en efectivo contribuirán a acelerar la estrategia de EADS de incremento de la eficiencia financiera e industrial de la sociedad a nivel global. En el momento de cierre de la operación, EADS, que ya es propietaria del 75 por ciento de Astrium N.V., adquirirá las acciones de Astrium N.V. correspondientes a BAE SYSTEMS por importe de 84 millones de euros. Teniendo en cuenta la aportación de capital en efectivo, la transferencia de la participación de BAE SYSTEMS en Astrium N.V. a EADS se efectuará sin contrapartida neta de tesorería. Estas condiciones reflejan el actual deterioro del sector espacial comercial, así como la continuada intención de EADS de colocar a Astrium N.V. en una posición adecuada que le haga recuperar la rentabilidad en términos de EBIT para el año 2004 y el liderazgo en la futura consolidación del sector espacial a través de una gestión unificada.

En julio de 2002, EADS y BAE SYSTEMS habían anunciado su intención de que EADS adquiriese la participación de BAE SYSTEMS en Astrium N.V. y en ese sentido crearon Paradigm Secure Communications con el fin de hacerse cargo de la prestación de servicios al Ministerio de Defensa británico en el marco del programa de satélites de comunicaciones militares Skynet 5. De acuerdo con los términos propuestos en un primer momento, la venta de la participación en Astrium N.V. estaba condicionada a la contratación del programa Skynet 5 con el Reino Unido.

BAE SYSTEMS se ha comprometido a pagar a EADS 55 millones de euros en el caso de que ésta no llegue a un acuerdo sobre los términos económicos del contrato Skynet 5.

EADS ve el programa Skynet 5 como una iniciativa de importancia estratégica tanto para sus actividades en el Reino Unido como en el ámbito espacial, y está totalmente decidida a firmar el contrato Skynet 5 con el Ministerio de Defensa británico lo antes posible. BAE SYSTEMS continúa apoyando a EADS con el fin de garantizar la consecución de dicho contrato.

Esta adquisición representa un elemento esencial para EADS en sus esfuerzos de reestructurar e integrar todos sus intereses dentro del ámbito espacial en el Reino Unido, Francia, Alemania y España. Véase “4.1.6 Espacio”.

7.2 Perspectivas financieras para 2003

El crecimiento continuado en los negocios de defensa de EADS (incluidos los helicópteros y los aviones militares, los sistemas de misiles, la electrónica de defensa, las comunicaciones protegidas, etc.) sigue siendo una de las principales prioridades para la Dirección, que prevé que el volumen de negocios de 6.000 millones de euros registrado en 2002 crezca un 60% antes del 2005. 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. Por otra parte, este año pasarán a la fase de entrega distintos programas, contribuyendo al crecimiento del EBIT correspondiente a los negocios de defensa de EADS.

La Dirección de EADS está fijando los objetivos financieros para el año 2003 con mucha prudencia, de manera que preserven la flexibilidad de la Sociedad para responder a las variaciones del mercado. En la actual situación de incertidumbre, EADS seguirá dando mayor importancia a la rentabilidad y al control de la tesorería que a la ampliación de la cuota de mercado.

A pesar del complicado entorno empresarial, EADS considera que el volumen de negocios se mantendrá relativamente estable en 2003 con respecto al registrado en 2002. Dicha consideración se basa en la entrega prevista de 300 aviones por parte de Airbus en 2003 y en la previsión de un tipo de cambio medio euro-dólar en el mercado del 1,10. En consecuencia, se espera que la parte del volumen de negocios que no se asegure mediante instrumentos financieros de cobertura resultará perjudicada por el debilitamiento del dólar (el tipo de cambio medio euro-dólar en 2002 fue de 0,95). Esta influencia negativa debería quedar contrarrestada por el crecimiento generado por el desarrollo de determinados programas relacionados con la defensa, así como por la consolidación de Astrium, por primera vez al 100%.

Como consecuencia de la incertidumbre que reina actualmente en el mercado, la Dirección no fijará una cifra concreta como EBIT objetivo para 2003. En este momento, EADS prevé que el EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y de ingresos/gastos extraordinarios para 2003, alcance un nivel similar al observado en 2002. Esta previsión se basa en las 300 entregas que realizará Airbus y en el incremento esperado en los gastos de I+D de aproximadamente 200 millones de euros, hasta alcanzar niveles máximos en 2003. El objetivo de EADS para el EBIT incluye asimismo una considerable provisión para la profunda reorganización que se llevará a cabo en la División Espacio a fin de lograr la rentabilidad durante el año 2004. El EBIT previsto para 2003 en la División Espacio presenta también un empeoramiento con respecto a 2002 como consecuencia de la continua reestructuración y de las contingencias de los programas, así como de la consolidación de Astrium N.V., por primera vez al 100%. Estos efectos negativos serán paliados por la mejora que se ha previsto en el rendimiento de las divisiones de EADS que actualmente están preparando programas de defensa (i.e. ATM, Aeronáutica y SDC).

Se espera que en 2003 el cash flow disponible con anterioridad al impacto en la tesorería de la financiación a clientes mantenga el signo positivo, reflejando la persistente capacidad para autofinanciar el programa A380. La Dirección ha implementado un estricto sistema de control de la exposición al riesgo derivado de la financiación a clientes, permitiendo que Airbus apoye con prudencia a sus clientes de manera individualizada, sin poner en peligro la solidez financiera de la Sociedad. El presupuesto de EADS para la financiación a clientes en 2003 es considerablemente inferior al presupuesto inicial para estos fines correspondiente a 2002, que ascendía a 1.800 millones de euros, y la Dirección de EADS sigue trabajando restrictivamente con el fin de mantener los aumentos de dicho presupuesto en el mínimo posible.

7.3 Calendario Provisional de Comunicación de Información Financiera

Comunicación del Resultado de 2002:

10 de marzo 2003

Foro Global de Inversores:

28-29 de abril 2003

Comunicación del Resultado Trimestral 2003:

6 de mayo 2003

Junta General Anual Ordinaria de Accionistas:

6 de mayo 2003

Comunicación del Resultado Semestral 2003:

28 de julio 2003

Comunicación del Resultado del Tercer Trimestre 2003:

6 de noviembre 2003

El presente documento se encuentra también disponible en las siguientes direcciones:

European Aeronautic Defence and Space Company – EADS

En España

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – España

En Alemania

81663 Munich – Alemania

En Francia

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Francia

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

Le Carré
Beechavenue 130–132
1119 PR Schiphol-Rijk
Holanda
www.eads.net