

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENTO DE REFERENCIA EJERCICIO ECONÓMICO 2000

COB

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 26 de abril de 2001 con el número R 01-148. Únicamente podrá ser utilizado en el marco de una operación financiera si va acompañado por un comunicado de operación aprobado por la *Commission des opérations de bourse*.

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

Aviso

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

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

ÍNDICE

Capítulo 1 — Responsables del Documento de Referencia y de la auditoría contable	4
1.1 Personas que asumen la Responsabilidad del Documento de Referencia	4
1.2 Certificación de los responsables del Documento de Referencia	4
1.3 Personas responsables de la revisión contable	4
1.3.1 Responsables de la revisión contable de EADS	4
1.3.2 Informe de los auditores	4
1.4 Política de información	6
1.5 Compromisos de la Sociedad en materia de información	6
1.6 Tipo de cambio	6
Capítulo 2 — Información relativa a los valores emitidos	7
Sin contenido	7
Capítulo 3 — Información de carácter general relativa a la Sociedad y a su capital	8
3.1 Descripción general de la Sociedad	8
3.1.1 Denominación y domicilio social	8
3.1.2 Forma jurídica	8
3.1.3 Derecho aplicable — Regulación holandesa	8
3.1.4 Fecha de constitución y duración de la Sociedad	10
3.1.5 Objeto social	11
3.1.6 Registro mercantil	11
3.1.7 Consulta de documentos jurídicos	11
3.1.8 Ejercicio social	11
3.1.9 Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones	11
3.1.10 Juntas generales	12
3.1.11 Notificación de participaciones significativas	13
3.1.12 Oferta pública de adquisición obligatoria	14
3.2 Información de carácter general relativa al capital social	15
3.2.1 Modificación del capital social o de los derechos inherentes a las acciones	15
3.2.2 Capital social emitido	16
3.2.3 Capital social autorizado	16
3.2.4 Títulos que dan acceso al capital social	16
3.2.5 Evolución del capital social emitido desde la constitución de la Sociedad	17
3.3 Reparto del capital y de los derechos de voto	17
3.3.1 Estructura del capital	17
3.3.2 Relaciones con los principales accionistas	18
3.3.3 Forma de las acciones	26
3.3.4 Modificaciones en el capital de la Sociedad después de su constitución	26
3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad	26
3.3.6 Organigrama simplificado del grupo	27
3.3.7 Adquisición de acciones propias	27
3.4 Información bursátil	28
3.5 Dividendos	29
3.5.1 Dividendos distribuidos durante los últimos cinco años	29
3.5.2 Política de distribución de dividendos de EADS	29
3.5.3 Plazo de prescripción de dividendos	29
3.5.4 Régimen fiscal	30

Capítulo 4 — Información relativa a la actividad de EADS	32
4.1 Presentación del Grupo EADS	32
4.1.1 Presentación.....	32
4.1.2 Airbus.....	36
4.1.3 Aviación de Transporte Militar.....	47
4.1.4 Aeronáutica	51
4.1.5 Espacio	64
4.1.6 Sistemas de Defensa y Civiles.....	71
4.1.7 Inversiones.....	80
4.2 Propiedad industrial e intelectual	81
4.3 Asuntos extraordinarios y litigios	81
4.4 Empleados	81
4.5 Investigación y desarrollo	82
4.6 Seguros	82
4.7 Medio ambiente	83
4.8 Elementos a tener en cuenta a la hora de invertir	83
Capítulo 5 — Activo neto — Situación financiera — Resultados	88
5.1 Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades — Estados financieros consolidados proforma no auditados	88
5.2 Estados financieros	101
5.2.1 Estados financieros consolidados.....	101
5.2.2 Estados financieros individuales.....	129
5.3 Estados financieros consolidados de Aerospatiale correspondientes al ejercicio 1998.	134
Capítulo 6 — Órganos de administración, dirección y control de la Sociedad	139
6.1 Administración, dirección y control	139
6.1.1 Consejo de Administración, Presidentes y <i>Chief Executive Officers</i>	139
6.1.2 Comité de Auditoría	140
6.1.3 Comité de Personal	141
6.1.4 Comité Ejecutivo	141
6.2 Retribución de los Consejeros y de los principales directivos	143
6.2.1 Remuneración de los Consejeros y de los principales directivos	143
6.2.2 Opciones concedidas a los Consejeros y a los principales directivos sobre las acciones de la Sociedad.....	144
6.2.3 Operaciones realizadas con los Consejeros.....	144
6.2.4 Préstamos y garantías a los Consejeros	144
6.3 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados	144
6.3.1 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados	144
6.3.2 Oferta de acciones a los empleados	144
6.3.3 Opciones concedidas a los trabajadores	145
Capítulo 7 — Evolución reciente y perspectivas	146

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

1.1 Personas que asumen la Responsabilidad del Documento de Referencia

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

1.2 Certificación de los Responsables del Documento de Referencia

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

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3 Personas responsables de la revisión contable

1.3.1 Responsables de la revisión contable de EADS

	<u>Fecha del primer nombramiento</u>	<u>Expiración del mandato actual</u>
KPMG Accountants N.V. Churchill Plein 6 2517 JW La Haya Países Bajos Representada por D. E. Paul Medema	10 de mayo de 2000	10 de mayo de 2001 ⁽²⁾
Arthur Andersen..... Prof. W. H. Keesomlaan, 8 1183 DJ Amstelveen Países Bajos Representada por D. Huub H. H. Wieleman	10 de mayo de 2000	10 de mayo de 2001 ⁽¹⁾

1.3.2 Informe de los Auditores

En calidad de auditores oficiales de EADS, hemos comprobado que la información financiera incluida en el Documento de Referencia relativa a los estados financieros oficiales auditados correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 (“los estados financieros”) (incluyendo la información financiera consolidada) ha sido obtenida adecuadamente de los citados estados financieros.

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

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

Hemos auditado los estados financieros a 31 de diciembre de 2000, formulados por el Consejo de Administración, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría, y con las generalmente aceptadas en los Países Bajos.

Nuestro informe del 9 de marzo de 2001 incluía los siguientes temas en la opinión:

- Dado que nos ha sido imposible realizar los procedimientos de auditoría que normalmente habríamos realizado sobre la participación en Dassault Aviation, que se contabiliza mediante el método de puesta en equivalencia, no hemos expresado ninguna opinión al respecto. Los ingresos netos derivados de inversiones en capital contabilizados por EADS en el ejercicio 2000 han ascendido a 116 millones de euros y el coste de la inversión de EADS en Dassault Aviation a 31 de diciembre de 2000 era de 1.164 millones de euros.

(2) Se presentará una resolución ante la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 10 de mayo de 2001, con el fin de establecer que los auditores de la Sociedad para el período contable correspondiente al ejercicio 2001 sean KPMG Accountants N.V. y Arthur Andersen.

- En todos los demás aspectos, y excepto por el efecto de la no aplicación de las Normas Contables Internacionales (IAS) establecidas para los gastos de investigación y desarrollo, que EADS ha contabilizado como gastos incurridos, mientras que las Normas IAS exigen que se capitalicen como inmovilizado inmaterial si se cumplen ciertos requisitos para el reconocimiento del activo, los estados financieros expresan la imagen fiel de la Sociedad a 31 de diciembre de 2000 y de los resultados del ejercicio cerrado en esa fecha de conformidad con las normas IAS y con los principios contables generalmente aceptados en los Países Bajos.

También hemos leído la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente a 1999 y 2000 del Examen y análisis por parte de la Dirección incluido en el Documento de Referencia, con el fin de identificar contradicciones significativas con la información contenida en los estados financieros y para informar de cualquier error aparente que pudiéramos descubrir al leer el resto de la información, basándonos en el conocimiento general de la Sociedad adquirido en el desarrollo de nuestro trabajo.

Basándonos en los procedimientos descritos anteriormente, y excepto por la limitación al alcance sobre la participación en Dassault Aviation y el efecto de la no aplicación de las normas IAS ya mencionada, no tenemos más que añadir sobre la razonabilidad de la información financiera referente a los estados financieros de EADS y a la información financiera consolidada proforma correspondiente a 1999 y 2000 del Examen y análisis por parte de la Dirección incluido en el presente Documento de Referencia.

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

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

La Haya y Rotterdam, 26 de abril de 2001.

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

Declaración específica relativa a la traducción de la información financiera

En el contexto de la preparación del Documento de Referencia, hemos leído la traducción al francés de los estados financieros oficiales auditados de EADS para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 (incluyendo los estados financieros consolidados) y la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 1999 y de 2000 incluida en el apartado “Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades” del Documento de Referencia, documentos que originalmente se redactaron en inglés.

Basándonos en nuestra lectura, los estados financieros oficiales auditados para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000, la información financiera consolidada proforma no auditada correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 1999 y 2000 incluida en el apartado “Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades” del Documento de Referencia, la declaración de los auditores y el informe de los auditores sobre los estados financieros oficiales correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 deberían permitir a un lector francés entender la situación financiera del Grupo EADS a 31 de diciembre de 2000.

París, 26 de abril de 2001

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés
Arthur Andersen

Michel Piette
Socio

René Proglío
Socio

1.4 Política de información

Responsable de la información:

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

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

1.5 Compromisos de la Sociedad en materia de información

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

1.6 Tipo de Cambio

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

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

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 Defense and Space Company EADS N.V.
Drentestraat 24, 1083 HK, Amsterdam, Países Bajos
Sede estatutaria (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2 Forma jurídica

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

3.1.3 Derecho aplicable — Regulación holandesa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Director Financiero de EADS, Axel Arendt, ha sido nombrado *Compliance Officer* (“Responsable de Cumplimiento”) por el Consejo de Administración de EADS. El *Compliance Officer* (Responsable de

Cumplimiento) es responsable principalmente del cumplimiento de las Normas de Conducta y de informar a la STE.

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

3.1.3.1 *Obligaciones de información permanente*

Regulación francesa

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

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

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

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

Regulación alemana

Según lo dispuesto en los §§ 53 y siguientes y en el § 65 de la ley bursátil alemana, la Sociedad tiene la obligación de comunicar inmediatamente sus cuentas anuales y su informe de gestión desde el momento en que estén disponibles, siempre que no sean objeto de publicación en el territorio nacional. Si la Sociedad formula sus cuentas individuales además de sus cuentas consolidadas, aquéllas deberán publicarse también. La autoridad encargada de admitir las sociedades a cotización en Bolsa de Valores podrá autorizar publicaciones en forma resumida o abreviada, siempre que se garantice que se proporciona al público la información suficiente.

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

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

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

Regulación española

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

3.1.3.2 Obligaciones de información específica

Regulación francesa

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

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

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

Regulación alemana

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

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

Regulación española

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

3.1.4 Fecha de constitución y duración de la sociedad

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

3.1.5 Objeto social

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

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

3.1.6 Registro Mercantil

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

3.1.7 Consulta de documentos jurídicos

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

Conforme a lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Francés nº 84-406 de 30 de mayo de 1984, se ha depositado una copia autenticada de la traducción al francés de los Estatutos en la secretaría del *Tribunal de Commerce de Paris*. Además, esta traducción podrá consultarse en la sede central de EADS en Francia (37, boulevard de Montmorency, 75016 París, Francia, tel.: 00.33.(0)1.42.24.24.24). En caso de que se realicen modificaciones a los estatutos, se depositará una copia actualizada de la traducción jurada al francés en la secretaría del *Tribunal de Commerce de Paris*, pudiéndose también consultar en la sede central de EADS France.

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

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

3.1.8 Ejercicio social

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

3.1.9 Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones

3.1.9.1 Dividendos

El Consejo de Administración determinará la parte de los beneficios de la Sociedad que se destinará a las reservas. El saldo del beneficio 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.10.3 Requisitos de mayoría y de quórum

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

Los beneficiarios de acciones en prenda y los usufructuarios, que no tengan derecho de voto, no tendrán derecho a asistir a las Juntas Generales ni a tomar la palabra. Los titulares de acciones 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 STE. Los márgenes de participación (significativa) aplicables en virtud de la WMZ son los siguientes: del 0% al 5%; del 5% al 10%; del 10% al 25%; del 25% al 50%; del 50% al 66²/₃%; y del 66²/₃% en adelante. La STE publicará todas las notificaciones que se haya recibido en diarios de difusión nacional de cada uno de los Estados Miembros del Espacio Económico Europeo en los que las acciones cotizan en un mercado de valores regulado. Además, los Estatutos imponen una obligación de notificación en las mismas condiciones en caso de adquisición o venta de una participación que suponga, para cualquier persona que actúe individualmente o de forma concertada, una entrada o salida respecto a los márgenes de participación del 25% al 33¹/₃% y del 33¹/₃% al 50% del capital o de los derechos de voto.

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

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

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

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

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

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

3.1.12 Oferta pública de adquisición obligatoria

Según lo dispuesto en el artículo 15 de los Estatutos, en la hipótesis de que una adquisición directa o indirecta de acciones de la Sociedad tenga como consecuencia que una persona pase a poseer individualmente o de forma concertada (según la definición de la WMZ), de forma directa o indirecta, una participación que le otorgue el control del 33¹/₃% 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 33¹/₃% 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 33¹/₃% del capital o de los derechos de voto de EADS (el “**Porcentaje Excedente**”) por los certificados de depósito que emitirá la *Stichting Administratiekantoor* de EADS (la “**Fundación**”). A partir de la fecha indicada por el Consejo de Administración, se suspenderá el derecho a participar en las juntas, de votar en ellas y de cobrar los dividendos, en lo que respecta a las acciones que constituyen el Porcentaje Excedente. Si en el plazo de catorce días desde la siguiente notificación del Consejo de Administración, la persona obligada a canjear las acciones que constituyen el Porcentaje Excedente por certificados de depósito de la Fundación no ha procedido a dicho canje, la Sociedad estará irrevocablemente autorizada para proceder al canje de dichas acciones por certificados de depósito emitidos por la Fundación. Los estatutos de la Fundación prevén que ésta no tendrá derecho a asistir a las Juntas Generales de la Sociedad en calidad de accionista, a tomar la palabra en éstas ni a ejercer los derechos de voto correspondientes a las acciones que posea, excepto en la medida en que el Consejo de Administración de la Fundación (compuesto por dos Consejeros independientes y uno de los dos *Chief Executive Officers* de EADS) considere que esta participación es necesaria para garantizar el respeto de las disposiciones de los Estatutos relativas a la presentación de una oferta pública de adquisición obligatoria.

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

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

- (ii) transmisión a un depositario central de títulos, a una cámara de compensación o de liquidación-entrega que intervenga como tal, entendiéndose que las disposiciones del Artículo 16 de los Estatutos descritas anteriormente son aplicables en los casos en que las acciones se posean por cuenta de personas que hayan infringido las disposiciones de los artículos 15 y 16 de los Estatutos que se han descrito anteriormente;
- (iii) transmisión o emisión de acciones por la Sociedad con motivo de una fusión o de la adquisición por la Sociedad de otra sociedad o negocio;
- (iv) venta de acciones entre partes de un acuerdo, según la noción que se recoge de “partes que actúan de forma concertada” en la definición dada por la WMZ, en los casos en que dicho acuerdo se haya celebrado antes del 31 de diciembre de 2000 (según se haya modificado, completado o sustituido por un nuevo contrato debido a la admisión de una o varias partes nuevas o por la exclusión de una o varias partes), entendiéndose que esta derogación no se aplicará a una parte nueva que, individualmente o con sus filiales y/o sociedades de su grupo, posea al menos el 33^{1/3}% de las acciones o derechos de voto de la Sociedad; el objeto de esta derogación es dispensar a las partes del *Participation Agreement* (véase lo dispuesto más adelante en el apartado 3.3.2.) (según se haya modificado, completado o sustituido por un nuevo contrato, debido a la admisión o la exclusión de una o varias partes) de la obligación de proceder a una oferta pública de adquisición obligatoria en caso de que realizaran una venta de acciones entre ellas;
- (v) transmisión por un accionista a favor de una filial en la que posea una participación superior al 50% o por un accionista a favor de una sociedad que posea más del 50% del capital del accionista que realiza dicha venta.

La legislación española del Mercado de Valores contiene determinadas disposiciones que son de aplicación en los supuestos en que un inversor llegue a alcanzar, directa o indirectamente, determinados porcentajes del capital social de una sociedad cotizada en una Bolsa de Valores española por considerarse significativos. Estas reglas, contenidas en el artículo 1 del Real Decreto 1197/1991, de 26 de julio, sobre Régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores, determinan que dicho inversor tenga que ofrecer, a su vez, la adquisición de los siguientes porcentajes: (i) en caso de llegar al 25% (de las acciones u otros valores tales como derechos de suscripción, obligaciones convertibles en acciones, “warrants”, o cualesquiera instrumentos similares que pueda dar derecho directa o indirectamente a la suscripción o adquisición de aquéllas) o si ya posea una entre el 25% y el 50% y tiene la intención de adquirir un nuevo 6% adicional en los siguientes 12 meses, la oferta deberá dirigirse al menos a un 10%; y (ii) un 75% si se llega o supera el límite del 50%. Dados los distintos umbrales recogidos en el artículo 1 del Real Decreto 1197/1991 y en el artículo 15 de los Estatutos de EADS (que, en resumen, obliga en principio a lanzar una oferta pública de adquisición sobre el 100% del capital cuando un accionista controla, solo o de forma concertada, directa o indirectamente, un número de acciones o derechos de voto superior al 33^{1/3}% 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 33^{1/3}% del capital social o de los derechos de voto, ha consultado este supuesto en nombre de EADS a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española, quien ha confirmado por escrito que “el supuesto que se nos plantea no se encuentra entre los contemplados en el referido Real Decreto 1197/1991” y como consecuencia dicho Real Decreto 1197/1991 no es aplicable a EADS.

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

3.2 Información de carácter general relativa al capital social

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

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

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

Durante la Junta General de Accionistas celebrada el 24 de mayo de 2000, los accionistas de EADS autorizaron al Consejo de Administración a emitir acciones, dentro del límite del capital autorizado, a conceder derechos de suscripción de acciones, por un período que terminará el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas que se celebrará en el año 2001, y también en el caso de que los derechos de suscripción preferente puedan ejercitarse después de esa fecha, así como a determinar las modalidades y requisitos de dichas emisiones.

En la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 10 de mayo de 2001, se presentará una resolución para autorizar la emisión de acciones por parte del Consejo de Administración hasta un máximo del 2% del capital social autorizado de la Sociedad y en cualquier momento, para conceder derechos de suscripción de acciones durante un período que finalizaría el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2003, y también para caso de que esos derechos puedan ejercitarse con posterioridad a esa fecha, así como para determinar las modalidades y requisitos de esas emisiones.

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

La Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 24 de mayo de 2000, autorizó al Consejo de Administración para que suspenda o limite los derechos de suscripción preferente por un período que finalizará el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas que se celebrará en 2001.

En la Junta General Ordinaria de Accionistas convocada para el 10 de mayo de 2001 se presentará una resolución con el fin de autorizar al Consejo de Administración para que suspenda o limite los derechos de suscripción preferente por un período que finalizaría el día de la Junta General Ordinaria de Accionistas que tendrá lugar en 2003.

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

3.2.2 Capital social emitido

En la fecha del presente documento, el capital social emitido de la Sociedad asciende a 807.157.667 euros, dividido en 807.157.667 acciones con un valor nominal de 1 euro cada una.

3.2.3 Capital social autorizado

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

3.2.4 Títulos que dan acceso al capital social

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

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

Fecha	Naturaleza de la operación	Valor nominal por acción	Número de acciones emitidas	Prima de emisión ⁽²⁾	Número total de acciones emitidas tras la operación	Total de capital social emitido tras la operación
29 de diciembre de 1998.....	Constitución	1.000 NLG	100	—	100	100.000 NLG
3 de abril de 2000.....	Conversión en euros	1 euro	50.000	—	50.000	50.000 euros
8 de julio de 2000.....	Emisión de acciones en contrapartida por las aportaciones de Aerospatiale Matra, Dasa AG y SEPI	1 euro	715.003.828	1.511.477.044 euros	715.053.828	715.053.828 euros
13 de julio de 2000	Emisión de acciones para la oferta pública de acciones y la salida a bolsa de la Sociedad	1 euro	80.334.580	1.365.687.860 euros	795.388.408	795.388.408 euros
21 de septiembre de 2000....	Emisión de acciones para la oferta a empleados realizada en el contexto de la oferta pública de acciones y la salida a bolsa de la Sociedad	1 euro	11.769.259	168.300.403 euros	807.157.667	807.157.667 euros

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.

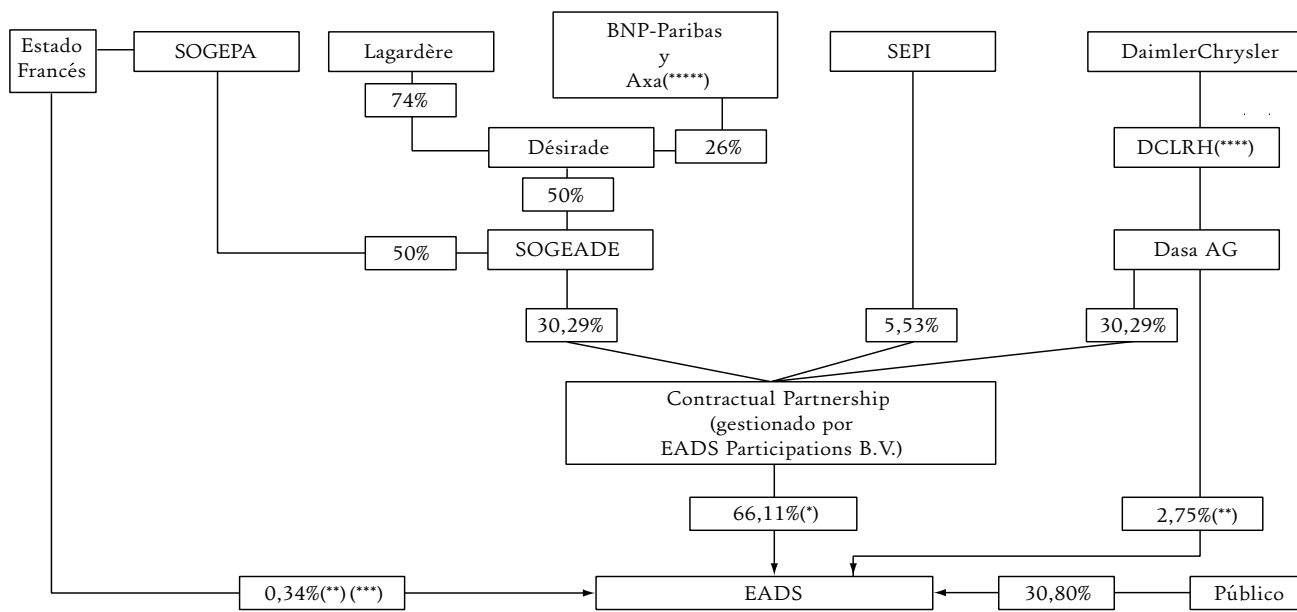
El término “**Acciones Indirectas de EADS**” hace referencia a las acciones de EADS de las que son titulares DaimlerChrysler AG (“**DaimlerChrysler**”), SEPI y *Société de la Défense et de l’Espace* (“**SOGEADE**”), respecto a las cuales EADS Participations B.V. ejerce la totalidad de los derechos de 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 30,29% 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 93,83% de DaimlerChrysler. SOGEADE, sociedad comanditaria por acciones de derecho francés (*société en commandite par actions*), cuyo capital social está participado al 50% por SOGEPA (*holding* del Estado francés) y *Désirade* (una *société par actions simplifiée*, cuyo capital social pertenece a Lagardère en un 74% y a *Istroise de Participations* en el 26% restante (las “**Instituciones Financieras Francesas**”), que es una sociedad participada de manera conjunta por BNP PARIBAS y AXA, posee el 30,29% de las acciones de EADS. Por tanto, el 60,58% 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 5,53% del capital social de EADS. El público (incluyendo los empleados de EADS) es titular directamente del 30,80% del capital social de EADS. DaimlerChrysler y la República Francesa (el “**Estado Francés**”) son titulares directos del 2,75% y el 0,34% respectivamente de ese capital social, estando éstas participaciones sujetas a determinadas disposiciones especiales.

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

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



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

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

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

(****) DCLRH está participada al 93,83% por DaimlerChrysler; la práctica totalidad del resto pertenece a la Ciudad de Hamburgo.

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

Nota: Los porcentajes que aparecen en la tabla anterior tienen en cuenta las ventas de acciones de EADS realizadas por el Estado Francés y Lagardère en enero de 2001, que ascienden al 0,93% y el 2,07% respectivamente del capital social de EADS (véase el apartado [3.3.4]).

3.3.2 Relaciones con los principales accionistas

Los principales contratos que rigen las relaciones entre los fundadores de EADS son el **Participation Agreement** celebrado en la fecha de la Ejecución entre DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPa, SOGEADE y SEPI, así como un contrato de derecho holandés que rige un **Contractual Partnership** celebrado en la fecha de la Ejecución entre SOGEADE, Dasa AG, SEPI y EADS Participations B.V. (el "**Contractual Partnership Agreement**"), que recoge los principales términos del **Participation Agreement** y de algunos otros contratos (especialmente, un acuerdo de accionistas (el "**Acuerdo de Accionistas de SOGEADE**") celebrado en la fecha de la Ejecución entre SOGEPa y Lagardère y un contrato celebrado entre el Estado Francés, DaimlerChrysler y 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 commandite* de SOGEADE);
- las restricciones que afectan a la transmisión de las acciones de EADS y de SOGEADE;
- los derechos de tanteo y de salida conjunta de DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa y Lagardère;
- las medidas de defensa frente a tomas de participación hostiles;

- las consecuencias de un cambio en el control de DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPA o SEPI;
- una opción de venta otorgada por SOGEADE a favor de DaimlerChrysler relativa a las acciones de EADS que esta última posee, ejercitable en determinados casos;
- derechos específicos del Estado Francés en lo referente a determinadas decisiones estratégicas relativas, en particular, a la actividad de misiles balísticos de EADS; y
- a determinadas limitaciones relativas a la participación del Estado Francés en EADS.

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

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

Organización de la sociedad EADS Participations B.V.

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

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

Transmisión de acciones de EADS

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

- DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère y SOGEPA, así como el Estado Francés, no tendrán derecho, en principio, a proceder a la adquisición de ninguna acción de EADS;
- DaimlerChrysler, Lagardère y las Instituciones Financieras Francesas no tendrán derecho a vender ninguna Acción Indirecta de EADS;
- SOGEPA y SEPI tendrán derecho (aunque no estarán obligados a ello) a vender en el mercado sus Acciones Indirectas de EADS;
- SEPI tendrá asimismo derecho a vender la totalidad o una parte de sus Acciones Indirectas de EADS por medio de la venta de un bloque de acciones a un tercero, (i) sin perjuicio de un derecho de tanteo a favor de DaimlerChrysler y SOGEADE en las proporciones respectivas que existan entre el número de Acciones Indirectas de EADS de las que cada una de ellas sea titular, excepto los casos en que la venta prevista se haga a favor de un inversor privado español (que no sea un competidor de EADS, de DaimlerChrysler o de SOGEADE) y, (ii) en los casos en que la venta prevista se realice a favor de un competidor de EADS, de DaimlerChrysler o de SOGEADE, sin perjuicio del previo acuerdo por escrito de DaimlerChrysler y de SOGEADE, conjuntamente o por separado. SEPI tiene la intención (sin que esté obligada a ello) de vender sus Acciones Indirectas de EADS en un plazo de tres años desde la Ejecución. Desde el momento en que no sea titular de ninguna Acción Indirecta de EADS, SEPI perderá sus principales derechos y obligaciones que le corresponden en virtud del *Participation Agreement* y del *Contractual Partnership Agreement*;

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

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

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

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

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

Control de EADS

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

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

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

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

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

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

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

Cambio de control

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

- (i) la parte que sea objeto de un cambio de control hará todo lo posible para garantizar la venta de sus acciones de SOGEADE (si la parte que es objeto del cambio de control es Lagardère o SOGEPA) o de sus Acciones Indirectas de EADS (si la parte que es objeto de un cambio de control es DaimlerChrysler, SOGEADE o SEPI) a favor de un tercero adquirente en las condiciones de mercado. Cuando la parte que sea objeto de un cambio de control sea Lagardère o SOGEPA, el tercero adquirente será nombrado con la aprobación de DaimlerChrysler, la aprobación que no podrá denegarse sin motivos justificados;
- (ii) si se recibe una oferta de adquisición realizada por un tercero de las acciones de SOGEADE de las que sean titulares Lagardère o SOGEPA, o de las Acciones Indirectas de EADS de las que sean titulares DaimlerChrysler, SOGEADE o SEPI, según sea el caso, y si la Parte Objeto del Cambio tiene intención de aceptar esta oferta, ésta se deberá notificar inmediatamente a: (a) DaimlerChrysler en el caso de un cambio de control que afecte a Lagardère o a SOGEPA; (b) SOGEADE en el caso de un cambio de control que afecte a DaimlerChrysler; (c) DaimlerChrysler en el caso de un cambio de control que afecte a SOGEADE o; (d) DaimlerChrysler o SOGEADE en el caso de un cambio de control que afecte a SEPI (la parte que reciba la notificación de acuerdo con lo dispuesto en los puntos (a), (b), (c) o (d) se denominará en adelante la “**Parte que no es Objeto del Cambio**”). La Parte que no es Objeto del Cambio tendrá un derecho de adquisición preferente sobre las acciones de SOGEADE o las Acciones Indirectas de EADS ofertadas, al precio ofrecido por el tercero. En lo que respecta al supuesto contemplado en el punto (d), si tanto DaimlerChrysler como SOGEADE han solicitado que SEPI

encuentre un tercero adquirente, cada una de ellas tendrá derecho a proceder a la adquisición de las Acciones Indirectas de EADS de SEPI, de forma proporcional al número de Acciones Indirectas de EADS de las que sea titular cada una de ellas. En el caso en que la Parte que no es Objeto del Cambio no notifique su intención de proceder a la adquisición de las acciones de SOGEADE o de las Acciones Indirectas de EADS en un plazo de 30 días desde la fecha de la oferta, la Parte Objeto del Cambio estará obligada a vender dichas acciones de SOGEADE o Acciones Indirectas de EADS al tercero en las condiciones de su oferta inicial.

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

Supuestos de incumplimiento distintos a un cambio de control

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

Derechos y compromisos específicos del Estado Francés

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

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

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

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

Por último, como socio estratégico privilegiado de la sociedad Aerospatiale Matra y en aplicación de un acuerdo concluido el 15 de febrero de 1999 con el Estado Francés, Lagardère ha contraído con él determinados compromisos respecto a la evolución de la cotización de las acciones de Aerospatiale Matra en la Bolsa de París con relación al índice CAC 40 durante un período de dos años. En términos generales, Lagardère se ha comprometido a efectuar un pago a favor del Estado Francés que puede alcanzar los 1.150 millones de francos franceses si la cotización de la acción de Aerospatiale Matra experimenta una evolución inferior en un 8% o más a la del índice CAC 40 durante un mismo período de referencia. Si las acciones de Aerospatiale Matra experimentan durante este período una evolución superior al 10% o un porcentaje superior a la del CAC 40, Lagardère no estará obligada a realizar pago

alguno y su obligación se extinguirá. En el caso de que la cotización se sitúe entre estos dos porcentajes, habrá de pagar una cantidad calculada a prorrata.

En virtud de un acuerdo con fecha de 14 de octubre de 1999, Lagardère y el Estado francés han acordado que los compromisos de Lagardère tal como se han descrito anteriormente permanecerán en vigor durante el mismo período, de tal forma que la cotización de la acción de EADS en la Bolsa de París sirva de referencia en lugar de la cotización de la acción de Aerospatiale Matra.

SOGEADE

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

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

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

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

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

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

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

Opción de Venta

Según lo dispuesto en el *Participation Agreement*, SOGEADE otorga a DaimlerChrysler una opción de venta sobre sus acciones en EADS, opción que DaimlerChrysler podrá ejercitar (i) en casos de situaciones de bloqueo que resulten del ejercicio por SOGEPA de sus derechos relativos a determinadas decisiones estratégicas (enumeradas anteriormente en el marco de la descripción de SOGEADE) que no sean aquéllas relativas a la actividad de misiles balísticos o (ii) después del Período de Bloqueo, durante determinados períodos sin perjuicio de que, tanto en el caso mencionado en (i) como el mencionado en (ii), el Estado Francés siga siendo titular de una participación directa o indirecta en EADS. La opción de venta sólo podrá ejercitarse sobre la totalidad de las acciones de EADS de las que DaimlerChrysler sea titular, y no sólo sobre algunas.

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

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

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

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

Aportaciones a EADS — Compromisos específicos de EADS

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

Servicios del Grupo Lagardère

En la fecha de la concentración de Aerospatiale y Matra Hautes Technologies, se acordó que las filiales directas e indirectas de Matra Hautes Technologies que se habían aportado a Aerospatiale seguirían recibiendo de Matra Hachette Général, filial al 100% de Lagardère, ciertos servicios administrativos conforme a unas condiciones idénticas a las condiciones anteriormente en vigor y cuyo pago se haría por medio de una comisión de gestión fija (normalmente expresada como un porcentaje del volumen de negocios).

Estos acuerdos, que deben permanecer en vigor hasta el 31 de diciembre de 2003, han continuado tal y como se acordó, y una parte de las comisiones pagadas al grupo Lagardère se ha seguido abonando a Aerospatiale Matra en

contrapartida por el traslado a Aerospatiale Matra de varios empleados (y los gastos asociados) del grupo Lagardère que prestan 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, Matra Hautes Technologies (cuyo nombre pasó a ser EADS France tras la Ejecución) se ha subrogado en todos los derechos y obligaciones derivados de la correspondiente subcontratación entre el grupo Lagardère y Aerospatiale Matra.

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 58,42%, y a la familia Dornier, que es titular de un 41,58%. En las Juntas de Accionistas, DADC tiene derecho a más del 87,5% de los derechos de voto de Dornier GmbH, mientras que la familia Dornier tiene derecho a menos del 12,5% 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 aquéllas 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 aeroespaciales u otra sociedad asociada a DaimlerChrysler y que esta empresa designe. El 29 de marzo de 2000, DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH y Dasa AG firmaron un acuerdo, de conformidad con el cual DaimlerChrysler tiene derecho a exigir a DADC que adquiera las acciones que los accionistas de la familia Dornier ofrezcan conforme a lo expuesto. DaimlerChrysler reembolsará a DADC cualquier importe que deba pagar por encima del valor de mercado de las acciones. Asimismo, DADC asumirá otros derechos y obligaciones relativos a la protección de los intereses de la familia Dornier.

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

3.3.3 Forma de las acciones

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

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

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

La Sociedad se constituyó con un capital social autorizado de NLG 500.000, compuesto por 500 acciones, de valor nominal NLG 1.000 cada una. El suscriptor inicial era 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 anterior):

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

Asimismo, en enero de 2001, el Estado Francés y Lagardère vendieron en el mercado la totalidad de sus acciones de EADS (7.500.000 y 16.709.333 acciones, respectivamente, lo que representa un 0,93% y un 2,07%, respectivamente, de su capital social), con excepción de las Acciones Indirectas de EADS (y, en el caso del Estado Francés, con excepción también las acciones de EADS a distribuir entre los antiguos accionistas de Aerospatale 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).

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

<u>Accionistas</u>	<u>Número de acciones y derechos de voto</u>	<u>Porcentaje del capital y de los derechos de voto</u>
Dasa AG	244.447.704	30,29%
SOGEADE.....	244.447.704	30,29%
SEPI.....	44.690.871	5,53%
<i>Subtotal del Contractual Partnership.....</i>	<u>533.586.279</u>	<u>66,11%</u>
Dasa AG	22.227.478	2,75%
Estado Francés	2.748.681 ^(*)	0,34%
Público	<u>248.595.229</u>	<u>30,80%^(**)</u>
Total	<u>807.157.667</u>	<u>100,00%</u>

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

(**) Del cual aproximadamente un 2,62% pertenece a empleados de EADS.

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

3.3.5 Personas que ejercen el control de la Sociedad

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

3.3.6 Organigrama simplificado del grupo

El siguiente cuadro indica las principales unidades operativas de EADS a 31 de diciembre de 2000.

ORGANIGRAMA SIMPLIFICADO DEL GRUPO EADS A 31 DE DICIEMBRE DE 2000

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V. (EADS)					
Airbus	Aviación de Transporte Militar	Aeronáutica	Espacio	Sistemas de Defensa y Civiles	
EADS Airbus (100%)	EADS CASA (División Aviación de Transporte Militar)	EADS ATR (100%)	Astrium (66,1%)	Aerospaciale Matra Missiles (100%)	Dassault Aviation (45,8%)
EADS Airbus SA (100%)	Airbus Military Company (56,4%)	GIE ATR (50%)	EADS CASA (División Espacio)	Dornier (43,8%)	
EADS Airbus GmbH (100%)		EADS CASA (División de Aviación Militar)	EADS Launch Vehicles (100%)	EDSN (55%)	
EADS CASA (División Airbus)		EADS Deutschland Military Aircraft (Unidad de Negocio)	Arianespace Participation (22,9%)	LFK (74,3%)	
GIE Airbus Industrie (80%)		EFW (100%)		MBD (50%)	
		Eurocopter (100%)		Matra Nortel Communications (45%)	
		EADS Socata (100%)		Nortel Networks Germany (19,5%)	
		EADS Sogerma (100%)			
		Eurofighter (46%)			

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

3.3.7 Adquisición de acciones propias

3.3.7.1 Derecho holandés

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

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

En la Junta General de Accionistas de EADS convocada para el 10 de mayo de 2001 se tomará un acuerdo con el fin de autorizar al Consejo de Administración, por un período de 18 meses a partir de la fecha de celebración de dicha junta, a adquirir acciones propias de la Sociedad hasta un máximo del 5% del capital social de la Sociedad, ya sea en el mercado de valores o de otra forma por la cual reciba una contrapartida económica, a un precio que oscilará entre el valor nominal de las acciones y una cantidad equivalente al 110% del precio pagado por las acciones en cuestión, en cualquier mercado de valores en el día en que ese mercado estuvo abierto a negociación inmediatamente anterior al día de la adquisición de las acciones por parte de la Sociedad.

3.3.7.2 Regulación francesa

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

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

En aplicación del Reglamento n° 90-04 de la COB (tal y como ha sido modificado por el Reglamento 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 807.157.667 acciones que cotizan con el símbolo “EAD” en la Bolsa de París, la Bolsa de Frankfurt y en las Bolsas Españolas, formando parte del índice CAC 40.

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

Bolsa de París

	Volumen de contratación media diaria		Precio por acción	
	(en número de acciones)	(en euros)	Máximo	Mínimo
2000				
Julio (a partir del 10 de julio)	1.867.132	33.852.340	19,19	17,40
Agosto	1.122.760	16.720.659	18,05	16,05
Septiembre	1.450.496	27.194.736	20,10	17,06
Octubre	2.473.084	53.858.091	24,10	18,88
Noviembre	1.528.876	36.849.972	25,20	22,47
Diciembre	1.451.176	31.442.138	24,29	20,12
2001				
Enero	1.814.305	41.928.642	24,03	21,90
Febrero	1.418.597	33.569.314	23,59	21,10
Marzo	1.827.056	36.739.404	23,56	18,20

Fuente: Bloomberg Database

Bolsa de Frankfurt

	Volúmen de contratación media diaria		Precio por acción	
	(en número de acciones)	(en euros)	Máximo	Mínimo
2000				
Julio (desde el 10 de julio)	626.322	7.894.564	19,00	17,20
Agosto.....	99.869	1.719.102	18,30	16,00
Septiembre.....	127.007	2.263.544	20,02	17,05
Octubre.....	96.199	1.913.280	24,05	19,00
Noviembre.....	50.024	1.181.077	25,90	22,50
Diciembre.....	34.036	750.563	24,30	20,06
2001				
Enero.....	28.340	628.383	23,90	21,80
Febrero.....	25.982	587.948	23,52	21,21
Marzo.....	25.374	561.360	23,50	18,50

Fuente: Bloomberg Database

Bolsas Españolas

	Volúmen de contratación media diaria		Precio por acción	
	(en número de acciones)	(en euros)	Máximo	Mínimo
2000				
Julio (desde el 10 de julio)	1.137.692	20.678.930	19,10	17,00
Agosto.....	75.369	1.305.330	18,39	16,01
Septiembre.....	191.261	3.587.226	20,07	17,02
Octubre.....	221.309	4.736.361	24,00	18,50
Noviembre.....	58.781	1.347.884	25,10	22,10
Diciembre.....	34.522	777.306	24,50	20,20
2001				
Enero.....	20.337	451.809	23,99	21,77
Febrero.....	20.780	458.654	23,52	21,14
Marzo.....	20.291	442.843	23,50	18,01

Fuente: Bloomberg Database

3.5 Dividendos

3.5.1 Dividendos distribuidos durante los últimos cinco años

EADS no ha distribuido dividendos desde su creación.

En la Junta General de Accionistas convocada para el 10 de mayo de 2001 se tomará un acuerdo con el fin de aprobar el pago de un dividendo en efectivo correspondiente al año 2000 por un valor bruto de 0,50 euros por acción pagaderos el 27 de junio de 2001.

3.5.2 Política de distribución de dividendos de EADS

Corresponderá al Consejo de Administración de la Sociedad la definición de la política de distribución de dividendos de EADS principalmente en función de los resultados de la Sociedad, de su política de inversiones, así como de la política de distribución de dividendos de sociedades europeas e internacionales del sector (véase asimismo lo dispuesto en el apartado 3.1.9 “Derechos económicos asociados a la titularidad de las acciones”). No se puede asegurar que se vayan a distribuir dividendos a partir del año 2001.

3.5.3 Plazo de prescripción de dividendos

En virtud del artículo 31 de los Estatutos, el derecho al pago de un dividendo o de cualquier otra forma de distribución votada por la Junta General prescribe a los cinco años a partir de la fecha en que dicho dividendo sea

debido y exigible. El derecho al pago de cantidades a cuenta de dividendos prescribe a los cinco años a partir de la fecha en que dicho dividendo sobre el que se imputa dicha cantidad haya vencido y sea exigible.

3.5.4 Régimen fiscal

Las descripciones que se incluyen a continuación constituyen un análisis general del Derecho fiscal holandés vigente actualmente y se limitan a las incidencias fiscales significativas para una persona física o jurídica titular de acciones de la Sociedad (las “**Acciones**”) que no sea o que no se considere residente de 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 exceptuando a Portugal, 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 las ventas u otras formas de disposición de las Acciones no estarán sujetos a retención fiscal en los Países Bajos, salvo que la venta o disposición se efectúe, o se considere que se efectúe, a favor de la Sociedad o de una filial directa o indirecta de la misma. La amortización o venta a favor de una filial directa o indirecta de la Sociedad se considerará como dividendo y, en principio, estará sometida a las normas estipuladas en el apartado “Retención de impuestos sobre dividendos” anterior.

Impuestos sobre la Renta y sobre plusvalías

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

- (i) el Accionista No Residente sea, o se considere que sea, residente en los Países Bajos o, si el Accionista No Residente es una persona física, o ha solicitado ser considerado como residente de los Países Bajos; o

- (ii) esas rentas o plusvalías sean atribuibles a un negocio o a parte del mismo que se lleve a cabo a través de un establecimiento permanente o de un representante permanente en los Países Bajos; o
- (iii) el Accionista No Residente posea, directa o indirectamente, una participación significativa en la Sociedad; o
- (iv) el Accionista No Residente sea una persona física y esa renta o plusvalía cumpla los requisitos necesarios para considerarla en los Países Bajos como renta de actividades diversas, según la definición que de este término hace la Ley holandesa sobre el impuesto sobre la renta de las personas físicas de 2001.

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

Impuesto sobre donaciones y sucesiones

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

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

Impuesto sobre el valor añadido

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

Otros impuestos y derechos

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

Residencia

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

CAPÍTULO 4 — INFORMACIÓN RELATIVA A LA ACTIVIDAD DE EADS

4.1 Presentación del grupo EADS

Salvo mención expresa en contrario, los datos que se exponen a continuación han sido elaborados en base a información procedente de la Sociedad.

4.1.1 Presentación

Con un volumen de negocios consolidado proforma no auditado superior a los 24.200 millones de euros en 2000, EADS es el líder europeo de la industria de la aeronáutica, del espacio y de la defensa, y ocupa el tercer puesto a nivel mundial. En términos de cuota de mercado, se encuentra entre los dos principales fabricantes de aviones comerciales, de helicópteros civiles, de lanzadores espaciales comerciales y de misiles. Asimismo, es uno de los principales fabricantes de aviones militares, de satélites y de electrónica de defensa. Así, en 2000, realizó un 80% de su volumen de negocio en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar.

La creación de EADS en julio de 2000 constituyó un paso esencial en la consolidación de la industria europea de la aeronáutica y la defensa, mediante la reagrupación de las actividades realizadas anteriormente por:

- Aerospatiale Matra en los ámbitos de la construcción aeronáutica comercial (Airbus, ATR), de la fabricación de helicópteros militares y comerciales (Eurocopter), del mantenimiento y de la transformación de aviones, de los sistemas espaciales (Arianespace, Astrium), y por último de los misiles y las telecomunicaciones;
- DASA en los sectores de la fabricación de aviones comerciales (Airbus), de helicópteros militares y comerciales (Eurocopter), así como de aviones militares (Eurofighter), del mantenimiento y de la transformación de aviones militares y comerciales, de los sistemas espaciales (Arianespace, Astrium), de los misiles, de los sistemas de misiles, de las telecomunicaciones y de los sistemas de defensa; y
- CASA en los segmentos de la fabricación de aviones comerciales (Airbus), militares (Eurofighter), de aparatos militares de transporte, del mantenimiento y transformación de aviones comerciales y militares y del espacio (Arianespace).

EADS ha organizado estas actividades en cinco divisiones: (1) Airbus, (2) Aviación de Transporte Militar, (3) Aeronáutica (aparte de Airbus y la Aviación de Transporte Militar), (4) Espacio y (5) Sistemas de Defensa y Civiles. La organización de estas actividades entre las cinco divisiones se presenta de forma simplificada en el organigrama del apartado 3.3.6. del presente documento. La reagrupación de estas actividades ha convertido a EADS en un líder reconocido en la mayoría de los sectores en los que opera, consolidando su control en las áreas en las que ya existía una larga colaboración, como Airbus, Eurocopter, Eurofighter y Arianespace.

Estrategia

Con la finalidad de situar a EADS entre las dos principales compañías de todos aquellos mercados en los que opere y maximizar el valor para sus accionistas, la Dirección de EADS (la “**Dirección**”) pretende seguir las siguientes líneas estratégicas:

- **Liderar la consolidación del sector en Europa y fortalecer las alianzas estratégicas.**

EADS fomentará el largo historial de programas realizados conjuntamente por sus socios fundadores y por éstos con otras importantes empresas de Europa y América. El objetivo de esas alianzas es ampliar la presencia de EADS en el mercado, mejorar su cartera de tecnologías y productos, así como aprovechar su participación en nichos de mercado específicos y en toda la cadena de valor.

Las iniciativas actuales, como por ejemplo MBDA en el ámbito de los sistemas de misiles (Véase “Sistemas de Defensa y Civiles”) o EMAC en el ámbito de la aviación ligera (Véase “Aeronáutica”), son un buen ejemplo del destacado papel de EADS en la creación de alianzas europeas. Asimismo, EADS está trabajando para crear otras prometedoras alianzas mediante la participación en privatizaciones como la de Patria en Finlandia, o a través de acuerdos bilaterales de cooperación, como es el caso del acuerdo con la industria aerospacial rusa.

Por último, EADS impulsará especialmente las alianzas con las compañías estadounidenses más importantes del sector, con el fin de conseguir un mejor acceso al mercado de defensa estadounidense. EADS considera que las alianzas transatlánticas pueden permitir que los aliados de la OTAN consigan mejores productos de defensa a menor coste. A este respecto, ya se han dado algunos pasos esperanzadores con socios estadounidenses en el ámbito de los aviones de misión y la electrónica de defensa, la

integración del misil Meteor en los aviones F/A-18 y los equipos aerotransportados de vigilancia terrestre. Asimismo, se ha creado una *joint venture* con Northrop Grumman para acceder al mercado del mantenimiento de aviones comerciales estadounidense.

- **Aprovechar las oportunidades que ofrece la actuación conjunta de las distintas divisiones.**

Mediante la combinación de una amplia gama de productos y una amplia experiencia en sistemas integrados de valor añadido, EADS persigue incrementar sus márgenes y ofrecer soluciones diferenciadas diseñadas a medida de las necesidades de cada uno de los clientes. Esta característica se aprecia con especial nitidez en las plataformas aerotransportadas en las que EADS disfruta de la condición de contratista principal.

Con ese fin, EADS concentrará sus esfuerzos en la gestión unificada y la asignación de recursos, junto con la identificación de las necesidades del cliente y la definición de soluciones por divisiones. EADS igualmente pondrá especial atención en aquellas mejoras clave del proceso productivo, como las que aporta el comercio electrónico en el ámbito del desarrollo de productos (ingeniería conjunta) o del flujo de información y materiales. La red orientada al cliente y la búsqueda de soluciones de la división de marketing de reciente creación, EADS International, es un excelente ejemplo de las sinergias derivadas de la coordinación de los canales de distribución de las unidades de negocio y las divisiones.

- **Conseguir el acceso a mercados cerrados y buscar nuevas oportunidades de crecimiento para el futuro.**

La Dirección estima que la penetración de EADS en mercados dominados con anterioridad por sus competidores, será el motor de crecimiento futuro. En consecuencia, pretende sacar provecho de su actual reputación como líder tecnológico y su creciente credibilidad como integrador de sistemas para entrar en esos mercados. El lanzamiento del programa A380 para entrar en el mercado de los aviones de gran tamaño, los esfuerzos destinados a conseguir importantes clientes como Qantas, y el desarrollo del avión de transporte militar A400M ejemplifican esas prioridades estratégicas.

Asimismo, EADS ha observado que los servicios son un factor esencial en la selección de los aviones y proporcionan atractivas oportunidades para ofrecer sistemas integrados y crear valor. EADS participará en el desarrollo del mercado de servicios, que constituye una importante fuente de crecimiento de los ingresos y de enriquecimiento de las relaciones con los clientes. El desarrollo del futuro avión de reaprovisionamiento estratégico (*Future Strategic Tanker Aircraft*) para el Ministerio de Defensa británico, así como distintas iniciativas en los campos de las telecomunicaciones, la formación y el mantenimiento son claros ejemplos de esta estrategia.

- **Aprovechar las sinergias de la alianza.**

Mediante la agrupación de sus actividades, EADS pretende crear valor por un importe mínimo de 600 millones de euros anuales para 2004 (tras la constitución y consolidación total del grupo Airbus recientemente integrado).

Tal creación de valor tendrá su origen fundamentalmente en el fortalecimiento del poder de compra de EADS y de la reducción de costes en ámbitos como I+D, las funciones corporativas o la organización industrial, así como del incremento de las oportunidades comerciales. Un grupo especializado para la “Integración de la Alianza” coordina la implementación de los 600 proyectos destinados a este objetivo.

La Dirección se ha marcado el objetivo de conseguir un incremento del EBIT, antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios, del 10% de la cifra de negocios consolidada para el año 2004 (sin incluir los costes de desarrollo del programa A380). Véase también el Capítulo 7 — Evolución reciente y perspectivas.

Información financiera y operativa proforma

El siguiente cuadro presenta el reparto por divisiones del volumen de negocios consolidado proforma de EADS, expresado en valor y en porcentaje, correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2000 y de 1999.

Volumen de negocios consolidado proforma no auditado por división correspondiente a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2000 y de 1999

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 1999	
	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros	% ⁽¹⁾	en miles de millones de euros
Airbus.....	59	14,9	54	12,6
Aviación de Transporte Militar	1	0,3	1	0,2
Aeronáutica	19	4,7	18	4,3
Espacio.....	10	2,5	11	2,5
Sistemas de Defensa y Civiles.....	<u>11</u>	<u>2,9</u>	<u>16</u>	<u>3,8</u>
Volumen de negocios total por división antes de Sedes /Eliminaciones.....	100	25,3	100	23,5
Sedes/Eliminaciones ⁽²⁾		(1,1)		(1,0)
Total de volumen de negocios consolidado proforma no auditado.....		<u>24,2</u>		<u>22,6</u>

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

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

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

Volumen de negocios consolidado proforma no auditado por área geográfica correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000

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

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

Los siguientes cuadros proporcionan datos operativos correspondientes a las órdenes de pedido proforma de EADS correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2000 y de 1999 y la cartera de pedidos a 31 de diciembre de 2000 y de 1999.

Órdenes de pedido proforma para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2000 y de 1999

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 1999	
	% ⁽³⁾	en miles de millones de euros ⁽⁴⁾	%	en miles de millones de euros ⁽⁵⁾
Órdenes de pedido proforma:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	68	34,2	63	20,7
Aviación de Transporte Militar	1	0,5	2	0,6
Aeronáutica	17	8,3	15	4,9
Espacio	6	3,0	7	2,2
Sistemas de Defensa y Civiles	<u>8</u>	<u>3,9</u>	<u>13</u>	<u>4,3</u>
Sedes/Eliminaciones		<u>(0,8)</u>		<u>—</u>
Total	<u>100</u>	<u>49,1</u>	<u>100</u>	<u>32,7</u>
	% ⁽³⁾	en miles de millones de euros ⁽⁴⁾	%	en miles de millones de euros ⁽⁵⁾
Cartera de pedidos:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	78	104,4	78	79,5
Aviación de Transporte Militar	1	0,9	—	0,7
Aeronáutica	10	13,1	9	8,8
Espacio	4	4,8	4	4,4
Sistemas de Defensa y Civiles	<u>7</u>	<u>9,7</u>	<u>9</u>	<u>9,0</u>
Sedes/Eliminaciones		<u>(1,0)</u>		<u>—</u>
Total	<u>100</u>	<u>131,9</u>	<u>100</u>	<u>102,4</u>

(1) Excluyendo las opciones.

(2) Conforme a precios de catálogo.

(3) Antes de sedes/eliminaciones.

(4) Total de pedidos recibidos por división.

(5) Pedidos externos (excluyendo eliminaciones entre divisiones).

4.1.2 Airbus

Introducción y presentación

Airbus Industrie es uno de los dos principales fabricantes mundiales de aviones comerciales de más de 100 plazas. Su cuota de mercado de ventas anuales a nivel mundial ha experimentado un crecimiento sostenido y regular, pasando de un 15% en 1990 a un 39% en 2000. A 31 de diciembre de 2000, su cartera de pedidos alcanzaba un 50% de la cartera de pedidos a nivel mundial, lo que supone un aumento del 12,5% del volumen con respecto a 31 de diciembre de 1999. El fuerte crecimiento de Airbus Industrie se refleja asimismo en el incremento del volumen de negocios, que ha pasado de 16.700 millones de dólares en 1999 a 17.200 millones de dólares en 2000.

Airbus Industrie se ha convertido en el segundo fabricante mundial de aviones comerciales y compite duramente por el primer puesto con su rival Boeing. Desde su creación en 1970 y hasta el día 31 de diciembre de 2000, Airbus Industrie ha recibido 4.125 pedidos de aviones procedentes de 173 clientes implantados en todo el mundo.

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

Airbus Industrie es un consorcio controlado directa o indirectamente por EADS (80%) y BAE SYSTEMS (20%). Véase el epígrafe “Constitución de Airbus y creación de una estructura integrada”. En 2000, la división Airbus de EADS ha alcanzado un volumen de negocios proforma consolidado de 14.900 millones de euros, es decir, un 59% del volumen de negocios proforma consolidado total de EADS.

Estrategia

El principal objetivo estratégico de Airbus es registrar unos resultados económicos sobresalientes, de forma sostenida y gracias al continuo desarrollo de una gama de productos de la más alta calidad, así como controlar a largo plazo el 50% de la cuota de mercado de los aviones comerciales. Para conseguirlo, Airbus está trabajando activamente con el objetivo de:

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

Mercado

Carácter cíclico del mercado y factores de desarrollo

Los principales factores que afectan a la demanda del mercado de la aviación son la demanda de pasajeros de transporte aéreo, el carácter cíclico del transporte de mercancías, la regulación (y la liberalización) nacional e internacional, el índice de sustitución y la antigüedad de las flotas existentes, así como la existencia de alianzas entre las compañías aéreas y el aumento del número de sociedades de arrendamiento financiero de aviones.

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 1999, 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 8% expresado en Pasajeros Transportados y Kilómetros. Airbus Industrie prevé que el transporte aéreo todavía crecerá aproximadamente un 4,9% anual durante el período de 2000 a 2019, información que es coherente con los estudios comunicados por Boeing.

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

El último movimiento a la baja se ha producido cuando las compañías aéreas han concentrado su estrategia en las cuotas de mercado más que en la rentabilidad, lo que ha supuesto un incremento excesivo de pedidos de aviones, un coeficiente endeudamiento/fondos propios más importante y un descenso de los beneficios. Este fenómeno se ha visto agravado por la facilidad de condiciones de obtención de financiación y las numerosas ventajas fiscales que se han ofrecido a los propietarios. Sin embargo, ahora las compañías aéreas han vuelto a centrar sus objetivos en la rentabilidad, y se han reducido los coeficientes endeudamiento/fondos propios. Igualmente han incrementado su flexibilidad, sobre todo gracias a la utilización de contratos de arrendamiento financiero y por una gestión más dinámica de la flota de los aparatos que se van quedando obsoletos. Además, la presencia de arrendadores más sólidos en el ámbito financiero, sobre todo durante los diez últimos años, mejora notablemente la fluidez del mercado de aparatos usados. Esta combinación de factores ha permitido atenuar el impacto de los ciclos en el sector de la construcción aeronáutica.

La Dirección considera que podrá atenuar los efectos de un futuro movimiento a la baja gracias a una gestión eficaz, especialmente del trabajo subcontratado. Ya en el pasado, con ocasión de anteriores estancamientos, Airbus ha dejado constancia de su capacidad para amortiguar los efectos de los períodos de contracción sobre sus actividades al obtener una cuota de mercado más importante del mercado restringido, a pesar de un declive general de la industria aeronáutica. Asimismo, un descenso en el número de pedidos podría traducirse en una reducción de la cartera de pedidos, pero tendría una incidencia menor sobre las entregas.

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

Las normas anti-ruido "Fase 3" de la FAA (*Federal Aviation Authority*), que exigían a las compañías aéreas que sustituyeran muchos aviones antiguos antes de que finalizara 1999, también han afectado a la demanda y han supuesto un aumento significativo de los pedidos procedentes de América del Norte durante los últimos años. Así, el mercado norteamericano ha representado el 41% de los aviones entregados en 1999 y en 2000.

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

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

Alianzas. El desarrollo de alianzas mundiales entre las compañías aéreas refuerza estas estrategias. Según datos de Airclaims, la mitad de la flota mundial de reactores comerciales de más de 100 plazas era explotada por las 23 compañías aéreas más grandes en enero de 2001. En los años 90, estos grandes nombres del transporte aéreo comenzaron a concluir alianzas que dan a cada uno de sus miembros acceso a los *hubs* y a las líneas de los otros socios, lo que permite evitar la constitución de *hubs* paralelos.

Financiación pública. Un acuerdo bilateral firmado en 1992 entre la Unión Europea y los Estados Unidos prevé una limitación de los adelantos reembolsables mediante cánones (los más utilizadas por los Gobiernos europeos) al

33% del coste total del desarrollo de nuevos modelos de aviación civil de gran capacidad. Asimismo prevé un límite del 3% del volumen de negocios de las financiaciones indirectas relacionadas con el desarrollo o la producción de aviones civiles de gran capacidad (mecanismos generalmente utilizados en los Estados Unidos por el Ministerio de Defensa y la NASA). Este acuerdo bilateral ha permitido igualar el nivel de financiación pública y se ajusta tanto a las necesidades de Europa como de los Estados Unidos.

Estructura del mercado y competencia

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

Según un estudio realizado por Airbus, de un total de 10.349 aviones con más de 70 plazas en servicio a 31 de diciembre de 1999, un 73% eran aviones de cabina estándar y un 27% de cabina ancha. El siguiente cuadro muestra el reparto de los aviones y el porcentaje por región para cada familia de aparatos, a 31 de diciembre de 1999.

	Avión		Configuración Porcentaje de	
	Porcentaje	Número de aviones en servicio	Cabina estándar	Cabina ancha
América del Norte.....	43	4.418	83	17
Europa	27	2.789	75	25
Asia-Pacífico	18	1.921	48	52
África y Oriente Medio.....	5	534	53	47
América del Sur	7	687	85	15
Total	<u>100</u>	<u>10.349</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Fuente: Airbus Industrie

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

Según las cifras publicadas por los fabricantes, en 2000 se vendieron 800 nuevos aviones de transporte de pasajeros de más de 70 plazas. De este total, un 75% eran aviones de cabina estándar y un 25% aparatos de cabina ancha. El siguiente cuadro muestra el número de aviones vendidos por región en 2000 y 1999.

	2000		1999	
	Número de aviones vendidos por región	Porcentaje del mercado total de aviones vendidos	Número de aviones vendidos por región	Porcentaje del mercado total de aviones vendidos
América del Norte.....	331	41	371	41
Europa.....	211	26	215	23
Asia-Pacífico	70	9	106	12
Resto del mundo	54	7	63	7
Sociedades de leasing.....	<u>134</u>	<u>17</u>	<u>159</u>	<u>17</u>
Total.....	<u>800</u>	<u>100</u>	<u>914</u>	<u>100</u>

Fuente: Airbus Industrie

Las ventas a sociedades de *leasing* constituyen un segmento de mercado independiente ya que estos aviones se explotan a menudo en una región diferente de la sede del arrendador. Este sector representa aproximadamente un 17% de las ventas de aviones.

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 Boeing y a Airbus el 61% y el 39% respectivamente del total de las ventas efectuadas en 2000, el 54% y el 46% del total de ordenes de pedido, y el 50% y el 50% de la cartera de pedidos.

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

Productos y servicios

Innovaciones tecnológicas

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

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

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

- A320 — En 1988, Airbus Industrie fue el primero en instalar sistemas de control de vuelo electrónicos (“*fly-by-wire*”) en el Airbus A320, introduciendo al mismo tiempo una palanca lateral de pilotaje (“*side-stick controller*”) en lugar de la columna de mandos tradicional. Los ordenadores de control de vuelo traducen estas órdenes en señales eléctricas que se transmiten a actuadores direccionales móviles e impiden al aparato sobrepasar el límite del campo de vuelo. En comparación con los sistemas de control de vuelo mecánicos tradicionales, esta innovación ha permitido una mejor capacidad de maniobra del aparato, ha simplificado las operaciones gracias a los enlaces digitales con el sistema de pilotaje automático y ha reducido el peso del avión. El concepto de sistemas de control de vuelo electrónicos se encuentra hoy en todos los aparatos de Airbus de cabina estándar, así como en la gama A330 y A340. Los competidores estadounidenses de Airbus Industrie introdujeron los sistemas de control de vuelo electrónicos posteriormente. Además, el A320 hace asimismo un mayor uso de los materiales compuestos, en particular para el empenaje horizontal.
- A330/A340 — Esta serie de aparatos de cabina ancha presenta unas alas compartidas por los bimotores (A330) y cuatrimotores (A340), aviones con un fuselaje similar, un concepto único en su género. Los aviones de largo alcance A340-500/600 introducen nuevos avances en el uso de materiales compuestos, lo que supone un gran ahorro de peso para una gran estructura primaria (la viga ventral de 15 metros de largo y los mamparos de la cabina de presión trasera).

- A380 — El super jumbo significará el nuevo desarrollo de tecnologías que ya se dominan en la actualidad y permitirá una aplicación más extensa de las mismas. Aproximadamente el 40% de la estructura del avión se fabricará utilizando materiales compuestos de carbono y novedosos materiales metálicos híbridos, mientras que técnicas de fabricación innovadoras como la soldadura de vigas mediante láser eliminarán sujeciones, reducirán el peso y proporcionarán una mejor tolerancia a la fatiga. Asimismo, unos equipos y sistemas eléctricos e hidráulicos más ligeros, pero a la vez con una mayor capacidad, mejorarán la capacidad de mantenimiento.

El concepto de familia — “Comunalidad” de la flota

Las tres familias de aviones de Airbus siguen una estrategia de “cambios mínimos” que consiste en desarrollar un concepto de avión central a partir del cual se crean aviones derivados en función de los diferentes segmentos del mercado. El concepto de “cambios mínimos” supone que todos los aviones Airbus (con excepción del A300/A310) comparten la misma concepción de cabina y disponen de todos los sistemas de control de vuelo electrónicos así como de características de pilotaje prácticamente idénticas. Los pilotos pueden situarse frente a los mandos de cualquier avión de la serie A320 con un mínimo de formación suplementaria, y la cualificación cruzada de las tripulaciones (*Cross-Crew Qualification* — “CCQ”) entre las diferentes familias de aviones ofrece a las compañías aéreas una flexibilidad operativa importante.

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

El alcance del concepto “comunalidad” dentro de una familia y entre las familias de aviones es una característica única de Airbus que, en opinión de la Dirección, desempeña un papel esencial en su éxito.

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

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

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

El A318. El A318 es una versión más corta del A319 destinada a satisfacer la demanda de aviones de 100 a 120 plazas. Tras su lanzamiento en 1999, Airbus Industrie había recibido 161 pedidos firmes de aviones A318 a 31 de diciembre de 2000.

Características técnicas de los aviones de cabina estándar

<u>Modelo</u>	<u>Fecha de entrada en servicio</u>	<u>Capacidad (pasajeros)</u>	<u>Autonomía de vuelo (km)</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Envergadura (metros)</u>
A318.....	2002 ⁽¹⁾	106	5.200	31,4	34,1
A319.....	1996	124-145	6.500	33,8	34,1
A320.....	1988	150-180	5.500	37,6	34,1
A321.....	1994	185-220	5.500	44,5	34,1

(1) Fecha prevista

Fuente: Airbus Industrie

A 31 de diciembre de 2000, Airbus Industrie había recibido pedidos por 161 aviones A318, 701 aviones A319, 1.428 aviones A320 y 378 aparatos A321 y había entregado 318 aviones A319, 893 aviones A320 y 172 aparatos A321.

Aviones de corto y medio alcance de cabina ancha: la familia de los A300/A310

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

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

Características técnicas del A300/A310

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

(1) Incluye cualquier versión de la gama de los A300/A310, incluidos aviones de carga.

(2) Distribución en dos clases.

Fuente: Airbus Industrie

A 31 de diciembre de 2000, Airbus Industrie había recibido pedidos por 522 aviones A300 y 260 aparatos A310 y había entregado 497 aviones A300 y 255 aparatos A310.

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

Airbus ha puesto a punto el bimotor A330 y el cuatrimotor de largo alcance A340 en el marco de un programa conjunto, utilizando un ala común para los dos aparatos y conservando la cabina ancha de la gama existente de los A300/A310. La familia A330/A340, que asegura una gama completa de vuelos de largo y muy largo alcance, es el número uno mundial de la categoría de 250 a 350 plazas en términos de volumen total de pedidos.

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

Características técnicas del A330/A340

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

(1) Distribución en tres clases

(2) Fechas previstas

Fuente: Airbus Industrie

A 31 de diciembre de 2000, Airbus Industrie había recibido 366 pedidos de aparatos A330 y 309 pedidos de aviones A340, y había entregado 174 aviones A330 y 190 aviones A340.

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

Desarrollo de nuevos productos: Airbus A380 y A400M

A380

Airbus prevé que el tráfico mundial de pasajeros se incrementará a ritmo sostenido en una proporción anual media del 4,9% durante el período 2000-2019, lo que producirá dos tendencias concurrentes: por un lado el incremento de la fragmentación de una parte del mercado, caracterizada por el desarrollo de nuevos mercados, una mayor frecuencia en rutas de menor densidad y evitando la utilización de *bubs*; y por otro, una tendencia a la consolidación del resto del mercado, lo que producirá la concentración del tráfico de *bub a bub* y el tráfico dominado por *bubs*, típico de las alianzas entre compañías. Después de cinco años de una intensa actividad de preparación con líneas aéreas, aeropuertos y autoridades reguladoras de todo el mundo, Airbus creó un avión de gran tamaño, el A380, que podría dar mejor servicio a un mercado dominado por *bubs* y competir con Boeing en un sector en el que esta empresa ha venido disfrutando de una situación de monopolio desde la creación del 747 a finales de los sesenta.

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

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

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

En 2000, Airbus recibió compromisos comerciales por un total de 50 aviones, para Emirates, Air France, ILFC, Singapore Airlines, Virgin Atlantic y Qantas. A principios de 2001, Federal Express y Qatar Airways se unieron a este grupo firmando compromisos comerciales para adquirir diez y dos aparatos, respectivamente. Los compromisos comerciales del A380 dependen de la firma de los contratos definitivos.

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

La Dirección prevé financiar el programa de la siguiente forma:

- Maximizando las contribuciones de socios de riesgo compartido, las cuales se prevé que asciendan a más de 3.000 millones de dólares para los costes del proyecto, dependiendo de los resultados de las negociaciones;

hasta la fecha, diez fabricantes han acordado en principio participar en el desarrollo y la producción del A380 como socios de riesgo compartido; y

- Solicitar adelantos reembolsables mediante cánones a los distintos gobiernos, de conformidad con el convenio bilateral Estados Unidos-Europa firmado en 1992 y otras normas aplicables, adelantos que la Dirección prevé que asciendan a 2.500 millones de dólares, aproximadamente, si se mantiene la situación actual; Francia, Alemania, Gran Bretaña y España se han mostrado dispuestas en principio a realizar esas inversiones.

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

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

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

A400M

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

Asset Management (Airbus Industrie)

El departamento de Asset Management se constituyó en 1994 para gestionar y vender en el mercado aviones usados adquiridos por Airbus Industrie, 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 de alrededor de 30 personas y gestiona una flota compuesta por aparatos de Airbus de todas las categorías. El departamento de Asset Management, gracias a las actividades que lleva a cabo, ayuda a Airbus Industrie 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, financiera y del riesgo de la cartera de Airbus Industrie, así como la mejora del valor residual de todos los productos Airbus. La mayoría de los aviones se ponen a disposición de los clientes a través de una venta simple, aunque algunos solamente pueden proponerse en forma de arrendamiento financiero de explotación, en función de la forma de financiación del aparato de que se trate. La cartera de aviones usados de Airbus Industrie se ha reducido en 2000 de 47 a 42. El departamento de Asset Management proporciona asimismo una gama completa de servicios de asistencia, incluida la asistencia a la entrada en servicio, la reconfiguración del acondicionamiento interior y las visitas de mantenimiento.

Servicio al cliente

La vocación de Airbus Industrie es ayudar a sus clientes en la adquisición de aviones Airbus y en la explotación óptima de su flota Airbus. Un equipo de financiación de las ventas ayuda a los clientes en la búsqueda de una mejor financiación. En cuanto a la explotación de los aviones, Airbus Industrie ha puesto en marcha un servicio al cliente, Airbus Customer Service, situado al frente de una red de centros de formación, de stocks de piezas de recambio, así como de equipos sueltos para las compañías aéreas clientes. A través de este interlocutor único, Airbus Industrie pretende satisfacer todas las necesidades de asistencia de sus clientes antes y después de la entrega, especialmente en los siguientes ámbitos: (i) ingeniería y asistencia técnica anterior a la entrega y durante la explotación, (ii) asistencia a la formación y asistencia en operaciones y (iii) asistencia relativa a las piezas de recambio.

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

El servicio de asistencia a la formación y al pilotaje comprende un personal permanente de más de 200 instructores en el mundo entero, que proporcionan una formación accesible y actualizada a las tripulaciones de los aviones Airbus. Airbus Industrie posee dos centros de formación principales, uno en Toulouse, Francia y el otro en Miami, Florida. El centro de asistencia de Airbus Industrie situado en China presta también servicios de formación. En el

marco de estos servicios, Airbus Industrie propone un programa de cualificación cruzada 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 Industrie posee un stock de más de 130.000 piezas y facilita una red de distribución mundial desde Hamburgo en Alemania, Washington D.C., Singapur y China. La prestación “Aviones en suelo 24h máximo” garantiza la expedición de las piezas de recambio en stock en las cuatro horas siguientes a la recepción del pedido. El departamento facilita también lotes de piezas de recambio personalizadas con el fin de permitir a los transportistas que consigan una eficacia máxima en lo que respecta a las visitas de mantenimiento, el mantenimiento de los aviones que se van quedando viejos y los pedidos urgentes.

Cientes

A 31 de diciembre de 2000, se habían entregado 2.499 aparatos Airbus a 188 transportistas en todo el mundo desde la creación de Airbus Industrie, y se habían encargado otros 1.626. El siguiente cuadro presenta los pedidos en firme correspondientes al año 2000.

<u>Fecha del pedido</u>	<u>Cliente</u>	<u>Pedidos en firme⁽¹⁾</u>
Enero/mayo/agosto/noviembre 2000	United Airlines	44
Febrero/marzo/diciembre 2000	Air France	11
Marzo/julio 2000	Frontier Airlines	12
Marzo/mayo/junio/noviembre 2000	ILFC	135
Abril/septiembre 2000.....	GECAS	68
Abril 2000.....	SAS	22
Junio 2000.....	Trans World Airlines	20
Junio 2000.....	SALE	11
Octubre 2000.....	CIT Group	50
Octubre 2000.....	Air Canada	14
Diciembre 2000.....	Northwest Airlines	30

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

Fuente: Airbus Industrie

Constitución de Airbus y creación de una estructura integrada

La estructura actual, un legado de “otra época”

Airbus Industrie se constituyó al amparo de la legislación francesa como un *groupement d'intérêt économique* (“GIE”, o agrupación de interés económico), que es un tipo de consorcio. Conforme a esta forma jurídica, las actividades de Airbus Industrie se pueden repartir en dos categorías: las actividades asumidas por la propia Airbus Industrie, que corresponden principalmente a la comercialización y a la coordinación, y las actividades llevadas a cabo por sus miembros, que están fundamentalmente vinculadas a la explotación y son de naturaleza industrial, realizadas en virtud de acuerdos contractuales con Airbus Industrie.

El 23 de junio de 2000, los socios fundadores de EADS, que conjuntamente controlan el 80% de Airbus Industrie, y BAE SYSTEMS, que controla el 20% restante, anunciaron su decisión de integrar Airbus y de poner sus actividades relacionadas con Airbus y todos sus derechos en el GIE bajo el control común de una sociedad integrada. El propósito de esta medida era que el negocio de Airbus, dado que había crecido demasiado para la estructura del GIE -bien adaptada a la capacidad y los recursos del consorcio para ganar cuota de mercado — necesitaba una nueva estructura corporativa que centralizara el control de la gestión de todos los aspectos del negocio. De conformidad con lo establecido en la escritura de constitución, las partes han acordado reunir todas las actividades relativas al diseño, la ingeniería y la fabricación relacionadas con Airbus dentro de un grupo integrado en Airbus S.A.S., una sociedad holding, y bajo el control cotidiano de un único equipo de gestión.

Constitución de Airbus S.A.S.

La escritura de constitución prevé la creación de una sociedad holding, Airbus S.A.S., al que las partes transferirán en el momento del cierre (en caso de que no lo hayan hecho antes), con efecto retroactivo desde el 1 de enero de 2001, el control de sus actividades relacionadas con Airbus ubicadas en Francia, Alemania, España y Reino Unido, constituidas en sociedades de explotación francesas, alemanas, españolas y británicas, respectivamente. EADS será titular, directa o indirectamente, del 80% y BAE SYSTEMS poseerá el 20% restante de las acciones de Airbus S.A.S., una *société par actions simplifiée* registrada en Francia.

EADS, a través de su participación del 80% en Airbus S.A.S., tendrá el control efectivo de la gestión de sus operaciones, aunque BAE SYSTEMS disfrutará de ciertos derechos minoritarios. Para algunas decisiones estratégicas, como las adquisiciones y desinversiones valoradas en más de 500 millones de dólares, la aprobación del *Business Plan* trianual (pero no de los presupuestos anuales o del lanzamiento de nuevos programas), así como ciertas medidas que disminuirían la participación de BAE SYSTEMS en Airbus S.A.S., será 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, a discreción de esta última, con la particularidad de que 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. Esta opción de venta sólo podrá ejercitarse, durante el período inicial de tres años, en el caso de que BAE SYSTEMS no esté de acuerdo con ciertas decisiones estratégicas y, por consiguiente, la opción podrá ejercitarse sin causa justificada. EADS disfruta de una opción de compra sobre esas acciones a valor de mercado en caso de que se produzca un cambio de control en BAE SYSTEMS en determinadas circunstancias. De la misma forma, esta última puede exigir a EADS que compre sus acciones de Airbus S.A.S. al precio del mercado en caso de que se produzca, igualmente en circunstancias determinadas, un cambio de control en BAE SYSTEMS o en EADS.

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

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

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

Implementación de la nueva estructura

Con anterioridad al cierre de la escritura de constitución, Airbus empezó a reestructurar sus operaciones a mediados de 2000. Además del departamento de marketing, el servicio postventa, la gestión y la coordinación de las actividades industriales y de ingeniería, la dirección de Airbus será directamente responsable de todas aquellas funciones relativas al diseño, ingeniería, fabricación y producción.

Sinergias

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

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

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

Producción

Reparto del trabajo

Los aviones Airbus se fabrican según un sistema eficaz y flexible que ha permitido optimizar las competencias específicas desarrolladas durante los 30 últimos años. Durante la fase de construcción de un avión Airbus, cada tarea (la concepción, la definición y la fabricación de la asistencia al producto u operativa) se asigna a las distintas sedes en función de su especialización. La creación y desarrollo de “centros de excelencia”, aunque es un legado del pasado, constituye un rasgo original y competitivo en la fabricación de Airbus.

Ingeniería

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

Infraestructuras de fabricación

En el marco de los contratos relativos al reparto del trabajo y a la ingeniería, se ha dedicado una inversión importante a las diversas unidades de fabricación situadas en diferentes puntos de Europa (por ejemplo en Nantes, Meaulte, Saint-Nazaire y Toulouse en Francia; Hamburgo, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade y Dresde en Alemania; Getafe, Illescas, Puerto Real y Cádiz en España) con vistas a crear centros de tecnología avanzada altamente especializados basados en las competencias básicas de cada sede en su ámbito de especialización.

Flujo de producción

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

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

Incremento de la producción

En respuesta al éxito obtenido por la familia Airbus en el mercado, y para garantizar una continuada capacidad para satisfacer las necesidades de los clientes, Airbus ha iniciado un proceso para incrementar la producción a lo largo de los tres próximos años. El incremento de la producción permitirá a Airbus distribuir una media de 30 aviones de cabina estándar por mes en 2003, nueve aparatos más que los 21 de media de 2000, y ocho aviones de cabina ancha de largo recorrido, dos más que la media de 2000. En este contexto, el total de entregas de 2003 podría alcanzar la marca de las 450 unidades. La demanda continuada y una cartera de pedidos en firme y opciones que asciende a un 90% del incremento de producción previsto, avalan esta decisión.

Airbus pretende aumentar la flexibilidad para alcanzar este incremento de la productividad, lo cual se prevé que costará menos de 150 millones de euros y se recuperarán en dos años.

Mediante la explotación de los actuales centros de producción a plena capacidad, el incremento de la dependencia de proveedores externos conocedores de las necesidades específicas de Airbus y dirigiendo las mejoras de la productividad, Airbus espera que su propia capacidad, su personal y su carga de trabajo se incrementen progresivamente, aunque no proporcionalmente a los incrementos en la producción previstos.

4.1.3 Aviación de Transporte Militar

Introducción y perspectiva general

La división de Aviación de Transporte Militar (“**División ATM**”) fabrica y vende aeronaves de transporte militar ligeras y medias. Esta división es responsable del proyecto A400M relativo al desarrollo de una aeronave europea de transporte militar de gran capacidad. Además, produce y comercializa aviones destinados a misiones, que proceden de una plataforma existente y dedicados a una tarea militar específica, como la vigilancia marítima o la caza anti-submarinos. La División ATM también participa en el segmento de aeroestructuras, como proveedor de los constructores del sector aerospacial a nivel mundial.

El volumen de negocios consolidado proforma de la División ATM representó en 2000 más del 1% del volumen de negocios total consolidado proforma de EADS. Sin embargo, la Dirección estima que el proyecto A400M ofrece una oportunidad de fuerte crecimiento del volumen de negocios en el futuro.

Estrategia

El objetivo estratégico de la División ATM es desarrollar su negocio principal para explotar su especialización técnica y las oportunidades derivadas de la fusión de ASM, DASA y CASA para maximizar su rentabilidad y ganar cuota de mercado. Para conseguir este objetivo, la División ATM ha puesto en práctica una política centrada en dos aspectos con el fin de:

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

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

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

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

Asimismo, la División ATM posee conocimientos altamente especializados en materia de utilización de materiales compuestos para la fabricación de aeroestructuras y de procedimientos de automatización avanzados. Los aviones fabricados con materiales compuestos, como la fibra de carbono, pueden transportar cargas útiles mayores, ya que el avión es más ligero que si estuviera fabricado con materiales clásicos. La División ATM pretende mantener su ventaja competitiva en el campo de las aeroestructuras compuestas.

Mercado

Aviación de Transporte Militar

Los gobiernos y organizaciones multinacionales constituyen los principales clientes de la División ATM en el mercado de los aviones de transporte militar tácticos. Este mercado se compone de tres segmentos: (i) los aviones de transporte ligero con una capacidad de carga de una a cuatro toneladas, (ii) los aviones de transporte medio cuya carga útil varía de cinco a 14 toneladas y (iii) los aviones de transporte pesado con una capacidad de carga de 15 toneladas o más.

Transporte militar ligero. Se trata de un sector maduro cuyas dimensiones han disminuido debido al desarrollo económico de los países que ahora tienen medios para comprar aviones de mayor capacidad. El CASA C-212 ha sido el más importante en la historia de este segmento, con una cuota media de mercado del 21% en los últimos cinco 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 cinco años fue del 45%. A continuación, le siguen los aparatos de la competencia, el IPTN NC 235 y el C-27J, fabricados por LMATTS, una *joint venture* de Alenia y Lockheed.

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, especialmente el Hercules C-130 de Lockheed Martin. Mientras que los Estados Unidos reducen el tamaño de su flota, la Dirección opina que es necesario renovar y aumentar la flota europea de transporte, lo que ofrece una oportunidad al nuevo avión A400M.

Hasta el momento, EADS ha elegido no entrar en el segmento de mercado de las aeronaves estratégicas de gran capacidad.

Aviones de misión

La Dirección calcula que la demanda potencial de aviones de misión en los próximos diez años ascenderá a aproximadamente 25.000 millones de euros. Se trata de un mercado caracterizado por su alta tecnología, en el que el valor añadido desempeña un papel esencial y los clientes tienen cada vez mayores exigencias en lo que respecta a investigación de soluciones completas y personalizadas en función de sus necesidades operativas. Los Gobiernos europeos han señalado la necesidad de recopilar información de forma independiente en un teatro de operaciones. Ello debería estimular la necesidad a corto plazo de aviones de misión producidos en Europa. Sin embargo, este mercado sigue estando dominado por las empresas estadounidenses.

Productos

Aviones de transporte táctico

C-212 — Transporte militar ligero. El C-212 se ha concebido como un avión simple, fiable y no presurizado, capaz de operar a partir de terrenos de aterrizaje no preparados y de realizar a la vez tareas civiles y militares. El primer modelo de serie, el S-100, entró en servicio en 1974. Con una carga útil de 2.950 kg., la nueva versión del C-212, la Serie 400, se ha lanzado al mercado en 1997. Incluye mejoras tales como nuevos procedimientos aviónicos y motores de un rendimiento más elevado en condiciones de alta temperatura exterior y de altitud elevada, como en materia de despegues y aterrizajes cortos (STOL). La puerta del compartimento trasero del C-212 ofrece un acceso directo a los vehículos, mercancías y tropas. Su configuración se puede modificar de forma rápida y sencilla reduciendo los tiempos de rotación. El avión puede efectuar lanzamientos en vuelo y misiones de entrega aérea. A 31 de diciembre de 2000, se habían vendido 467 C-212 a 89 operadores.

CN-235 — Transporte militar de capacidad media. El primer modelo de la familia CN-235, el S-10, entró en servicio en 1987. El último modelo de esta gama, la Serie 300, se lanzó en 1998; se trata de un avión de nueva generación, presurizado y con doble turbopropulsor. El CN-235-300 tiene capacidad para transportar una carga útil de un máximo de 6.000 kg que equivalen a (i) 48 paracaidistas, (ii) 21 camillas más 4 enfermeros, (iii) 4 paletas del modelo más utilizado para mercancías, o (iv) paquetes fuera de gálibo como motores de aviones o palas de helicóptero. Las operaciones de paracaidismo pueden realizarse desde las dos puertas laterales traseras del avión o por la rampa trasera. Se utilizan variantes del CN-235-300 para otras misiones, especialmente de patrulla marítima, de guerra electrónica y de operaciones de fotogrametría (lectura topográfica). A 31 de diciembre de 2000, se habían vendido 231 CN-235 a 32 operadores.

C-295 — Transporte militar de capacidad media. Certificado en 1999, el C-295 conserva la configuración básica del CN-235, pero está equipado con una cabina alargada que dota al aparato de una capacidad de carga superior al 50% para una velocidad superior en distancias similares. El C-295 está equipado con una aviónica a bordo que comprende un panel de instrumentos de vuelo electrónicos y un sistema de gestión de vuelo (*Flight Management System* — “FMS”), que permite la navegación táctica, la planificación y la integración de señales transmitidas por varios detectores. El CN-235 y el C-295 se han concebido para completar o sustituir al Hercules- C-130 que ya se está quedando antiguo. La Dirección estima que el CN-235 y el C-295 pueden realizar la mayor parte de las funciones del C-130 a un coste operativo más bajo, lo que permite reservar la utilización de este avión únicamente para el transporte de cargas más pesadas, ampliando así la vida útil del mismo. Las Fuerzas Aéreas españolas han sido las primeras en celebrar un contrato para la entrega del C-295, mientras que el Jefe de Armamento de Suiza ha anunciado que su país ha seleccionado el C-295, quedando pendiente la firma de un contrato que la Dirección prevé que se producirá a finales de 2001, lo que convertiría a las Fuerzas Aéreas Suizas en el primer cliente de exportación del C-295.

Proyecto Airbus A400M — Transporte militar pesado. El A400M se ha concebido para responder a las especificaciones del *Future Large Aircraft* (“FLA”), definidas por siete naciones europeas para reemplazar las flotas que se van quedando antiguas de Hercules C-130 y de Tran-sall C-160. Además, el nuevo avión se ha concebido para responder a la evolución de la situación geopolítica (en particular al aumento del número de misiones humanitarias, de mantenimiento de la paz y militares).

La Sociedad Airbus Military Company (“**AMC**”) ha presentado su oferta concerniente al FLA, rebautizado como A400M en enero de 1999, cuyas características son: gran capacidad de carga, posibilidad de realizar recorridos largos, flexibilidad operativa y bajos costes de mantenimiento.

En su origen, AMC fue creada por Airbus, CASA, DASA, ASM, BAE SYSTEMS, Alenia (Italia), TAI (Turquía) y Flabel (Bélgica). Las participaciones en AMC se repartieron entre estos accionistas de forma que reflejaran las necesidades previstas expresadas por cada uno de los siete países representados. Los tres fundadores de EADS y BAE SYSTEMS transmitieron sus participaciones en AMC a Airbus Industrie en abril de 2000, de forma que Airbus Industrie se ha convertido en el accionista mayoritario de AMC.

En julio de 2000, los Ministerios de Defensa de los países participantes hicieron una declaración pública conjunta en la que dieron a conocer su intención de pedir 224 aviones A400M. Bélgica se comprometió a comprar siete aparatos, Francia 50, Alemania 73, Italia 16, España 27, Turquía 26 y el Reino Unido 25. Posteriormente, Luxemburgo se comprometió a pedir un avión y Portugal a comprar cuatro, entrando en el programa como socio industrial. Conforme a los precios de oferta vigentes para la versión básica del avión, el importe total de los pedidos anteriores asciende aproximadamente a 17.500 millones de euros. La Dirección prevé que el contrato final para el A400M se firme en el primer semestre de 2001, y que el primer vuelo de este avión tenga lugar en 2005.

Debido a la experiencia de la División ATM en materia de gestión de programas de Aviación de Transporte Militar y de la importancia de su red de clientes, EADS ha encargado a esta División la gestión global del programa A400M, mientras que Airbus asumirá la responsabilidad del desarrollo y de la construcción del A400M. El A400M integrará muchas características de los aviones Airbus existentes, entre ellas una tripulación de dos personas, sistemas de control de vuelo electrónicos y una aviónica de alta tecnología. Además, el A400M podrá beneficiarse de los procedimientos de mantenimiento de Airbus Industrie y de su red mundial de servicio postventa. Sobre la base de los pedidos actuales, la carga de trabajo de EADS en el programa A400M es de aproximadamente el 65,5%.

La Dirección estima que el mercado de FLA conferirá a EADS una serie de ventajas entre las que figuran (i) un volumen de negocios en euros que permitirá a EADS reducir su exposición al riesgo de cambio, (ii) contratos militares a largo plazo que no dependerán de los ciclos del mercado del transporte aéreo civil, (iii) la posibilidad de desarrollar sus competencias y su *know-how* sobre nuevos materiales y procedimientos.

Aviones de misión

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

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

Aviones de reaprovisionamiento estratégicos

A medio plazo, el objetivo de EADS es proponer una alternativa competitiva al *quasi* monopolio del que se benefician actualmente los productos de Boeing en el mercado de aviones de reaprovisionamiento, lo que reforzará la capacidad de Europa de realizar proyectos de forma independiente. La Dirección considera que el mercado de aviones de reaprovisionamiento ascenderá a más de 70 aparatos en los próximos 15 años, con perspectivas iniciales en el Reino Unido, Alemania e Italia. En enero de 2001, EADS, Rolls Royce, Cobham, Brown and Root Services y Thales crearon el consorcio AirTanker para competir en el concurso público del Ministerio de Defensa del Reino Unido para la adjudicación del futuro avión de reaprovisionamiento estratégico, el programa FTSA (*Future Strategic Tanker Aircraft*). Estructurado como una Iniciativa Privada de Financiación, este programa sustituiría a los aviones de reaprovisionamiento VC10 y Tristar, que ya están quedándose obsoletos, y que en la actualidad utiliza la Fuerza Aérea británica, con un sistema basado en la familia de aviones de Airbus de largo recorrido.

Aviones de reaprovisionamiento tácticos

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

Plataformas personalizadas y transformadas

En esta categoría, EADS puede proporcionar aviones de transporte logístico como los modelos de carga de Airbus, aviones que ofrecen una protección a los responsables gubernamentales como el A340 VIP o incluso adaptaciones de aviones de combate para responder a las necesidades de nuevas misiones. La División ATM consiguió en 2000 la adjudicación de un contrato para adaptar dos aviones A310 VIP para las Fuerzas Aéreas españolas.

Vigilancia terrestre desde el aire (Airborne Ground Surveillance — “AGS”)

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

Vigilancia marítima desde el aire

La División ATM puede proponer diversas soluciones para la vigilancia marítima desde el aire; se basan en una plataforma de C-212, CN-235, C-295, Atlantic o de P-3 Orion para la que EADS ha desarrollado ya un sistema de nueva generación de arquitectura abierta denominado FITS (*Fully Integrated Tactical System*, o sistema táctico integrado). En 2000, la División ATM consiguió un pedido para la modernización de cinco P3-Orion de las Fuerzas Aéreas españolas.

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

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

Producción

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

4.1.4 Aeronáutica

Introducción y presentación

La División Aeronáutica se encarga de todas las actividades aeronáuticas con excepción de las divisiones Airbus y de Aviación de Transporte Militar. En 2000, registró un volumen de negocios consolidado proforma de 4.700 millones de euros, es decir, un 19% del volumen de negocios total consolidado proforma de EADS.

Gracias a su filial Eurocopter, EADS es el primer constructor mundial de helicópteros civiles y ocupa el primer puesto en el mercado de helicópteros militares en Europa. La Dirección prevé un incremento sensible del volumen de negocios de Eurocopter en el mercado militar europeo debido a pedidos de helicópteros de combate *Tiger* y del aparato de transporte militar NH90 desarrollado para varios Gobiernos europeos.

Al ser uno de los principales fabricantes del Eurofighter, EADS está bien situada para convertirse en uno de los primeros fabricantes de aviones de combate de este tipo.

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

Estrategia

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

- **Aprovechar las sinergias organizativas y de mercado derivadas de la agrupación de actividades dentro de la división.**

La conversión de los aviones de pasajeros de Airbus en aviones de carga y la concentración de las actividades de aeroestructuras constituyen dos áreas de integración muy prometedoras. Asimismo, la Dirección pretende trabajar activamente para unificar los objetivos de estas actividades, hasta ahora competidoras, y racionalizar su gestión.

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

La División Aeronáutica seguirá aumentando su cuota de exportación en el mercado militar mediante la comercialización de los helicópteros *Tiger* y NH90. Asimismo, dará por terminada la renovación de su gama completa de helicópteros civiles y mejorará su productividad en este sector, mediante el aprovechamiento de las sinergias con sus actividades civiles y militares relacionadas con helicópteros. Como los servicios postventa representan una fuente de ingresos importante y un elemento esencial para el comprador, la División Aeronáutica continuará el fortalecimiento de su red mundial de comercialización, de distribución y de servicio postventa, que abarca una flota de más de 8.700 helicópteros Eurocopter.

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

EADS pretende aprovechar su participación del 46% en el consorcio que ha desarrollado el avión de combate polivalente Eurofighter. La estrategia de la División Aeronáutica pretende (1) conseguir a corto plazo un nivel de eficacia y de calidad elevado en la producción del Eurofighter, empezando las entregas en 2001 y (2) a medio plazo, atribuirse el 50% del mercado potencial de exportación para este tipo de aparatos, cuyo tamaño debería alcanzar más de 50.000 millones de euros en el curso de los próximos 30 años.

- **Creación de la European Military Aircraft Company (EMAC) con Finmeccanica.**

La División Aeronáutica ha continuado sus negociaciones con Finmeccanica para crear EMAC, reuniendo la mayor parte de las actividades de EADS en materia de aviación militar con las de Alenia, filial de Finmeccanica, y en particular los proyectos Eurofighter y los aviones de entrenamiento militar de la sociedad Aermacchi, en la que Finmeccanica posee una participación del 25,45%. La *joint venture*, que tendrá participación alemana, francesa, española e italiana, tendrá unas dimensiones y una envergadura que harán de ella un participante imbatible y el socio obligado para proyectos de desarrollo de la próxima generación de avión de combate o de avión de entrenamiento.

Se prevé que la constitución de EMAC tenga lugar durante el año 2001. Según las previsiones actuales, EMAC estará inicialmente participada al 50% por EADS y Finmeccanica, que aportarán activos y actividades a la *joint venture*. Finmeccanica aportaría la totalidad de las actividades de aviación civil y militar de su filial Alenia Aeronautica, incluyendo (1) aviones de combate, (2) aviones radiocontrolados

(UAV) pesados, (3) aviones de transporte militar, (4) aviones de misión, (5) mantenimiento y conversión de aviones militares, y (6) aeroestructuras. La agrupación de estas actividades de Alenia con las actividades de aviones de combate y de formación, así como los aviones de misión y algunas actividades de aeroestructuras de EADS debería permitir mejoras de la eficacia operativa, la más importante de las cuales sería que EMAC pasaría a ser el accionista mayoritario (67%) del programa Eurofighter.

Se espera que las tareas de gestión de EMAC se dividan a partes iguales entre EADS y Finmeccanica. Basándose en la información proforma correspondiente al año 2000, EMAC tuvo un volumen de negocio combinado de aproximadamente 2.500 millones de euros y dispuso de aproximadamente 17.000 trabajadores.

Asimismo, se concedería a Finmeccanica la oportunidad de adquirir una participación de hasta el 5% en Airbus S.A.S. Esta participación supondría la adjudicación a Finmeccanica de una parte del proceso de producción de Airbus en proporción a su participación. Igualmente se daría a Finmeccanica la oportunidad de participar como socio de riesgo con el 10% del desarrollo y la producción del Airbus A380.

- **Proporcionar a los clientes de Airbus un servicio completo de reconversión y de mantenimiento en todos los modelos de aparatos de la gama Airbus.**

Aprovechando los conocimientos especializados de EADS en lo que respecta a los aviones Airbus y su red de venta, la División Aeronáutica sigue desarrollando sus actividades de reconversión y mantenimiento de aparatos Airbus.

EUROCOPTER

Presentación

Eurocopter se creó en 1992 mediante la fusión de las ramas de helicópteros de Aerospatiale y de DASA. Las dos entidades poseían ya una experiencia común en el campo de la concepción, del desarrollo y de la producción de helicópteros. Asimismo colaboraban en el marco de los programas europeos de helicópteros militares *Tiger* y NH90. Eurocopter es el primer fabricante mundial de helicópteros en términos de volumen de entregas de aparatos. En 2000, Eurocopter gozaba de aproximadamente la mitad de la cuota del mercado mundial de helicópteros civiles.

Mercado

En 2000, el mercado global de helicópteros nuevos ascendía a unos 9.700 millones de euros. Los helicópteros militares son normalmente más grandes y están dotados de sistemas más sofisticados que los helicópteros civiles. Los datos del mercado indican que las ventas para 2000 ascendieron a 498 aparatos civiles y 522 aparatos militares. Según los datos de un estudio llevado a cabo por Teal Group en julio de 2000, se prevé que durante el período de 2000 a 2009 se construyan en todo el mundo 4.712 helicópteros civiles y 4.494 helicópteros militares.

La demanda de nuevos helicópteros militares depende principalmente de consideraciones presupuestarias, de la necesidad de renovar una flota que se va quedando antigua y de razones estratégicas. La Dirección considera que la edad de la flota en servicio, la urgencia de una nueva generación de helicópteros equipados con sistemas integrados de alta tecnología y la generalización de la utilización de aparatos de combate en muchas fuerzas armadas nacionales contribuirán a estimular la demanda de helicópteros militares en los próximos años. La demanda del sector militar ha estado siempre sometida a importantes variaciones de un año para otro debido a la evolución de las consideraciones estratégicas.

Los helicópteros vendidos al sector civil se utilizan para el transporte de directivos de empresas, la explotación petrolera *offshore*, así como diversas aplicaciones comerciales y de servicio público como la policía, los servicios de asistencia médica y los bomberos. La Dirección considera que las ventas al sector civil permanecerán relativamente estables durante los próximos cinco años.

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

En el segmento militar, los principales competidores de Eurocopter son los cinco grandes fabricantes de helicópteros presentes en el mercado mundial, dos europeos (Agusta, filial de Finmeccanica, y Westland) y tres

estadounidenses (Bell Helicopter, Boeing y Sikorsky). Además, existe un determinado número de fabricantes nacionales que compiten en sus respectivos mercados.

En el mercado civil, el principal competidor mundial de Eurocopter es el estadounidense Bell Helicopter, división de Textron Inc. El segmento de los helicópteros civiles está relativamente concentrado, y la cuota conjunta de Eurocopter y Bell Helicopter representó aproximadamente el 89% (el 49% para Eurocopter y el 40% para Bell Helicopter) del total de las ventas mundiales de helicópteros civiles en 2000.

Productos y servicios

Productos existentes

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

Productos en vías de desarrollo

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

Las actividades de desarrollo representaron un 18% del volumen total de negocios de Eurocopter durante 2000. Estos importes resultan sobre todo de los programas del desarrollo del *Tiger* y del NH90 financiados externamente.

Segmento militar

Los programas de desarrollo en curso comprenden (1) el NH90, un helicóptero de transporte militar del que se han hecho varias versiones, tácticas, navales, así como de investigación y salvamento de combate, (2) el helicóptero de combate *Tiger* y (3) el EC635, versión militar del bimotor ligero EC135.

El NH90. El NH90 se ha desarrollado en forma de helicóptero polivalente adaptado a la vez al ejército de tierra y a la marina. 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. Las necesidades confirmadas de NH90 son de 595 aparatos. En junio de 2000, NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency), la sociedad del programa creada por los cuatro países participantes en la empresa conjunta, y NHI firmaron un contrato de implementación industrial y producción de un primer lote de 243 helicópteros, más 55 aparatos opcionales. La producción de la primera remesa comenzó en 2000 y se espera que las primeras entregas se realicen en 2004. La Dirección considera que las características del NH90 le confieren un potencial significativo para la exportación militar, así como eventuales aplicaciones civiles en el futuro.

El Tiger. En 1987, los gobiernos francés y alemán lanzaron el programa de desarrollo del helicóptero de combate *Tiger*. El desarrollo del helicóptero está prácticamente concluido, consistiendo en dos modelos basados en el mismo fuselaje: una versión antitanque y una versión de apoyo-protección. El primer modelo se realizará para las fuerzas armadas francesa y alemana, mientras que el segundo se fabricará para el ejército francés. En junio de 1999, Eurocopter recibió pedidos iniciales de 160 aparatos, 80 para Alemania y 80 para Francia, aunque las necesidades totales se habían confirmado en unos 215 aparatos para Francia y 212 para Alemania. El comienzo de las entregas está previsto para el año 2003.

EC635. Tras la recepción de un pedido de la versión militar del bimotor ligero EC135, los trabajos de desarrollo han comenzado recientemente con base en una plataforma designada con el nombre de EC635.

Segmento civil

Durante los últimos años, Eurocopter ha invertido en la renovación de su gama de productos civiles, mejorando su posición competitiva en este segmento hasta conseguir su actual cuota de mercado mundial, cercana al 50%. Eurocopter ha comercializado con éxito en los mercados institucionales productos recientemente desarrollados como el EC120, aparato ligero de un solo motor, y el EC135, bimotor ligero, así como aparatos actualizados como

el EC155, última evolución del Dauphin. Actualmente, se están llevando a cabo trabajos de desarrollo sobre el helicóptero ligero EC145, una nueva versión del BK117. En 2000 Eurocopter recibió la certificación de las autoridades aeronáuticas conjuntas europeas, la JAA (*Joint Aviation Authority*) y del organismo federal de aviación estadounidense (*Federal Aviation Authority*, la FAA) para el EC 130, una nueva versión del Ecureuil. Las entregas del EC 130 comenzaron en 2001.

Servicio postventa

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

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

A 31 de diciembre de 2000, los aparatos Eurocopter constituían el segundo parque mundial, con más de 8.700 helicópteros en servicio. Debido a este importante parque, las actividades de servicio a la clientela representaron un 36% del volumen de ventas de Eurocopter en 2000. Las actividades de servicio postventa de Eurocopter están compuestas principalmente por servicios de formación, mantenimiento, reparación y suministro de piezas de repuesto para la flota Eurocopter en servicio, así como determinados trabajos de modernización vendidos al Estado alemán para productos diferentes de los de Eurocopter. Con el fin de proporcionar un servicio eficaz a operadores de diferentes tamaños en todo el mundo, Eurocopter ha puesto en marcha una red de servicios a través de sus filiales, distribuidores autorizados y talleres autorizados. Por otra parte, Eurocopter y Thales han creado conjuntamente HELISIM, un centro de formación en pilotaje de helicópteros que comenzará su actividad en 2001.

Clientes y marketing

Los principales clientes militares de Eurocopter son los Gobiernos de los países europeos, seguidos por clientes de Asia y Oriente Medio. La penetración de Eurocopter en el mercado civil y de los servicios públicos está bien repartida en el mundo: en 2000, su cuota de mercado en éste segmento era de aproximadamente un 75% en Europa, un 44% en Asia y un 42% en los Estados Unidos y Canadá. En estos dos últimos países, Eurocopter se sitúa en el primer lugar de los fabricantes civiles, incluido Bell Helicopter.

La estrategia de exportación de Eurocopter se basa en una gran red internacional, actualmente constituida por 13 filiales extranjeras. Esta red de filiales se completa con una red mundial de distribuidores autorizados y de centros de servicio destinados a satisfacer al 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.

Cerca de 1.970 operadores, repartidos en 133 países, utilizan actualmente los helicópteros Eurocopter; se trata de una importante cartera de clientes para las actividades de servicios al cliente. La mayoría de los clientes de Eurocopter utilizan una flota de entre uno y cinco helicópteros, lo que refleja bien la extensión de la cobertura de los productos Eurocopter.

Gracias a su adaptabilidad y fiabilidad, los productos Eurocopter constituyen una solución de primera calidad que responde a las necesidades específicas de un operador o de una misión. 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. En todo el mundo, muchos servicios públicos, como la policía y las fuerzas armadas, muy exigentes en cuanto a la calidad de servicio, otorgan su confianza a los productos Eurocopter.

Producción

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

AVIACIÓN MILITAR — EUROFIGHTER

Presentación

El Eurofighter 2000 (llamado “Eurofighter” y “Typhoon” para la exportación fuera de Europa) es un avión de combate polivalente de alto rendimiento, cuya misión es garantizar una superioridad aérea en combates difíciles con capacidades de interceptación de medio alcance y agilidad en combate próximo. Este aparato es perfectamente compatible con los armamentos más recientes de la OTAN. Este programa, lanzado en octubre de 1988, entró en fase de producción en enero de 1998, en virtud de un acuerdo marco que prevé la compra de 620 aparatos por Alemania, Italia, España y el Reino Unido.

Las nuevas tecnologías desarrolladas en el curso del programa Eurofighter se están trasladando a las aplicaciones civiles, en materia de estructura y de aviónica. La robustez de los componentes utilizados en los aviones de combate permite fácilmente su utilización en el ámbito civil y una mayor fiabilidad gracias a técnicas de construcción y de concepción evolucionadas.

Mercado

La producción mundial de aviones de combate se reparte entre dos grandes fabricantes estadounidenses, los competidores europeos de menor tamaño y los fabricantes rusos.

Tras la ola de consolidaciones en el sector en los Estados Unidos, los dos principales fabricantes de aparatos de combate en el mercado son Boeing (después de su adquisición de McDonnell Douglas), fabricante del F/A-18 y del F-15, y Lockheed Martin, fabricante de la serie F-16. Las dos sociedades fabricarán en colaboración el nuevo F-22, actuando Lockheed Martin en calidad de contratista principal. En este sector, la actividad de Northrop Grumman se limita a un papel de subcontratista principal del F/A-18 E/F (alrededor del 40%).

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

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

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

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

(1) Fecha prevista de entrega

Además, dos consorcios, uno dirigido por Lockheed Martin y otro por Boeing, compiten por el desarrollo del JSF (*Joint Strike Fighter*) destinado al Ministerio de Defensa de los EE.UU. En el futuro, un equipo común podrá desarrollar el JSF en vez de un sistema en el que sólo se adjudica a un vencedor.

Según el Teal Group, el precio “*fly-away*” de los aviones de combate está comprendido entre los 30 y los 100 millones de dólares estadounidenses, dependiendo del modelo y las especificaciones; los principales subsistemas que constituyen un avión de combate — estructura, motor o motores y sistemas y equipos — representan cada uno un tercio de este coste total unitario.

Estructura del programa

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

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

La constitución de EMAC por parte de EADS y Alenia, la cual tendrá lugar a lo largo de 2001, consolidará aún más el control del programa Eurofighter, ya que EMAC ostentará el 62,5% de la carga total de producción del Eurofighter.

Clientes y mercados

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

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

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

Producción

La fase de desarrollo de Eurofighter llega a su fin. El contrato a precio fijo sobre la primera serie de 148 aviones que deben entregarse entre la segunda mitad del año 2001 y el año 2005 se celebró en septiembre de 1998; este contrato prevé en particular el suministro de 44 aviones a Alemania y de 20 aparatos a España. Se prevé que la producción continúe hasta el año 2015, con volúmenes de hasta 52 aviones a partir de 2004.

En enero de 1998, la **NETMA** (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) firmó un contrato marco con el consorcio Eurofighter relativo a 620 aparatos: 232 para el Reino Unido (y 65 opciones), 180 para Alemania, 121 para Italia (y 9 opciones), 87 para España (y 16 opciones). El contrato marco fija un precio máximo para todo el programa y prevé también que los suplementos de producción deben entregarse en tres series, cada una de ellas a un precio fijo decreciente con relación a la serie anterior. NETMA es un organismo oficial de la OTAN que trata directamente con el consorcio Eurofighter GmbH.

El Eurofighter está destinado a mejorar la eficacia de las fuerzas aéreas gracias a una plataforma única dotada de capacidades de interceptación supersónicas fuera del campo visual, de funciones de combate próximo subsónico, de

prohibición aérea y de apoyo en suelo, de supresión de defensa aérea y de ataque marítimo. Las especificaciones operativas del avión incluyen diversas capacidades: misiones todo tiempo, 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). El Eurofighter se diseñó para permitir mejoras a largo plazo en consonancia con la evolución de la aviónica y los sistemas de armas, prolongándose así su vida útil.

Desarrollo tecnológico

EADS y Boeing están contratadas actualmente por los Gobiernos alemán y estadounidense para un nuevo programa de investigación denominado VECTOR, cuyo objetivo es concebir sistemas de control de vuelo innovadores con orientación integrada de la tracción para mejorar los resultados, y modos de pilotaje que utilizan la desviación del aparato sin empenaje vertical. Los otros objetivos del programa VECTOR son estudiar la posibilidad de volar con un menor plano vertical y efectuar despegues y aterrizajes extremadamente cortos. Los conocimientos adquiridos gracias a este programa, que deberá continuar hasta el año 2002, se podrán utilizar tanto en beneficio de aparatos existentes como de nuevas plataformas como el Eurofighter y el Mako. El primer vuelo de prueba efectuado con un modelo X31 tuvo lugar en febrero de 2001.

AVIACIÓN MILITAR — AVIONES DE COMBATE Y DE ENTRENAMIENTO LIGEROS

Presentación

La Dirección considera que el mercado potencial total de los aviones de entrenamiento y de combate ligeros podría alcanzar los 2.500 aparatos entre los años 2005 y el 2025. La competencia es dura en el sector de aviones de entrenamiento y de combate ligeros, con las ofertas de BAE SYSTEMS (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) y otros fabricantes.

Productos

Programa Mako (LCA/AT)

Desarrollado a partir de estudios preliminares iniciados en 1994, el Mako se concibe como un avión de entrenamiento y de combate ligero de alto rendimiento, que incorpora tecnologías específicas desarrolladas en el marco del programa Eurofighter. La Dirección estima que muchas ofertas que compiten en este segmento están próximas al final de su vida operativa y presentan pocas o ninguna posibilidad de adaptación económicamente viables. En consecuencia, el Mako se ha definido para llenar ese vacío, gracias a una estructura técnicamente evolucionada y un excelente potencial de crecimiento, por un precio relativamente accesible.

El avión se propondrá inicialmente en dos variantes basadas en la misma concepción básica, así como una estructura y un sistema de propulsión idénticos: el primer modelo es un avión de entrenamiento de dos plazas dotado de un motor adaptado, de una aviónica y de un sistema de armas limitado, mientras que el segundo es un avión de combate ligero de una sola plaza, dotado de un radar moderno, de un conjunto de contramedidas electrónicas, de una aviónica numérica y de sistemas de armamento sofisticados. La concepción incluye elementos invisibles en materiales compuestos cuyo fin es obtener una superficie equivalente de radar netamente inferior a un metro cuadrado.

EADS ofrece actualmente el Mako a varios países. Las discusiones con los Emiratos Árabes Unidos son las más avanzadas.

Aviojet EADS CASA C-101

El C-101 fue concebido como un reactor de entrenamiento y de ataque al suelo. Se trata de un biplaza dotado de un asiento trasero elevado, lo que permite una excelente visibilidad en los dos puestos. El avión se caracteriza por un bajo consumo de carburante, un mantenimiento reducido, una excelente capacidad de maniobra y señales sonoras reducidas e infrarrojos.

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

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

AVIACIÓN DE TRANSPORTE MILITAR — AVIONES DE MISIÓN

Aparato de patrulla — MPA 2000

El programa de sustitución MPA se ha concebido para ofrecer una solución de sustitución al Bréguet Atlantic de las fuerzas navales alemanas e italianas. Este programa se ha aplazado varias veces, lo que ha obligado a aplicar una recuperación (“*retrofitting*”) de los aparatos Atlantic existentes. Sin embargo, la edad de los aparatos — más de treinta años — hace cada vez más urgente su sustitución.

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

La constitución de EADS permitiría ampliar este programa a Francia, ya que la marina francesa desea proceder a la modernización de sus Atlantique 2, sustituyendo sus sistemas y motores, en función de las decisiones de los ministerios de defensa.

AVIACIÓN REGIONAL — ATR

Presentación

EADS y Alenia Aerospazio (“**Alenia**”), filial del grupo italiano Finmeccanica, son socios a partes iguales de la GIE ATR, que es uno de los líderes mundiales del mercado aeronáutico regional de los aparatos a turbo-propulsión de 40 a 70 plazas.

Mercado

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

La industria aeronáutica regional ha conocido un fenómeno de concentración durante los últimos años. Durante los años noventa algunos fabricantes se fusionaron, cesaron en su actividad o dejaron de producir aparatos regionales. Nombres como BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab y Shorts se retiraron así del mercado. A 31 de diciembre de 2000, el mercado mundial de aparatos a turbo-propulsión de 40 a 70 plazas estaba en manos de dos fabricantes: ATR, que representa un 68% de las ventas acumuladas y Bombardier, una empresa canadiense que controla el 27% del mercado. El mercado mundial de aviones a reacción regionales está dominado por Bombardier, el brasileño Embraer y Fairchild Dornier. Este mercado se caracteriza actualmente por una fuerte competencia en cuanto a los precios y un conflicto entre Estados relativo a las ayudas públicas para la financiación de las ventas de aviones. Actualmente, EADS negocia con Embraer, en la que EADS tiene una participación minoritaria, la implantación de un servicio postventa.

Productos y servicios

Después de la entrada en servicio del ATR 42 en 1985, ATR ha desarrollado una familia de aviones bimotores a turbo-propulsión con alas más altas, destinados al mercado del transporte de pasajeros en aparatos de 40 a 70 plazas. Estos aviones permiten garantizar una eficacia óptima, flexibilidad operativa, así como un alto confort. En 1996, con el fin de responder a la demanda de un mayor confort y mejores resultados expresada por los operadores, ATR lanzó una nueva generación de aparatos con los nombres de ATR 72-500 y ATR 42-500. En noviembre de 2000, estos aviones ATR quedaron clasificados en primer lugar en el mercado de aviones a turbo-propulsión en el marco de una encuesta realizada por el *Air Finance Journal* entre operadores e inversores. La misma encuesta clasificó a los aviones ATR en el segundo lugar del mercado mundial de aviones regionales, por delante de los aviones a reacción. Como Airbus, la gama ATR se basa en el concepto de familia que permite realizar ahorros en los presupuestos de formación, de mantenimiento, de suministro de piezas de repuesto y de cualificación cruzada de las tripulaciones.

ATR 42-500

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

Con un total de pedidos acumulados de 365 aparatos a 31 de diciembre de 2000, el ATR 42 realiza las mejores ventas en su categoría (turbo-propulsión de 50 plazas).

ATR 72-500

El ATR 72 fue concebido por extensión del fuselaje del ATR 42 con el fin de satisfacer las crecientes necesidades de capacidad de los transportistas regionales. El ATR 72-500 tiene una capacidad de transporte de pasajeros de 74 plazas y presenta los mismos tipos de fuselaje, cabina y sistemas de base que las series ATR 42. A 31 de diciembre de 2000, el total de pedidos acumulados de la serie ATR 72 alcanzaba las 272 unidades.

Versiones derivadas

La familia de aparatos ATR comprende versiones de aviones de carga. Existe una versión convertible pasajeros/mercancías tanto para el ATR 42 como para el ATR 72 con una puerta de mercancías en la parte delantera del aparato. En 2000, ATR desarrolló soluciones para la conversión de módulos, con el objetivo de cubrir las necesidades de transportistas de mercancías a granel y de unidades de carga estándar. Estas conversiones se realizarán por Aeronavali, una filial de Alenia. Se prevé que el primer avión así derivado entre en servicio a principios de 2002.

Servicio al cliente

ATR ha puesto en marcha una red mundial de asistencia al cliente destinada a garantizar el mantenimiento del avión durante su vida útil. Esta red está constituida por centros de servicios y almacenes de piezas de repuesto, situados en Toulouse, en los alrededores de Washington D.C. y en Singapur. El servicio AOG (“*Aircraft on ground*”) funciona 24 horas para satisfacer las necesidades de la clientela y se basa en un sistema de gestión administrativa de piezas de recambio que une a los tres centros con el fin de garantizar una distribución óptima de todas las piezas. Con el fin de reducir los gastos de inventario, ATR también ha firmado acuerdos de servicio postventa con cada proveedor para lograr una disponibilidad máxima de las piezas de repuesto que no están integradas en el sistema AOG de ATR.

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. En 1998, con el fin de tener en cuenta la gestión del riesgo que resulta de estas operaciones así como el valor residual de los aparatos usados, ATR ha puesto en marcha la dirección ATR Asset Management. Al participar en la colocación y en la financiación de los aviones usados al final del período de arrendamiento, ATR Asset Management ha podido ampliar la base de su clientela, en particular en los países de economías emergentes, al proporcionar aparatos entregados en buen estado a precios interesantes y ha contribuido a mantener el valor residual de los aviones usados. En el pasado, algunos operadores satisfechos de su explotación de ATR usados han terminado por adquirir ATR nuevos. Los aviones que se adquieren de nuevo se inmovilizan generalmente por un período de cinco meses con el fin de entregarlos en buen estado y revenderlos o alquilarlos, en función de las condiciones de mercado.

Producción

Instalaciones

EADS interviene en calidad de arquitecto-integrador del ATR y se encarga de la certificación y de la entrega del certificado de navegabilidad de estos aviones. El consorcio ATR se apoya en el grado de especialización del centro productivo de Alenia, situado cerca de Nápoles (Italia) y de las instalaciones de EADS ATR en Saint-Nazaire y Saint-Martin, cerca del aeropuerto de Toulouse. EADS ATR se encarga del ensamblaje final, de los vuelos de prueba, de la certificación y de las entregas en las instalaciones de Toulouse. EADS ATR subcontrata algunas de sus funciones a la división Airbus, en particular la concepción y la fabricación de las alas, los ensayos de vuelo y el soporte informático.

Sistema de producción

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

AVIACIÓN LIGERA

EADS Socata

EADS Socata fabrica una gama de aparatos ligeros destinados a la aeronáutica civil privada y participa asimismo en la subcontratación de aeroestructuras, así como en la producción de materiales y de tramos para el resto de las actividades de EADS, en particular Airbus. En el campo de la aviación ligera, EADS Socata ha desarrollado durante los últimos veinte años una gama de aviones equipados con motores de pistones, la familia de los TB, así como un aparato turbo propulsado y presurizado, el TBM 700. Estos aviones de nueva generación compiten con productos derivados de modelos de los años cincuenta. Muchos aparatos en servicio se aproximan actualmente al final de su vida útil. Como consecuencia de la gran aceptación del mercado, sobre todo en Estados Unidos, EADS Socata está incrementando sus tasas de producción de las familias TB y TBM 700 en 2001. En consecuencia, la Dirección estima que EADS Socata seguirá beneficiándose de un incremento de su volumen de negocio a corto plazo.

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. Entre estas actividades destacan (1) la subcontratación global que comprende la concepción, producción, instalación e integración y (2) la subcontratación de producción, excluyendo la concepción. EADS Socata domina la utilización de materiales compuestos para la fabricación de elementos de estructura de avión, en particular para los A330/A340, así como las tecnologías basadas en la asociación de materiales compuestos y metálicos y el moldeado de paneles metálicos de gran tamaño. Además, EADS Socata realiza trabajos de diseño para muchos programas aeronáuticos europeos, entre ellos Airbus, Eurocopter, Mirage y Falcon.

RECONVERSIÓN Y SERVICIO TÉCNICO DE AVIONES

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

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

En el sector del servicio técnico para aviones comerciales, el intercambio de conocimientos con EADS será una gran ventaja, no sólo por el mantenimiento de aparatos Airbus de primera generación, sino también por los aparatos más recientes tales como el A320 o el A330/A340. La Dirección considera que las ofertas globales que respondan a todas las necesidades de los clientes presentarán un gran atractivo para las compañías aéreas pequeñas y medianas.

RECONVERSIÓN Y SERVICIO TÉCNICO DE APARATOS COMERCIALES

Presentación

Reconversión de aviones de pasajeros en aviones de carga ("P a C")

La reconversión de aviones de transporte de viajeros en aviones de carga, que requiere en general de 30.000 a 40.000 horas de trabajo y el recurso a un personal altamente cualificado con el fin de modificar la estructura del aparato, así como los sistemas de medio ambiente de los pasajeros, tales como climatización, calefacción e iluminación, es una de las principales modificaciones propuestas a los propietarios de aviones comerciales.

Servicio técnico

El mantenimiento aeronáutico se basa en un sistema de inspección y de servicios de mantenimiento descrito en los manuales de mantenimiento o MPD (*maintenance planning documents*) publicados por los fabricantes de aviones. Las inspecciones y operaciones de revisión habituales se garantizan con una frecuencia diaria, semanal, mensual o anual. Además, se realizan inspecciones generales cada 4-5 años (conocidas con el nombre de “servicio C4”) y “grandes visitas” cada 8-10 años (conocidas con el nombre de “servicio C8” o “servicio D”). El “servicio C4” representa en torno a 4.000-15.000 horas de trabajo, mientras que el “servicio C8” o “servicio D” necesita de 6.000 a 35.000 horas de trabajo. El carácter regular del calendario de mantenimiento permite a los prestatarios de servicios de mantenimiento prever con anticipación su plan de trabajo.

Durante estos períodos programados de inmovilización en tierra o durante determinados períodos especiales, se realizan igualmente de manera regular modificaciones, tanto grandes como pequeñas, con el objetivo de mejorar el rendimiento del aparato, adaptarlo a los cambios en las normas de navegación y de aeronavegabilidad o incluso para preservar su valor financiero. Aparte de la conversión P a C, una modificación importante es la conversión de la configuración interior de la cabina del avión, que se lleva a cabo cuando el operador decide modificar la distribución y el aspecto de la cabina del avión o cuando el aparato pasa a ser propiedad de otro operador. Este tipo de conversión incluye la fabricación e instalación de interiores para VIPs o empresas.

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

Ante los elevados costes de oportunidad y de gestión de las piezas de repuesto, la carga que supone mantener un departamento de ingeniería avanzado, para garantizar la aeronavegabilidad de su flota y que ésta esté en consonancia con sus costes y estándares comerciales, las líneas aéreas se sienten cada vez más atraídas por los paquetes que ofrecen los proveedores de servicios técnicos. Asimismo, muchos operadores de aviones, como los arrendadores y las empresas que no se dedican a la aviación, no son compañías aéreas y no tienen por tanto la experiencia necesaria para la gestión técnica de un aparato. EADS da a sus clientes la oportunidad de concentrarse en su negocio con la garantía del servicio postventa del fabricante, proporcionándoles acceso a las piezas de repuesto, al servicio técnico de la flota y a servicios de ingeniería. Como proveedor de servicios técnicos auxiliares, EADS también está en mejor posición para realizar un seguimiento de la calidad de sus productos durante su servicio y prever las necesidades de los operadores.

Mercado

Reconversión de avión de pasajeros a avión de carga

Los clientes del mercado de la reconversión de aparatos civiles de carga son sociedades de transporte *express* como UPS o Federal Express, compañías aéreas con flotas reducidas y grupos financieros que arriendan los aparatos en lugar de explotarlos ellos mismos. 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, cuando se toma la decisión de sustituir una flota, tanto al operador como al fabricante les interesa mantener el valor residual del aparato a un nivel relativamente elevado. Desde un punto de vista comercial, la oferta de un nuevo aparato a un cliente puede combinarse con la reconversión de un modelo más antiguo.

Según la Previsión del Mercado Global de Airbus correspondiente al año 2000, se prevé que el transporte aéreo de mercancías crezca a más velocidad que el transporte de pasajeros, a una tasa media anual del 5,7% hasta 2019. Teniendo en cuenta que se tendrán que retirar los aparatos más antiguos, esta demanda debería cubrirse con la introducción de 1.939 aviones de carga, de los cuales aproximadamente el 75% procederían de la reconversión de aviones de pasajeros.

El principal competidor de EADS en el mercado de la reconversión de los aparatos en modelos para mercancías es Boeing, que actualmente ofrece servicios de reconversión de avión de pasajeros a avión de carga para toda su gama con la excepción del B777 y los aviones MD. En lo que respecta a la reconversión de aviones Airbus, EADS ha

realizado un número significativamente mayor de reconversiones que BAE SYSTEMS Airbus, que se dedica a la reconversión de los modelos A300B4 y A300-600.

Servicio técnico

El mercado accesible del mantenimiento aeronáutico comercial, que ascendía a 26.000 millones de euros en 2000, debería alcanzar los 30.000 millones de euros en el año 2003. En este marco, el mercado potencial relativo a la flota Airbus debería progresar.

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

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

Oferta de productos y servicios

El grupo de reconversión y servicio técnico aeronáutico de EADS lleva a cabo la modificación, reconversión y producción de estructuras de aviones. Esta actividad se encarga del servicio técnico para las fuerzas aéreas.

Reconversión de P a C y modernización

En el ámbito de las reconversiones de P a C, EADS se ha especializado en la reconversión de los Airbus A300 y A310 en aviones de carga. La Dirección considera que su política de comercialización conjunta de los trabajos de mantenimiento y de reconversión ha demostrado ser rentable debido a la selección de EADS para prestar servicios de mantenimiento en un gran número de aparatos anteriormente modificados. EADS pretende sacar partido de esta especialización para posicionarse en el mercado en pleno crecimiento de las versiones de carga de los aparatos A300-600, A320 y A330.

EADS ha reconvertido un total de 82 aparatos A300 y A310 en modelos de carga. El proceso de reconversión se aplicó por primera vez en 1982/1983 en un aparato A300. El kit de reconversión utilizado comprende piezas de origen (*Original Equipment Manufacturer* — “OEM”) utilizadas en la fabricación de versiones de serie de aviones de carga Airbus. En consecuencia, el avión reconvertido se parece mucho a un aparato de mercancías producido en serie.

EADS considera que el mercado de renovación de la disposición de las cabinas ofrece un fuerte potencial de crecimiento y por tanto en 1998 decidió ampliar sus actividades en este ámbito.

Servicio técnico

EADS ofrece un gran abanico de servicios técnicos planificados. Mientras aumentan en el mundo el número y la edad media de los aparatos Airbus en servicio, la Dirección considera que el historial de EADS Sogerma en el mercado de mantenimiento de Airbus le otorga una buena posición a pesar del exceso de capacidad del mercado. Las instalaciones de EADS en Burdeos y en Toulouse están especializadas en el mantenimiento de fuselajes de todos los aparatos Airbus y ATR, así como del MD80 y aviones militares. En materia de sistemas de a bordo, EADS cubre un vasto mercado que agrupa a los de la gama de los aviones Airbus y ATR en las instalaciones de Burdeos, Paris-Le Bourget Rouen, así como los de un determinado número de modelos de helicópteros y aparatos militares. EADS garantiza el servicio de mantenimiento para el instrumental montado en los aparatos Boeing por medio de su filial americana Barfield. Asimismo, en 2000, EADS Sogerma y Northrop Grumman crearon conjuntamente EADS Aeroframe Services LLC en Estados Unidos, con el fin de dedicarse al mantenimiento, la reparación y la revisión de aviones comerciales de gran tamaño en ese mercado. Esta *joint venture* intentará conseguir la creciente flota Airbus en Estados Unidos sobre la base de su personal altamente cualificado.

EADS presta servicios de mantenimiento para muchos tipos de componentes como los motores, los APU, los trenes de aterrizaje, los aparatos electromecánicos, hidráulicos y la aviónica que incluyen los sistemas de navegación, de comunicación y los ordenadores de a bordo.

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

Producción

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

RECONVERSIÓN DE AVIONES MILITARES

Presentación

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

Oferta de productos y servicios

EADS ha adquirido una gran experiencia en el ámbito de la reconversión de aviones militares, gracias a los programas F1 Mirage, Jaguar, F-4 Phantom, F-5 Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 y C-130 Hercules. Esta experiencia tendrá una especial importancia para la penetración en nuevos mercados tales como la modernización de las fuerzas aéreas de Europa Central y los futuros contratos de mantenimiento para el Eurofighter. En el año 2000, se firmó un contrato con el Ministerio del Defensa del Reino Unido relativo a un programa para la prestación de servicio técnico en la mitad de la vida útil de 24 Tornados de las Fuerzas Aéreas británicas y se adjudicó a EADS un programa de actualización de sistemas para los Tornados de las Fuerzas Aéreas alemanas. Asimismo, la actualización de los F-4 Phantoms de las Fuerzas Aéreas griegas, que comenzó en 1997, ha llegado a la fase final de pruebas de vuelo.

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

4.1.5 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 2000, la contribución de la división Espacio (“División Espacio”) al volumen de negocios consolidado total proforma de EADS fue de 2.500 millones de euros, lo que equivale a un 10% del total.

En gran parte a través de sus filiales Astrium y EADS Launch Vehicles (ELV) y de su unidad de negocio, la División Espacio de EADS CASA, la División Espacio de EADS concibe, desarrolla y fabrica los siguientes productos:

- satélites;
- infraestructuras orbitales; y
- lanzadores

Por otra parte, EADS presta servicios de lanzamiento, a través de sus participaciones en Arianespace, Starsem y Eurockot, así como servicios vinculados a los satélites de telecomunicación y de observación de la Tierra, a través de su participación en *joint ventures* especializadas. Además, EADS interviene en el campo de la optróica 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. En el segmento de los satélites, Astrium interviene generalmente en calidad de contratista principal para el suministro de (1) satélites de telecomunicación a los grandes operadores de servicios de telecomunicaciones y (2) satélites de observación científica y de la Tierra a las principales agencias internacionales y nacionales como la Agencia Espacial Europea (AEE). EADS controla un 75% de los derechos de voto de Astrium. En términos de capital, EADS posee una participación del 66% en Astrium, en la que BAE SYSTEMS posee el 25% y DADC y Dornier GmbH (en los cuales EADS ostenta la participación mayoritaria) poseen el 9% restante.

ELV interviene en los segmentos de los lanzadores comerciales y de los misiles balísticos. En calidad de responsable de la arquitectura industrial de la familia Ariane, la sociedad se encarga de la concepción global de los lanzadores, así como de la organización y supervisión de los equipos industriales. La responsabilidad otorgada a ELV sobre algunos de los componentes más complejos y esenciales, en particular determinadas etapas completas de Ariane 4 y Ariane 5, ilustra bien el papel central que ELV desempeña en el programa Ariane. Además, ELV es el contratista principal del desarrollo del *Automated Transfer Vehicle* (ATV), el vehículo concebido para el transporte de mercancías de la Estación Espacial Internacional (SSI, *Station Spatiale Internationale*), y garantiza asimismo el suministro de componentes para los satélites y los lanzadores. Por otra parte, ELV es el proveedor exclusivo de los sistemas de misiles balísticos para el Estado francés.

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

En 2000 la División Espacio adoptó un buen número de medidas encaminadas a la reestructuración de la misma, resultando en la reducción de las plantillas de ELV y Astrium. Para 2001 y 2002 se prevén nuevas reducciones de personal que, junto con las iniciativas de mejora de la eficiencia, deberían sentar las bases para una mayor competitividad de la división.

Estrategia

La División Espacio ha iniciado una estrategia de crecimiento y de rentabilidad, apoyada en su posición de líder en los ámbitos de los lanzadores comerciales y de los satélites. Su objetivo es aumentar su cuota de mercado y aprovechar las principales oportunidades de crecimiento que ofrece un sector en plena evolución. Las líneas principales de la estrategia de la División Espacio se establecen de la siguiente forma:

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

Como principal accionista industrial y proveedor de Arianespace, EADS fomentará los esfuerzos de reestructuración de la industria europea del transporte espacial. Entre otros aspectos, EADS gestiona estos esfuerzos mediante la racionalización de sus actividades de fabricación de lanzadores, con el objetivo de reducir costes y ampliar las características clave y así mejorar la competitividad del Ariane 5. Además, EADS ha iniciado un proceso para promover el acuerdo de los accionistas de Arianespace en relación con la

optimización del proceso de fabricación de los productos de la familia de lanzadores Ariane. EADS ha dedicado también considerables esfuerzos a proponer a la AEE nuevas opciones para incrementar la cooperación con Rusia.

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

EADS se beneficia de una red de filiales que participan desde hace tiempo en sus mercados nacionales (Francia, Alemania, España y Reino Unido). Gracias a esta red, EADS disfruta de una gran credibilidad y de relaciones privilegiadas con sus clientes gubernamentales en estos países. EADS pretende aprovechar esta ventaja, así como su experiencia en la fabricación de los satélites de telecomunicaciones militares para conseguir ser el contratista principal en los futuros programas europeos y de la OTAN, como Skynet 5 y los satélites de la OTAN. La sociedad también tiene la intención de aprovechar las oportunidades de mercado en el ámbito de los sistemas militares de reconocimiento, gracias al éxito de los satélites de observación terrestre, comerciales y militares existentes (por ejemplo, SPOT, HELIOS y ERS). La Dirección considera que los clientes militares europeos serán más conscientes de la importancia de los sistemas espaciales después del conflicto de Kosovo y estarán dispuestos a emplear recursos más importantes a favor de los programas espaciales, tales como Sar Lupe, Cosmo Skymed y Pleiades.

- **Estudiar las aplicaciones comerciales de tecnologías desarrolladas con fines militares.**

En el marco de sus programas militares, EADS ha desarrollado una amplia gama de tecnologías de vanguardia e innovadoras. La sociedad pretende seguir estudiando las aplicaciones comerciales de estas técnicas inicialmente ideadas con fines militares. A modo de ejemplo, la Dirección estima que la experiencia técnica acumulada por EADS en el ámbito de los sistemas militares de observación terrestre presenta posibilidades de utilización en el campo civil comercial. Por otra parte, estos programas pueden beneficiarse mutuamente al poder aplicar también determinadas tecnologías comerciales con fines militares.

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

En el ámbito de los satélites comerciales y de telecomunicaciones, EADS aplicará su estrategia de concentración en los satélites geoestacionarios. La sociedad pretende incrementar su cuota de mercado en el sector ofreciendo la plataforma EUROSTAR 3000, una de las plataformas de satélites geoestacionarios con mejores resultados en el mercado. En el año 2000, los principales operadores del sector, Intelsat, Inmarsat y Eutelsat encargaron seis satélites a EADS, lo que demostró claramente su competitividad en los satélites de telecomunicaciones. Para mejorar aún más su competitividad, EADS estudiará oportunidades de consolidación adicionales en este sector, ya sea a través de *joint ventures* o de futuras adquisiciones.

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

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

SATÉLITES

Presentación

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

La Dirección considera que la cuota de mercado mundial de satélites que EADS puede alcanzar asciende a unos 5.000 millones de euros y que EADS posee aproximadamente el 25%. Es el mayor fabricante europeo de satélites y el tercero del mundo y se beneficia de su estrecha y antigua relación con clientes institucionales de Francia, Alemania, España y el Reino Unido con la posibilidad de acceder a los presupuestos nacionales correspondientes.

La Dirección prevé que el segmento de los satélites de telecomunicaciones, en el que EADS tiene una cuota de mercado de aproximadamente un 12%, debe desarrollarse por las siguientes causas: (1) el crecimiento de la demanda de telecomunicaciones, incluido Internet, los multimedia y las aplicaciones militares y (2) la demanda creciente de servicios de telecomunicaciones que resulta de la liberalización de las telecomunicaciones en los países emergentes de Asia (que salen de la crisis de 1998), de América Latina y de Europa del Este. 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 fundamentalmente de forma multilateral y en virtud del principio de justa compensación en el marco del cual los contratos se atribuyen a proveedores nacionales en proporción a las contribuciones respectivas de los países correspondientes.

En materia de satélites científicos y de observación, la Dirección estima que en Europa la cuota de mercado de EADS asciende aproximadamente a un 50%. Aparte del mercado institucional europeo, EADS estima que se está desarrollando un mercado de exportación en lo que respecta a los sistemas de observación de la Tierra. Por otra parte, los organismos civiles nacionales, incluida la AEE, deberían incrementar su demanda de satélites de observación terrestre en el marco de los programas europeos de protección del medio ambiente. EADS prevé una estabilidad a medio plazo del mercado de los satélites científicos.

En el mercado de los satélites militares, EADS prevé un aumento de la demanda de satélites de telecomunicaciones, así como de los satélites de observación militar (como consecuencia del conflicto de Kosovo). Una característica importante del mercado militar es el carácter relativamente previsible de los pedidos y del volumen de negocios para un período largo.

En Europa, el segmento de los satélites de navegación está en fase inicial de desarrollo. Se espera una decisión definitiva relativa al desarrollo del sistema de navegación europeo Galileo para este año 2001. La constelación GalileoSat debería desplegarse entre el año 2006 y el 2008, proporcionando datos a usuarios tales como conductores, operadores de teléfonos móviles, transportistas o servicios de emergencia.

El mercado de la fabricación de satélites comerciales de telecomunicaciones está marcado por una fuerte competencia y las decisiones 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 Espace.

En el mercado institucional de los satélites científicos y de observación, EADS seguirá haciendo frente a la competencia de varias sociedades, que pueden intervenir directamente en calidad de contratista principal. Las agencias espaciales y otras instituciones científicas también pueden decidir conservar el control de la concepción de la misión interviniendo como contratista principal único o asociado para determinados programas.

Productos

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

Satélites de telecomunicaciones

EADS fabrica satélites de teledifusión para proveedores de servicios de telecomunicaciones fijas, móviles y de teledifusión directa. Los satélites geoestacionarios de telecomunicaciones de EADS se construyen con base en plataformas de la familia EUROSTAR, cuya versión más reciente es EUROSTAR 3000 (una de las familias de plataformas de satélites geoestacionarios con mejores resultados en el mercado). Durante el año 2000, INMARSAT encargó tres satélites Inmarsat I-4 basados en la plataforma Eurostar 3000, destinados a su sistema de transmisión de datos para redes móviles; INTELSAT encargó dos satélites y EUTELSAT solicitó otro satélite Hot Bird. Los satélites NILESAT 102, EUTELSAT W1 y ASTRA 2B fueron puestos en órbita con total éxito.

En el ámbito de los satélites de telecomunicaciones militares, EADS ha entregado la cuarta serie de satélites para la OTAN y, en calidad de contratista principal para los satélites británicos de comunicaciones militares Skynet, está realizando trabajos post-lanzamiento en el último vehículo espacial Skynet 4 que fue desplegado a principios de 2001. Diferentes consorcios dirigidos por Astrium (Paradigm) y Lockheed Martin compiten por la adjudicación del

contrato Skynet 5 para la prestación de servicios de telecomunicaciones militares al Ministerio de Defensa británico.

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: (1) ENVISAT, satélite europeo de seguimiento del medio ambiente, (2) METOP, sistema de satélite meteorológico de órbita polar y (3) SPOT 5, sistema de satélite de alta resolución con mayor capacidad de cobertura. EADS se encarga del suministro de instrumental de alto rendimiento a MSG, sistema de satélite meteorológico de segunda generación.

Por otra parte, EADS ha sido elegida por el CNES como contratista principal del proyecto Pleiades, una serie de pequeños satélites de observación de la Tierra, concebida con base en la plataforma Leostar.

EADS es el contratista principal del programa HELIOS, el único sistema de satélite europeo de observación militar que existe hasta ahora. EADS realiza actualmente el sistema de segunda generación HELIOS 2. El estudio de viabilidad Essaim para la observación militar de la actividad electromagnética fue igualmente adjudicado a EADS como contratista principal. Por otra parte, la Dirección considera que EADS está bien situada para desempeñar un papel de primera categoría en el desarrollo de los sistemas de satélites militares de observación radar, como por ejemplo el proyecto Sar Lupe en Alemania o el programa Cosmo Skymed/Pleiades en Italia y en Francia, que varios Gobiernos europeos consideran como un complemento necesario para los sistemas ópticos existentes.

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

Satélites de navegación

Con Alcatel y Alenia, EADS ha constituido una sociedad dedicada específicamente a la construcción y a la aplicación, desde que se apruebe, del sistema europeo de navegación Galileo. El segmento espacial de Galileo se compondrá por tanto de una constelación de 24 satélites.

INFRAESTRUCTURAS ORBITALES

Presentación

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

Mercado

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

Todos los trabajos industriales vinculados al desarrollo y a la construcción de la SSI ya han sido asignados. En consecuencia, no habrá más licitaciones para contratos importantes relativos a este proyecto. Cuando la SSI empiece a funcionar, se competirá sobre una gama de productos de infraestructura orbital, en particular para suministrar el equipo para experimentos científicos. Otro mercado relacionado con la utilización y el apoyo logístico a la SSI se abrirá después de que entre en servicio. EADS compite en la actualidad por un contrato de doce años para prestar servicios a la SSI una vez que entre en servicio.

Productos

Laboratorios habitados o hábitats

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

Vehículos

EADS es el contratista principal del desarrollo y de la fabricación del ATV (*Automated Transfer Vehicle*), que sirve para el transporte de mercancías hasta la SSI. Están previstos 8 ATV, que serán lanzados por Ariane 5. Gracias a su experiencia con el ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), EADS participa también, en el marco de la SSI, en el desarrollo del vehículo habitado americano de reentrada en la atmósfera conocido con el nombre de CRV (*Crew Return Vehicle*).

LANZADORES Y SERVICIOS DE LANZAMIENTO

Presentación

Los sistemas espaciales (satélites y elementos de infraestructuras orbitales) se ponen en órbita mediante lanzadores de múltiples etapas propulsados por cohetes. La misión habitual del lanzador consiste en poner los satélites en órbita, mientras que él mismo se consume durante el lanzamiento. EADS desarrolla dos tipos de actividades diferentes: (1) la fabricación de lanzadores para uso civil y militar y (2) la prestación de servicios de lanzamiento por medio de sus participaciones en Arianespace, Starsem y Eurockot.

Mercado

El desarrollo del mercado de los lanzadores depende en gran medida de la demanda de satélites y de infraestructuras orbitales. La Dirección considera que EADS puede acceder a un mercado de servicios de lanzamiento de unos 30 satélites por año (excluidas las constelaciones de satélites), en su gran mayoría satélites de telecomunicaciones geoestacionarios. Este mercado no incluye los servicios de lanzamiento destinados a los organismos gubernamentales y militares americano, ruso y chino.

Existen importantes obstáculos para la entrada en este mercado, debido a su complejidad tecnológica y a la limitación de la financiación de los Estados a un número reducido de sociedades cuidadosamente seleccionadas. En consecuencia, la competencia se limita a un reducido número de compañías.

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

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

Productos

Servicios de lanzamiento

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

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

mundial de servicios de lanzamientos comerciales en 2000, con un total que alcanza a más de 137 lanzamientos desde 1984. Arianespace comercializa y vende lanzadores europeos en el mercado mundial y realiza los lanzamientos desde el centro espacial de Kourou en la Guayana francesa. La cuota de mercado a la que puede acceder es de aproximadamente un 50%. Al beneficiarse de la larga experiencia de Arianespace, la gama Ariane se distingue por su flexibilidad y su fiabilidad, dos rasgos que son fundamentales para los clientes de este mercado. Ariane 5 es capaz de situar en órbita de transmisión geostacionaria una carga útil (tripulación y equipos) cuya masa total puede alcanzar las 6 toneladas. Con el fin de reaccionar a tiempo ante la tendencia de aumento del tamaño y del peso total de los satélites de telecomunicaciones, están en curso de desarrollo nuevas versiones del Ariane 5 con una capacidad de lanzamiento hacia tales órbitas de un peso que puede alcanzar las 11 ó 12 toneladas. En 1998 Arianespace lanzó 10 cohetes Ariane 4, otros 9 en 1999 y ocho en 2000. El primer lanzamiento comercial del Ariane 5 se produjo en 1999 y en 2000 se realizaron cuatro lanzamientos satisfactorios del Ariane 5. La Dirección espera que el incremento previsto del ritmo de producción del Ariane 5 permita a EADS conseguir mejoras de la eficiencia mediante el avance en la curva de aprendizaje de producción.

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. En 1999, Starsem situó en órbita con éxito seis satélites Globalstar. En 2000, se realizaron con éxito cuatro lanzamientos del lanzador de alta capacidad Soyouz Fregat. Starsem igualmente realizó dos lanzamientos de satélites Cluster de la AEE.

Eurockot. Las sociedades EADS (51%) y Khrunichev (49%) controlan de forma conjunta Eurockot, una empresa que presta servicios de bajo coste de lanzamiento de pequeños satélites en órbita baja y a bajo coste, recurriendo a lanzadores Rockot, derivados de los misiles balísticos SS19. El vuelo de aptitud tuvo lugar con éxito en mayo de 2000.

Lanzadores comerciales

EADS fabrica lanzadores y realiza trabajos de investigación y desarrollo en el marco de los programas Ariane. La AEE se encarga de los programas de desarrollo de Ariane y financia el desarrollo de los lanzadores Ariane y tecnologías relacionadas. Ayudada por EADS, ha delegado esta responsabilidad en la agencia espacial francesa (CNES). Una vez que la AEE certifica el lanzador, Arianespace garantiza la comercialización y la venta de los servicios de lanzamiento en todo el mundo.

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

Misiles balísticos

EADS garantiza la concepción, la elaboración, los ensayos y el mantenimiento de misiles balísticos, incluyendo el M4/M5, misil balístico intercontinental lanzado desde submarinos. En el marco de su contrato con el Estado, EADS prestará servicios de mantenimiento industrial para este tipo de misiles hasta el final de su vida operativa. EADS ha celebrado un contrato para el desarrollo del M51, un nuevo sistema estratégico submarino, dotado con mayores funcionalidades técnicas y operativas; el final de la fase inicial de concepción está previsto para el año 2008. La Dirección considera que el desarrollo y la producción del M51 garantizarán a EADS a largo plazo una carga de trabajo de alto contenido tecnológico relacionada con los trabajos de desarrollo y de producción ulteriores.

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

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

EADS estudia la posibilidad de participar en nuevas *joint ventures* para prestar servicios de valor añadido que utilicen sistemas espaciales, la cuales la Dirección estima que podrían generar un volumen de negocios importante y

una fuerte rentabilidad. La política de EADS es actuar activamente en nichos de mercado y no competir con sus clientes actuales.

EADS posee participaciones en varias sociedades que prestan servicios de telecomunicaciones y de observación de la Tierra. El mercado de los servicios de telecomunicaciones ha experimentado un fuerte crecimiento durante los últimos años. Las participaciones actuales de EADS en este sector se pueden resumir de la siguiente forma:

Nahuelsat. EADS es titular actualmente de una participación de un 21% en Nahuelsat S.A., que gestiona el primer satélite latinoamericano con una cobertura completa del continente de alta potencia en la banda Ku. Nahuelsat está estudiando la adquisición de un segundo satélite.

Globalstar. EADS es titular de participaciones de aproximadamente un 2,1% en Globalstar L.P. y aproximadamente un 26% en *Globalstar do Brasil*. La constelación de satélites de Globalstar está en pleno funcionamiento desde enero de 2000. Sin embargo, la base de suscripción está progresando mucho más lentamente de lo que se había previsto, creando un riesgo de que la financiación actual deba ser objeto de una drástica reestructuración. EADS decidió liquidar su participación en Globalstar y los efectos comerciales de ésta que poseía, y a su vez crear una reserva para riesgos relacionados.

Además, EADS posee participaciones en sociedades como SpotImage, Eurimage y NRSC, que distribuyen imágenes obtenidas por satélites de observación de la Tierra y por reconocimiento aéreo; estas sociedades proponen también servicios relacionados de valor añadido.

En caso de que se apruebe y se ponga en funcionamiento el sistema Galileo, éste puede ofrecer oportunidades para los servicios de EADS en el futuro.

Producción y Proveedores

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

4.1.6 Sistemas de Defensa y Civiles

Introducción y presentación

La División de Sistemas de Defensa y Civiles (la “**División DCS**”) interviene en los ámbitos de los sistemas de misiles, la electrónica de defensa, las telecomunicaciones y los servicios. En términos de volumen de negocios para 2000, EADS es, a través de Matra BAE Dynamics (“**MBD**”), el mayor proveedor europeo y el segundo mundial de sistemas de misiles tácticos. EADS figura en el tercer lugar en Europa en el sector de la electrónica de defensa y desempeña un papel principal, en colaboración con su socio Nortel Networks (“**Nortel**”), entre las sociedades multinacionales de telecomunicaciones activas en los mercados civiles y militares. En términos proforma, la División DCS alcanzó en 2000 un volumen de negocios consolidado de 2.900 millones de euros, que equivalen al 11% del volumen de negocio proforma total de EADS.

En los primeros seis meses desde la creación de EADS, la División DCS ha diseñado un plan para establecer las bases para la consecución de un crecimiento rentable y eliminar las pérdidas que se derivan fundamentalmente de una excesiva dependencia de los gastos de defensa, estancados o incluso en retroceso, de los mercados alemán y francés. Para la parte deficitaria de su negocio de defensa, EADS ha diseñado una amplia reestructuración que incluye recortes de plantilla, así como el cierre de algunas sedes.

La División DCS está inmersa en una intensa labor de integración de sus actividades en cuatro unidades de negocio de reciente creación: Sistemas de Misiles, Electrónica de Defensa, Telecomunicaciones y Servicios. La Dirección espera que esta medida favorezca una mejor distribución de recursos, reduzca la estructura de costes de la división y mejore los productos y servicios ofrecidos, garantizando al mismo tiempo la adecuación a las distintas necesidades de los clientes estatales de Francia y Alemania, especialmente por lo que se refiere a programas e información de carácter secreto nacional.

Estrategia

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

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

Sistemas de Misiles. Con la creación de MBDA, EADS pretende reforzar su liderazgo en el mercado de sistemas de misiles tácticos. MBDA incorporará a MBD, la actual *joint venture* participada al 50% por EADS y BAE SYSTEMS, la filial al 100% de EADS Aerospaziale Matra Missiles (“**AMM**”), y las actividades de sistemas de misiles de Alenia Marconi Systems (“**AMS**”), que es a su vez una *joint venture* formada por BAE SYSTEMS y Finmeccanica. A través de MBDA, EADS cree que podrá gozar de un mayor acceso al mercado, sobre todo en Italia, una gestión más óptima del programa Aster y la integración vertical de subsistemas, especialmente los buscadores de frecuencia de radio. EADS está haciendo igualmente gestiones para la integración en MBDA de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (“**LFK**”), en la que posee una participación del 74,3%. Uno de los principales objetivos a corto plazo de MBDA es conseguir diseñar con éxito el misil de interceptación aire-aire Meteor (programa BVRAAM).

Electrónica de Defensa. La unidad de negocio de Electrónica de Defensa reúne sus actividades desarrolladas en Francia y en Alemania de manera unitaria, para aprovechar así el crecimiento de los mercados de sistemas aerotransportados y los llamados, por sus iniciales en inglés, C4ISR (Mando, Dirección de Operaciones, Transmisiones, Informática, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento), así como los sistemas de tierra y navales. La unidad de Electrónica de Defensa se basará en la amplia gama de plataformas establecidas por las otras divisiones de EADS con el fin de conseguir una sólida posición en estos mercados.

Telecomunicaciones. EADS Defense and Security Networks (“**EDSN**”), una *joint venture* creada en 2000 junto con Nortel y cuyo propietario mayoritario es EADS, será el eje de las actividades de telecomunicaciones de EADS. EDSN, como proveedor de soluciones de redes llave-en-mano basadas en tecnología civil, pretende aprovechar la utilización de la tecnología de Nortel para conseguir una importante cuota del creciente mercado de aplicaciones de seguridad y defensa en todo el mundo. La División DCS desea fortalecer sus relaciones con Nortel a través de otras dos *joint ventures* ya existentes, Matra Nortel Communications (“**MNC**”) y Nortel Networks Germany (“**NNG**”).

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

- **Consolidación de la presencia internacional**

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

SISTEMAS DE MISILES

Introducción y Presentación

La cartera de productos por lo que se refiere a sistemas de misiles combinados de EADS comprende nombres de prestigio en el ámbito internacional, como Exocet, PAAMS, Aster, Kormoran, Roland, Milan, Mistral, Rapier, ASRAAM, ALARM, Mica, Seawolf, RAM, Polyphem, Stinger, Taurus, AFDS, ASMP, Apache y Storm Shadow/Scalp EG. EADS proporciona la base industrial para la cada vez más necesaria estandarización del armamento de los principales países europeos. EADS tiene una cartera de clientes diversificada en términos geográficos. A través de una red internacional de filiales, EADS tiene acceso directo a los principales mercados europeos interiores de sistemas de misiles, en Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido.

La consolidación de la industria de la aeronáutica, del espacio y de la defensa tanto en los Estados Unidos como en Europa está dando lugar a una mayor integración de las actividades europeas en el ámbito de los fabricantes de sistemas de misiles. El 26 de abril de 2001, EADS, BAE SYSTEMS y Finmeccanica firmaron el acuerdo relativo a la constitución de MBDA, que reagrupará las actividades de MBD, AMM y las actividades de sistemas de misiles de AMS. Esta operación está pendiente de recibir las autorizaciones legales pertinentes en la segunda mitad de 2001. EADS tendrá una participación del 37,5% en MBDA, mientras que BAE SYSTEMS detendrá otro 37,5% y Finmeccanica será titular de un 25%. Esta alianza permitirá desarrollar la cartera de productos existente, principalmente en los sectores de superficie-aire/tierra y superficie-aire/buque, proporcionar un acceso directo al mercado italiano y fortalecer el liderazgo de EADS en Europa, así como su posición de número dos mundial. En la actualidad, EADS está planteándose la creación de una nueva *joint venture* u otra forma de alianza para su negocio de misiles alemanes. MBDA debería generar aproximadamente el 50% de sus ventas fuera de los mercados nacionales.

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 asciende a 12.000 millones de euros. A su vez, se espera que éste experimente un espectacular crecimiento de aproximadamente el 20% para el año 2005, llegando hasta los 14.500 millones. Esta tendencia debería continuar después del año 2005 gracias (1) al desarrollo de nuevos productos como los sistemas anti-misiles balísticos tácticos y los misiles lanzados a distancia de seguridad (2) al desarrollo de nuevas plataformas que entran en fase de producción (aviones Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, helicóptero *Tiger*, nuevas fragatas y portaaviones) y (3) a la aparición de nuevas necesidades derivadas de las nuevas doctrinas operativas, de los cambios del entorno geopolítico y de las lecciones aprendidas en los últimos conflictos.

El conflicto de Kosovo ha demostrado la importancia de los misiles lanzados a distancia de seguridad. Asimismo, la importancia clave del dominio del espacio aéreo debería hacer que los Estados europeos concentraran su política presupuestaria en las nuevas generaciones de misiles aire-aire y superficie-aire. EADS está bien posicionada en estos segmentos con una gama de productos renovada.

Actualmente, a las empresas europeas les resulta muy difícil penetrar en el mercado estadounidense. Debido al apoyo del poder político, este mercado está muy dominado por las empresas americanas, como Raytheon, Lockheed Martin y Boeing. Otros países, como Rusia y China, también son inaccesibles por razones políticas.

Hay cuatro grandes industriales de la defensa en el mercado mundial de los misiles tácticos y de los sistemas de misiles: EADS/BAE SYSTEMS (a través de MBD y en breve a través de MBDA), Raytheon (Estados Unidos), Lockheed Martin (Estados Unidos) y Boeing (Estados Unidos). Además de las consideraciones políticas y presupuestarias, los criterios determinantes de los que depende la compra son el precio, los resultados de cada

producto, el respeto de las especificaciones, las plataformas de lanzamiento y el servicio garantizado en cuanto a los sistemas.

Productos

Los sistemas de misiles pueden dividirse en ocho categorías principales en función de las plataformas de lanzamiento y de los blancos (1) aire-aire, (2) aire-superficie, (3) superficie-aire/tierra, (4) superficie-aire/buque, (5) anti-misiles, (6) anti-buque, (7) anti-tanque, (8) suelo-suelo. EADS ejerce sus actividades en todas estas categorías.

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

<u>Tipo de misiles</u>	<u>Objetivo</u>	<u>Productos o Proyectos clave</u>
Aire-Aire.....	Corto alcance Medio alcance	Magic 2 — ASRAAM MICA — Meteor (programa BVRAAM)
Aire-Superficie.....	Corto alcance Lanzado a distancia de seguridad/bajo municiones Lanzado a distancia de seguridad/carga unitaria Lanzado a distancia de seguridad/pre-estratégico Antiradar	BGL-AS 30L -AFDS Apache — DWS39/AFDS Scalp EG/Storm Shadow — Taurus ASMP — ASMP A/VESTA ALARM
Superficie-Aire/Tierra	Muy corto alcance Corto alcance Medio alcance	Mistral — Stinger (bajo licencia) Roland — Rapier Aster SAMP/T — (MEADS) — Patriot PAC 3
Superficie-Aire/Naval.....	Muy corto alcance Corto alcance Medio alcance	Mistral Seawolf RAM Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM
Antimisil.....		Aster
Anti-buque	Ligero Pesado Antisubmarino	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) y (Polyphem S) Exocet — (ANF/VESTA) — Kormoran 2 Milas
Anti-tanque.....	Corto alcance Medio alcance Largo alcance	Eryx Milan — Trigat MR (Trigan) HOT — Trigat LR
Suelo-Suelo.....	Medio alcance	G-MLRS (Trifom)

En el año 2000, la División DCS recibió pedidos importantes, incluyendo (1) misiles Superficie-Aire de medio alcance Aster de Francia, Italia y el Reino Unido, (2) misiles lanzados a distancia de seguridad pre-estratégicos aire-superficie ASMP-A de Francia, (3) misiles superficie-aire de corto alcance Seawolf del Reino Unido, (4) misiles lanzados a distancia de seguridad aire-superficie Scalp y misiles aire-aire de medio alcance Mica de Grecia y (5) misiles de lanzamiento a distancia anti-buque Exocet de Grecia y Sudáfrica.

Asimismo, el Gobierno británico escogió el misil Meteor para equipar sus Eurofighters. Esta decisión permite que el Meteor se sitúe en la plataforma del Eurofighter, con el fin de aprovechar las sinergias derivadas del marketing entre este avión de combate y sus sistemas de misiles, además de incrementar las posibilidades de éxito del Eurofighter en el mercado de la exportación.

El diseño del Meteor permite también su instalación en el Rafale y en el Gripen. Asimismo, se firmó un acuerdo de cooperación para integrar el Meteor en las plataformas Boeing, como el F/A-18. Así, se calcula que el mercado global de Meteor asciende a 15.000 millones de euros para los próximos 20 años, de los cuales 8.000 millones se obtendrán en el mercado europeo y de la exportación, excluyendo a Estados Unidos, de los que procederán otros 7.000 millones de euros.

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

Los programas de colaboración transatlántica se centran en los sistemas de defensa aérea a través de las participaciones en el programa Patriot y en MEADS, el futuro sistema de defensa aérea ampliada. Además, LFK es el contratista principal del proyecto Eurostinger y el socio de Raytheon para los sistemas navales de defensa aérea como RAM.

EADS participa en las siguientes sociedades comunes y consorcios:

<u>Estructura</u>	<u>Principales actividades y productos</u>
EMDG.....	Coordinación industrial y comercialización del Trigat LR (y probablemente de Trigan)
EUROMISSILE	Coordinación industrial y comercialización de Milan, Hot, Roland y productos relacionados
EUROMEADS.....	Participación en el desarrollo de un sistema de defensa aérea
RAMSYS.....	Producción de los misiles de superficie-aire navales RAM, en virtud de una licencia otorgada por Raytheon
GLVS	Producción del Patriot PAC3
COMLOG.....	Reparación y mantenimiento de misiles Patriot
TAURUS	Desarrollo, producción y comercialización de misiles Taurus
MILAS	Misiles portatorpedos antisubmarinos
UKAMS.....	Desarrollo y producción del PAAMS británico
EUROSAM	Desarrollo, producción y comercialización de sistemas de misiles navales y terrestres Aster
EUROPAAMS.....	Desarrollo, producción y comercialización de la familia de sistemas Aster

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

Clientes y marketing

Los pedidos de misiles y de sistemas de misiles proceden de los Ministerios de Defensa o de las fuerzas armadas. Debido a presiones presupuestarias, estos importantes clientes han tenido que dar preferencia a productos estandarizados que se basan en una estructura común. La Dirección estima que esta tendencia podría ser favorable a EADS, ya que el grupo propone una gama completa de sistemas de misiles.

ELECTRÓNICA DE DEFENSA

Introducción y presentación

La División DCS cree que los futuros terrenos de batalla y las guerras informáticas sincronizadas exigirán soluciones C4ISR, radares, sistemas aerotransportados y sistemas de aviónica sólidos. La unidad de negocio de Electrónica de Defensa contribuye a conseguir un flujo de información seguro con el tratamiento de los datos obtenidos de los detectores, así como sistemas de toma de decisiones y gestión (mando, dirección de operaciones, transmisiones e inteligencia — los denominados C3I). Los sistemas C3I se distribuyen directamente al cliente tanto en forma de equipos y sistemas autónomos, como de sistemas integrados globales que proporcionan a los clientes soluciones llave-en-mano. EADS cubre prácticamente todos los subcampos y elementos de estos sistemas, y proporciona sistemas de vigilancia completos que comprenden plataformas, detectores, segmentos terrestres, así como sistemas relacionados de mandos y de dirección de operaciones o sistemas completos de información, que combinan imágenes y escucha electrónica.

Mercado

Según las estimaciones de analistas independientes, los gastos anuales mundiales en materia de sistemas de defensa y de electrónica de defensa superan los 50.000 millones de euros, una cantidad que se estima seguirá aumentando.

EADS considera que la actividad de sistemas de defensa y electrónica de defensa se va a desarrollar a medio y largo plazo, a pesar de que los presupuestos europeos globales de defensa disminuirán. Los conflictos recientes, por ejemplo el de Kosovo, han demostrado una creciente necesidad de equipos de electrónica de defensa, en particular en C3I, que permiten garantizar la interoperabilidad de las distintas fuerzas armadas presentes.

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

Productos

Sistemas C3I

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

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

Sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR)

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

EADS se encarga de todo el sistema operativo de los aviones radiocontrolados de reconocimiento CL289 con que cuentan los ejércitos francés y alemán, incluyendo las correspondientes actualizaciones. El sistema CL289 se ha utilizado con éxito en el marco de las operaciones llevadas a cabo en la ex-Yugoslavia. EADS tiene también otros sistemas de aviones radiocontrolados (UAV) en fase de desarrollo, tales como Seamos, destinado a las misiones de reconocimiento de la marina efectuadas desde buques. EADS es el líder europeo en el ámbito de las estaciones de tratamiento de datos terrestres. Por otra parte, EADS ha sido seleccionada para suministrar a la fuerza aérea estadounidense el terminal de recepción terrestre de imágenes multisatélite Eagle Vision. EADS también es contratista principal en el ámbito de las estaciones de tratamiento de imágenes del satélite de observación militar HELIOS y del satélite de observación civil SPOT.

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

Asimismo, en virtud de un Protocolo de Intenciones firmado en julio de 2000, EADS y Northrop Grumman cooperarán para la creación de un sistema de aviones radiocontrolados a gran altitud y de alta autonomía con el fin de cubrir las apremiantes necesidades de ISR aéreas en Europa.

Sistemas aerotransportados

EADS es el socio alemán de varios programas de radares aerotransportados multifunción, como el radar ECR 90 instalado en el Eurofighter, y también realiza actividades importantes en el ámbito de los servicios destinados a los sistemas, así como en lo que se refiere a su mantenimiento y modernización. Los sistemas de aviones de combate

son objeto de varias mejoras durante el ciclo de vida del avión. Como ejemplo, se pueden citar programas recientes de mejora del radar de aviones de caza F-4 Phantom y Tornado.

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

United Monolithic Semiconductors (“**UMS**”), controlada actualmente en un 50% respectivamente por EADS y Thales, garantiza el acceso a la tecnología que utiliza el arseniuro de galio para aplicaciones como la futura generación de radares de antena activa y de abertura sintética.

EADS suministra 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. En 2000, el Ministerio de Defensa alemán realizó un pedido para una solución de guerra electrónica para el primer lote de helicópteros de combate *Tiger*.

La cartera de EADS incluye también sistemas de cartografía numérica para aeronaves, así como sistemas de detección de obstáculos para helicópteros. Además, después de haber desarrollado el subsistema IFF (*Identification Friend Foe*) para el Eurofighter, EADS, a través de una *joint venture* al 50% con Thales Communications, ha conseguido la adjudicación de un contrato de producción de la nueva generación IFF de la “Oficina Federal alemana de Tecnología de la Defensa y Aprovisionamiento”. EADS desarrolla asimismo tecnologías de integración de multidetectores y de fusión de datos que son elementos clave de las tecnologías futuras en el ámbito de la identificación.

Sistemas navales y terrestres

La unidad de negocio de Electrónica de Defensa proporciona equipos electrónicos destinados a buques militares y que comprenden sistemas de radar, medios de guerra electrónica y sistemas de mandos en situación de combate, así como elementos de comunicación naval que constituyen verdaderos sistemas de combate integrados. A este respecto, el sistema de combate de la nueva fragata F124 germano-holandesa se encuentra en curso de desarrollo en colaboración con socios europeos.

EADS también exporta unidades de dirección de tiro (infrarrojo y visible) para sistemas de misil y cañones embarcados a bordo de buques.

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

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

Clientes y marketing

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

TELECOMUNICACIONES

Introducción y presentación

EDSN

Con el fin de fortalecer la posición de EADS en el sector de las telecomunicaciones y para beneficiarse en mayor medida de las importantes tasas de crecimiento del mismo, EADS decidió a finales del año 2000 reagrupar todas sus actividades de telecomunicaciones en una única entidad. EDSN, una *joint venture* formada por EADS (55%) y Nortel Networks (45%), forma el núcleo en torno al cual se agrupan las ofertas de telecomunicaciones para aplicaciones militares de EADS. EDSN proporciona radios móviles privadas (PMR) seguras, así como tecnologías de

redes militares seguras a los clientes militares y de empresas de seguridad que utilizan la norma Tetrapol, utilizando la experiencia de conmutación de paquetes de Nortel y explotando tecnologías de utilización dual.

Joint ventures de Nortel, Intecom, Sycomore

Las actividades de telecomunicaciones de EADS comprenden (1) la antigua Dasa Communications Services, que se especializa en redes militares, (2) Intecom, que opera en el sector de centros de llamadas, y Sycomore, una empresa francesa de integración de sistemas y software. En 2000, Sycomore firmó contratos con Auchan, un destacado distribuidor francés, para proporcionarle una estructura de sistemas informáticos, y con Europol, con el fin de establecer una red de telecomunicaciones segura entre todos los países europeos. Las actividades de telecomunicaciones de EADS incluyen también sus participaciones en MNC (45%) y NNG (42%).

Apoyándose en sus filiales especializadas en las telecomunicaciones, EADS pretende aprovechar su *know-how* comercial y en el ámbito de Internet (incluyendo la tecnología del protocolo de Internet IP) para ofrecer nuevas soluciones de comunicaciones seguras a sus clientes militares. En efecto, en el ámbito de las aplicaciones militares, las recientes operaciones de mantenimiento de la paz han provocado la aparición de una necesidad creciente de interoperabilidad en materia de telecomunicaciones. Las tecnologías civiles ya desarrolladas en la materia por EADS son susceptibles de proporcionar una respuesta innovadora y económicamente atractiva para las necesidades de las telecomunicaciones militares.

Mercados

EADS trabaja tanto el campo de las telecomunicaciones militares y de seguridad, como en el de las telecomunicaciones civiles y comerciales.

En el campo de las telecomunicaciones militares y de seguridad, las actividades de EADS incluyen las redes móviles y las comunicaciones militares seguras. Los sistemas de redes móviles seguras ofrecen varios tipos de comunicaciones inalámbricas que utilizan la codificación criptográfica para garantizar la seguridad: comunicaciones de grupo, comunicaciones individuales con distintos niveles de prioridad y modo *walkie-talkie*. En 2000, EADS tenía, a través de EDSN, una cuota de mercado del 12% en todo el mundo y del 45% en Europa en el campo de las redes móviles seguras. Motorola es el principal competidor de EDSN en este mercado, junto con Thales, General Dynamics y Raytheon.

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

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

La demanda de equipos de conmutación de datos que procede de operadores franceses y alemanes experimentaba ya un importante crecimiento antes de 2000 debido al aumento del volumen de datos transmitidos. Está previsto que este crecimiento se acelere de forma significativa durante los próximos años debido al aumento del número de operadores públicos después de la apertura total a la competencia de los mercados francés y alemán de telecomunicaciones.

Productos

EDSN: telecomunicaciones militares y de seguridad

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

EADS suministra redes de comunicaciones militares, redes fijas y equipos de comunicaciones por radio. Estas redes permiten la transmisión de información entre distintos puestos en todos los niveles de mando. EADS es un contratista principal para Autoko 90, la red táctica semi-móvil del ejército alemán.

EADS proporciona igualmente productos y soluciones de sistemas para los ejércitos y las autoridades civiles dedicadas a la seguridad nacional, centrándose sobre todo en las soluciones de alta frecuencia.

La línea de productos de redes móviles seguras de EADS se centra en el Matracom 9600, íntegramente digital. Este sistema se basa en la norma *de facto* Tetrapol, que se utiliza en más de 25 organizaciones de todo el mundo. La tecnología Tetrapol ha obtenido el reconocimiento de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y del Grupo de Schengen (consejo europeo de cooperación en temas policiales). En 2000, el Matracom 2600 fue la red móvil profesional multisede y garantizada más vendida en términos de ventas agregadas. Este sistema proporciona una cobertura de radio, una calidad de sonido y una capacidad de datos superiores a las de sus principales rivales en el mercado. Las ofertas de productos de EADS incluyen también las aplicaciones seguras de tratamiento de mensajes (como el sistema francés MUSE para aplicaciones militares).

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

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

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

MNC fabrica sistemas de conmutación privados (“PBX”) y tanto MNC como NNG distribuyen sistemas de centralitas privadas en nombre de Nortel. A través de su filial estadounidense al 100%, Intecom, EADS también está presente en el mercado de los grandes sistemas de conmutación y de los *call centers* en los Estados Unidos.

EADS es uno de los primeros fabricantes y proveedores de estaciones terrestres, de estaciones satélites y de redes de comunicación llave-en-mano a sociedades y organizaciones que desarrollan sus actividades a escala mundial. La gama de productos y servicios comprende los enlaces ascendentes y descendentes para emisoras de televisión, vehículos de teledifusión SNG, redes de transporte de señales de televisión, estaciones de control de satélite y redes satélite de banda de paso ancha, así como las redes de empresa y las redes IP. Asimismo, EADS ofrece al mercado civil servicios relativos a la arquitectura y a la administración de sistemas de información basados en la tecnología IP.

SERVICIOS

Introducción y presentación

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

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

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

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

Productos

Servicios Subcontratados

EADS prepara en la actualidad distintos programas con el ejército francés con la finalidad de operar (1) parte de su red de comunicaciones de defensa en el marco de una prestación global de servicios, que cubran a la vez el funcionamiento de las comunicaciones y el desarrollo y mantenimiento de esas redes, y (2) su cadena de suministro de piezas de repuesto de los aviones militares. EADS participa asimismo en proyectos piloto lanzados por el Ministerio de Defensa alemán para subcontratar las operaciones militares en tiempos de paz en los campos de la logística, la formación para el combate y las telecomunicaciones.

Sistemas de pruebas

La creciente complejidad de los equipos electrónicos utilizados en los sistemas aeronáuticos y en los sistemas de armas, dan lugar a la continua necesidad de elaborar pruebas de mantenimiento.

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

Servicios de ingeniería de sistemas

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

Servicios de Internet y de operador

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

Diseño Industrial y Fabricación

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

4.1.7 Inversiones

Dassault Aviation

EADS posee una participación del 45,76% en Dassault Aviation, sociedad que cotiza en el *Premier Marché* de la Bolsa de París y en la que también poseen participaciones Groupe Industriel Marcel Dassault (“**GIMD**”) (49,90%) y el público (4,34%).

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 7.000 aviones militares y civiles a clientes de más de 70 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 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 31.600 millones de euros, incluyendo 9.100 millones de euros para desarrollo. Ya se ha realizado un pedido de 41 aviones y 20 son objeto de opciones suplementarias.
- *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.

Ya se han encargado más de 600 aviones Mirage 2000, la mitad de los cuales son para países extranjeros. En 2000, se realizaron 25 pedidos de aviones Mirage 2000, de los cuales 15 eran aviones Mirage 2000-5 Marca 2 pedidos por Grecia, conjuntamente con un programa de actualización de 10 aviones Mirage, y 10 eran Mirage 2000-H pedidos por la India.

Reactores privados

Dassault Aviation ofrece una amplia gama de productos dentro de la gama alta de los reactores privados. Desde la primera entrega de un avión Falcon 20 en 1965, se han vendido más de 1.400 desde entonces. Los Falcon actualmente en servicio operan en más de 60 países de todo el mundo, cubriendo necesidades de transporte de empresas, VIP y gubernamentales. La familia de reactores Falcon incluye tres reactores trimotores: el Falcon 50EX, el 900C y el 900EX, así como el Falcon 2000 bimotor y el modelo más reciente, el Falcon 2000EX, lanzado en octubre de 2000. El cambio de siglo fue testigo de la aparición de Dassault Falcon Jet como el líder del sector en su categoría. En 2000 se cerraron 90 pedidos, prolongando el más fuerte período de ventas sostenidas de la historia de la compañía, con 73 Falcon entregados en un mismo año.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, en la que EADS tiene una participación del 75%, posee una participación del 58,4% en Dornier GmbH, que a su vez controla el 3% del capital de Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, accionista único de Dornier Luftfahrt GmbH. A través de esta participación minoritaria, EADS no participa en ninguna decisión comercial relativa a Dornier Luftfahrt.

4.2 Propiedad industrial e intelectual

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

Los derechos de propiedad industrial e intelectual de Aerospatiale Matra, Dasa y CASA y de cada una de sus filiales se han transferido al grupo EADS. EADS o sus filiales son los titulares directos de estos derechos, así como de los derechos adquiridos tras la creación de EADS.

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

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

Se ha iniciado un Proyecto de Fusión para unificar las normas y procedimientos de Propiedad Industrial e Intelectual dentro del grupo EADS. El proyecto ha dado sus primeros pasos a principios de 2001.

4.3 Asuntos extraordinarios y litigios

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

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

EADS (más concretamente, DADC y Dornier GmbH) es parte en varios procedimientos contenciosos y arbitrales contra la familia Dornier, accionistas minoritarios de Dornier GmbH. Estos procedimientos están relacionados principalmente con la validez de los acuerdos de las juntas generales de accionistas relativos a las aportaciones de las actividades de satélites a Astrium GmbH (el antiguo Dornier Satellitensysteme GmbH) y de las actividades de misiles guiados a LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. El tribunal regional de apelación de Stuttgart determinó el 7 de febrero de 2001 que los acuerdos de las juntas generales de accionistas en los que se basaban las aportaciones eran válidos. Esta decisión es firme, sin embargo las aportaciones mencionadas son también objeto de sendos procedimientos de arbitraje que están aún pendientes. Por otro lado, hay un litigio entablado con algunos accionistas de la familia Dornier por lo que se refiere a la validez de un acuerdo de junta de accionistas sobre la aportación por Dornier GmbH de sus acciones en Dornier Luftfahrt GmbH a Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH.

Hasta ahora no se ha dictado ninguna decisión definitiva a favor de los accionistas de la familia Dornier y EADS estima que obtendrá un fallo favorable en estos procedimientos. Sin embargo, los tribunales alemanes podrían anular los acuerdos impugnados. Aunque EADS considera esta posibilidad bastante improbable, tales decisiones podrían suponer la anulación de las aportaciones efectuadas. Sin embargo, no debe excluirse la posibilidad de que esas decisiones produzcan un reajuste en la participación de EADS Deutschland GmbH y Dornier GmbH en el accionariado de EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH y de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Asimismo no puede descartarse que dichas decisiones puedan tener como consecuencia la titularidad de mayor participación indirecta de la familia Dornier en las actividades espaciales y de misiles teledirigidos de EADS.

4.4 Empleados

A 31 de diciembre de 2000, la plantilla de EADS ascendía a 88.879 trabajadores. Las tablas que aparecen a continuación muestran la cifra de empleados de EADS por sector y por área geográfica. Los empleados de sociedades que siguen el criterio contable del método proporcional (como Airbus, ATR consortia, MBD y Astrium) se incluyen de acuerdo con dicho método. MNC y NNG han dejado de incluirse en la plantilla tras la reducción de su porcentaje accionarial.

Trabajadores de EADS por sector

	<u>31 de diciembre de 2000</u>	<u>31 de diciembre de 1999</u>
Airbus	33.927	31.534
Aviación de Transporte Militar	3.548	3.201
Aeronáutica.....	23.091	22.716
Espacio	9.400	9.545
Sistemas de Defensa y Civiles	17.485	20.085
Sedes y Centros de Investigación.....	<u>1.428</u>	<u>1.550</u>
Total EADS	<u><u>88.879</u></u>	<u><u>88.631</u></u>

Trabajadores de EADS por área geográfica⁽³⁾

	<u>31 de diciembre de 2000</u>
Francia.....	40.123
Alemania.....	36.065
España	7.454
Resto de Europa	2.945
EE.UU.....	1.530
Otros.....	<u>762</u>
Total EADS	<u><u>88.879</u></u>

4.5 Investigación y desarrollo

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

Las actividades de investigación y desarrollo se basan en dos principios esenciales: (i) concesión a cada unidad de negocio de la responsabilidad total del desarrollo del producto con el fin de seguir de cerca las necesidades específicas de los mercados y los clientes, permitiéndoles un alto grado de autonomía a la hora de establecer programas de investigación; (ii) 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**”) con el fin de permitir la circulación y el intercambio de información y resultados de investigaciones dentro del grupo, y (iii) compartir recursos, capacidades y medios de investigación a través de un centro común de investigación a nivel europeo (“**Corporate Research Center**” o “**CRC**”), distribuido en tres sedes (Suresnes, Ottobrunn y Getafe).

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

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

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

4.6 Seguros

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

EADS sigue una estricta política de cobertura de seguros externa para cubrir la totalidad de los riesgos que se puedan asegurar a precios razonables. Las pólizas de seguros suscritas cubren los principales riesgos de las

(3) En raison d'un changement de méthode de comptabilisation des effectifs, la répartition géographique des effectifs au 31 décembre 1999 n'est pas disponible.

organizaciones industriales y los riesgos específicos de la industria aeroespacial. Los seguros en vigor en la actualidad cubren aspectos como los activos, la interrupción de la actividad empresarial, así como la responsabilidad civil, incluyendo los riesgos relacionados con accidentes medioambientales. Se han contratado también pólizas de seguros específicas para cubrir los riesgos derivados de la propiedad, explotación y producción de productos aeroespaciales. Estas pólizas cubren las eventuales responsabilidades civiles frente a terceros derivadas de los posibles daños atribuibles a los productos de EADS.

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

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

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

Las pólizas de seguros en vigor en el momento de la creación de EADS vencen el día 31 de diciembre de 2001, lo que permitirá la armonización y mejora de los términos y condiciones de los seguros.

4.7 Medio ambiente

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

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

4.8 Elementos a tener en cuenta a la hora de invertir

Carácter cíclico del mercado de la aviación

En 2000, el volumen de negocios combinado proforma de las Divisiones Airbus y ATR de EADS representaba más del 60% del volumen de negocios consolidado proforma de EADS. Tradicionalmente, el mercado de los reactores comerciales para el transporte de pasajeros ha mostrado tendencias cíclicas que se derivan en parte de la influencia del crecimiento del producto interior bruto (PIB) en la demanda de pasajeros en el mercado del transporte aéreo. El crecimiento de las actividades de EADS en el ámbito de la aviación comercial ha estado, por lo tanto, ligado al del PIB. Sin embargo, otros factores desempeñan también un papel importante, como el envejecimiento y la obsolescencia técnica de la flota en comparación con los nuevos aviones, los coeficientes de carga, la política de tarifas de las compañías aéreas y la liberalización del mercado. EADS considera que el carácter cíclico seguirá caracterizando al mercado de los aviones de pasajeros y que períodos de coyuntura económica difícil podrían afectar al resultado de sus futuras actividades y situación financiera.

Un mercado dependiente de las inversiones destinadas a la defensa

En 2000, el 20% del volumen de negocios consolidado proforma de EADS estuvo generado por los gastos militares de defensa. Independientemente del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un conjunto completo de consideraciones geopolíticas, de presiones presupuestarias y de la aptitud de las fuerzas armadas para hacer frente a amenazas específicas y ejecutar determinadas misiones. Los gastos militares de defensa pueden experimentar fluctuaciones importantes de un año para otro. Por tanto, unas condiciones económicas y políticas desfavorables o una coyuntura difícil en los mercados de defensa en los que EADS está presente pueden tener consecuencias negativas en el resultado de las actividades y la situación financiera futura de EADS.

Competencia y acceso al mercado

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

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

Control de las exportaciones y otras regulaciones

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

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

Riesgo vinculado a los mercados emergentes

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

Riesgo de cambio

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

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

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

aplicar precios de mercado en sus estados financieros podría producir grandes fluctuaciones en sus ingresos o gastos financieros.

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

Ayudas públicas

En el pasado, EADS y sus principales competidores se beneficiaron de financiación pública para la investigación y el desarrollo de sus productos. Aunque desde el comienzo de los años noventa, el importe de estas ayudas ha disminuido en los mercados en que opera EADS, la Sociedad ha percibido recientemente signos de que algunos gobiernos siguen dispuestos a financiar nuevos productos. Varios gobiernos han indicado su intención de invertir en el programa A380 y se espera que los compromisos gubernamentales sigan a la firma de contratos industriales. Sin embargo, no hay garantía de que tales ayudas seguirán estando disponibles en el futuro. En 1992, la Unión Europea y los Estados Unidos suscribieron un acuerdo por el que se establecen las condiciones de la ayuda financiera que los Gobiernos pueden proporcionar a los fabricantes de aviones civiles.

Productos y servicios de alta tecnología

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

Responsabilidad derivada de los productos y acciones de exigencia de responsabilidad

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

Aceleración de la concentración del sector

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

Importancia de las joint ventures y de las participaciones minoritarias

EADS, en la que una parte importante del volumen de negocios proviene de varios consorcios, *joint-ventures* y participaciones accionariales en otras sociedades, considera que sus alianzas y asociaciones representan una importante ventaja competitiva. Estos acuerdos y participaciones comprenden fundamentalmente: (i) dos consorcios principales, el consorcio ATR (un *Groupement d'Intérêt Economique* de Derecho francés o GIE), en la que EADS ostenta un 50%, y el consorcio Eurofighter, en el que EADS ostenta un 46%; (ii) tres principales *joint-ventures*: Airbus, en la que EADS ostenta un 80%, Astrium, en la que EADS es titular de una participación total de un 66,1%, y MBD en la que EADS posee una participación total de un 50%; (iii) participaciones mayoritarias: (a) Dornier GmbH: DADC, en la que EADS ostenta un 75%, es titular de una participación del 58,4% en Dornier GmbH; (b) EDSN, en la que EADS ostenta un 55% del capital; y (c) LFK, en la que EADS posee un 74,3% de los títulos; y (iv) participaciones minoritarias: Dassault Aviation, en la que EADS ostenta un 45,8%; MNC, en la que es titular de un 45%; NNG, en la que EADS ostenta, de forma conjunta con Dornier, un 42% del capital; y Embraer, en la que EADS posee un 5,7% del capital. La conclusión de asociaciones y alianzas con otras figuras del mercado forma parte de la estrategia de EADS. Así, la parte del volumen de negocios generado por consorcios, *joint-ventures* y participaciones accionariales podría seguir aumentando en el futuro. Esta estrategia puede suponer puntualmente modificaciones en la estructura organizativa de las *joint-ventures* existentes en las que EADS participa, o un reajuste en el control que EADS ejerce.

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

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

Proceso de integración y de racionalización

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

Control de EADS — Control del accionariado

Un 60,58% del capital de EADS está controlado a partes iguales por DaimlerChrysler y SOGEADE, que garantizarán el control conjunto de EADS a través de un *Contractual Partnership* sometido a Derecho holandés. Según se ha acordado, las decisiones importantes no podrán tomarse sin el acuerdo de estos dos accionistas. Además, el Estado Francés podrá bloquear cualquier decisión sobre la venta de los activos, o de creación de una garantía sobre los mismos con relación al contratista principal, sobre la concepción, el desarrollo o la integración de los misiles balísticos o sobre las participaciones mayoritarias de EADS en las sociedades Cilas, Sodern, Nuclétudes y en la GIE Cosyde. Además, SEPI podrá vetar cualquier decisión que suponga una modificación significativa del Plan Industrial de CASA y/o relativa a la aplicación de éste durante los tres años siguientes a la Ejecución. El objetivo de estas y otras disposiciones recogidas en los acuerdos que rigen las relaciones entre los principales accionistas es crear un grupo estable de accionistas que controle EADS durante un período de al menos tres años a partir de la Ejecución.

Investigación y desarrollo

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

Regulación y riesgos vinculados al medio ambiente

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

CAPÍTULO 5 — ACTIVO NETO — SITUACIÓN FINANCIERA — RESULTADOS

5.1 Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades — Estados financieros consolidados proforma no auditados

Introducción

El siguiente examen se basa en los estados financieros consolidados proforma no auditados de EADS correspondientes a los años 1999 y 2000, que se han preparado basándose en:

- Los estados financieros consolidados de Aerospatiale Matra para 1999 y de EADS para 2000, actualizados de conformidad con las normas IAS adoptadas por EADS;
- Los efectos proforma de las operaciones realizadas en 1999 para la agrupación de Aerospatiale y MHT y la contabilización de la participación del 45,76% en Dassault Aviation mediante el método de puesta en equivalencia, así como los efectos proforma de las operaciones realizadas en el año 2000 para la agrupación de Aerospatiale Matra, Dasa y CASA (en adelante, las “operaciones”); y
- Los estados financieros proforma de Dasa y los estados financieros proforma de CASA correspondientes a 1999, así como al período de 2000 anterior a la creación de EADS el 10 de julio, conciliados con las normas IAS adoptadas por EADS y sin incluir las cantidades en efectivo distribuidas por Dasa y CASA a sus respectivos accionistas antes de la creación de EADS.

Las cuentas de resultados y los estados de flujo de caja consolidados proforma no auditados incluidos en este documento se han elaborado considerando que las operaciones se han realizado el 1 de enero de 1999. El balance consolidado proforma a 31 de diciembre de 1999 se ha elaborado considerando que las operaciones se han realizado el 31 de diciembre de 1999. El balance consolidado proforma no auditado a 31 de diciembre de 2000 se ha realizado considerando que las operaciones se han realizado el 1 de julio de 2000.

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

Ajustes a los estados financieros

Tras la creación de EADS y como parte del proceso de concentración, la Sociedad volvió a examinar el valor de parte de su activo y su pasivo. Como consecuencia, se produjo una revisión al alza del valor de los activos netos de la Sociedad por importe de 1.254 millones de euros con respecto al valor que se incluyó en el balance proforma de 1999 preparado por la Sociedad en el marco de su oferta pública de acciones en julio de 2000.

Esta revalorización tuvo como consecuencia la revisión del valor de mercado de los ajustes del valor real de algunas partidas de inmovilizado material, inventario y deudores, así como del fondo de comercio originado por la diferencia entre los precios de adquisición de Dasa y CASA y los valores de mercado de sus respectivos activos y pasivos, según el cálculo realizado en el momento de la oferta pública de acciones. Como consecuencia, el valor del fondo de comercio experimentó un incremento de 619 millones de euros y el inventario y los efectos comerciales se incrementaron conjuntamente en 130 millones de euros, mientras que el inmovilizado material experimentó una reducción de 257 millones de euros. Asimismo, la armonización de los métodos de contabilización de los impuestos diferidos produjo un incremento de 1.087 millones de euros en activos de tributación diferida, como consecuencia de un mejor cálculo de la recuperación de las pérdidas gracias a la actual estrategia fiscal de la Sociedad. El efecto de estos ajustes fue un incremento 53 millones de intereses minoritarios y un incremento de 272 millones de euros del pasivo, lo que produjo un incremento de 1.254 millones de euros del patrimonio neto, con respecto al que se reflejó en el balance proforma de 1999 que la Sociedad preparó en el marco de su oferta pública de acciones en julio de 2000.

Estos ajustes afectaron a la cuenta ajustada de resultados proforma para 1999, al producirse incrementos en los costes de venta y en la amortización del fondo de comercio por valor de 46 millones de euros (antes de impuestos), con respecto a la cuenta de resultados proforma preparada por la Sociedad en el marco de su oferta pública de acciones en julio de 2000.

Consideraciones contables

Cambios en el Perímetro de Consolidación

Las participaciones adquiridas y vendidas en 1999 y 2000 son:

- **ATEV.** A principios de 1999, Aerospatiale Matra vendió su participación en ATEV, matriz de Sextant Avionique. Los ingresos antes de impuestos derivados de la venta de esa participación en 1999 ascendieron a 182 millones de euros y se reflejaron en la cuenta de resultados en el apartado de “Otros ingresos”.
- **Telecomunicaciones.** Tras la aportación realizada por Nortel de las actividades francesas y alemanas de Bay Network a Matra Nortel Communications (“MNC”) y a Nortel Networks Germany (“NNG”) en la primera mitad de 2000, Aerospatiale Matra redujo su participación en MNC del 50% al 45% y Dasa redujo su participación en NNG del 50% al 42%; en consecuencia, las cuentas de MNC y NNG se han consolidado en 2000 mediante el método de puesta en equivalencia. Asimismo, el 1 de junio de 2000, MNC aportó sus actividades de redes móviles y comunicaciones militares seguras a EADS Defense and Security Networks (“EDSN”), de la que EADS controla un 55% tras una ampliación de capital; como consecuencia, EDSN se ha consolidado por integración global durante los últimos siete meses de 2000.

Ninguna de las ventas descritas anteriormente constituye un “cese de actividades”, según la definición de este concepto en las normas IAS.

Gastos de investigación y desarrollo

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo financiados internamente como gastos del ejercicio durante el cual se hayan generado. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo proceda total o parcialmente de un cliente, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como ingresos usando el método del grado de avance. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS financiados internamente figuran en la cuenta de resultados en la partida de gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado de costes de ventas.

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

Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo divisa

De conformidad con las normas IAS, cuando los instrumentos de cobertura forman una unidad de valoración con los pedidos con los que tienen una relación directa se denominan “microhedging”. La cifra de negocio procedente de esos pedidos, una vez entregados los productos, se registra en euros al tipo de cambio del instrumento de cobertura asociado, lo que afecta al margen comercial bruto y a los ingresos de explotación.

Los instrumentos de cobertura que no están relacionados con un pedido concreto se denominan “macrohedging”. Cuando vencen, se contabilizan en el apartado “Resultado financiero” por separado de la cifra de negocio contabilizada en el momento de la entrega de los productos, incluso si su objetivo era cubrir los flujos de caja correspondientes. Al final de cada período contable, el valor de la cartera de macrohedging pendientes se ajusta a mercado basándose en el precio de futuro de la divisa calculado al final del período financiero en cuestión. La variación del valor con respecto al período anterior se registra como resultado financiero.

La cifra de negocio en divisas distintas al euro que no esté incluida en una unidad de valoración se convierte a euros al tipo de cambio al contado en la fecha en que se produce la venta subyacente.

A partir del 1 de enero de 2001, y en cumplimiento de la norma IAS 39, la mayoría de las macrohedging pendientes se han vinculado a pedidos concretos y se han incluido en unidades de valoración como microhedging, con un tipo de cambio implícito que se corresponde con el precio de futuro de divisa dólar-euro a 31 de diciembre de 2000. Como consecuencia, EADS espera que las variaciones significativas en el resultado financiero que se experimentaron en años anteriores se reduzcan en gran medida y que las variaciones del resultado neto estén más en consonancia con las variaciones de los ingresos de explotación que en el pasado.

Gestión del riesgo divisa

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

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

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

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

En 2000, vencieron las coberturas de ventas por valor de unos 7.200 millones de dólares. En marzo de 2001, EADS ha cubierto los siguientes porcentajes aproximados de los pedidos en firme: 98% para 2001, 98% para 2002, 82% para 2003 y 62% para 2004, lo que representa 8.100 millones de dólares, 8.000 millones de dólares, 6.100 millones de dólares y 3.400 millones de dólares de la cifra de negocio, respectivamente. La Sociedad ha fijado un porcentaje sustancialmente menor de pedidos a partir de 2004. Teniendo en cuenta las reservas que se devengaron como consecuencia del ajuste a precio de mercado de la cartera de macrohedging pendientes a 31 de diciembre de 2000, la parte de la cifra de negocio a la que se aplican los porcentajes mencionados se contabilizará a los siguientes tipos de cambio: (1) 0,99 dólares por euro en 2001; (2) 1,00 dólar por euro en 2002, (3) 0,98 dólares por euro en 2003; y (4) 0,95 dólares por euro en 2004. En 2000, el tipo de cambio al que se contabilizó la cifra de negocio en dólares fue 0,98 dólares por euro.

Compromisos fuera de balance

Algunos contratos de venta de Airbus y ATR generaron compromisos financieros por parte del GIE Airbus Industrie y ATR, que pueden obligar a los miembros de dichos GIE (Grupos de Interés Económico) solidariamente, que pueden ser por cuenta de terceros (los proveedores de motores, por ejemplo), o pueden estar limitados a un cierto importe.

Estos compromisos son principalmente de tres tipos: (1) garantías de pago de los arrendamientos, (2) garantías del valor residual de los aparatos o reembolso de empréstitos pendientes, y (3) compromisos de participación en la financiación de los aparatos comprados por determinados clientes.

Aunque también se hacen promesas de garantías financieras relacionadas con los pedidos en cartera de Airbus y ATR, estas garantías no se consideran compromisos fuera del balance hasta que se emite la garantía, lo que ocurre cuando se entrega el aparato. Este tratamiento es explicado porque: (1) es poco probable que se emitan todas las garantías, (2) hasta que el aparato se entrega, Airbus y ATR conservan el activo y no emiten la garantía y (3) una parte de la garantía puede ser por cuenta de terceros.

Se dotan provisiones para hacer frente a los posibles costes derivados de estos compromisos, independientemente de que sean los GIE o una de sus filiales las que se hagan cargo de la garantía de la financiación.

Los compromisos netos de EADS en concepto de garantías financieras se tienen en cuenta como pasivo contingente y corresponden a su parte proporcional (80% para Airbus y 50% para ATR) de (1) el importe total de la garantía emitida por la GIE, minorado (2) en un porcentaje del valor de mercado del aparato (determinado sobre la base de datos de mercado independientes) al que se refiere la garantía y (3) en las provisiones ya registradas. Una gran parte de esas garantías y la totalidad de la exposición neta relacionada con las mismas corresponde a garantías de Airbus.

A 31 de diciembre de 2000, los compromisos netos fuera de balance de EADS en concepto de los aparatos entregados ascendían a un importe total de 313 millones de euros, frente a los 496 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 1999. El siguiente cuadro refleja estos compromisos a 31 de diciembre de 2000.

	<u>Total</u>
	(en millones de euros)
Parte de la garantía financiera a cargo de EADS.....	3.868
Parte del valor de mercado del aparato relacionado	(2.607)
Compromisos de EADS (importe neto).....	1.261
Reservas constituidas.....	(948)
Compromisos contingentes (neto de reservas)	<u>313</u>

Costes de reestructuración y otros costes

Tras la creación de EADS, se pusieron en práctica planes de reestructuración, derivados en parte de la integración de las distintas sociedades y de ciertos cambios estructurales en algunos de los principales mercados de la Sociedad. En 2000 se registraron unos gastos de reestructuración totales de 152 millones de euros, relacionados con las reducciones de plantilla de unas 3.000 personas en toda la Sociedad entre 2000 y 2002.

Esta cifra incluye un gasto acumulado de 52 millones de euros, que se registró tras la decisión de racionalizar funciones como consecuencia de los despidos que siguieron a la fusión de las tres Sedes de la Sociedad, y de subcontratar algunas actividades. Los gastos de 37 millones de la División Espacio se utilizaron para los recortes de plantilla de Astrium y EADS Launch Vehicles, y las provisiones de 63 millones de euros de la División de Sistemas de Defensa y Civiles se destinarán a la racionalización de Electrónica de Defensa, LFK y SST.

Por otra parte, se registró una provisión extraordinaria de 28 millones de euros para la División Espacio en relación con la financiación de proveedor de Globalstar, mientras que se registró una provisión de 82 millones de euros en relación con la anulación de las inversiones en acciones de Globalstar.

Resumen general

EADS es el líder europeo de la industria aeronáutica, del espacio y de la defensa y ocupa el tercer lugar en el ámbito mundial. En términos de cuota de mercado, EADS ocupa bien el primer o el segundo puesto del mundo entre los fabricantes de aviones comerciales, de helicópteros civiles, de lanzadores comerciales y de misiles. Asimismo, EADS es uno de los principales proveedores de aviones militares, satélites y electrónica.

EADS agrupa sus actividades en las siguientes cinco divisiones operativas y en torno a los cinco mercados que se especifican a continuación:

- **Airbus:** aviones comerciales de más de 100 plazas;
- **Aviación de Transporte Militar:** aviones de transporte militar y de misión;
- **Aeronáutica:** helicópteros civiles y militares, aparatos militares de combate y de entrenamiento, aviones regionales de turbo propulsión, aviones comerciales ligeros y servicios de reconversión y mantenimiento de los aparatos civiles y militares;
- **Espacio:** satélites, infraestructuras orbitales y vehículos de lanzamiento, así como servicios de lanzamiento; y
- **Sistemas de Defensa y Civiles:** sistemas de misiles, electrónica de defensa y soluciones en materia de telecomunicaciones militares y comerciales, así como servicios logísticos, de entrenamiento, de pruebas, de ingeniería y otros servicios relacionados.

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, la defensa y las telecomunicaciones. Muchas de estas actividades se caracterizan igualmente por su dependencia de los presupuestos nacionales.

Resultado de las actividades

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

Cuentas de resultados proforma no auditadas para los ejercicios cerrados a 31 de Diciembre de 1999 y 2000

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	1999	2000
	(en millones de euros)	
Ingresos de explotación	22.553	24.208
Coste de ventas	(18.298)	(20.072)
Margen bruto	4.255	4.136
Gastos comerciales, de administración y otros gastos	(2.213)	(2.510)
Gastos de investigación y desarrollo.....	(1.324)	(1.339)
Otros ingresos	475	342
Amortización del fondo de comercio.....	(424)	(429)
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	769	200
Resultado financiero, neto	(1.846)	(1.315)
Resultado antes de impuestos	(1.077)	(1.115)
Impuestos sobre beneficios	33	220
Intereses minoritarios	(2)	(14)
Resultado neto	(1.046)	(909)

En el cuadro siguiente se presenta la conciliación de los resultados de EADS antes del resultado financiero e impuestos con sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos extraordinarios. La Dirección considera esta última una forma ilustrativa de medir los resultados de EADS.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre,	
	1999	2000
	(en millones de euros)	
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	769	200
Carga extraordinaria por ajustes del valor real de:		
Activos fijos	169	176
Inventarios.....	0	483
Amortización del fondo de comercio	424	429
Ingresos derivados de inversiones financieras.....	83	111
Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios	1.445	1.399

Volumen de negocios y beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma por división

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocio consolidada proforma correspondiente a los dos últimos ejercicios, así como los gastos consolidados proforma en I+D y los beneficios antes de intereses e impuestos proforma consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 1999				Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000			
	Volumen de negocios	% Volumen de negocios ⁽¹⁾	I+D	Beneficios antes de intereses e impuestos AAGE ⁽²⁾	Volumen de negocios	% Volumen de negocios ⁽¹⁾	I+D	Beneficios antes de intereses e impuestos AAGE ⁽²⁾
Airbus.....	12.639	53,8	870	925	14.856	58,7	920	1.412
Aviación de Transporte Militar	241	1,0	15	(20)	316	1,2	59	(63)
Aeronáutica.....	4.280	18,2	121	202	4.764	18,6	128	296
Espacio.....	2.518	10,7	69	97	2.535	10,0	61	67
Sistemas de Defensa y Civiles..	3.830	16,3	197	86	2.909	11,5	161	(110)
Subtotal.....	23.508	100,0	1.272	1.290	25.320	100,0	1.329	1.602
Partidas eliminadas y otros ajustes ⁽³⁾	(955)		52	155	(1.112)		10	(203)
EADS.....	22.553		1.324	1.445	24.208		1.339	1.339

(1) Antes de eliminaciones y otros ajustes.

(2) “Beneficios antes de intereses e impuestos AAGE” hace referencia a los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos extraordinarios.

(3) Incluye, en particular, los ajustes y eliminaciones proforma correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios a las filiales.

Airbus

El volumen de negocios consolidado proforma de la División Airbus se incrementó un 17,5%, pasando de 12.639 millones de euros en 1999 a 14.856 millones en 2000, sobre todo como consecuencia de los incrementos de las entregas de aviones que se produjeron. La mayor parte de este crecimiento se dio en la familia de aviones de cabina estándar A319/A320/A321, relativamente baratos. Airbus Industrie distribuyó 241 unidades de este tipo de avión en 2000, frente a las 222 de 1999. Asimismo, entre 1999 y 2000, las ventas de aparatos de cabina ancha A330/A340 se redujeron ligeramente, pasando de 64 a 62 aparatos, mientras que las de aviones A300/A310, también de cabina ancha, permanecieron estables. El volumen de negocios entre 1999 y 2000 se vió afectado favorablemente por el fortalecimiento del dólar frente al euro. También fue significativa la incidencia de una revisión al alza de los índices de revisión de precios, que permite a EADS incrementar el precio de los aviones entre el momento en que se realizan los pedidos y la entrega para reflejar los incrementos de los costes de mano de obra y materiales durante el período en cuestión. En los apartados “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio” y “Gestión del riesgo de cambio”, se incluye una descripción del impacto de las fluctuaciones del cambio en el resultados de las actividades de EADS y de su política de cobertura.

Los gastos consolidados proforma en I+D se incrementaron un 5,7%, pasando de 870 millones de euros en 1999 a 920 millones de euros en 2000, fundamentalmente como consecuencia de la continuación del programa A340-500 y del A340-600, así como de las fases preliminares del programa de desarrollo del A380.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios crecieron aproximadamente un 52,6%, desde los 925 millones de euros de 1999 hasta los 1.412 millones de euros de 2000. Estos incrementos se deben fundamentalmente al aumento de las entregas de aeronaves, al efecto positivo del cambio dólar-euro, a la revisión de los índices de revisión de precios y a las mejoras de la productividad. Por otra parte, estas mejoras se vieron parcialmente contrarrestadas por un mix de productos desfavorable.

Aviación de Transporte Militar

El volumen de negocios consolidado proforma de la División ATM creció un 31,1%, pasando de los 241 millones de euros de 1999 a los 316 millones de euros en 2000, principalmente como consecuencia del incremento de las ventas a la División Airbus.

Los gastos consolidados proforma de I+D experimentaron un incremento de aproximadamente un 290%, desde los 15 millones de euros registrados en 1999 a los 59 millones de euros de 2000, sobre todo como consecuencia de los gastos previos al desarrollo del programa A400M y de la continuación del programa de desarrollo del C-295.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma antes de amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios pasaron de registrar una pérdida de 20 millones de euros en 1999 a registrar una pérdida de 63 millones de euros en 2000, fundamentalmente como consecuencia de un mix de productos desfavorable y un menor número de entregas de aviones militares.

Aeronáutica

El volumen de negocios consolidado proforma de la División de Aeronáutica experimentó un incremento del 9,9%, pasando de los 4.280 millones de euros registrados en 1999 a 4.704 millones de euros en 2000, fundamentalmente debido a un aumento del volumen de negocios procedente de Eurocopter y de otros programas de aviación militar, incluyendo el programa de desarrollo de Eurofighter y el establecimiento de medios de equipo de producción de Eurofighter.

Los gastos consolidados proforma en I+D aumentaron un 5,8%, pasando de 121 millones de euros en 1999 a 128 millones de euros en 2000.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios experimentaron un incremento del 46,5%, pasando de 202 millones de euros en 1999 a 296 millones de euros en 2000, debido al mayor número de entregas de aviones, a la mejora de los márgenes y los efectos favorables de los tipos de cambio.

Espacio

El volumen de negocios consolidado proforma de la División Espacio se incrementó un 0,7%, pasando de los 2.518 millones de euros registrados en 1999 a 2.535 millones de euros en 2000, fundamentalmente gracias a las entregas de Ariane V, ATV y los satélites de telecomunicaciones, incremento parcialmente contrarrestado por la escisión de Sodern, una empresa de equipos de sensores ópticos para satélites.

Los gastos consolidados proforma de I+D descendieron un 11,6%, pasando de los 69 millones de euros de 1999 a 61 millones de euros en 2000.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma antes de amortización del fondo de comercio y de los gastos extraordinarios cayeron un 30,9%, pasando de los 97 millones de euros de 1999 a 67 millones de euros en 2000, fundamentalmente como consecuencia de los costes de reestructuración relacionados con EADS Launch Vehicles y con Astrium, así como con una provisión de fondos relativa a la financiación del proveedor de Globalstar, pérdidas todas ellas que se contrarrestaron parcialmente gracias a las mejoras de productividad.

Sistemas de Defensa y Civiles

El volumen de negocios consolidado proforma de la División de Sistemas de Defensa y Civiles experimentó un descenso del 24,0%, pasando de 3.830 millones de euros en 1999 a 2.909 millones de euros en 2000. Este descenso se debió fundamentalmente al cambio del método de consolidación para MNC y NNG, que se vio parcialmente contrarrestado por la consolidación de EDSN, efectiva a mediados de 2000, así como al impacto de la reducción de los presupuestos militares alemanes.

Los gastos consolidados proforma de I+D descendieron un 18,3%, pasando de 197 millones de euros en 1999 a 161 millones de euros en 2000, principalmente a consecuencia de los factores ya mencionados.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados proforma antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios pasaron de registrar un beneficio de 86 millones de euros a registrar una pérdida de 110 millones de euros en 2000, como consecuencia del descenso de las ventas y las provisiones de fondos destinadas a la reestructuración. Por otra parte, los resultados de 1999 se vieron afectados por un efecto extraordinario relacionado con la venta de Nortel Matra Cellular y algunos otros activos.

Resultado de las actividades de EADS: comparación de los ejercicios 2000 y 1999

Volumen de negocios consolidado proforma

El volumen de negocios consolidado proforma total experimentó una progresión del 7,3% entre 1999 y 2000, pasando de 22.553 millones de euros a 24.208 millones de euros. Este incremento se debió fundamentalmente a un aumento de la cifra de negocio derivada de las entregas de aviones comerciales de Airbus, que pasó de entregar 294 aviones en 1999 a entregar 311 aparatos en 2000, así como a los efectos de los nuevos índices de revisión de precios. También es destacable el incremento de la cifra de negocio de la División Aeronáutica. Este incremento se vio contrarrestado en parte por el descenso de la cifra de negocio de la División de Sistemas de Defensa y Civiles.

Un factor adicional que tuvo una incidencia positiva en la cifra de negocio de EADS en 2000, dada la importancia de las ventas denominadas en dólares de EADS, fue el fortalecimiento del dólar frente al euro durante el transcurso de ese año.

Para una descripción del impacto de las fluctuaciones de cambio en el resultado operativo de EADS y de la política de cobertura de EADS, véanse los apartados “Gestión del riesgo de cambio” y “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio”.

Coste de ventas consolidado proforma

El coste de ventas consolidado proforma de EADS aumentó un 9,7% entre 1999 y 2000, pasando de 18.298 millones de euros a 20.072 millones de euros. Este incremento se debió en gran parte al aumento de las entregas de aviones de Airbus, así como al gasto extraordinario de 483 millones de euros derivado de la depreciación de los ajustes del valor real relacionado con los inventarios y contabilizado en relación con la integración de EADS. Por otra parte, se deben significar también los costes relacionados con las reestructuraciones en la División de Sistemas de Defensa y Civiles y en la División Espacio.

Gastos comerciales, de administración y otros gastos consolidados proforma

Los gastos comerciales, de administración y otros gastos consolidados proforma de EADS se incrementaron un 13,4%, pasando de los 2.213 millones de euros registrados en 1999 a 2.510 millones de euros en 2000. Este incremento está relacionado con el aumento de las actividades de explotación de la Sociedad, así como con las provisiones de fondos relacionadas con la racionalización de las funciones de las Sedes y un gasto extraordinario asociado con la financiación de proveedor a Globalstar.

Gastos de investigación y desarrollo consolidados proforma

Los gastos consolidados proforma de investigación y desarrollo de EADS aumentaron un 1,1%, pasando de 1.324 millones de euros en 1999 a 1.339 millones en 2000, fundamentalmente como consecuencia de un incremento de los gastos relacionados con los programas A340-500, A340-600 y A380, contrarrestándose parcialmente este incremento con el cambio del método de consolidación de MNC y NNG.

Otros ingresos consolidados proforma

Los demás ingresos consolidados proforma corresponden fundamentalmente a ganancias registradas en ventas de inversiones y activo inmovilizado, y a ingresos derivados de arrendamientos. EADS registró en 1999 otros ingresos sobre una base proforma por valor de 475 millones de euros, mientras que en 2000 registró otros ingresos por valor de 342 millones de euros, lo que supone un descenso del 28,0%. Buena parte de este descenso está relacionada con el efecto extraordinario de la venta de ATEV, la sociedad matriz de Sextant Avionique, que tuvo lugar en 1999.

Resultado antes del resultado financiero e impuestos

El resultado consolidado proforma antes del resultado financiero e impuestos de EADS cayó un 74,0 %, pasando de 769 millones de euros en 1999 a 200 millones en 2000, como consecuencia de los factores señalados en los apartados anteriores y, sobre todo, del coste extraordinario relativo a los ajustes a valor de mercado.

Resultado financiero consolidado proforma, neto

El resultado financiero consolidado proforma, neto, incluye principalmente los ingresos procedentes de las inversiones (incluidos los resultados de las sociedades puestas en equivalencia), los gastos de interés netos y las pérdidas y ganancias derivadas del tipo de cambio. El resultado financiero de EADS establecido sobre una base proforma para el ejercicio 1999 consistió en una pérdida neta de 1.846 millones de euros, mientras que en 2000 se registró una pérdida neta de 1.315 millones de euros. Buena parte de esta variación se debió a la valoración a precio de mercado de la cartera de instrumentos financieros de la Sociedad, que se llevó a cabo como consecuencia de la aplicación por parte de la Sociedad de la contabilidad de macrohedging. Durante 2000, el dólar se fortaleció frente al euro en menor medida que en 1999 y durante el año también se utilizó parcialmente la cartera de macrohedging, contribuyendo ambos efectos al descenso global de las pérdidas financieras. A partir de 2001, la mayoría de las macrohedging pendientes se vincularán a pedidos específicos de la cartera de pedidos para formar unidades de valoración y se registrarán como microhedging tal y como exige la norma IAS 39. Véase “Consideraciones contables — Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo de cambio”.

Resultado consolidado proforma antes de impuestos

La pérdidas consolidadas proforma antes de impuestos crecieron un 3,5%, pasando de 1.077 millones de euros en 1999 a 1.115 millones de euros en 2000.

Impuestos sobre beneficios consolidados proforma

En 1999, EADS registró un beneficio fiscal consolidado proforma de 33 millones de euros, frente a los 220 millones de euros registrados en 2000, fundamentalmente debido a los cambios en los tipos impositivos aprobados en 2000.

Resultado neto consolidado proforma

Como consecuencia de los factores analizados más arriba, EADS registró una pérdida neta consolidada proforma de 909 millones de euros en 2000, frente a la pérdida neta consolidada proforma de 1.046 millones de euros registrada en 1999.

Tesorería y recursos de capital

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los estados consolidados proforma no auditados de flujos de caja para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 1999 y de 2000.

	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 1999 (en millones de euros)	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 (en millones de euros)
Flujos de caja netos relacionados con la explotación.....	1.538	3.159
<i>Incluidas las variaciones en los fondos de rotación.....</i>	785	1.460
Flujos de caja relacionados con las actividades de inversión	(1.340)	(1.628)
Reserva de fondos disponibles proforma.....	198	1.531
Flujos de caja netos relacionados con las actividades de financiación	(275)	1.635
<i>Incluidas las ampliaciones de capital.....</i>	69	1.540
Efecto de los tipos de cambio en la tesorería neta y los valores asimilados.....	(27)	6
Incremento (descenso) neto de la tesorería proforma	<u>(104)</u>	<u>3.172</u>

Los flujos de caja proforma derivados de las actividades de explotación, cuyo valor ascendió a 3.159 millones de euros, provienen principalmente de las ventas de aviones por parte de Airbus Industrie, la mejora de los resultados operativos y un descenso de las necesidades de fondos de rotación debido, en gran parte, al incremento de los pagos a cuenta de los clientes.

Los flujos de caja proforma utilizados en actividades de inversión, que representan un montante de 1.628 millones de euros, proceden esencialmente de los elevados niveles de gastos de capital asociados con la modernización y ampliación del inmovilizado material técnico.

Los flujos de caja proforma generados por las actividades de financiación, por valor de 1.635 millones de euros, se deben fundamentalmente a la ampliación de capital que tuvo lugar en el momento de la oferta de acciones de la Sociedad en julio de 2000.

Inversiones de Capital

Las inversiones de capital proforma realizadas durante el ejercicio que se cerró a 31 de diciembre de 2000 se financiaron con los flujos de caja procedentes de las actividades de la Sociedad y mediante financiación externa, sobre todo gracias a la ampliación de capital de julio de 2000. Estas inversiones están relacionadas fundamentalmente con los diversos programas de desarrollo de aparatos.

Para el período 2001-2003, se prevé que más de la mitad de las inversiones de EADS se dedicarán a las actividades de Airbus, como la creación y ampliación de equipos productivos para aviones Airbus. Concretamente, el programa del avión de gran tamaño A380 exigirá una inversión sustancial (véase el epígrafe “Información sobre las actividades de EADS — Airbus — Productos y Servicios”). Está prevista la realización de otras inversiones relacionadas con la ampliación y finalización de equipos productivos en curso para los modelos de Airbus ya existentes, como parte del incremento previsto en los ritmos de producción de Airbus hasta 2003.

Recursos de capital y otras fuentes de financiación

En general, EADS financia sus actividades de fabricación y sus programas de desarrollo de productos, sobre todo los relacionados con el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante la combinación de distintas fuentes de financiación: fondos generados por actividades de explotación, cantidades a cuenta pagadas por los clientes, estrategias de riesgo compartido con subcontratistas y anticipos reembolsables. Además, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados por los distintos gobiernos. En julio de 2000, EADS llevó a cabo una ampliación de capital, cuyos beneficios han contribuido significativamente a mejorar la situación de la tesorería neta de la Sociedad. Gracias a su sólida posición de tesorería neta, que ascendía a 2.143 millones de euros a 31 de diciembre de 2000, y a los elevados flujos de caja que se prevé obtener de las distintas actividades que la Sociedad realiza, EADS no tiene en la actualidad ningún plan para incrementar el endeudamiento o emitir nuevas acciones en los mercados financieros en los próximos años. Sin embargo, EADS fue calificada recientemente por Standard & Poor's (A/A1) y por Moody (A2), lo que podría facilitar su acceso a los mercados financieros si decidiera apostar por esta vía. Todas estas circunstancias deberían proporcionar a la Sociedad una mayor flexibilidad a la hora de afrontar futuras iniciativas estratégicas.

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas pro forma

	2000	1999
	Pro Forma	Pro Forma
	no auditado	no auditado
	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>
Ingresos	24.208	22.553
Coste de ventas	<u>(20.072)</u>	<u>(18.298)</u>
Margen Bruto	4.136	4.255
Gastos de ventas, administración y otros	(2.510)	(2.213)
Gastos de investigación y desarrollo	(1.339)	(1.324)
Otros ingresos	342	475
Amortización del fondo de comercio.....	<u>(429)</u>	<u>(424)</u>
Beneficios antes de ingresos financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	200	769
Ingresos por inversiones financieras	111	83
Resultado por intereses	10	(13)
Otros resultados financieros.....	<u>(1.436)</u>	<u>(1.916)</u>
Resultados financieros.....	<u>(1.315)</u>	<u>(1.846)</u>
Ingresos (pérdidas) antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	<u>(1.115)</u>	<u>(1.077)</u>
Impuestos sobre beneficios.....	220	33
Intereses minoritarios.....	<u>(14)</u>	<u>(2)</u>
Resultado neto (pérdida)	<u><u>(909)</u></u>	<u><u>(1.046)</u></u>

Balances de situación consolidados pro forma

	31 de Diciembre de 2000 Pro Forma no auditado	31 de Diciembre de 1999 Pro Forma no auditado
	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>
ACTIVO CONSOLIDADO		
Inmovilizado	20.894	19.952
Inmovilizaciones inmateriales.....	8.165	8.329
Inmovilizaciones materiales.....	8.120	7.693
Inmovilizaciones financieras	4.609	3.930
Activo circulante	16.745	13.794
Existencias (netas).....	2.081	1.218
Clientes comerciales.....	4.118	4.509
Otros deudores y otros activos.....	2.624	3.317
Inversiones financieras temporales.....	4.682	1.575
Tesorería.....	3.240	3.175
Impuestos anticipados	3.151	2.821
Gastos anticipados	654	651
Total activo	<u>41.444</u>	<u>37.218</u>
PASIVO		
Fondos Propios	10.250	9.377
Capital social.....	807	1.317
Reservas.....	9.359	8.003
Otro “comprehensive income” acumulado.....	84	57
Intereses minoritarios	221	212
Provisiones	8.684	7.432
Pasivo	18.247	16.117
Deudas financieras.....	5.779	5.696
Acreedores comerciales	4.268	3.856
Otros pasivos	8.200	6.565
Impuestos diferidos	1.128	1.345
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2.914	2.735
Total pasivo	<u>41.444</u>	<u>37.218</u>

Estados de Cash Flows consolidados pro forma

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	<u>Pro Forma</u>	<u>Pro Forma</u>
	no auditado	no auditado
	(en millones de Euros)	
= Beneficio (pérdida) anterior al acuerdo de fusión	(909)	(1.046)
+/- Beneficio (pérdida) atribuido a intereses minoritarios	14	2
+/- Beneficio (pérdida) por enajenación de inmovilizado.....	(77)	(290)
+/- Amortizaciones de inmovilizado.....	1.540	1.272
+/- Variación en ajustes de inventarios.....	483	0
+/- Variación de provisiones	1.259	838
+/- Variación en impuestos diferidos y anticipados	(611)	(23)
+/- Variación del activo circulante	<u>1.460</u>	<u>785</u>
= Tesorería procedente de las operaciones	3.159	1.538
+/- Inversiones (netas) en inmovilizado inmaterial, material and financiero.....	(1.590)	(1.456)
+/- Variación en tesorería por cambios en el perímetro de consolidación.....	<u>(38)</u>	<u>116</u>
= Tesorería aplicada en actividades de inversión	(1.628)	(1.340)
+/- Pago de dividendos a accionistas.....	0	(1.305)
- Pago de dividendos a terceros	(31)	0
+ Ampliaciones de capital.....	1.540	69
+/- Variación en deudas financieras.....	83	1.012
+/- Otros	<u>43</u>	<u>(51)</u>
= Tesorería aplicada en actividades de financiación	1.635	(275)
+/- Efecto de las variaciones de los tipos de cambio sobre la tesorería.....	<u>6</u>	<u>(27)</u>
Tesorería y activos financieros líquidos	3.172	(104)
Situación de tesorería		
Tesorería y activos financieros líquidos al inicio del periodo.....	<u>4.750</u>	<u>4.854</u>
Tesorería y activos financieros líquidos al cierre del periodo.....	<u><u>7.922</u></u>	<u><u>4.750</u></u>

5.2 Estados Financieros

5.2.1 Estados Financieros Consolidados

*Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.*

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra S.A.)

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas correspondientes a los ejercicios 2000 y 1999

	<u>Nota</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		<u>(en millones de euros)</u>	
Ingresos.....	3, 21	19.427	12.236
Coste de ventas.....	4	<u>(16.004)</u>	<u>(9.624)</u>
Margen bruto.....		<u>3.423</u>	<u>2.612</u>
Gastos de ventas, de administración y otros	4	(2.144)	(1.358)
Gastos de investigación y desarrollo		(1.077)	(689)
Otros ingresos.....	5	251	312
Amortización del fondo de comercio		<u>(277)</u>	<u>(127)</u>
Beneficios antes de ingresos financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios		<u>176</u>	<u>750</u>
Gastos financieros, neto	6	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>
Pérdida antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios		<u>(1.144)</u>	<u>(974)</u>
Impuestos sobre beneficios	7	264	352
Intereses minoritarios		<u>(23)</u>	<u>(22)</u>
Resultado neto (pérdida).....		<u>(903)</u>	<u>(644)</u>

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Los saldos correspondientes a 1999 han sido convertidos de francos franceses a euros al tipo de conversión fijo oficial.

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra S.A.)

**Balances de situación consolidados
al 31 de diciembre de 2000 y 1999**

	<u>Nota</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		en millones de euros	
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales	8	8.165	2.446
Inmovilizaciones materiales	8	8.120	3.428
Inmovilizaciones financieras.....	9	<u>4.609</u>	<u>2.401</u>
Total inmovilizado		<u>20.894</u>	<u>8.275</u>
Existencias	10	2.081	142
Clientes comerciales	11	4.118	2.915
Otros deudores y otros activos	12	2.624	1.251
Inversiones financieras temporales	13	4.682	1.574
Tesorería y activos financieros líquidos.....		<u>3.240</u>	<u>759</u>
Total activo circulante		<u>16.745</u>	<u>6.641</u>
Impuestos anticipados	7	3.151	1.379
Gastos anticipados		<u>654</u>	<u>635</u>
Total activo		<u>41.444</u>	<u>16.930</u>
Pasivo			
Capital suscrito		807	1.231
Reservas		9.359	992
Otro "comprehensive income" acumulado*		<u>84</u>	<u>87</u>
Fondos propios	14	<u>10.250</u>	<u>2.310</u>
Intereses minoritarios		221	196
Provisiones	15	8.684	2.399
Deudas financieras	16	5.779	3.681
Acreedores comerciales	17	4.268	2.439
Otros pasivos	17	<u>8.200</u>	<u>3.947</u>
Pasivo		<u>18.247</u>	<u>10.067</u>
Impuestos diferidos	7	1.128	16
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		<u>2.914</u>	<u>1.942</u>
Total pasivo		<u>41.444</u>	<u>16.930</u>

* "Comprehensive income" es un concepto contemplado bajo PCGA en EE.UU. que refleja los cambios en los fondos propios en un período determinado derivados de operaciones que no sean con los accionistas. Excluye operaciones con el capital y los dividendos.

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Los saldos correspondientes a 1999 han sido convertidos de francos franceses a euros al tipo de conversión fijo oficial.

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra S.A.)

**Estados de Cash Flows consolidados
correspondientes a los ejercicios 2000 y 1999**

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	en millones de euros	
Beneficio (pérdida) neto.....	(903)	(644)
Beneficio atribuido a intereses minoritarios.....	23	22
Ajustes para conciliar el beneficio neto con la tesorería neta procedente de operaciones:		
Amortizaciones de inmovilizado.....	1.121	523
Variación en ajustes de inventarios.....	483	0
Variación en impuestos diferidos.....	(694)	(423)
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios.....	48	(267)
Variación de provisiones.....	1.019	316
Resultados de compañías puestas en equivalencia.....	(110)	(56)
Variación en otros activos y pasivos corrientes.....	<u>1.594</u>	<u>1.309</u>
Tesorería procedente de operaciones.....	<u>2.581</u>	<u>780</u>
Inversiones:		
— Compras de inmovilizado/negocios.....	(1.546)	(1.092)
— Ventas de inmovilizado/negocios.....	487	833
Variación en tesorería por cambios en el perímetro de consolidación.....	<u>2.671</u>	<u>35</u>
Tesorería aplicada en actividades de inversión.....	<u>1.612</u>	<u>(224)</u>
Variación en deudas financieras.....	(103)	329
Dividendos pagados (incluido acuerdo de transferencia de resultados).....	(31)	0
Aumento de capital.....	1.540	0
Otros.....	<u>(16)</u>	<u>(17)</u>
Tesorería aplicada en actividades de financiación.....	<u>1.390</u>	<u>312</u>
Efecto de las variaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y los activos financieros líquidos.....	<u>6</u>	<u>(27)</u>
Aumento (disminución) neto de tesorería y activos financieros líquidos.....	<u>5.589</u>	<u>841</u>
Tesorería y activos financieros líquidos		
Al inicio del período.....	<u>2.333</u>	<u>1.492</u>
Al cierre del período.....	<u>7.922</u>	<u>2.333</u>

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Los saldos correspondientes a 1999 han sido convertidos de francos franceses a euros al tipo de conversión fijo oficial.

La tesorería y los activos financieros líquidos también incluyen inversiones financieras temporales.

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

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Intereses.....	239	121
Impuesto sobre beneficios.....	206	4

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra S.A.)

**Estados de fondos propios consolidados
correspondientes a los ejercicios 2000 y 1999**

	<u>Capital suscrito</u>	<u>Reservas</u>	<u>Otro "comprehensive income" acumulado</u>	<u>Total</u>
	(en millones de euros)			
Saldo al 1 de enero de 1999	<u>703</u>	<u>(1.131)</u>	<u>82</u>	<u>(346)</u>
Distribución de las acciones de Thomson-CSF.....		(203)		(203)
Aportación de las acciones de Dassault Aviation por el estado francés (valor de mercado).....	141	842		983
Aportación de las acciones de MHT por Lagardère SCA (valor de mercado).....	387	2.128		2.515
Beneficio neto.....		(644)		(644)
Otro "comprehensive income".....			<u>5</u>	<u>5</u>
Saldo al 31 de diciembre de 1999	<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2.310</u>
EADS N.V. (cincuenta mil euros).....	—	—		—
Aportación de ASM a EADS N.V. (valor contable).....	(827)	827		0
Aportación de DASA a EADS N.V. (valor de mercado).....	266	5.969		6.235
Aportación de CASA a EADS N.V. (valor de mercado).....	45	1.002		1.047
Aumento de capital.....	80	1.366		1.446
Plan de opciones sobre acciones para empleados (ESOP) (incl. descuento).....	12	193		205
Gastos de salida a bolsa.....		(56)		(56)
Pérdida neta.....		(903)		(903)
Dividendo.....		(31)		(31)
Otro "comprehensive income".....			<u>(3)</u>	<u>(3)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2000	<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>84</u>	<u>10.250</u>

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Los saldos correspondientes a 1999 han sido convertidos de francos franceses a euros al tipo de conversión fijo oficial.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

CONSTITUCIÓN DE EADS EN 2000

European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (en adelante, “EADS” o el “Grupo”), sociedad anónima holandesa (“*naamloze vennootschap*”) con domicilio social en Amsterdam, es una de las principales empresas fabricantes de aeronaves comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales, misiles, aeronaves militares, satélites y electrónica de defensa. El Grupo surgió como resultado de la agrupación de las operaciones de Aerospatiale Matra S.A. (en adelante, “ASM”), las actividades de aeronáutica, espacio y defensa de DaimlerChrysler AG (en adelante, “Dasa”) y Construcciones Aeronáuticas S.A. (en adelante, “Casa”).

En virtud de los *business combination agreements* de fecha 14 de octubre de 1999 y 2 de diciembre de 1999 (en adelante, los “*business combination agreements*”), las cuentas de ASM fueron liquidadas el 8 de julio de 2000 mediante la aportación de sus activos y pasivos a EADS. En relación con la liquidación de ASM, cada una de sus 403.687.775 acciones en circulación fue canjeada por una acción de EADS. Dado que no se realizaron actividades comerciales en EADS N.V. con anterioridad a la aportación, los estados financieros del Grupo anteriores al 8 de julio de 2000 representan los estados financieros consolidados históricos de ASM. En la Nota 2 se incluye una descripción de las operaciones llevadas a cabo para la constitución de ASM.

De conformidad con los *business combination agreements*, el 10 de julio de 2000, EADS emitió 266.625.182 acciones correspondientes a todo el patrimonio de Dasa y 44.690.871 acciones correspondientes a todo el patrimonio de Casa. Paralelamente a las adquisiciones de Dasa y Casa, el Grupo y sus accionistas ofrecieron 146.454.136 acciones ordinarias (incluidas 11.769.259 acciones de la oferta para empleados) en su salida a bolsa a 19,00 euros por acción (tramo de particulares: 18,00 euros).

A efectos contables, las operaciones fueron consideradas como fusiones utilizando el método de compra, con ASM como adquirente. Para imputar el exceso de los valores de mercado de Dasa y Casa sobre sus costes históricos se han hecho ajustes por importes de 5.860 millones de euros y 1.095 millones de euros, respectivamente, a activos adquiridos y pasivos asumidos específicamente identificables en función de sus valores finales de mercado según el siguiente detalle:

<u>Dasa:</u>	<u>Julio de 2000</u>
Inmovilizado	1.347
Activo circulante	408
Fondo de comercio	5.002
Impuestos anticipados y diferidos	(897)
	<u>5.860</u>
 <u>Casa:</u>	 <u>Julio de 2000</u>
Inmovilizado	208
Activo circulante	185
Fondo de comercio	839
Impuestos anticipados y diferidos	(137)
	<u>1.095</u>

El fondo de comercio resultante de las adquisiciones se amortizará en un período de 20 años, período previsto de generación de ingresos. Los estados financieros consolidados adjuntos de EADS incluyen los resultados de ASM correspondientes a todos los períodos presentados y los resultados de Dasa y Casa desde la fecha de adquisición.

La constitución de ASM en 1999 se detalla en la Nota 2.

BASES DE PRESENTACIÓN

Los estados financieros consolidados de EADS han sido preparados *en primera consolidación* de conformidad con las normas contables emitidas por el Comité Internacional de Normas Contables (*International Accounting Standards Committee* — “IASC”) y las interpretaciones emitidas por el *Standing Interpretations Committee* del IASC, excepto

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

porque el Grupo contabiliza todos los gastos de desarrollo con cargo a la cuenta de resultados a medida que se incurren (véase Nota 1). EADS ha aplicado diversas simplificaciones permitidas por la norma SIC-8. Estas simplificaciones se han centrado fundamentalmente en los desgloses del cash flow, leasing y de los movimientos de activo fijo. Las siguientes Normas Contables Internacionales (“IAS”) han sido adoptadas en los estados financieros consolidados de 1999 antes de sus fechas de entrada en vigor:

- IAS N.º 16 (revisada en 1998) Inmovilizaciones materiales
- IAS N.º 22 (revisada en 1998) Fusiones de Empresas
- IAS N.º 28 (revisada en 1998) Contabilización de Inversiones en Empresas Asociadas
- IAS N.º 31 (revisada en 1998) Presentación de Información Financiera sobre Participaciones en *Joint Ventures*
- IAS N.º 36 Depreciación Extraordinaria de Activos
- IAS N.º 37 Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes
- IAS N.º 38 Inmovilizaciones inmateriales

Con anterioridad a la agrupación que dio como resultado la creación de EADS, los estados financieros consolidados de ASM se habían sido preparados de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Francia (en adelante, “PCGA franceses”). En relación con la agrupación, los estados financieros consolidados de ASM correspondientes al ejercicio 1999 y al período del ejercicio 2000 anterior a la agrupación fueron convertidos de PCGA franceses a IAS.

1. Resumen de políticas contables más significativas

Consolidación — Los estados financieros consolidados incluyen todas las filiales significativas que están bajo el control de EADS. Las sociedades en las que EADS posee una participación significativa de entre el 20% y el 50% (“empresas asociadas”) por lo general se registran según el método de puesta en equivalencia. En el caso de inversiones en *joint ventures* significativas, EADS aplica el método de consolidación proporcional (véase Nota 2). El resto de las inversiones se registran a su coste de adquisición.

En el caso de las fusiones contabilizadas según el método de compra, todos los activos adquiridos y pasivos asumidos se registran por su valor de realización. El exceso del precio de compra sobre el valor de realización de los activos netos adquiridos se registra como fondo de comercio y se amortiza linealmente a lo largo del período estimado de generación de ingresos.

Los efectos de las operaciones entre empresas del Grupo se han eliminado en el proceso de consolidación.

Moneda extranjera

Operaciones en moneda extranjera — Las operaciones efectuadas en moneda extranjera se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera en la fecha del balance de situación se convierten a euros al tipo de cambio vigente en dicha fecha. Las diferencias positivas y negativas de cambio que surgen de la conversión se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera, que se valoran al coste histórico, se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

Estados financieros de negocios en el extranjero — Los activos y pasivos de sociedades extranjeras, en las que la moneda funcional no sea el euro, generalmente se convierten utilizando los tipos de cambio al cierre del período, mientras que las cuentas de pérdidas y ganancias se convierten utilizando los tipos de cambio medios del período. Las diferencias que surgen de la conversión de activos y pasivos en comparación con la conversión de los períodos anteriores se incluyen como partida separada dentro de “Fondos Propios” (“Otro comprehensive income acumulado”, neto de impuestos).

Reconocimiento de ingresos — Los ingresos se reconocen cuando se transmite la propiedad o se presta el servicio. En el caso de los contratos de construcción, los ingresos se reconocen siguiendo el método del grado de avance a medida que se van alcanzando hitos contractualmente convenidos o que avanzan las obras. Los cambios en los

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

márgenes presupuestados 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 hay información suficiente para evaluar el cumplimiento anticipado del contrato. Las sanciones derivadas de los contratos se cargan a resultados en el período en que resulta probable que el Grupo esté sujeto a dichas sanciones.

Las ventas de aeronaves que incluyen compromisos de garantía del valor se contabilizan como arrendamientos operativos cuando el riesgo asociado al valor garantizado se considera significativo.

Gastos relacionados con productos — Los gastos de publicidad y promoción de ventas, así como otros gastos comerciales se cargan a la cuenta de resultados a medida que se incurren. Las provisiones para garantías se registran en la fecha en que se registra la venta correspondiente.

Gastos de investigación y desarrollo — Los gastos de investigación y desarrollo financiados por el Grupo se cargan a resultados a medida que se incurren. Los contratos de investigación y desarrollo financiados se registran como ingresos.

Impuesto sobre beneficios — Los impuestos anticipados y diferidos se registran en los estados financieros consolidados de EADS de conformidad con la norma IAS N.º 12, Impuestos sobre beneficios. Los impuestos anticipados y diferidos reflejan menores o mayores pasivos fiscales futuros derivados de las diferencias de valoración temporales entre el valor contable y fiscal de determinados activos y pasivos, así como del valor de las bases imponibles negativas pendientes de compensar. Los impuestos anticipados y diferidos se calculan utilizando tipos impositivos aprobados que se prevé que se apliquen a la base imponible en los ejercicios en que se espera que dichas diferencias temporales se recuperen o liquiden. El efecto sobre los impuestos anticipados y diferidos de una modificación en los tipos impositivos se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del período que incluye la fecha de aprobación.

Dado que los impuestos anticipados prevén posibles beneficios fiscales futuros, se registran en los estados financieros consolidados de EADS únicamente cuando la probabilidad de que los beneficios fiscales sean realizados sea superior al 50%. Para reducir los impuestos anticipados a importes con más probabilidad de ser realizados que de no serlo, se dota una provisión de valoración.

Tratamiento de los costes de la salida a bolsa — Los costes externos derivados de la salida a bolsa de EADS se registraron como un menor valor de las reservas, neto del correspondiente beneficio fiscal.

Inmovilizado inmaterial — El inmovilizado inmaterial adquirido, exceptuando el fondo de comercio, se valora al coste de adquisición y se amortiza generalmente a lo largo de su correspondiente vida útil (entre 3 y 10 años) según el método lineal. El fondo de comercio se activa y amortiza en un período de entre 5 y 20 años. El Grupo evalúa periódicamente la recuperabilidad del fondo de comercio en función de los flujos de caja futuros previstos.

Inmovilizado material — Los elementos del inmovilizado material se valoran al coste de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. La dotación para amortización se registra principalmente siguiendo el método lineal. Los gastos de equipos e instalaciones fabricados internamente incluyen los gastos de materiales y de mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Las vidas útiles estimadas son las siguientes: edificios entre 6 y 50 años; mejoras de emplazamientos entre 6 y 20 años; equipos técnicos y maquinaria entre 3 y 20 años; y otros equipos, equipos de fábrica y de oficina entre 2 y 10 años. El gasto de herramientas especializadas para la producción comercial se activa y amortiza a lo largo de cinco años siguiendo el método lineal.

Depreciación extraordinaria de activos fijos — El Grupo revisa la depreciación extraordinaria de los activos fijos que posee y utiliza siempre que los acontecimientos o los cambios en las circunstancias indican la posibilidad de que el valor contable de un activo pueda no ser recuperable.

Arrendamientos — El Grupo posee en régimen de arrendamiento determinados elementos de inmovilizado. Todos los arrendamientos que cumplen criterios específicos pensados para representar situaciones en las que los

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

riesgos y beneficios más importantes de la propiedad han sido transferidos al arrendatario, se registran como arrendamientos financieros. El resto de los arrendamientos se registran como arrendamientos operativos.

Arrendamiento de aeronaves — EADS esta involucrada en diversos contratos de leasing de aeronaves, realizados bien como arrendador, bien como arrendatario (arrendados, subarrendados), los cuales son registrados según su naturaleza.

Activo circulante — El activo circulante está formado por las existencias, los deudores, las inversiones y la tesorería del Grupo, incluidos los importes que serán realizados en un plazo superior a un año. En las notas adjuntas aparecen desglosados los activos y pasivos que serán realizados y liquidados en un plazo superior a un año.

Existencias — Las existencias se valoran a su coste de adquisición o fabricación o a su valor de mercado, el menor. Los costes de fabricación incluyen los gastos de materiales y mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización.

Inversiones financieras temporales — Los valores se registran a su valor de mercado, si es fácilmente determinable. Las plusvalías y minusvalías de estas inversiones se incluyen como partida separada dentro de “Fondos Propios” (otro “comprehensive income” acumulado), neto de los impuestos diferidos aplicables. Todos los demás valores se registran a su coste de adquisición.

Tesorería y activos financieros líquidos — La tesorería se compone de caja, bancos, cheques y depósitos fijos con un vencimiento a tres meses o inferior.

Instrumentos financieros — EADS utiliza instrumentos derivados a efectos de cobertura. Los instrumentos financieros utilizados en estrategias de microhedging para compensar el riesgo del Grupo ante operaciones identificables y comprometidas se registran junto con las operaciones subyacentes (“contabilización de coberturas”). Los beneficios y las pérdidas derivados de contratos a plazo y opciones de cobertura de compromisos en firme en moneda extranjera se difieren fuera del balance y se contabilizan como componente de las operaciones correspondientes en el momento en que se registran (el “método del diferido”).

En caso de resolución anticipada de un contrato de tipo de cambio utilizado como cobertura, se realiza la ganancia o la pérdida.

Los instrumentos financieros que ha utilizado EADS anteriormente en estrategias de macrohedging no se clasifican como de cobertura, por lo que son ajustados a su valor de mercado en cada período objeto de información, reconociéndose las plusvalías y minusvalías en otros resultados financieros.

Cuando el Grupo cumpla los requisitos para la contabilización de coberturas y designe el instrumento derivado como cobertura de una operación comprometida, las plusvalías y minusvalías latentes posteriores se diferirán y contabilizarán junto con los efectos de la operación subyacente.

Anticipos reembolsables

Los anticipos reembolsables se registran como “Otros Pasivos”.

Obligaciones devengadas

Provisiones para pérdidas en la finalización de contratos — Las provisiones para pérdidas generadas por contratos no finalizados se registran cuando resulta probable que los costes totales estimados del contrato superen los ingresos totales del contrato. Dichas provisiones se registran como saneamiento del trabajo en curso para la parte de la obra que ya ha sido terminada y como provisiones para riesgos para el resto.

Las pérdidas se determinan en función de los resultados estimados a la finalización de los contratos y se actualizan regularmente.

Provisiones para garantías financieras correspondientes a ventas de aeronaves — Los contratos de venta de aeronaves pueden contemplar garantías financieras para cuotas de *leasing*, valores residuales de las aeronaves, cancelación del saldo de deudas pendientes y financiación de las ventas de determinadas aeronaves en nombre del Grupo. Las garantías pueden ser únicas, conjuntas (p. ej., con fabricantes de motores) o restringidas hasta un límite

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

definido en el contrato. La Dirección de la Sociedad registra la correspondiente provisión cuando considera que existen indicios de que estas garantías se van a reclamar.

Prestaciones por jubilación — Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación o los convenios colectivos, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente Alemania y Francia) en los que opera el grupo.

La legislación francesa establece el pago de prestaciones por jubilación a los empleados en función de su antigüedad en la empresa. En Alemania, las prestaciones por jubilación se basan principalmente en los años trabajados. Algunos planes de pensiones están basados en el sueldo percibido el año anterior o en una media de los últimos tres años de contratación, mientras que otros son planes fijos que dependen de la categoría (tanto el nivel de sueldo como el cargo).

Regularmente se realizan evaluaciones actuariales para determinar el importe de los compromisos del Grupo en relación con las prestaciones por jubilación. Esta evaluación incluye hipótesis en relación con las variaciones salariales, edades de jubilación y tipos de interés a largo plazo. Engloba todos los gastos que tendrá que pagar el Grupo para hacer frente a estos compromisos.

La obligación resultante se registra en el balance de situación como pasivo. Los beneficios y pérdidas actuariales se difieren y se registran progresivamente durante la vida activa restante de los empleados.

El Grupo no tiene otros compromisos relativos a pensiones o prestaciones complementarias posteriores a la jubilación.

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.

Nuevas normas contables — En marzo de 1999, el IASC emitió la IAS N.º 39, “Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición”. Esta Norma es efectiva para los ejercicios económicos que comiencen el 1 de enero de 2001 o a partir de dicha fecha. La nueva norma permitirá al Grupo aplicar la contabilización de coberturas a determinados contratos de derivados sobre tipos de cambio para operaciones previstas que puedan acogerse a ello.

Con respecto a la gran mayoría de los instrumentos derivados de cobertura que había el 31 de diciembre de 2000, EADS cumple los criterios para poder aplicar la IAS N.º 39 en relación con la contabilización de coberturas. En consecuencia, cualquier fluctuación futura en los tipos de cambio sólo se registraría en el balance de situación como partida independiente de “Fondos Propios”, sin afectar a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. En consecuencia, la aplicación de la IAS N.º 39 con respecto a dichos instrumentos derivados existentes y a nuevos instrumentos derivados se traducirá en una menor volatilidad de los beneficios y las pérdidas netas en períodos futuros.

Hasta el 31 de diciembre de 2000, determinados instrumentos de cobertura del Grupo han sido contabilizados como macrohedging. Con el fin de conseguir el mismo tratamiento para los microhedging existentes, EADS documentó para la mayoría de estos instrumentos, que desde la fecha de designación, existía una relación de cobertura entre cada posición cubierta y cada instrumento de cobertura. EADS presentó la existencia de los requisitos necesarios para la designación formal de relaciones de cobertura así como la aplicación de las normas sobre la efectividad de las coberturas.

La provisión dotada para ajustar al valor de mercado los instrumentos financieros derivados al 31 de diciembre de 2000 se mantendrá hasta el vencimiento de los citados instrumentos financieros.

Beneficio por acción — Con motivo del incremento del número de acciones en relación con las que se ofertaron inicialmente en la salida a bolsa el 10 de julio de 2000 y de la adquisición paralela de DASA y CASA, cuyos ingresos y gastos correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2000 no se incluyeron en la cuenta de pérdidas y ganancias de EADS, el beneficio por acción correspondiente al ejercicio 2000 no ha sido desglosado a causa de la falta de comparabilidad y relevancia de estas cifras.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

2. Perímetro de consolidación

Perímetro de consolidación (31 de diciembre 2000) — Los estados financieros consolidados incluyen, además de EADS N.V.:

- 151 sociedades consolidadas mediante el método de integración global,
- 76 sociedades consolidadas mediante el método de integración proporcional,
- 24 sociedades, que son inversiones en empresas asociadas y se contabilizan según el método de puesta en equivalencia.

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

CREACIÓN DE EADS

EADS fue creada el 10 de julio de 2000. A efectos contables, la agrupación de ASM, Dasa y CASA fue considerada una fusión de empresas registrada por el método de compra. En consecuencia, los balances de situación de Dasa y CASA fueron actualizados para reflejar el valor de mercado de los activos y pasivos adquiridos, mientras que el balance de situación de ASM fue incluido en EADS al coste histórico.

CONSTITUCIÓN DE ASM EN 1999

En diciembre de 1998, el estado francés transmitió a Aerospatiale (la sociedad antecesora de ASM) una participación del 45,76% en Dassault Aviation, que diseña, desarrolla y fabrica aeronaves militares (incluidos el Rafale y el Mirage 2000) y la familia de jets Falcon. En la fecha de entrega de las acciones de esta operación, Lagardère aportó Matra Hautes Technologies (en adelante, “MHT”) a Aerospatiale. MHT es un proveedor global de complejos sistemas espaciales y de defensa que también opera en el campo de las telecomunicaciones, la tecnología de la información y de la imagen.

La operación Dassault Aviation

El 24 de diciembre de 1998, el estado francés formalizó un contrato para aportar su participación del 45,76% en Dassault Aviation a Aerospatiale. En virtud de este contrato, la participación del estado francés en Dassault Aviation fue transmitida definitivamente a Aerospatiale el 30 de diciembre de 1998 a cambio de 9.267.094 acciones nuevas de Aerospatiale emitidas el 6 de mayo de 1999.

La operación MHT

El 26 de marzo de 1999, Lagardère y Aerospatiale formalizaron un contrato (en adelante, el “Contrato de Aportación”) en virtud del cual Lagardère aportó a Aerospatiale el 100% del capital social de MHT. A cambio de esta aportación, Aerospatiale emitió 126.959.805 acciones nuevas para Lagardère que representaban el 31,45% de las acciones en circulación de Aerospatiale. Asimismo, Lagardère adquirió al estado francés, por un precio de 130 euros por acción, acciones adicionales que representaban el 1,55% de las acciones en circulación de Aerospatiale, incrementando la participación total de Lagardère al 33%.

Otros cambios significativos

El 18 de mayo de 1999, ASM redistribuyó al estado francés las acciones de Thomson-CSF que había recibido el 22 de junio de 1998 como pago por la transmisión de su negocio de satélites previamente escindido. El valor de mercado de esta distribución, por importe de 203 millones de euros, fue imputado a reservas. Con el acuerdo de la *Direction Générale des Impôts* francesa, esta distribución se podía acoger a las disposiciones del artículo 115-2 del código tributario general (CTG) y estaba libre de impuestos.

En febrero de 1999, ASM transmitió a Thomson-CSF su participación del 50% en ATEV (que posee el 99,71% de Avionique Sextant) por 340 millones de euros, registrando una plusvalía antes de impuestos de 182 millones de euros.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)

NOTAS A LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS

3. Ingresos

Los ingresos relacionados con Contratos de Construcción registrados siguiendo el método del grado de avance ascendieron a 2.856 millones de euros en 2000.

4. Costes funcionales y otros gastos

El coste de ventas y otros costes funcionales incluyen el coste de materiales, según el siguiente detalle:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2000	1999
Coste de materias primas, suministros y mercaderías.....	8.759	6.303
Coste de servicios adquiridos	3.268	2.161
	<u>12.027</u>	<u>8.464</u>

El saldo registrado en el epígrafe Gastos comerciales, de administración y otros a 31 de diciembre de 2000, se corresponde con gastos comerciales por importe de 567 millones de euros, gastos de administración por importe de 1.001 millones de euros y otros gastos 576 millones de euros. La partida de otros gastos recoge pérdidas por operaciones con el inmovilizado por importe de 49 millones de euros y dotaciones a otras provisiones por importe de 112 millones de euros.

Los gastos de personal incluidos en la cuenta de pérdidas y ganancias son los siguientes:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2000	1999
Sueldos, salarios y seguros sociales.....	3.971	2.769
Coste de pensiones periódico neto (véase Nota 15 a).....	144	46
	<u>4.115</u>	<u>2.815</u>

El número de empleados del Grupo ascendía a 88.879 personas al 31 de diciembre de 2000.

5. Otros ingresos

El epígrafe de otros ingresos a 31 de diciembre de 2000 incluye principalmente ingreso por alquileres por importe de 32 millones de euros, y otros ingresos por importe de 219 millones de euros. En 1999 se incluía el resultado obtenido en la venta de Sextant que ascendió a 287 millones de euros.

6. Gastos financieros

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2000	1999
Ingresos procedentes de inversiones	110	56
Gastos por intereses.....	(42)	(96)
Otras pérdidas financieras	(1.388)	(1.684)
	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>

En el ejercicio 2000, los ingresos procedentes de inversiones se corresponden principalmente con los ingresos por su participación en Dassault Aviation (116 millones de euros), Matra Nortel Dasa Network Systems (10 millones de euros) y Matra Nortel Holding (35 millones de euros), compensados parcialmente por las pérdidas procedentes de la participación en Globalstar (68 millones de euros).

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

La cuenta "Otras Pérdidas Financieras" corresponde principalmente al ajuste al valor de mercado de los instrumentos financieros. En consecuencia, en 1999, la reestructuración de la gestión del riesgo de cambio dio lugar a una pérdida de 401 millones euros.

7. Impuestos sobre beneficios

Los resultados antes de impuestos e intereses minoritarios ascendieron a (1.144) millones de euros en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000 ((974) millones de euros en 1999).

La composición del (gasto) ingreso a efectos del Impuesto sobre beneficios es la siguiente:

	<u>Ejercicio terminado el 31 de diciembre de</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Gasto por Impuesto sobre beneficios	(430)	(55)
Ingreso por impuestos diferidos y anticipados	<u>694</u>	<u>407</u>
	<u>264</u>	<u>352</u>

En 2000, el gobierno alemán aprobó una nueva normativa fiscal que reducirá el tipo impositivo general del Grupo para sus filiales alemanas, que pasará del 40% aplicable a los beneficios no distribuidos y del 30% aplicable a los beneficios distribuidos a un tipo uniforme del 25%, efectivo a partir del 1 de enero de 2001. Los impuestos anticipados y diferidos de las filiales alemanas del Grupo se calcularon aplicando el tipo impositivo aprobado a efectos del impuesto sobre beneficios del 26,375% (incluido un recargo de solidaridad del 5,5% sobre el impuesto sobre sociedades federal) más el tipo bonificado después de impuesto federal para el impuesto comercial del 12,125%. Los efectos de la reducción de los tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos al cierre del ejercicio 2000 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

En Francia, el tipo impositivo a efectos del impuesto de sociedades aplicable en el ejercicio 2000 fue el 33^{1/3}% más un recargo del 10%. El gobierno francés ha establecido para los ejercicios 2001 y 2002 un recargo reducido del 6% en 2001 y del 3% en 2002. En consecuencia, los impuestos anticipados y diferidos correspondientes a las filiales francesas del Grupo se calcularon aplicando el tipo impositivo aprobado del 36,43% para las diferencias temporales que se prevé que reviertan en 2001 y del 35,43% para las diferencias temporales que se prevé que reviertan después de 2002. Los efectos de la reducción de tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos al cierre del ejercicio 2000 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

La conciliación entre los impuestos sobre beneficios de 2000 aplicando el tipo impositivo holandés del 35% (en 1999: el tipo impositivo francés del 40,00%) y el beneficio fiscal declarado es la siguiente:

	<u>Ejercicio terminado el 31 de diciembre de</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Ingreso previsto por el impuesto sobre beneficios	<u>400</u>	<u>390</u>
Efecto de los cambios en las leyes tributarias	88	(20)
Diferencial de tipos impositivos extranjeros	15	0
Amortización del fondo de comercio	(123)	(47)
Cambios en las provisiones de valoración de impuestos diferidos	(133)	27
Crédito fiscal por gastos de I+D	25	0
Otros	<u>(8)</u>	<u>2</u>
Beneficio fiscal declarado	<u>264</u>	<u>352</u>

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

Los impuestos anticipados y diferidos se resumen a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Inmovilizaciones inmateriales	20	0
Inmovilizaciones financieras.....	12	0
Existencias	193	20
Gastos anticipados.....	203	33
Base imponible negativa y créditos fiscales por compensación de pérdidas.....	343	133
Planes de jubilación	473	0
Otras obligaciones devengadas.....	1.059	381
Deudas	743	787
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	594	307
	<u>3.640</u>	<u>1.661</u>
Provisiones.....	(360)	(282)
Impuestos anticipados.....	<u>3.280</u>	<u>1.379</u>
Inmovilizaciones materiales.....	975	0
Deudores.....	259	0
Otros	23	16
Impuestos diferidos	<u>1.257</u>	<u>16</u>
Impuestos anticipados, neto	<u>2.023</u>	<u>1.363</u>

Al 31 de diciembre 2000, el Grupo tenía bases imponibles negativas (“BINs”) a efectos del impuesto sobre sociedades local por importe de 91 millones de euros, BINs y créditos fiscales por compensación de pérdidas en el extranjero por importe de 791 millones de euros, y BINs a efectos del impuesto comercial en el extranjero por importe de 478 millones de euros. El importe de las provisiones para impuestos anticipados del Grupo se basa en el cálculo de la Dirección del nivel de impuestos anticipados que se realizarán. En períodos futuros, el cálculo de la Dirección del importe de los impuestos anticipados considerados realizables podría cambiar en función de los resultados financieros del Grupo, por lo que las provisiones podrían aumentar o disminuir.

Los impuestos anticipados y diferidos netos que figuran en los balances de situación consolidados son los siguientes:

	<u>31 de diciembre de 2000</u>		<u>31 de diciembre de 1999</u>	
	<u>Total</u>	<u>Parte no corriente</u>	<u>Total</u>	<u>Parte no corriente</u>
Impuestos anticipados	3.151	2.419	1.379	86
Impuestos diferidos.....	(1.128)	(691)	(16)	(16)
Impuestos anticipados, neto	<u>2.023</u>	<u>1.728</u>	<u>1.363</u>	<u>70</u>

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000 se reconoció directamente dentro del epígrafe de Reservas un beneficio fiscal de 30 millones de euros correspondiente a los costes de la salida a bolsa del Grupo.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)

NOTAS A LOS BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS

8. Inmovilizaciones inmateriales e inmovilizaciones materiales, neto

Inmovilizado inmaterial

El inmovilizado inmaterial representa principalmente fondo de comercio. A continuación se detallan los valores brutos y netos del inmovilizado inmaterial:

	31 de diciembre de 2000		
	Bruto	Amortizaciones	Neto
Fondo de comercio.....	8.442	(393)	8.049
Otro inmovilizado inmaterial.....	305	(189)	116
	<u>8.747</u>	<u>(582)</u>	<u>8.165</u>
Neto al 31 de diciembre de 1999.....			2.446
Adquisiciones			140
Enajenaciones.....			(13)
Dotaciones por amortización			(324)
Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio			5.916
Neto al 31 de diciembre de 2000.....			<u>8.165</u>

El epígrafe de Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio recoge fundamentalmente los fondos de comercio registrados por las adquisiciones de Dasa y Casa.

Inmovilizado material

A continuación se muestran los valores brutos y netos del inmovilizado material:

	31 de diciembre de 2000		
	Bruto	Amortizaciones	Neto
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros.....	3.523	(1.038)	2.485
Equipos técnicos y maquinaria.....	3.295	(1.875)	1.420
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina.....	5.279	(1.496)	3.783
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	443	(11)	432
	<u>12.540</u>	<u>(4.420)</u>	<u>8.120</u>
Valor neto al 31 de diciembre de 1999.....			3.428
Adquisiciones			816
Enajenaciones.....			(268)
Dotaciones por amortización			(687)
Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio			4.831
Valor neto al 31 de diciembre de 2000.....			<u>8.120</u>

Los cambios en el perímetro de consolidación y las diferencias de cambio incluyen principalmente los ajustes a valor de mercado de los activos fijos adquiridos de Dasa y Casa.

Las aeronaves arrendadas clasificadas como arrendamientos operativos se incluyen en la cuenta “Otros Equipos, Equipos de Fábrica y de Oficina”.

El inmovilizado material incluye edificios, equipos técnicos y otros equipos activados adquiridos en régimen de arrendamiento financiero por importe de 195 millones de euros (198 millones de euros en 1999).

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

Los equipos alquilados en régimen de arrendamiento operativo ascienden a 2.816 millones de euros, de los cuales 610 millones de euros están financiados por contratos lease in. Adicionalmente, se incluyen en este epígrafe la venta de aeronaves con garantías de valor residual que no se han registrado como ventas.

Las cuotas futuras no cancelables a pagar por clientes en concepto de equipos en arrendamiento operativo al 31 de diciembre de 2000 son las siguientes:

2001	195
2002	191
2003	190
2004	153
2005	130
años posteriores.....	279

9. Inmovilizado financiero

En este importe se incluyen inversiones en empresas asociadas por importe de 1.318 millones de euros. Las inversiones del Grupo en empresas asociadas corresponden principalmente a la participación del 45,76% en Dassault Aviation, a la participación del 42% en Nortel Dasa Network Systems y a la participación del 45% en Matra Nortel Communications. En el Anexo "Información sobre las principales inversiones" se incluye una lista completa de las inversiones en empresas asociadas. Todas las inversiones significativas en empresas asociadas se han contabilizado según el método de puesta en equivalencia.

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

	<u>Al 31 de diciembre de 2000</u>
Cuotas mínimas	921
Valor residual no garantizado	121
Intereses no devengados	<u>(312)</u>
	<u>730</u>

A continuación se detallan los cobros futuros por arrendamientos financieros:

2001	93
2002	109
2003	104
2004	100
2005	120
años posteriores.....	395

10. Existencias

	<u>Al 31 de diciembre de 2000</u>	<u>1999</u>
Materias primas y suministros de fabricación.....	749	406
Trabajos en curso	5.045	2.661
Productos terminados, componentes y mercaderías.....	2.027	1.289
Anticipos a proveedores	1.125	711
	8.946	5.067
Menos: Anticipos recibidos.....	<u>(6.865)</u>	<u>(4.925)</u>
	<u>2.081</u>	<u>142</u>

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)

11. Clientes comerciales

	Al 31 de diciembre de	
	2000	1999
Clientes por ventas de productos y servicios.....	4.494	3.165
Provisión para insolvencias	(376)	(250)
	<u>4.118</u>	<u>2.915</u>

Al 31 de diciembre de 2000, 940 millones de euros de la cuenta “Clientes Comerciales” tienen un vencimiento superior a un año.

12. Otros deudores y otros activos

El epígrafe “Otros Deudores y Otros Activos” recoge 771 millones de euros correspondientes al importe capitalizado del pago realizado al Gobierno Alemán para la devolución de los anticipos reintegrables recibidos, cuya amortización efectiva y su correspondiente cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias se producirá en función de las entregas de las aeronaves que estos financian. Asimismo se incluyen en este epígrafe las cuentas a cobrar de compañías asociadas por importe de 183 millones de euros, y las cuentas a cobrar a compañías vinculadas por importe de 398 millones de euros (importe provisionado en 25 millones de euros).

Al 31 de diciembre de 2000, 681 millones de euros de “Otros Deudores y Otros Activos” tienen un vencimiento superior a un año.

13. Inversiones financieras temporales

La cartera de valores (4.682 millones de euros) incluye principalmente “Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria” (4.655 millones de euros).

14. Fondos propios

Al 31 de diciembre de 2000, el capital social emitido del Grupo está compuesto por 807.157.667 acciones, con un valor nominal de 1,00 euro cada una. El capital social autorizado está formado por 3.000.000.000 acciones.

15. Provisiones

	Al 31 de diciembre de	
	2000	1999
Planes de jubilación (Nota 15-a) y obligaciones similares	2.986	468
Otras provisiones (Nota 15-b).....	5.698	1.931
	<u>8.684</u>	<u>2.399</u>

De los citados importes, 2.836 millones de euros correspondientes a planes de jubilación y obligaciones similares y 2.894 millones de euros correspondientes a otras provisiones tienen un vencimiento superior a 1 año.

<u>Movimiento de las provisiones</u>	<u>Total</u>
Saldo al 31 de diciembre de 1999	2.399
Cambios en el perímetro de consolidación	4.720
Dotaciones/Aplicaciones	1.565
Saldo al 31 de diciembre de 2000	<u>8.684</u>

a) Planes de jubilación

Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente, Francia y Alemania) en los que opera el Grupo. La legislación francesa establece el pago de prestaciones por jubilación a los empleados en

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)

función de su antigüedad en la empresa. En Alemania, las prestaciones por jubilación se pagan en función de los sueldos y la antigüedad.

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

	Al 31 de diciembre de	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Cambio en las obligaciones por prestaciones previstas:		
Obligaciones por prestación definida al inicio del ejercicio.....	589	521
Coste del servicio.....	55	21
Coste financiero.....	114	25
Modificaciones del plan.....	2	0
(Beneficios) pérdidas actuariales.....	(10)	6
Adquisiciones y otros.....	2.845	34
Prestaciones pagadas.....	<u>(83)</u>	<u>(18)</u>
Obligaciones por prestación definida al cierre del ejercicio.....	<u>3.512</u>	<u>589</u>
Cambio en los activos del plan:		
Valor de realización de los activos del plan al inicio del ejercicio.....	0	0
Rentabilidad real de los activos del plan.....	29	0
Aportaciones.....	19	0
Adquisiciones y otros.....	653	0
Prestaciones pagadas.....	<u>(19)</u>	<u>0</u>
Valor de realización de los activos del plan al cierre del ejercicio.....	<u>682</u>	<u>0</u>

En 1999, ASM no tenía ningún activo del plan.

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

	Al 31 de diciembre de	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Estado de cobertura ⁽¹⁾	2.830	589
Beneficios/Pérdidas actuariales netas no registradas.....	<u>129</u>	<u>(121)</u>
Importe neto registrado.....	<u>2.959</u>	<u>468</u>

(1) Diferencia entre las obligaciones por prestación definida y el valor de realización de los activos del plan.

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

<u>Hipótesis al 31 de diciembre:</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	%	%
Tasa de actualización.....	5,0-6,0	5,0
Aumento del tipo de compensación.....	1,5-2,5	3,0
Tasa de inflación.....	2,0-2,5	1,2

El desglose del coste neto periódico por pensiones es el siguiente:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Coste del servicio.....	55	21
Coste financiero.....	114	25
Rentabilidad prevista de los activos del plan.....	<u>(25)</u>	<u>0</u>
Coste neto periódico por pensiones.....	<u>144</u>	<u>46</u>

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

b) Otras provisiones

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Actividades de financiación de aeronaves	981	352
Servicios a prestar	918	266
Pérdidas contractuales.....	338	168
Garantías	263	228
Otros riesgos y gastos.....	<u>3.198</u>	<u>917</u>
	<u>5.698</u>	<u>1.931</u>

Otros riesgos y gastos corresponden principalmente a las provisiones constituidas para reestructuración y para realizar el mark to market de los instrumentos financieros. Los costes de reestructuración recogen tanto los costes por indemnizaciones como los asociados a la reducción en capacidad.

16. Deudas financieras

El epígrafe de Deudas financieras recoge los bonos por importe de 869 millones de euros (de los cuales 599 millones de euros tienen un vencimiento superior al año), deudas con entidades financieras por importe de 1.826 millones de euros (1.447 con vencimiento superior al año de los que 1.031 tienen su vencimiento a más de 5 años), deudas con compañías asociadas por importe de 182 millones de euros, préstamos por importe de 1.052 millones de euros (955 con vencimiento superior al año, de los que 713 millones de euros tienen su vencimiento a más de 5 años), deudas por arrendamientos financieros por importe de 1.636 millones de euros (1.561 con vencimiento superior al año, de los que 1.150 millones de euros tienen su vencimiento a más de 5 años) y Pagarés del tesoro y deudas a corto plazo y otros empréstitos por importe de 214 millones de euros con vencimiento superior al año. Al 31 de diciembre de 2000, 1.002 millones de euros tienen vencimiento a corto plazo (en 1999 este importe ascendió a 553 millones de euros).

El importe total de las deudas financieras con vencimiento en los próximos cinco años y en años posteriores es el siguiente:

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	años posteriores
Deudas financieras.....	<u>1.002</u>	<u>710</u>	<u>438</u>	<u>250</u>	<u>269</u>	<u>3.110</u>

17. Acreedores comerciales y otras deudas

	Al 31 de diciembre de	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Acreedores comerciales.....	4.268	2.439
Otras deudas.....	<u>8.200</u>	<u>3.947</u>
	<u>12.468</u>	<u>6.386</u>

Al 31 de diciembre de 2000, 202 millones de euros del epígrafe de Acreedores comerciales tienen un vencimiento superior a un año. En la cuenta de "Otras Deudas" se incluyen 1.136 millones de euros con vencimiento superior a cinco años.

Al 31 de diciembre de 2000, "Otras Deudas" incluyen principalmente anticipos por importe de 3.811 millones de euros, así como anticipos reembolsables por importe de 2.088 millones de euros. También incluyen deudas con empresas vinculadas (103 millones de euros) y deudas con empresas asociadas (39 millones de euros).

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

NOTAS ADICIONALES

18. Litigios y demandas

Existen diversas actuaciones legales, investigaciones del gobierno, procesos legales y otras demandas pendientes o que pueden ser entablados o ejercitados en el futuro contra el Grupo. Los litigios están sujetos a un gran número de incertidumbres, y el resultado de los litigios individuales no se puede predecir con seguridad. Es razonablemente posible que la resolución definitiva de algunos de estos litigios exija que el Grupo incurra en gastos, por encima de las provisiones dotadas, durante un amplio período de tiempo y por importes que no pueden ser estimados razonablemente. La expresión “razonablemente posible” se utiliza en este contexto en el sentido de que la probabilidad de que se produzca una operación o acontecimiento futuro es más que remota, pero menos que probable. Aunque la resolución definitiva de dichos litigios podría tener un impacto significativo en los resultados de explotación consolidados del Grupo correspondientes al período objeto de información en el que se registra un ajuste a la provisión estimada, el Grupo considera que cualquier ajuste resultante no debería afectar significativamente a su situación financiera consolidada.

19. Compromisos y contingencias

Al 31 de diciembre de 2000 y de acuerdo con la participación que EADS tiene en los consorcios Airbus y ATR, EADS tenía pasivos contingentes derivados de los acuerdos irrevocables de financiación que mantenían los citados consorcios por los pedidos de aeronaves, incluidas opciones, a entregar en el futuro. Adicionalmente, EADS tenía también pasivos contingentes por garantías prestadas y por su participación en la financiación de cuentas a cobrar que estos consorcios mantenían con determinados clientes. En el momento en el se firman estos acuerdos de financiación, los consorcios aseguran el valor de las aeronaves financiadas. La Dirección de los consorcios y de EADS cree que el valor de mercado estimado de las aeronaves aseguradas por estos acuerdos reducirían cualquier pérdida significativa que se derivase de los mismos. En base a la experiencia histórica, la probabilidad de que se produzcan pérdidas significativas derivadas de estos acuerdos de financiación es remota.

Las obligaciones de EADS en virtud de los compromisos de financiación del consorcio mencionados anteriormente serán solidarias con sus socios del consorcio. Si Airbus o ATR, a pesar de la garantía latente, fueran incapaces de asumir sus obligaciones, cada uno de los socios del consorcio será responsable solidariamente ante terceros sin limitación alguna. Entre los socios del consorcio, la responsabilidad se limita a la participación proporcional de cada socio en Airbus o ATR.

La cuenta “Otros Compromisos” incluye pasivos contingentes que representan principalmente garantías de deudas, garantías contractuales y compromisos de cumplimiento de contratos.

Adicionalmente, el Grupo ha otorgado a determinados gobiernos europeos garantías de cumplimiento con respecto a pedidos relacionados con la división de defensa.

Compromisos relacionados con arrendamientos operativos

El detalle de los pagos futuros a realizar en virtud de contratos de alquiler y arrendamiento cuyos períodos de duración iniciales o restantes son superiores a un año al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

	<u>Arrendamientos operativos</u>
2001	301
2002	309
2003	273
2004	278
2005	271
años posteriores	2.107

La mayoría de los compromisos por arrendamientos operativos se deben a actividades de arrendamiento de aeronaves con sus correspondientes actividades de subarrendo.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

Al 31 de diciembre de 2000, los compromisos de compra de activos materiales e inmateriales ascendían a 48 millones de euros.

20. Información sobre instrumentos financieros

a) Uso de instrumentos financieros

Riesgo de cambio — Los ingresos de EADS se denominan principalmente en dólares USA, si bien la mayor parte de sus gastos se incurren en euros. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir su riesgo de cambio desde la fecha en que un cliente hace un pedido de equipos hasta la fecha de su entrega, sus beneficios se verán afectados por las fluctuaciones que se produzcan en el tipo de cambio euro/dólar. Dado que el objetivo del Grupo es generar beneficios únicamente a través de sus operaciones y no mediante la especulación sobre las fluctuaciones en los tipos de cambio, EADS utiliza estrategias de cobertura para gestionar y minimizar el impacto que estas fluctuaciones en los tipos de cambio puedan tener en dichos beneficios. La posición de cobertura de tipos de cambio de EADS en la fecha de su constitución fue el resultado de la combinación de las carteras de cobertura pendientes de ASM, Dasa y CASA.

EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con un vencimiento de varios años que cubre las cuentas a cobrar en dólares USA, generadas principalmente por las actividades de Airbus. EADS cubre su riesgo neto en dólares USA, utilizando principalmente contratos a plazo sobre divisas y opciones. La principal estrategia para cubrir los tipos de cambio existente al 31 de diciembre de 2000 es utilizar contratos sintéticos a plazo, que son una combinación de compras de opciones de venta de dólares USA y de ventas de opciones de compra de dólares USA, cada una con el mismo importe notional y vencimiento.

EADS pretende cubrir la mayoría de su riesgo en firme tan pronto como se registren los compromisos en firme, pero con una proporción de cobertura decreciente en función del tiempo. Es posible ajustar el ratio de cobertura para tener en cuenta los cambios macroeconómicos que afectan a los tipos de cambio al contado y a los tipos de interés, según sea el caso.

Riesgo de interés — El Grupo utiliza distintos tipos de instrumentos para gestionar el riesgo de interés y, de este modo, minimizar sus gastos financieros y conseguir un equilibrio mejor entre la deuda de renta fija y variable.

Los instrumentos de cobertura que se asignan específicamente a instrumentos de deuda tienen como máximo los mismos importes nominales, así como las mismas fechas de vencimiento que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos derivados del ajuste al valor de mercado no significativos.

b) Importes nominales y riesgo de crédito

Los importes contractuales o nominales de los instrumentos derivados que aparecen a continuación no siempre representan importes intercambiados por las partes y, en consecuencia, no sirven necesariamente para medir el riesgo del Grupo en función del uso que hace de los derivados.

Los importes nominales de los instrumentos derivados son:

	<u>Al 31 de diciembre de</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Tipo de cambio (en dólares USA)		
Contratos de venta a plazo, neto	16.705	3.176
Compra de opciones de venta en firme.....	4.807	4.817
Compra de opciones de <i>puts spread</i>	3.065	3.065
Venta de opciones de compra (en 1999: con o sin opciones <i>knock-out</i>), neto	9.236	11.208
Tipo de interés (en euros)		
Permuta financiera	963	717
Compras de <i>caps</i>	144	85
Ventas de <i>caps</i>	90	0
Compras de <i>floors</i>	15	0
Ventas de <i>floors</i>	69	48

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

EADS podría quedar expuesta a pérdidas relacionadas con los créditos si las contrapartes incumplen los instrumentos financieros. No obstante, EADS ha establecido un sistema de líneas de crédito en virtud del cual todas las contrapartes autorizadas (elegidas entre instituciones y empresas financieras internacionales) reciben un límite para las operaciones de mercado pendientes. Los límites se basan en las calificaciones obtenidas por agencias de calificación reconocidas y en las cifras de fondos propios y resultados de cada contraparte. Los correspondientes encargados de control comprueban *el riesgo asociado* a las líneas de crédito. Dada la calidad de las contrapartes elegidas, EADS considera que el riesgo global de crédito asociado a los instrumentos financieros es muy bajo.

c) Valor de realización de instrumentos financieros

El valor de realización de un instrumento financiero es el precio al que una parte asumiría los derechos y obligaciones de otra parte. Los valores de realización de los instrumentos financieros han sido determinados mediante referencia a la información de mercado disponible en la fecha del balance de situación y las metodologías de valoración comentadas más abajo. Teniendo en cuenta la variabilidad de los factores que determinan sus valores, es posible que los valores de realización presentados no sean indicativos de los importes que el Grupo podría realizar en una bolsa de valores actual.

Los importes contables y los valores de realización de los instrumentos financieros del Grupo son los siguientes:

	<u>Al 31 de diciembre de 2000</u>		<u>Al 31 de diciembre de 1999</u>	
	<u>Importe contable</u>	<u>Valor de realización</u>	<u>Importe contable</u>	<u>Valor de realización</u>
Instrumentos de tesorería del balance de situación				
Activos:				
Activos financieros	4.609	4.609	2.401	2.401
Cartera de valores.....	4.682	4.682	1.574	1.574
Tesorería y activos financieros líquidos.....	3.240	3.240	759	759
Pasivo:				
Deudas financieras.....	5.779	5.779	3.681	3.681
Instrumentos derivados				
Contratos de divisas.....	(1.746)	(2.352)	(1.275)	(1.275)
Contratos de tipos de interés.....	0	0	15	15

Deudas financieras — Los valores de realización están basados en estimaciones utilizando distintas técnicas de valoración, como el valor actual de flujos de caja futuros. Sin embargo, los métodos y las hipótesis empleados para desglosar los datos presentados en este documento son por naturaleza discrecionales e implican distintas limitaciones, incluidas las siguientes:

- los valores de realización presentados no tienen en cuenta los efectos de futuras fluctuaciones en los tipos de interés y de cambio,
- las estimaciones al 31 de diciembre de 2000 y 1999 no son indicativas necesariamente de los importes que la Sociedad registraría tras la enajenación/extinción futura de los instrumentos financieros.

Los métodos utilizados son los siguientes:

Inversiones financieras temporales, tesorería, préstamos a corto plazo, proveedores

Los importes contables reflejados en las cuentas anuales son estimaciones razonables del valor de realización debido al período de tiempo relativamente corto entre la generación de los instrumentos y su realización prevista.

Deuda a largo plazo; deuda a corto plazo

No hay un cálculo del valor de realización.

Contratos de divisas — El valor de realización de estos instrumentos es el importe estimado que la Sociedad percibiría o pagaría para liquidar los contratos correspondientes al 31 de diciembre de 2000 y 1999.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

21. Información por segmentos

El Grupo opera en 5 divisiones. A continuación se describen los productos y servicios de los que cada segmento obtiene sus ingresos:

- *Airbus* — Fabricación, desarrollo, comercialización y distribución de aeronaves comerciales con más de 100 plazas.
- *Transporte militar* — Fabricación, desarrollo, comercialización y distribución de aeronaves para el transporte militar ligero y medio y aeronaves para misiones especiales.
- *Aeronáutica* — Fabricación, desarrollo, comercialización y distribución de helicópteros civiles y militares, aeronaves de combate y entrenamiento militar, aeronaves turboprop regionales y aeronaves comerciales ligeras, y servicios de conversión y mantenimiento de aeronaves civiles y militares.
- *Espacio* — Fabricación, desarrollo, comercialización y distribución de satélites, infraestructuras y lanzadores orbitales; y prestación de servicios de lanzamiento.
- *Sistemas de Defensa y Civiles* — Fabricación, desarrollo, comercialización y distribución 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.

El Grupo mide los resultados de sus segmentos operativos mediante el resultado antes de intereses, impuestos, amortización del fondo de comercio y partidas extraordinarias siguiendo los mismos criterios que los descritos en el resumen de políticas contables más significativas. El resultado antes de intereses e impuestos (EBIT) se define como el resultado antes de ingresos financieros e impuestos sobre beneficios incluido en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, modificado para excluir la amortización del fondo de comercio y las partidas extraordinarias y para incluir el beneficio procedente de inversiones.

Los ingresos se asignan a los distintos países en función de la ubicación del cliente. Los activos a largo plazo se asignan en función de la ubicación de las respectivas unidades. Las inversiones en bienes de capital representan la compra de elementos de inmovilizado material.

La tabla siguiente incluye información sobre los segmentos del Grupo:

	<u>Airbus</u>	<u>Transporte Militar</u>	<u>Aero-náutica</u>	<u>Espacio</u>	<u>Sistemas de Defensa y Civiles</u>	<u>Ofic. Cent./ Elimin.</u>	<u>Consolidado</u>
2000							
Total ingresos	11.398	249	4.254	2.183	2.463	(1.120)	19.427
Participación en beneficios netos de empresas asociadas	0	0	0	(1)	45	48	92
EBIT antes de amortización del fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.173	(28)	238	64	(79)	(230)	1.138
Activos del segmento identificables	18.042	435	5.492	2.365	3.263	11.847	41.444
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	29	125	1.164	1.318
Deudas y provisiones de la división	19.094	269	5.176	1.951	2.983	1.500	30.973
Inversiones en bienes de capital	378	35	247	94	78	47	879
Amortización	388	12	149	116	79	377	1.121
1999							
Total ingresos	6.194	0	2.834	1.499	2.090	(381)	12.236
Participación en beneficios netos de empresas asociadas	559	0	106	11	38	219	933
Activos de la división identificables	5.822	0	4.200	901	1.710	4.297	16.930

Las dotaciones a la amortización y a la provisión por depreciación ascendió en 1999 a 523 millones de euros.

Las ventas entre sociedades del grupo se han realizado principalmente entre divisiones, en condiciones normales de mercado, y básicamente entre la división de Aeronautics y la división de Airbus.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

A continuación se detalla la conciliación entre el resultado antes de ingresos financieros e impuestos sobre beneficios y el EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y partidas extraordinarias:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Resultado antes de ingresos financieros, impuesto sobre beneficios e intereses minoritarios.....	176	750
Amortización del fondo de comercio y partidas extraordinarias	852	127
Ingresos procedentes de participaciones.....	<u>110</u>	<u>56</u>
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	<u>1.138</u>	<u>933</u>

Las ventas efectuadas en el ejercicio 2000 según su país de destino se han realizado principalmente en Europa, de las cuales a Alemania se han efectuado 2.778 millones de euros y a Francia 2.735 millones de Euros. A Norte América se han efectuado 5.339 millones de euros, y a Latino América 798 millones de euros.

22. Retribución en acciones

Plan de opciones sobre acciones

El Consejo de Administración de EADS aprobó el establecimiento de un plan de opciones sobre acciones para los 11 miembros del Comité Ejecutivo y los altos directivos del Grupo. El 8 de julio de 2000 se concedieron las opciones sobre acciones para la compra de 5.214.884 acciones de EADS, de las cuales 720.000 fueron otorgadas a miembros del Comité Ejecutivo. Se concedieron opciones a aproximadamente 850 empleados del Grupo, que sólo son ejercitables tras un período de permanencia. El período de permanencia son dos años y cuatro semanas desde la fecha de concesión en relación con el 50% de las opciones y tres años para el resto de las opciones. Las opciones vencen diez años después de su concesión.

El precio de ejercicio es igual al 110% del precio para los inversores institucionales en la oferta global (19,00 euros). Las opciones no pueden ejercitarse durante el período de tres semanas anterior a la celebración de la Junta General Ordinaria anual o del anuncio de los resultados anuales o semestrales o de las cifras trimestrales.

El 20 de octubre de 2000, el Consejo de Administración concedió 350.000 opciones adicionales a empleados con un precio de ejercicio de 20,90 euros (102,53% del precio de mercado de las acciones ordinarias del Grupo en la fecha de concesión).

La siguiente tabla resume la actividad del plan de opciones sobre acciones correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000:

	<u>Número de Opciones</u>
Concedidas	5.564.884
Ejercitadas.....	—
Canceladas	<u>(189.484)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2000	<u>5.375.400</u>

No se contabilizaron gastos por compensación en 2000 en relación con las concesiones de opciones sobre acciones del Grupo.

Plan de compra de acciones para empleados (ESOP)

En relación con la salida a bolsa, EADS estableció un plan de compra de acciones para empleados en virtud de dos tipos de fórmulas: el plan ESOP Classic y el plan ESOP Plus. De conformidad con las condiciones del plan ESOP Classic, determinados empleados pudieron comprar previamente acciones no emitidas con un descuento del 15% sobre el precio para particulares de la oferta pública inicial, que ascendía a 18,00 euros. Durante un período de permanencia (18 meses, 3 años, 5 años o 6 años), los empleados tienen restringida la venta de las acciones, pero reciben todos los dividendos pagados por cada acción y tienen capacidad para votar en la junta general de accionistas. EADS vendió 2.500.505 acciones ordinarias con la fórmula del plan ESOP Classic. No se contabilizaron gastos por compensación en 2000 en relación con el plan ESOP Classic.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

Notas a los Estados Financieros Consolidados (en millones de euros)

En virtud de las condiciones del plan ESOP Plus, los empleados pudieron invertir en un Fondo de Inversión gestionado por una entidad bancaria externa. Además de esta aportación, el banco financió una aportación adicional en virtud de un contrato de swap (equivalente a nueve veces la aportación de los empleados). El importe total fue utilizado por los Fondos de Inversión para adquirir acciones de EADS no emitidas previamente con un descuento del 15% sobre el precio para particulares de la oferta pública inicial. Las acciones adquiridas se mantienen en Fondos de Inversión y los empleados son titulares de acciones del fondo de inversión. La entidad bancaria se queda con todos los dividendos. Un Consejo Supervisor representa el fondo en la junta general de accionistas.

Al finalizar el período de permanencia de cinco años, los empleados reciben su inversión inicial y un porcentaje de los beneficios de la revalorización de las acciones de EADS que superen el precio de la oferta pública inicial. Los Fondos de Inversión del plan ESOP Plus suscribieron 9.268.754 acciones ordinarias de EADS. En 2000 se registró un gasto por remuneración de 2,5 millones de euros en relación con el plan ESOP Plus.

23. Transacciones entre partes vinculadas

Sociedades vinculadas — El Grupo ha participado en distintas transacciones con sociedades vinculadas en 2000, que han sido realizadas en su totalidad en el curso normal de las operaciones y en condiciones normales de mercado. Entre las transacciones con partes vinculadas se incluyen el estado francés, DaimlerChrysler, Lagardère y SEPI (el estado español). Salvo en el caso de las transacciones con el estado francés, las operaciones no se consideran significativas para el grupo ni a nivel individual ni global. Entre las transacciones con el estado francés, se incluyen principalmente ventas de las divisiones de Aeronáutica, Defensa y Espacio.

Remuneraciones — La remuneraciones de los Consejeros de la Sociedad y las aportaciones a planes de pensiones (incluidos las relacionadas con miembros ya retirados) han ascendido a 2,41 millones de euros (en 1999 ascendieron a 1,59 millones de euros). Adicionalmente existen provisiones para pensiones y otras obligaciones por importe de 1,52 millones de euros. La remuneración de los Directivos de la Sociedad y las aportaciones a planes de pensiones (incluidos las relacionadas con Directivos ya retirados) han ascendido a 0,16 millones de euros (en 1999 ascendieron a 0,14 millones de euros).

Las remuneraciones mencionadas no incluyen cantidad alguna por el valor de las opciones sobre acciones subvencionadas o mantenidas por los Consejeros y por los Directivos. Véase la Nota 22.

La Sociedad no ha concedido prestamos, ni anticipos, ni garantías a ningún miembro del Consejo de Administración, ni a ningún Directivo.

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

Anexo “Información de las principales empresas participadas” — Perímetro de consolidación

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Siège social</u>
<i>Airbus</i>				
Adquirida		F	EADS Airbus S.A.S.	Toulouse (Francia)
	F	F	EADS Airbus S.A.	Toulouse (Francia)
Adquirida		F	EADS CASA S.A. (División: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (España)
	P	F	SATIC G.I.E.	Colomiers (Francia)
	E	F	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Netherlands)
	E	F	Airbus Finance Company	Dublin (Ireland)
Adquirida		F	EADS Airbus GmbH	Hamburg (Alemania)
Adquirida		F	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Alemania)
Adquirida		F	Aircabin GmbH	Laupheim (Alemania)
Adquirida		F	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
Adquirida		F	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Alemania)
Adquirida		F	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	P	P	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Francia)
	P	P	AVSA S.A.R.L.	Blagnac (Francia)
	P	P	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Francia)
	P	P	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Francia)
	P	P	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Francia)
	P	P	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Francia)
	P	P	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (Francia)
	P	P	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Francia
	P	P	Airbus Mauritius limited	Mauritius
	E	E	Alexandra Bail G.I.E.	Francia
	P	P	Airbus China limited	Hong-Kong
	P	P	Aircelle S.A.S.	Francia
	P	P	Airbus Ré S.A.	Luxemburg
	P	P	AVSA Canada Inc	Canada
	P	P	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	U.S.A.
	P	P	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	U.S.A.
	P	P	AI leasing Inc	U.S.A.
	P	P	Norbus	U.S.A.
	P	P	AINA Inc	U.S.A.
	P	P	128829 Canada Inc.	Canada
	P	P	Airbus industrie B.V.	Netherlands
	P	P	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Netherlands
	P	P	Airbus Industrie Financial Service Holdings ltd. (AIFS)	Ireland
	P	P	Airbus Industrie Financial Service ltd. (AIFS)	Ireland
	P	P	AIFS (Cayman) ltd.	Cayman Isle
	P	P	AIFS Cayman Liquidity ltd.	Cayman Isle
	P	P	A 320 Financing limited	Ireland
	P	P	AIFI LLC	Isle Of Man
Vendida	P		Frusco limited	Ireland
Vendida	P		Shadyac Limited	Ireland
<i>Adicionalmente se consolidan 30 SPCs</i>				
<i>Sistemas civiles y de defensa</i>				
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Verkehrstechnik TB 67	Unterschleißheim (Alemania)
Adquirida		F	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Alemania)
Adquirida		F	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Alemania)
Adquirida		F	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Alemania)

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Siège social</u>
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Unterschleißheim (Alemania)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Alemania)
Adquirida		F	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Alemania)
Adquirida		F	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Alemania)
Adquirida		F	Ewiation GmbH	Ulm (Alemania)
Adquirida		E	Nortel Networks Germany GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Alemania)
Adquirida		F	EADS Services + Telecom S.A.	Boulogne (Francia)
	F	F	Aerospatiale Matra Test & Services S.A.	Velizy (Francia)
	F	F	Matra Systemes & Information	Velizy (Francia)
	F	F	APIC	Aiceuil (Francia)
	F	F	Matra Global Netservices	Boulogne (Francia)
	F	F	MATRAnet	Velizy (Francia)
Adquirida		F	MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
	F	F	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Francia)
	F	F	MULTICOMS	Sèvres (Francia)
	F	F	Matra Communication USA Inc.	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Intecom Inc.	Dallas, Texas (USA)
Adquirida		F	Pyderion Contact Technologies Inc	Saint-Laurent (Quebec-Canada)
	F	F	G 2 I	Velizy (Francia)
	F	F	M.P. 13	Paris (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (UK)
	F	F	EADS Matra Datavision AG	Danges (Suisse)
	F	F	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Belgium)
	F	F	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	F	F	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Netherlands)
	F	F	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Alemania)
	F	F	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (España)
	F	F	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
	F	F	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japan)
	F	F	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italy)
Adquirida		F	Open Cas Cade SA	Paris (Francia)
	F	F	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (Francia)
	P	E	Matra Nortel Communications SAS	Bois d Arcy (Francia)
	P	E	Matra Communication EGT N.V	Bruxelles (Belgique)
Vendida	P		MNC Distribution Europe	Quimper (Francia)
	P	E	MNCD Paris Ile-de-France	Malakoff (Francia)
Vendida	P		MNCD Nord-Ouest	La Madeleine (Francia)
Vendida	P		MNCD Centre-Est	Bron (Francia)
Vendida	P		MNCD Sud	Toulouse (Francia)
	P	E	Matra Communication Cellular Terminals	Ulm (Alemania)
	P	E	Matra Communication SPA	Milan (Italy)
	P	E	Matra Communication Business Systems GmbH	Francfort (Alemania)
	P	E	Matra Communication Danemark	Brondy (Denmark)
	P	E	Matra de Comunicaciones Espana	Madrid (España)
Vendida	F		Matra Hautes Technologies	Paris (Francia)
Vendida	E		CMC	Montigny (Francia)
Vendida	F		Sofrimat 5	Les Ulis (Francia)
Vendida	E		Office General de l'Air (OGA)	Paris (Francia)
Vendida	E		Sofema	Paris (Francia)
	F	F	Matra Defense	Velizy (Francia)
	F	F	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Alemania)
	F	F	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
	P	P	Matra BAe Dynamics SAS	Velizy (Francia)
	P	P	Matra BAe Dynamics Management	Paris (Francia)

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatiale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Siège social</u>
	P	P	ALKAN	Valenton (Francia)
	P	P	Matra BAe Dynamics France	Velizy (Francia)
	P	P	Matra Bae Dynamics UK Ltd.	Stevenage, Herts (UK)
	P	P	Matra Electronique	Paris (Francia)
	E	E	Bodenseewerk Gerätetechnik (B.G.T.)	Überlingen (Alemania)
	F	F	Aerospatiale Matra Missiles	Chatillon sur Bagneux (Francia)
	P	P	Celerg	Le Plessis-Robinson (Francia)
	P	P	Celerg international	Le Plessis-Robinson (Francia)
	P	P	International de systemes propulsifs	Paris (Francia)
Vendida	P		GIE Euromissile	Fontenay-aux-Roses (Francia)
Adquirida	E	F	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
Adquirida		F	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Alemania)
Adquirida		F	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
Adquirida		P	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
Adquirida		P	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
Adquirida		P	TDA — Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
Adquirida		P	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgium)
Adquirida		F	EADS Defence & Security Networks (EDSN)	Bois d'Arcy (Francia)
	P	F	Matra Radio Systems	Madrid (España)
	P	F	AEG Mobile Communication	Ulm (Alemania)
	P	F	Matra Communications Mexico	Mexico city (Mexico)
Espacio				
Adquirida		F	Amanthea Holding B.V.	(Netherlands)
	P	P	MMS Space Holdings N.V.	The Hague (Netherlands)
Adquirida		F	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Alemania)
Adquirida		E	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
	P	P	ASTRIUM N.V.	The Hague (Netherlands)
Adquirida		P	ASTRIUM GmbH	Friedrichshafen (Alemania)
Adquirida		P	ASTRIUM Ltd	Huffordshire (Great Britain)
	P	P	ASTRIUM SAS	Velizy (Francia)
Adquirida		F	EADS CASA S.A. (División: EADS CASA Espacio)	Madrid (España)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Space Services	Munich (Alemania)
Adquirida		F	Global DASA LLC	New York (USA)
Adquirida		E	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentina)
	F	F	EADS Launch Vehicles	Paris (Francia)
Vendida	P		Matra Space Systems Participations BV	The Hague (Netherlands)
Vendida	E		Spot Image	Toulouse (Francia)
	F		Sodern	Limeil-Brevannes (Francia)
Aviones de transporte militar				
Adquirida		F	EADS CASA S.A. (División: EADS CASA Aviones de transporte militar)	Madrid (España)
Aeronautics				
Adquirida		F	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Alemania)
	F	F	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Francia)
	F	F	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Francia)
	F	F	Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
	F	F	EADS Revima S.A.	Tremblay en Francia (Francia)
	F	F	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Francia)
	F	F	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Morocco)
	F	F	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
Adquirida		F	Aerobail GIE	Paris (Francia)
Adquirida		F	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	F	F	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Francia)
	F	F	Eurocopter S.A.	Marignane (Francia)
	F	F	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Alemania)

EADS N.V. (anteriormente denominada Aerospatale Matra, S.A.)

**Notas a los Estados Financieros Consolidados
(en millones de euros)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Sociedad</u>	<u>Siège social</u>
	F	F	American Eurocopter Corp	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)
	F	F	Eurocopter South East Asia	Singapore
	F	F	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brazil)
	F	F	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Francia)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	Munich (Alemania)
Adquirida		F	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Alemania)
Adquirida		F	EADS CASA S.A. (División: EADS CASA Aviones militares)	Madrid (España)
	F	F	EADS ATR S.A.	Toulouse (Francia)
	P	P	ATR GIE	Toulouse (Francia)
Adicionalmente se consolidan 49 SPCs				
Oficinas centrales				
	F	F	EADS France	Paris (Francia)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	Munich (Alemania)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	Munich (Alemania)
Adquirida		F	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	Munich (Alemania)
Adquirida		F	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
Adquirida		F	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Alemania)
Adquirida		F	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Alemania)
Adquirida		F	EADS CASA S.A. (Oficinas centrales)	Madrid (España)
	P	E	Dassault Aviation	Paris (Francia)
	P	E	Dassault International France	Vaucresson (Francia)
	P	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)
	P	E	Sogitec Industries	Suresnes (Francia)
	P	E	Dassault Falcon Service	
	P	E	IPS	
	E	E	Dassault Aero Service	
	E	E	Dassault Assurances Courtage	
	E	E	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
	E	E	Société Toulouse Colomiers	
Adquirida		E	Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Alemania)
	F	F	S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (Francia)

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

5.2.2 Estados Financieros Individuales

Traducción de un informe y de estados financieros emitidos originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

Estados financieros de EADS N.V.

Balances de situación

	Nota	Al 31 de diciembre de	
		2000	1999
		(en millones de euros)	
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales.....	3	5.695	—
Inmovilizaciones financieras.....	3	3.130	—
Total inmovilizado		<u>8.825</u>	<u>—</u>
Deudores y otros activos.....	4	254	—
Inversiones financieras temporales.....	5	2.482	—
Tesorería y activos financieros líquidos.....		2.081	—
Total activo circulante		<u>4.817</u>	<u>—</u>
Impuestos anticipados		32	—
Total activo		<u>13.674</u>	<u>—</u>
Pasivo			
Capital suscrito.....		807	—
Otras reservas.....		9.443	—
Fondos propios	6	<u>10.250</u>	<u>—</u>
Otros pasivos.....	7	3.424	—
Pasivo		<u>3.424</u>	<u>—</u>
Total pasivo		<u>13.674</u>	<u>—</u>

Cuentas de pérdidas y ganancias

	Nota	2000		1999	
				(en millones de euros)	
Ingresos procedentes de inversiones.....		(401)	—		—
Otros resultados.....		(149)	—		—
Resultado neto (pérdida)	8	<u>(550)</u>	<u>—</u>		<u>—</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V. (en millones de euros)

1. Información general

El 3 de abril de 2000, la Sociedad cambió su denominación social de European Aerospace and Defence Company N.V. por European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

En 1999, EADS N.V. no llevó a cabo actividad alguna. Los fondos propios de la Sociedad ascendían al 31 de diciembre de 1999 a 44.000 euros.

El objeto social de EADS N.V., cuyo domicilio social se sitúa en Amsterdam (Países Bajos), es la tenencia, coordinación y gestión de participaciones u otros intereses en personas jurídicas, sociedades de personas, asociaciones empresariales y empresas relacionadas con los sectores de la aeronáutica, defensa, espacial y/o de la comunicación o actividades complementarias, accesorias o auxiliares, así como la financiación y asunción de pasivos y la prestación de garantías y avales para las deudas de las mismas.

La descripción de las actividades de la Sociedad y de la estructura del Grupo, tal y como se incluyen en las notas a los estados financieros consolidados, se aplican asimismo a los estados financieros individuales de la Sociedad. A tenor del artículo 402 Libro 2 del Código Civil Holandés, la cuenta de pérdidas y ganancias se presenta en forma abreviada.

2. Principios contables

Los principios contables, tal y como se describen en las notas a los estados financieros consolidados también se aplican a los estados financieros individuales de la Sociedad, salvo que se especifique lo contrario.

3. Inmovilizado

A continuación detallamos el movimiento del inmovilizado:

	<u>Fondo de comercio</u>	<u>Participaciones</u>	<u>Total</u>
Saldo al 31 de diciembre de 1999	—	—	—
Fondo de comercio resultante de la adquisición de Dasa y Casa	5.841	—	5.841
Aportación de ASM, Dasa y Casa	—	3.679	3.679
Amortización del fondo de comercio.....	(146)	—	(146)
Pérdida neta procedente de inversiones.....	—	(401)	(401)
Diferencias de conversión/Otras.....	—	33	33
Dividendo recibido	—	(181)	(181)
Saldo al 31 de diciembre de 2000	<u>5.695</u>	<u>3.130</u>	<u>8.825</u>

En la nota “Constitución de EADS en 2000” de los estados financieros consolidados se incluye información adicional sobre el fondo de comercio.

4. Deudores y otros activos

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Sociedades participadas, deudores.....	159	—
Sociedades vinculadas, deudores.....	21	—
Otros activos.....	74	—
Total deudores y otros activos	<u>254</u>	<u>—</u>

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V. (en millones de euros)

5. Inversiones financieras temporales

La cartera de valores incluye principalmente “Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria”.

6. Fondos propios

	<u>Capital suscrito</u>	<u>Reservas procedentes de aportaciones</u>	<u>Otras reservas</u>	<u>Total</u>
Saldo al 31 de diciembre de 1999	—	—	—	—
Aportación de ASM, Dasa y Casa.....	715	8.459	—	9.174
Ampliación de capital, salida a bolsa.....	92	—	1.503	1.595
Resultado neto (pérdida).....	—	—	(550)	(550)
Otros conceptos.....	—	—	31	31
Saldo al 31 de diciembre de 2000	<u>807</u>	<u>8.459</u>	<u>984</u>	<u>10.250</u>

La Nota 14 a los estados financieros consolidados incluye más información sobre los fondos propios.

En las reservas se incluye un importe no distribuible de 340 millones de euros relacionado con los intereses minoritarios. Los ajustes por diferencias de cambio acumuladas forman parte de Otro “Comprehensive Income” Acumulado y se incluyen en la cuenta “Otros Conceptos”.

7. Otras deudas

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Deudas con empresas participadas.....	3.399	—
Otras deudas.....	25	—
Total	<u>3.424</u>	<u>—</u>

Las deudas con empresas participadas incluyen principalmente deudas en relación con el sistema de tesorería centralizada en EADS N.V.

8. Resultado neto (pérdida)

La pérdida neta de 550 euros es el resultado del segundo semestre del Grupo EADS e incluye la amortización del fondo de comercio, así como la amortización de los ajustes realizados para restituir a su valor de mercado los activos de Dasa y Casa en la fecha de su aportación.

9. Compromisos y pasivos contingentes

Se han concedido garantías por un valor total de 789 millones de euros a favor de otras sociedades del Grupo.

10. Remuneración

Ver Nota 23 a los “Estados Financieros Consolidados” de EADS.

Traducción de un informe emitido originalmente en inglés.
En caso de discrepancia, prevalece la versión en lengua inglesa.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V. (en millones de euros)

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

1. Informe de auditoría

Hemos auditado los estados financieros de EADS N.V., Amsterdam correspondientes al ejercicio 2000. Estos estados financieros son responsabilidad de la Dirección de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre los citados estados financieros basada en nuestro trabajo de auditoría.

Excepto por lo mencionado en el siguiente párrafo, hemos realizado nuestra auditoría de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en Holanda y con las normas de auditoría internacionales. Dichas normas requieren que planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener una seguridad razonable de que los estados financieros están libres de errores significativos. Una auditoría incluye el examen, mediante pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de los importes y los desgloses incluidos en los estados financieros. Asimismo, incluye la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas. Consideramos que nuestra auditoría proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Por motivos de negocio de la Dirección de Dassault Aviation, nuestro acceso a los papeles de trabajo de los auditores oficiales de esta sociedad ha sido escaso. En consecuencia, no hemos podido realizar los procedimientos de auditoría que habríamos realizado normalmente sobre la inversión en Dassault Aviation, la cual se registra según el método de la puesta en equivalencia. El beneficio neto procedente de inversiones registradas por EADS según el método de la puesta en equivalencia en el ejercicio 2000 ha ascendido a 116 millones de euros, siendo el valor de la participación de EADS en Dassault Aviation al 31 de diciembre de 2000 de 1.164 millones de euros.

EADS ha preparado sus estados financieros de conformidad con principios contables generalmente aceptados en Países Bajos. Asimismo, dichos estados financieros cumplen las Normas Contables Internacionales ("IAS"), excepto por el hecho de que todos los gastos de desarrollo se cargan a resultados a medida que se incurren. Cuando se cumplen determinados criterios para el reconocimiento de activos, las IAS exigen que los gastos de desarrollo se activen como inmovilizado inmaterial en el período en el que se incurren. La Sociedad estima que es más prudente cargar a resultados dichos gastos a medida que se incurren.

Debido a la incertidumbre existente sobre la contabilización de la inversión en Dassault Aviation, no expresamos una opinión sobre la misma. En nuestra opinión, excepto por el efecto de la desviación con respecto a las IAS mencionada anteriormente, los estados financieros adjuntos presentan la imagen fiel de la Sociedad al 31 de diciembre de 2000 y de los resultados correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha de conformidad con principios contables generalmente aceptados en Países Bajos y con principios contables promulgados por el Comité Internacional de Normas Contables (*International Accounting Standards Committee* — "IASC") y cumplen los requisitos legales holandeses relativos a cuentas anuales.

La Haya, 9 de marzo de 2001

Rotterdam, 9 de marzo de 2001

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

2. Aplicación de resultados

Los Artículos 30 y 31 de los Estatutos establecen que el Consejo de Administración determinará la parte de resultados que será destinada a reservas. La Junta General de Accionistas únicamente podrá utilizar las reservas mediante propuesta del Consejo de Administración y en la medida en que la ley y los Estatutos lo permitan. Los dividendos sólo podrán distribuirse tras la formulación de las cuentas anuales en las que se refleje que los fondos propios de la Sociedad son superiores al importe de la parte exigida y desembolsada del capital aumentado por las reservas que deben mantenerse por ley.

En la Junta General Ordinaria de Accionistas se propondrá que la pérdida neta se deduzca de otras reservas y que se efectúe un pago de dividendos contra reservas distribuibles por importe de 0,50 euros por acción.

EADS N.V.

Notas a los Estados Financieros de EADS N.V. (en millones de euros)

3. Acontecimientos posteriores al cierre

En el ejercicio 2001, EADS y BAe Systems han anunciado que se han cumplido todas las condiciones suspensivas (incluidas las aprobaciones reglamentarias) necesarias para que se produzca la integración de Airbus y que se ha alcanzado un acuerdo sobre decisiones comunes, incluido el Plan de Negocio futuro de Airbus. La Sociedad Integrada Airbus será creada durante el primer semestre de 2001 (con efecto a partir del 1 de enero de 2001).

Actualmente, Airbus opera como empresa integrada y está participada al 80% por EADS y al 20% por BAE Systems.

5.3 Estados financieros consolidados de Aerospatiale correspondientes al ejercicio 1998

De conformidad con el *Reglamento* N° 98-01 del COB, y exclusivamente a efectos informativos, se incluyen a continuación los estados financieros consolidados de Aerospatiale correspondientes al ejercicio 1998 que fueron aprobados por los accionistas de la Sociedad en junta general de fecha 6 de mayo de 1999. Estos estados financieros consolidados no se presentan de acuerdo con las normas contables adoptadas por EADS.

AEROSPATIALE

Balance de situación consolidado

	31 de diciembre de 1998 Neto <u>(en millones de francos franceses)</u>
ACTIVO	
Inmovilizado	
Inmovilizaciones inmateriales	587
Inmovilizaciones materiales	9.080
Sociedades contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	1.706
Inmovilizaciones financieras.....	<u>2.972</u>
	<u>14.345</u>
Activo circulante	
Existencias y productos en curso	29.639
Anticipos y pagos a cuenta.....	3.513
Clientes comerciales	17.230
Otros deudores	7.523
Gastos anticipados.....	2.841
Inversiones financieras temporales	7.918
Tesorería	<u>2.939</u>
	71.603
Total activo	<u><u>85.948</u></u>
PASIVO	
Fondos propios	
Capital social	4.608
Reservas	551
Ajuste de conversión de divisa	78
Resultado del ejercicio	<u>1.037</u>
Fondos propios: Cuota del Grupo	<u>6.274</u>
Otros fondos propios	
Retribución en acciones diferida.....	<u>2.658</u>
	8.932
Intereses minoritarios	1.144
Total fondos propios	<u>10.076</u>
Provisiones para riesgos y gastos	9.069
Pasivo	
Deudas financieras	10.813
Anticipos y pagos a cuenta.....	29.585
Acreedores comerciales.....	20.191
Otros pasivos	4.493
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	<u>1.721</u>
	<u>66.803</u>
Total pasivo	<u><u>85.948</u></u>

AEROSPATIALE

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada

	1998
	(en millones de francos franceses)
Cifra de negocios.....	54.869
Otros ingresos de explotación.....	1.226
Aprovisionamientos y otros gastos de explotación.....	<u>(38.432)</u>
Valor añadido	17.663
Impuestos y cargas asociadas.....	(1.217)
Gastos de personal.....	<u>(12.892)</u>
Margen bruto de explotación	3.554
Amortización del inmovilizado.....	(1.603)
Variación de provisiones de explotación.....	(1.417)
Otros gastos de explotación.....	<u>(125)</u>
Resultados de explotación	409
Dividendos y cuota de resultatos de joint ventures.....	29
Gastos financieros netos.....	(94)
Diferencias de cambio.....	7
Incrementos y disminuciones de provisiones financieras.....	<u>(6)</u>
Resultado financiero	<u>(64)</u>
Resultado (beneficio) antes de impuestos y resultados extraordinarios	345
Resultados extraordinarios netos.....	572
Resultado (beneficio) antes de impuestos	917
Impuestos sobre beneficios.....	<u>152</u>
Resultado neto de las sociedades consolidadas	1.069
Resultados de sociedades contabilizadas por el método de puesta en equivalencia.....	100
Amortización del fondo de comercio.....	<u>(19)</u>
Resultado neto (beneficio)	<u>1.150</u>
Cuota del grupo.....	1.037
Intereses minoritarios.....	113

AEROSPATIALE

Estado de Cash Flow consolidado

	1998 <u>(en millones de francos franceses)</u>
Flujos de tesorería netos procedentes de operaciones	
Resultado neto (beneficio)	1.150
Menos resultados de sociedades contabilizadas mediante el método de puesta en equivalencia, netos de dividendos recibidos	(89)
Menos beneficios procedente de la venta de activos inmovilizado	(1.115)
Netos de amortización y provisiones amortizadas parcialmente	<u>2.621</u>
Flujo de tesorería	2.567
Variación de existencias y productos en curso	(1.483)
Variación en anticipos y pagos a cuenta a proveedores	(326)
Variación en clientes comerciales	(1.849)
Variación en otros deudores	(2.099)
Variación en anticipos y pagos a cuenta de clientes	(822)
Variación en acreedores comerciales	1.486
Variación en otros pasivos	1.690
Variación en provisiones del inmovilizado	190
Gastos a distribuir en varios ejercicios	<u>6</u>
(Incremento)/disminución (+) de las necesidades de capital circulante	<u>(3.207)</u>
	(640)
Flujos de tesorería netos procedentes de actividades de inversión	
Adquisiciones de inmovilizado material e inmaterial	(2.479)
Adquisiciones de inmovilizado financiero	(2.172)
Ventas o reducciones de activos inmovilizados	2.983
Variación en tesorería	<u>75</u>
	(1.593)
Flujos de tesorería netos derivados de operaciones financieras	
Incremento de préstamos a largo plazo	86
Devoluciones de préstamos a largo plazo	(820)
Distribución de dividendos correspondientes al ejercicio	<u>(734)</u>
Variación neta de tesorería	(2.967)
Posición de tesorería a 1 de enero de 1998	<u>8.864</u>
Variación neta de tesorería	(2.967)
Efecto en los cambios del alcance de la consolidación (Dassault Aviation a 31 de diciembre de 1998) y movimientos no monetarios	<u>3.446</u>
Posición de tesorería a 31 de diciembre de 1998	<u><u>9.343</u></u>
Definición de la posición de tesorería	
	Dicembre 31, 1998
Inversiones financieras temporales	7.918
Tesorería (incluyendo préstamos a filiales no consolidadas cubiertos por acuerdos de liquidez : FF 100 millones)	3.039
menos:	
deuda actual	(1.404)
Anticipos a entidades no consolidadas cubiertas por el acuerdo de tesorería	<u>(210)</u>
Posición de tesorería neta	<u><u>9.343</u></u>

AEROSPATIALE

Estado de fondos propios consolidado (cuota del Grupo) (en millones de francos franceses)

	<u>Capital</u>	<u>Reservas legal</u>	<u>Reservas consolidadas</u>	<u>Resultado del ejercicio</u>	<u>Diferencias de cambio</u>	<u>Total fondos propios</u>	<u>Número de acciones</u>
Fondos propios a 31 de diciembre de 1997 antes de la distribución	4.608	375	(1.242)	1.418	112	5.271	46.078.500
Distribución de resultados del ejercicio 1997		86	1.332	(1.418)		0	
Variación en las diferencias de cambio					(34)	(34)	
Resultado del ejercicio 1998				1.037		1.037	
Fondos propios a 31 de diciembre de 1998 antes de la distribución	4.608	461	90	1.037	78	6.274	46.078.500

CAPÍTULO 6 — ORGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LA SOCIEDAD

6.1 Administración, dirección y control

6.1.1 Consejo de Administración, Presidentes y Chief Executive Officers

Conforme a los Estatutos de la Sociedad, el Consejo de Administración es responsable de la gestión de los asuntos sociales.

El Consejo de Administración se compone de 11 miembros como máximo, que son nombrados y revocados por la Junta General de Accionistas. El Consejo de Administración puede adoptar un Reglamento Interno. Éste (El “**Reglamento Interno**”) se adoptó en su forma actual en la reunión del Consejo celebrada el 7 de julio de 2000. Las partes en el *Participation Agreement* se comprometen a que los derechos de voto adscritos a las Acciones Indirectas de EADS se ejercerán por EADS Participations B.V. de manera que el Consejo de Administración de EADS se componga de los administradores de EADS Participations B.V., así como de dos consejeros independientes que no estén ligados a los grupos DaimlerChrysler, SOGEPA o Lagardère, ni al Estado francés. En virtud del *Participation Agreement*, el Consejo de Administración inicial se compone de 11 miembros de los cuales :

- 4 han sido designados por DaimlerChrysler;
- 4 han sido designados por SOGEADE;
- 1 ha sido designado por SEPI;
- 2 son consejeros independientes, de los cuales uno ha sido designado por DaimlerChrysler y otro por SOGEADE.

Conforme a los Estatutos, el mandato de los miembros del primer Consejo de Administración expirará al tiempo de la Junta General Ordinaria de la Sociedad que tendrá lugar en el año 2005. Los miembros del Consejo se elegirán en esa junta y, a partir de entonces, cada cinco juntas ordinarias.

La Junta General de Accionistas puede en todo momento suspender o revocar a cualquier miembro del Consejo de Administración. No está limitado el número de mandatos sucesivos para los que un consejero puede ser nombrado.

El Consejo de Administración inicial nombra dos *Chairmen* (Presidentes), uno de los cuales es elegido entre los consejeros designados por DaimlerChrysler y el otro entre los consejeros designados por SOGEADE.

Los Presidentes garantizan el buen funcionamiento del Consejo de Administración, en particular en sus relaciones con los *Chief Executive Officers*, a quienes darán su asesoramiento en lo concerniente a las discusiones estratégicas de alto nivel con los socios externos.

El Consejo de Administración nombra igualmente dos *Chief Executive Officers*, que serán responsables de la dirección general de la sociedad, siendo uno de ellos elegido de entre los consejeros designados por DaimlerChrysler y el otro de entre los consejeros designados por SOGEADE.

La representación de la Sociedad será ejercida por el Consejo de Administración o por los *Chief Executive Officers* actuando conjuntamente. Asimismo, la Sociedad ha concedido poderes generales a cada uno de los *Chief Executive Officers*, por los que les autoriza a representar individualmente a la Sociedad.

En caso de desacuerdo entre los dos *Chief Executive Officers*, la cuestión objeto del desacuerdo se someterá a los dos Presidentes.

Los *Chief Executive Officers* no realizarán operaciones que sean responsabilidad del Consejo de Administración, sin que estas operaciones hayan sido aprobadas por este último.

Las responsabilidades principales del Consejo de Administración incluyen entre otras:

- Aprobación de toda modificación sobre la naturaleza y el ámbito de actividad del grupo EADS;
- Aprobación de la estrategia de conjunto y del plan estratégico del grupo EADS;
- Aprobación del *business plan* y del presupuesto anual del grupo EADS;
- Fijación de los principales objetivos de resultado del grupo EADS;
- Nombramiento de los miembros del Comité Ejecutivo (véase más abajo);
- Aprobación de las modificaciones importantes de la estructura organizativa del grupo EADS;

- Aprobación de las principales decisiones relativas a las inversiones, proyectos, productos o desinversiones del grupo EADS, previstos en el *business plan* y cuyo valor sea superior a 200 millones de euros;
- Aprobación de las alianzas estratégicas y relaciones de cooperación del grupo EADS;
- Aprobación de cualquier decisión importante que afecte a la actividad de los misiles balísticos del grupo EADS;
- Aprobación de cuestiones relacionadas con la política accionarial y de las medidas o anuncios importantes de cara al mercado;
- Aprobación de otras medidas y actividades de fundamental importancia para el grupo EADS o que impliquen un nivel de riesgo no habitual para el grupo EADS.

El 10 de mayo de 2000 la Junta General de Accionistas de EADS nombró Consejeros a Philippe Camus y Rainer Hertrich y en la reunión del Consejo celebrada el mismo día se les nombró *Chief Executive Officers*. La Junta General de Accionistas de EADS celebrada el 19 de junio de 2000 nombró Consejeros a Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère y su nombramiento entró en vigor el 7 de julio de 2000; en la reunión del Consejo del 7 de julio de 2000 se les nombró Presidentes.

Cada consejero dispondrá de un voto, entendiendo que en caso de vacantes en el seno del Consejo de Administración de un puesto de consejero designado por DaimlerChrysler o por SOGEADE, los consejeros designados por DaimlerChrysler y que estuvieran presentes o representados en la reunión dispondrán conjuntamente del mismo número de votos que los consejeros designados por SOGEADE y que estuvieran presentes o representados en la reunión y viceversa. Salvo en lo que concierne a las Cuestiones Relativas a CASA (Véase definición en el 3.3.2), las decisiones tomadas por el Consejo de Administración deberán ser aprobadas por al menos siete consejeros votando en persona o por poder. Toda cuestión relativa a CASA sólo podrá ser aprobada con el voto favorable de siete consejeros al menos, incluido el consejero designado por SEPI.

En las reuniones del Consejo de Administración el quórum será de al menos un consejero designado por SOGEADE y un consejero designado por DaimlerChrysler, salvo si una Cuestión Relativa a CASA figurara en el orden del día, en cuyo caso el consejero designado por SEPI deberá estar igualmente presente o representado.

Las reglas especiales de mayoría y de quórum aplicables a las Cuestiones Relativas a CASA dejarán de aplicarse a partir del tercer aniversario de la fecha de la Ejecución, o en la fecha en la que SEPI deje de tener Acciones Indirectas de EADS si esta fecha fuese anterior.

En la hipótesis de que se produzca una situación de bloqueo en el seno del Consejo de Administración de EADS, distinta a la que da derecho a DaimlerChrysler a ejercer la opción de venta a él concedida por SOGEADE (Véase el apartado 3.3.2), el asunto se remitirá a Jean-Luc Lagardère (o la persona que éste designe) como representante de SOGEADE y al *Chief Executive Officer* de DaimlerChrysler. En el caso de que el asunto en cuestión, incluyendo un bloqueo de los que da derecho a DaimlerChrysler a ejercer dicha opción de venta (pero en este caso con el acuerdo de SOGEPA y de DaimlerChrysler), sea un asunto dentro de la competencia de la Junta General de Accionistas de EADS, podrá ser sometida a la Junta General, estando suspendidos en dicha junta los derechos de voto de DaimlerChrysler, SOGEADE y SEPI.

Conforme a las disposiciones del Reglamento Interno, el Consejo de Administración tiene el poder de constituir comités compuestos por algunos de sus miembros. Además de los Comités de Auditoría y de Personal, el Consejo de Administración tendrá la posibilidad de constituir otros comités en los que podrá delegar ciertas funciones menores o accesorias, no eximiendo sin embargo esta delegación de su responsabilidad colectiva al conjunto de consejeros. El quórum para el examen de las cuestiones que figuran en el orden del día de toda reunión de los comités, será de al menos un consejero designado por SOGEADE y un consejero designado por DaimlerChrysler. Todas las decisiones de los comités serán tomadas por mayoría simple. Si las cuestiones examinadas en una reunión son Cuestiones Relativas a CASA, será necesaria la presencia y el voto favorable del consejero designado por SEPI.

6.1.2 Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría se encarga de aconsejar al Consejo de Administración sobre el nombramiento de auditores, la aprobación de los estados financieros anuales y las cuentas semestrales, y controla el carácter adecuado de los controles internos, los principios contables y la redacción de informes financieros del grupo EADS. El Comité de Auditoría está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère e incluye también a Eckhard Cordes y Louis Gallois. Durante el año 2000 se reunió en una ocasión para revisar las cuentas semestrales proforma de la Sociedad.

6.1.3 Comité de Personal

El Comité de Personal se encarga de aconsejar al Consejo de Administración sobre los nombramientos del Comité Ejecutivo, las políticas de remuneración y los planes de remuneración a largo plazo, y aprobará los contratos de trabajo y otras cuestiones contractuales de interés para los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo. El Comité de Personal está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère e incluye también a Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes y Louis Gallois. Durante el año 2000, se reunió en dos ocasiones para revisar las condiciones de retribución de los Consejeros y altos ejecutivos de la Sociedad.

Composición del Consejo de Administración

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Conclusión del mandato</u>	<u>Cargo principal</u>
Manfred Bischoff.....	59	2005	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère.....	73	2005	Socio Colectivo y Gerente de Lagardère
Philippe Camus.....	52	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de EADS
Rainer Hertrich.....	51	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de EADS
Axel Arendt.....	51	2005	Director Financiero de EADS
Eckhard Cordes.....	50	2005	Miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler
Pedro Ferreras.....	46	2005	Presidente de SEPI
Noël Forgeard.....	54	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de Airbus
Louis Gallois.....	57	2005	Presidente de SNCF
Jean-René Fourtou.....	61	2005	Vicepresidente de Aventis S.A.
Michael Rogowski.....	62	2005	Presidente del Consejo de Supervisión de J.M. Voith AG

6.1.4 Comité Ejecutivo

Los *Chief Executive Officers*, con el apoyo de un Comité Ejecutivo (el “**Comité Ejecutivo**”), se encargarán de asegurar la gestión diaria de la Sociedad. El Comité Ejecutivo, presidido por los *Chief Executive Officers*, también incluye a los directores de las principales divisiones del grupo EADS.

El Comité Ejecutivo debatirá principalmente las siguientes cuestiones:

- La definición y el control de la ejecución de la estrategia para las actividades de EADS;
- La gestión, la organización y la estructura jurídica del grupo EADS; y
- El nivel de cumplimiento de las actividades y de las funciones de soporte del grupo EADS.

La organización interna del Comité Ejecutivo se define en función del reparto de las tareas entre sus miembros bajo la supervisión de los *Chief Executive Officers*. No obstante las responsabilidades colectivas definidas anteriormente, cada miembro del Comité Ejecutivo será responsable a título personal de la gestión de su división o de su unidad y estará obligado a acatar las decisiones tomadas por los *Chief Executive Officers* o por el Comité Ejecutivo según los casos.

Los *Chief Executive Officers* se esforzarán por obtener un consenso entre los miembros del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones debatidas en las reuniones de éste. En el caso de que no fuera posible llegar a un consenso, los *Chief Executive Officers* estarán autorizados a tomar una decisión sobre la cuestión. En el caso de que existiera una divergencia relativa a una cuestión fundamental o significativa, el miembro del Comité Ejecutivo que haya expresado su desacuerdo en esta cuestión podrá solicitar a los *Chief Executive Officers* que sometan la cuestión al parecer de los Presidentes.

El mandato de los miembros del mismo será de cinco años.

Composición del Comité Ejecutivo

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Conclusión del mandato</u>	<u>Cargo principal</u>
Philippe Camus	52	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Rainer Hertrich	51	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Axel Arendt	51	2005	Director Financiero
François Auque	44	2005	Director de la División de Sistemas Espaciales
Thomas Enders.....	42	2005	Director de la División de Sistemas de Defensa y Civiles
Alberto Fernández	52	2005	Director de la División de Aviación de Transporte Militar
Noël Forgeard.....	54	2005	<i>Chief Executive Officer</i> de Airbus
Jean-Louis Gergorin.....	55	2005	Director de la Unidad de Coordinación Estratégica
Jean-Paul Gut	49	2005	Director de la Unidad de Marketing
Gustav Humbert	51	2005	Director Gerente de Airbus
Dietrich Russell	59	2005	Director de la División Aeronáutica

Philippe CAMUS fue nombrado *Chief Executive Officer* de EADS el 10 de mayo de 2000. El Sr. Camus ha sido Presidente del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra desde diciembre de 1999. Se unió al grupo Lagardère en 1982 en calidad de Consejero dentro de la Administración Superior y Presidente del Comité Financiero del grupo Matra. En mayo de 1998 se le nombró Socio Colectivo y *Chief Executive Officer* conjunto de Lagardère. El Sr. Camus se graduó en la *Ecole Normale Supérieure* y tiene una licenciatura en economía y finanzas por el *Institut d'Etudes Politiques* de París. También tiene un título *Agrégation* en física y un título *Agrégation* en ciencias actuariales.

Rainer HERTRICH fue nombrado *Chief Executive Officer* de EADS el 10 de mayo de 2000. Desde marzo de 2000, el Sr. Hertrich desempeñaba el cargo de *Chief Executive Officer* de Dasa AG. Con anterioridad a este cargo, el Sr. Hertrich fue Director de la unidad de negocio de Motores Aéreos de Dasa AG y *Chief Executive Officer* de MTU desde enero de 1996, así como Miembro del Comité Ejecutivo de Dasa desde abril de 1996. El Sr. Hertrich entró en Messerschmitt-Bölkow-Blohm en 1977. Después de desempeñar varios cargos como Director de Control y Director Financiero en divisiones de MBB, en 1990 pasó a ser el Director de Control de Dasa AG. El Sr. Hertrich estudió ciencias económicas en la Universidad Técnica de Berlín y en la Universidad de Nuremberg y posee una licenciatura en ciencias económicas.

Axel ARENDT, Director Financiero de EADS. El Sr. Arendt ha sido Director Financiero de Dasa AG desde febrero de 2000. Entró en Daimler-Benz en 1979 como Coordinador de Recursos Humanos. Tras ocupar varios cargos directivos, en 1994 fue nombrado Presidente de Mercedes-Benz Argentina y en 1998 Presidente de Mercedes-Benz en Turquía. El Sr. Arendt es licenciado en ingeniería mecánica en la Universidad Técnica de Hannover. Realizó estudios de postgrado en economía en la Universidad Técnica de Munich.

François AUQUE, director de la División Espacial. El Sr. Auque fue nombrado Director General responsable de la división Espacial del grupo Aerospatiale Matra en enero de 2000. Pasó a formar del grupo en 1991 en calidad de Vicepresidente Corporativo responsable de Finanzas y Economía. Ha sido Director Financiero y Director Gerente responsable de Satélites del Grupo en Aerospatiale Matra desde junio de 1999 y ha formado parte del Consejo de Administración de Aerospatiale Matra desde diciembre de 1999. El Sr. Auque se licenció en la *Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC)*, el *Institut d'Etudes Politiques* de París y se graduó en la Escuela Nacional de Administración (ENA) francesa.

Thomas ENDERS, director de la División de Sistemas de Defensa y Civiles. El Sr. Enders ha sido Vicepresidente Senior encargado de Desarrollo Corporativo y Tecnología en Dasa desde 1996. Se incorporó a Dasa AG en 1991 en calidad de Miembro del Grupo de Concepto Corporativo y Estudios. Entre 1992 y 1995, fue Subdirector de Marketing y Vicepresidente responsable de la Estrategia de Marketing en Europa. A partir de entonces, pasó a ocupar la Secretaría General de Dasa AG. El Sr. Enders se graduó en economía, historia y política en la Universidad de Bonn y en UCLA (California). Posee también un doctorado.

Alberto FERNÁNDEZ, director de la División de Aviación de Transporte Militar. El Sr. Fernández ha sido Presidente y *Chief Executive Officer* de CASA desde julio de 1997. En 1973 se incorporó a CASA, donde ha ocupado los cargos de Director de Producción, Director de la División Aérea y Director de Programas. Entre 1989 y 1997 fue el Vicepresidente responsable de Administración, Finanzas y Compras de Airbus Industrie y ha

formado parte del Consejo de Supervisión de Airbus Industrie desde julio de 1997. El Sr. Fernández realizó sus estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos española (ETSIA).

Noël FORGEARD, *Chief Executive Officer* de la División Airbus. El Sr. Forgeard ha sido *Chief Executive Officer* de Airbus Industrie desde abril de 1998. En 1987, se incorporó a Matra como Vicepresidente Senior de las actividades de Defensa y Espacio. En 1992, fue nombrado Director Gerente de Lagardère y *Chief Executive Officer* de Matra Hautes Technologies. El Sr. Forgeard se graduó en la *Ecole Polytechnique* y en la *Ecole des Mines* de París.

Jean-Louis GERGORIN, director de la Unidad de Coordinación Estratégica. El Sr. Gergorin ha sido Director Gerente responsable de la Coordinación Estratégica de Aerospatiale Matra desde junio de 1999. Se incorporó a Matra en 1984 como responsable de la División de Estrategia Industrial e Internacional. Desde 1998 ha sido Director Gerente del Grupo y responsable de la coordinación estratégica y el sector de Altas Tecnologías del Grupo Lagardère. Antes de entrar en Matra, fue Subdirector y Director del Personal de Planificación de Políticas (CAP) del Ministerio francés de Asuntos Exteriores y miembro del *Conseil d'Etat* francés. El Sr. Gergorin se graduó en la *Ecole Polytechnique* (París) y en la Escuela Nacional de Administración francesa (ENA).

Jean-Paul GUT, director de la Unidad de Marketing. El Sr. Gut ha sido Presidente Ejecutivo de Aerospatiale Matra Lagardère International y responsable en Aerospatiale Matra de Defensa y Transporte Espacial desde junio de 1999. Se incorporó a Matra Defense en 1983 como responsable de la División de Exportación. En 1998, fue nombrado Director Gerente encargado de la gestión de los asuntos internacionales y el sector de Alta Tecnología del Grupo Lagardère. En enero de 2000, recibió el nombramiento de Director Gerente para Defensa, Aviación Militar y Transporte Espacial de Aerospatiale Matra. El Sr. Gut cursó estudios en el *Institut d'Etudes Politiques* de París y en licenciado en ciencias económicas.

Gustav HUMBERT, Director General de la División Airbus. El Sr. Humbert ha sido Miembro del Consejo de Administración de Dasa AG, haciéndose cargo de la División de Aviación Comercial desde 1998. El Sr. Humbert se incorporó a Messerschmidt Bölkow Blohm en 1980. Después de ocupar varios cargos directivos, fue nombrado Presidente y *Chief Executive Officer* de Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH en 1994. El Sr. Humbert es licenciado en tecnología mecánica y de producción por la Universidad Técnica de Hannover y posee un doctorado en ingeniería del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Hannover.

Dietrich RUSSELL, director de la División de Aeronáutica. El Sr. Russell ha sido Director General de Airbus Industrie desde abril de 1998. Se incorporó a Dasa AG en 1995, cuando fue nombrado Consejero encargado de la división de Aviación. El Sr. Russell se graduó en el Departamento de Economía e Ingeniería Civil y posee un doctorado en ingeniería de la Universidad Técnica RWTH de Aachen.

6.2 Retribución de los consejeros y de los principales directivos

6.2.1 Remuneración de los consejeros y principales directivos

Remuneración de los Consejeros

Los Consejeros no ejecutivos tienen derecho a recibir una retribución total anual estimada de 900.000 euros. Esta retribución estimada incluye una parte fija más unas dietas por su participación en reuniones del consejo (4 reuniones al año), y una prima calculada en base a los resultados antes de intereses e impuestos del Grupo EADS.

Los Consejeros Ejecutivos, que también son miembros del Comité Ejecutivo, no reciben ninguna compensación directa como miembros del Consejo de Administración, sino únicamente su retribución como miembros del Comité Ejecutivo.

Remuneración de los miembros del Comité Ejecutivo

Los miembros del Comité Ejecutivo tienen derecho a recibir una retribución total anual estimada de 9.183.000 euros. Esta retribución estimada incluye una parte fija, más una prima calculada en base a los logros individuales y los resultados antes de intereses e impuestos del Grupo EADS.

A 10 de abril de 2001, los miembros del Consejo de Administración (incluyendo aquéllos que también son miembros del Comité Ejecutivo) eran titulares de un total de 27.222 acciones de EADS y los miembros del Comité Ejecutivo (excluyendo aquéllos que también son miembros del Consejo de Administración) eran titulares de un total de 14.453 acciones de EADS.

EADS no ha concedido ningún préstamo a sus Consejeros o miembros del Consejo Ejecutivo.

6.2.2 Opciones concedidas a los Consejeros y a los principales directivos sobre las acciones de la sociedad

Véase el apartado 6.3.3.

6.2.3 Operaciones realizadas con los consejeros

No aplicable.

6.2.4 Préstamos y garantías a los consejeros

No aplicable.

6.3 Planes de incentivos y de participación en los resultados

6.3.1 Planes de incentivos y de participación en los resultados para los empleados

La política de retribución de EADS está estrechamente relacionada con la consecución de los objetivos individuales y de la Sociedad, tanto para cada división como para el grupo en general. Se ha creado un plan de opciones sobre acciones para la alta dirección del grupo (véase el apartado 6.3.3) y, en el momento de la oferta pública de acciones y la salida a bolsa de EADS, se ofreció a los empleados la compra de acciones en condiciones favorables (véase el apartado 6.3.2).

EADS France tiene planes de participación en los resultados (*accords de participation*), de conformidad con la legislación francesa, y planes de incentivos específicos (*accords d'intéressement*), que proporcionan incentivos para los empleados según la consecución de objetivos de productividad, técnicos o administrativos.

La política de retribución de EADS Deutschland GmbH es, en gran medida, flexible y está estrechamente ligada a los resultados de explotación de la sociedad, el incremento del valor de la misma y la consecución de objetivos individuales.

EADS CASA, sin mantener una política de participación en los resultados, permite a los técnicos y a la dirección recibir sueldos vinculados a los beneficios, dependiendo de la consecución de los objetivos generales de la sociedad y del rendimiento individual.

6.3.2 Oferta de acciones a los empleados

Como parte de su oferta pública de venta, EADS ha ofrecido a los empleados que cumplen ciertos requisitos aproximadamente el 1,5% del total de su capital después de la oferta global. Esta oferta a empleados de hasta 12.222.385 acciones incluía una opción que permitía a los empleados que cumplen esos requisitos incrementar la rentabilidad de sus inversión en las acciones que comprasen. Si optaban por esta opción, la inversión incluía la cantidad pagada más una cantidad resultante de un swap de la sociedad de gestión de inversiones para esa opción, que equivalía a 9 veces la cantidad pagada. Las acciones se ofrecieron a los empleados idóneos al precio de 15,30 euros, el precio de la oferta minorista, menos un descuento del 15%.

La oferta a empleados 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.

6.3.3 Opciones concedidas a los trabajadores

En sus reuniones del 26 de mayo de 2000 y del 20 de octubre de 2000, el Consejo de Administración de la Sociedad, haciendo uso de la autorización que le concedió la Junta General de Accionistas del 24 de mayo de 2000, aprobó la concesión de opciones sobre acciones por la suscripción de acciones de la Sociedad. A continuación se resumen en una tabla las principales características de esas opciones sobre acciones:

	<u>Primer tramo</u>	<u>Segundo tramo</u>
Fecha de la Junta General.....	24 de mayo de 2000	24 de mayo de 2000
Fecha de la reunión del Consejo.....	26 de mayo de 2000	20 de octubre de 2000
Número de acciones que pueden suscribirse.....	5.135.400	240.000
De las cuales: acciones que pueden suscribir los directivos.....	720.000	60.000
Número total de empleados que cumplen los requisitos	Aproximadamente 850	34
De los cuales: directivos.....	Miembros del Comité Ejecutivo (11 miembros)	1
Fecha a partir de la cual se pueden ejercer las opciones.....	El 50% de las opciones pueden ejercerse después de un período de dos años y cuatro semanas a partir de la fecha de concesión de las mismas; el 50% de las opciones pueden ejercerse a partir del tercer aniversario de la fecha de concesión de las mismas; asimismo, las opciones no podrán ejercerse 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 pueden ejercerse después de un período de dos años y cuatro semanas a partir de la fecha de concesión de las mismas; el 50% de las opciones pueden ejercerse a partir del tercer aniversario de la fecha de concesión de las mismas; asimismo, las opciones no podrán ejercerse durante un período de tres semanas antes de cada Junta General Ordinaria de Accionistas o la fecha en la que se vayan a anunciar los resultados anuales o semestrales o las cifras trimestrales.
Fecha de caducidad	Décimo aniversario de la fecha de concesión de las opciones.	Décimo aniversario de la fecha de concesión de las opciones.
Precio de ejercicio	20,90 euros	20,90 euros
Número de opciones ejercidas	0	0

CAPÍTULO 7 — EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

La Dirección estima que la cartera de pedidos de EADS, cuyo valor asciende a 131.900 millones⁽⁴⁾ de euros a 31 de diciembre de 2000 y que supone que los actuales niveles del volumen de negocio consolidado proforma se puedan mantener durante más de cinco años, sienta las bases para que ésta cumpla a medio plazo sus objetivos de rentabilidad, y a su vez le permite concentrarse en la reestructuración y racionalización de sus actividades tal y como ya se ha hecho en las sedes centrales y en las Divisiones de Espacio y de Sistemas de Defensa y Civiles.

En vista de los prometedores avances en la integración que siguieron a la constitución de EADS y de las posibilidades de programación que se derivan de la inmejorable cartera de pedidos, la Dirección ha incrementado su EBIT objetivo (antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios, y sin incluir los costes de desarrollo del A380) del 8% al 10% del volumen de negocio consolidado para 2004.

Como parte de esta mejora, la Dirección prevé que las sinergias derivadas de la reagrupación de sus actividades generarán valor por un importe de al menos 600 millones de euros para el año 2004 (tras la creación y definitiva consolidación del grupo integrado Airbus en la contabilidad de EADS). Este objetivo de creación de valor no incluye costes asociados. La Dirección espera que se empiece a generar valor por importe de 60 millones de euros a finales de 2001, más de la mitad del cual se espera que tenga origen en la ejecución de la nueva estrategia de abastecimiento armonizado (*harmonized sourcing*).

La Dirección prevé que el incremento del volumen de negocio en 2001 se encuentre entre la horquilla del 15%-20%, siempre que tenga lugar la consolidación total del grupo Airbus y en función del tipo de cambio dólar-euro durante el período. Las previsiones más bajas dentro de esa horquilla se basan en una previsión conservadora del tipo de cambio dólar-euro de 1,03 dólares por euro para la parte no cubierta del volumen de negocio de EADS, mientras que las previsiones más altas asumen que el tipo de cambio medio dólar-euro para 2000 permanecerá sin cambios en 2001. Para los años siguientes, la Dirección espera que el crecimiento anual se encuentre entre el 6% y el 7% (suponiendo que el tipo de cambio dólar-euro será 1,09 dólares por euro en 2002 y 1,19 dólares por euro en 2003) o el 10% si el tipo de cambio dólar-euro permanece constante.

A pesar del sustancial incremento de los gastos de investigación y desarrollo, fundamentalmente derivados del lanzamiento del programa A380, la Dirección prevé que el EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos extraordinarios para 2001 aumente aproximadamente un 15%, siempre que se produzca la consolidación total del grupo Airbus.

La Dirección calcula que la reserva de fondos disponibles en 2001 y 2002 seguirá aproximadamente en el punto de equilibrio, reflejando los fuertes gastos previstos en relación con el programa de desarrollo del A380. Se espera que EADS genere en 2003 importantes cifras en flujos de caja libres gracias al incremento conjunto de las entregas en el marco de varios programas importantes actualmente en la cartera de pedidos, como el A340-500/600, el Eurofighter, el helicóptero de ataque *Tiger*, y los misiles PAAMS, y Storm Shadow, a pesar de que se prevé que los gastos de desarrollo del A380 alcancen su máximo durante ese año. Para los años posteriores, se espera un efecto favorable en los resultados por actividad y en los flujos de caja de EADS, originado por entregas adicionales en el marco de los programas descritos y de otros programas nuevos, como los helicópteros NH90 y los misiles Meteor.

(4) Conforme a precios de catálogo para la división Airbus.

