
Factores de riesgo

1. Riesgos de los mercados financieros p. 8
2. Riesgos relacionados con la actividad p. 10
3. Riesgos jurídicos p. 14
4. Riesgos industriales y vinculados al medio ambiente p. 16

Factores de riesgo

1. Riesgos de los mercados financieros

EADS y sus filiales (el “Grupo”) están sujetos a diversos riesgos e incertidumbres que pueden afectar a su rendimiento financiero. La actividad, la situación financiera o los resultados de las actividades de EADS podrían verse perjudicados de manera significativa por los riesgos que se describen a continuación. Dichos riesgos no son los únicos a los que se enfrenta EADS, sino que existen otros riesgos que EADS desconoce o que considera irrelevantes pero que podrían afectar negativamente a sus actividades empresariales.

1. Riesgos de los mercados financieros

Exposición a riesgos de divisas

Los ingresos de EADS se realizan principalmente en dólares estadounidenses, mientras que la mayor parte de los gastos en los que incurre están denominados en euros y en libras esterlinas. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir la exposición al riesgo derivado del desequilibrio entre estas divisas, sus beneficios se verán afectados por las fluctuaciones que se produzcan en los tipos de cambio EUR/USD y GBP/USD. Por este motivo, EADS ha introducido una estrategia relativa a tipos de cambio para gestionar y minimizar dicha exposición. Con el fin de asegurar los tipos de cambio a los que se convierten en euros o libras esterlinas los ingresos en dólares estadounidenses (procedentes principalmente de Airbus y del negocio de satélites comerciales), EADS gestiona una cartera de contratos de cobertura de tipos de cambio a largo plazo. Es difícil determinar si la exposición al riesgo derivado del tipo de cambio de EADS se materializará y, en su caso, cuando llegará a materializarse, en particular si tenemos en cuenta la posibilidad de que se produzcan variaciones no predecibles en el volumen de ventas a causa de cancelaciones o aplazamientos de pedidos. Por otra parte, ya que un porcentaje importante de la exposición de EADS a riesgos derivados del tipo de cambio se cubre mediante acuerdos contractuales con terceros, EADS está igualmente expuesta al riesgo de que cualquiera de las aproximadamente 40 contrapartes de los contratos de cobertura incumplan tales acuerdos. No puede garantizarse que la estrategia de cobertura de divisas de EADS proteja plenamente a la misma frente a variaciones significativas de los tipos de cambio del dólar respecto al euro y a la libra esterlina, ni que dichas variaciones no afecten a los resultados de sus actividades o a su situación financiera.

El volumen consolidado de ventas, los costes y los activos y pasivos expresados en divisas distintas al euro se convierten a euros para la elaboración de los estados financieros de EADS. Dado que la estrategia de cobertura del riesgo derivado del tipo de cambio de EADS pretende cubrir su flujo de caja y, en gran medida, al EBIT*, las variaciones del valor de estas divisas en relación con el euro afectarán al valor en euros del volumen de ventas, los costes, el activo y el pasivo de EADS y, en menor medida, al EBIT* incluidos en los informes.

Las fluctuaciones de los tipos de cambio de las divisas distintas al dólar estadounidense en las cuales estén expresados los principales costes de fabricación en los que incurre EADS (principalmente el euro) pueden distorsionar la competitividad de EADS en relación con aquellos competidores cuyos costes estén expresados en otras divisas. Esta situación se produce, particularmente, como consecuencia de las fluctuaciones relativas al dólar estadounidense, ya que el precio de muchos de los productos de EADS y de los de sus competidores (por ejemplo, en el mercado de exportación de defensa) se fija en dólares estadounidenses. La competitividad de EADS puede verse mermada en la medida en que cualquiera de las principales divisas del Grupo se aprecie frente a las principales divisas de sus competidores.

Véase el apartado “1.1.4.3 Medición de los resultados de la gestión - EBIT* por división. Efecto de los instrumentos de cobertura sobre el EBIT” en el que se analiza la política de cobertura de tipos de cambio de EADS. Véase el apartado “1.1.3.5 Tratamiento contable de las operaciones de cobertura del riesgo de divisas en los estados financieros” en el que se resume el tratamiento contable dado por EADS a las operaciones de cobertura de tipos de cambio.

Exposición al riesgo de financiación de ventas

Con el fin de incrementar las ventas, EADS (principalmente a través de Airbus y ATR en lo que respecta a la aviación comercial) puede participar en la financiación a clientes. En consecuencia, EADS cuenta con una importante cartera de arrendamientos financieros y otros acuerdos de financiación con compañías aéreas. Los riesgos derivados de las actividades de financiación de ventas de EADS pueden clasificarse en dos categorías: (i) riesgo crediticio, que concierne a la capacidad del cliente para cumplir sus obligaciones en virtud de sus acuerdos de financiación; y (ii) riesgo de valor del avión, que está vinculado principalmente a descensos inesperados en el valor futuro de las aeronaves. Las medidas adoptadas por EADS para mitigar dichos riesgos incluyen la optimización de estructuras financieras y jurídicas, la diversificación entre series de aviones y clientes, el análisis crediticio de las contrapartes de financiación, la dotación de provisiones relativas a la exposición al riesgo del valor de los activos y de los créditos y traspaso a terceros de la exposición a determinados riesgos. No puede garantizarse que dichas medidas protejan plenamente a EADS frente a eventuales impagos por parte de clientes ni frente a descensos significativos del valor de los aviones financiados en el mercado de segunda mano.

Los acuerdos para la financiación de ventas de EADS exponen a la Sociedad al riesgo derivado del valor del avión, dado que mantiene garantías sobre las aeronaves con el fin de garantizar el cumplimiento por parte de los clientes de sus obligaciones financieras frente a EADS, y dado que garantiza parte del valor de mercado de ciertas aeronaves durante un período limitado posterior a su entrega a los clientes. En condiciones de mercado adversas, el mercado de aeronaves de segunda mano podría perder liquidez y el valor de mercado de las aeronaves de este tipo podría disminuir considerablemente por debajo de los importes estimados. En el caso de que se produjera un impago de las obligaciones en virtud de la financiación por parte de un cliente en el momento en que el valor de mercado de una aeronave usada hubiera disminuido de manera inesperada, EADS quedaría expuesta a la diferencia entre el importe del préstamo pendiente de pago y el valor de mercado de dicha aeronave. Del mismo modo, si un descenso imprevisto en el valor de mercado de una aeronave determinada se produjera durante

el período de vigencia de la garantía del valor del activo (“GVA”) respecto a dicha aeronave, EADS quedaría expuesta a una pérdida por el importe máximo de la diferencia entre el valor de mercado de dicha aeronave y el importe de la garantía del valor del activo. No puede garantizarse que las medidas adoptadas por EADS sean suficientes para cubrir esas eventuales diferencias.

A través de la División de gestión de activos de Airbus y como resultado de determinadas operaciones de financiación llevadas a cabo en el pasado, EADS es propietaria de aeronaves usadas, lo cual la expone directamente a las fluctuaciones del valor de mercado de dichas aeronaves de segunda mano.

Riesgo de crédito de la contraparte

EADS está expuesta al riesgo de crédito en la medida en que las contrapartes de sus instrumentos financieros incumplan sus obligaciones de pago. Sin embargo, el Grupo cuenta con políticas para evitar concentraciones del riesgo de crédito y para asegurar que éste sea limitado.

Las operaciones de tesorería y las contrapartes de los instrumentos derivados se limitan a instituciones financieras con alta calidad crediticia. EADS ha establecido un sistema de límite de crédito para gestionar y limitar su exposición al riesgo de crédito de manera activa. Este sistema de límite asigna líneas de exposición máxima a las contrapartes de las operaciones financieras, basándose como mínimo en sus clasificaciones crediticias con arreglo a los datos publicados por Standard & Poor’s, Moody’s y Fitch IBCA. Los límites respectivos se controlan y actualizan con regularidad.

Dado que el riesgo de crédito de las contrapartes también surge en el contexto de las operaciones de financiación de ventas, la política general de EADS consiste en proporcionar financiación a clientes y a través de estructuras con una reputación crediticia apropiada. Véase el apartado “1.1.7.4 Financiación de ventas”.

Riesgos asociados a la cartera de inversiones en acciones

EADS mantiene determinadas inversiones en acciones por motivos empresariales. Ninguna de las inversiones en

Factores de riesgo

2. Riesgos relacionados con la actividad

acciones se debe a motivos especulativos o de negociación. Las inversiones en acciones se contabilizan utilizando o bien el valor razonable de las mismas, o bien el método de puesta en equivalencia (empresas asociadas) para los casos en los que EADS tenga la capacidad de ejercer una influencia significativa. Si el valor razonable no se puede determinar con facilidad, la inversión se contabiliza a su coste de adquisición.

Las variaciones del valor de las inversiones en acciones dependen principalmente de su rendimiento. La inversión principal de EADS en empresas asociadas es Dassault Aviation. El valor neto de los activos de esta inversión al 31 de diciembre de 2005 era de 1.900 millones de euros. EADS estima que el riesgo de variaciones inesperadas en el valor de Dassault Aviation así como de las restantes empresas asociadas es remoto.

Respecto a inversiones en acciones diferentes a las efectuadas en empresas asociadas, las cuales suponen sólo una parte de los activos totales de EADS, la Sociedad no considera significativo el riesgo de variaciones negativas del valor razonable, ni de pérdidas de valor en estas inversiones.

La autocartera de EADS no se considera como inversiones en acciones. Así mismo, la inversión en acciones propias no se considera expuesta a riesgos, ya que toda variación de su valor se refleja directamente en los fondos propios únicamente cuando se venden en el mercado y nunca afecta a los ingresos netos. Las acciones propias tienen como principal objetivo cubrir el riesgo de dilución derivado de los planes de compra de acciones para empleados y del ejercicio de las opciones de compra de acciones por parte de los mismos.

2. Riesgos relacionados con la actividad

Carácter cíclico del mercado de la aviación

En 2005, el volumen de ventas combinado generado por Airbus y ATR representó aproximadamente dos tercios del volumen consolidado de ventas de EADS. Tradicionalmente, el mercado de aeronaves comerciales para el transporte de pasajeros ha mostrado tendencias cíclicas derivadas, en parte, de la sensibilidad de la demanda de transporte aéreo de pasajeros al crecimiento del producto interior bruto (“PIB”). 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 (i) la edad media y la obsolescencia técnica de la flota respecto de los aviones nuevos; (ii) el número y las características de los aviones que han sido retirados de servicio y que se encuentran pendientes de una posible vuelta a la actividad; (iii) los coeficientes de ocupación; (iv) la política de tarifas de las compañías aéreas; (v) la salud financiera de las compañías aéreas; y (vi) la liberalización del mercado.

EADS y la División Airbus han puesto en práctica un sistema flexible de organización de la producción, con el fin de adaptarse a las alteraciones cíclicas de la demanda en el mercado. Véase “Parte 2/1.1.2 Airbus — Mercado”. No obstante, EADS considera que el carácter cíclico seguirá siendo característico del mercado de aviones comerciales de pasajeros, y que los períodos de coyuntura económica de signo negativo, como los experimentados actualmente, pueden afectar negativamente en el futuro a su resultado operativo y a su situación financiera.

Impacto del terrorismo, epidemias y catástrofes en el mercado de la aviación

Como han demostrado los atentados de Nueva York y Madrid y la expansión del síndrome respiratorio agudo severo (“SRAS”), el terrorismo y las epidemias pueden afectar negativamente a la percepción por parte del público de la seguridad y comodidad de los viajes en avión y a la

demanda efectiva de tales viajes y de aviones comerciales. Por otra parte, los accidentes aéreos graves pueden repercutir negativamente en la percepción que el público o las autoridades reguladoras tienen de la seguridad de un tipo de avión determinado, forma de diseño o compañía aérea. Como consecuencia de los atentados terroristas, epidemias y otras catástrofes, una compañía aérea puede enfrentarse a un repentino descenso de la demanda de viajes en avión y verse obligada a adoptar costosas medidas de seguridad. Como consecuencia de dichos acontecimientos, y su influencia negativa sobre el sector de las compañías aéreas en general o sobre compañías aéreas determinadas, EADS puede sufrir un descenso en la demanda de todos o de determinados tipos de aviones y sus clientes pueden posponer la entrega de nuevos aviones o cancelar pedidos.

Importancia del gasto en defensa

En 2005, aproximadamente el 23% del volumen consolidado de ventas de EADS estuvo generado por el gasto en defensa. Con independencia del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un complejo conjunto de consideraciones geopolíticas, de restricciones presupuestarias y de la capacidad de las fuerzas armadas para hacer frente a amenazas específicas y ejecutar determinadas misiones. El gasto de defensa puede experimentar fluctuaciones importantes de un año para otro y de un país a otro. Por tanto, unas condiciones económicas y políticas desfavorables, así como una coyuntura adversa en los mercados de defensa en los que EADS está presente, pueden tener consecuencias negativas en el futuro en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

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

Participación en proyectos de colaboración público-privada e iniciativas de financiación privadas

Los clientes del sector de defensa, sobre todo en el Reino Unido, solicitan cada vez con mayor frecuencia propuestas y

contratos de concesión en virtud de planes conocidos como proyectos de colaboración público-privada (“PPP”, *Public-Private Partnerships*) o iniciativas de financiación privadas (“PFI”, *Private Finance Initiatives*). Los PPP y las PFI difieren considerablemente de las ventas de equipamiento de defensa tradicionales, puesto que incorporan elementos tales como:

- la prestación de amplios servicios operativos durante el período de vida útil del equipo;
- propiedad y financiación continuada del equipo por una entidad distinta del cliente, como el proveedor del equipo;
- el cumplimiento obligatorio de requisitos específicos del cliente relativos a las normativas sobre contabilidad o sobre adquisición pública; y
- disposiciones que permiten al proveedor del servicio buscar clientes adicionales para la capacidad no utilizada.

EADS es parte en contratos de PPP y PFI, por ejemplo a través de Paradigm con Skynet 5 y servicios de telecomunicaciones relacionados, y participa en propuestas de PFI adicionales, tales como el proyecto Airtanker (FSTA - Future Strategic Tanker Aircraft). Una de las dificultades asociadas a las PFI radica en la distribución de los riesgos entre las diferentes partes y en la elección del momento adecuado para proceder a la asignación de los mismos a lo largo del transcurso del proyecto.

No se pueden ofrecer garantías de la medida en que EADS logrará de manera eficaz y efectiva (i) competir por futuros programas de PPP e PFI; (ii) administrar los servicios contemplados en virtud de dichos contratos; (iii) financiar la adquisición del equipo y la prestación permanente de servicios relacionados con el mismo, o (iv) acceder a los mercados para la comercialización del exceso de capacidad. EADS tampoco puede tener la certeza de que no se verá afectada por riesgos inesperados de carácter político, presupuestario, normativo o competitivo durante el dilatado período de tiempo que duren los programas de PPP y PFI.

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 Airbus ha experimentado fuertes presiones a la baja en los precios como consecuencia de dicha competencia. EADS considera que algunas de las causas que

Factores de riesgo

2. Riesgos relacionados con la actividad

originan esta competencia en los precios se han atenuado gracias a las reestructuraciones en el sector aeroespacial y de defensa que se están produciendo en la actualidad. Sin embargo, el actual descenso de la demanda ha provocado una mayor presión por parte de determinados clientes con el fin de fomentar la competitividad en una serie de factores, como el precio y las condiciones de pago. No existen garantías de que dicha competencia no vaya a intensificarse, especialmente en un contexto de estancamiento económico prolongado.

Por otra parte, los contratos aeroespaciales y de defensa se conceden, de forma implícita o explícita, atendiendo a un criterio de preferencia nacional. Aunque EADS es una agrupación multinacional, lo que le permite ampliar mucho su mercado interno, la Sociedad afronta el riesgo de seguir en una situación de desventaja competitiva en determinados países, particularmente fuera de Europa, frente a proveedores locales de determinados productos. Habida cuenta de la importancia estratégica y de la sensibilidad política de los sectores aeroespacial y de defensa, se prevé que los aspectos políticos continúen influyendo en muchos productos en un futuro próximo.

Disponibilidad de financiación pública

En el pasado, EADS y sus principales competidores se beneficiaron de la financiación pública para la investigación y desarrollo de sus productos. EADS ha recibido recientemente financiación por parte de determinados gobiernos en relación con el programa de aviones comerciales A380, y determinados países de la UE se han comprometido ya a financiar el desarrollo del programa de aviones comerciales A350. Sin embargo, no hay garantía de que tales ayudas continúen estando disponibles para proyectos futuros. Desde 1992, la Unión Europea y los Estados Unidos vienen operando al amparo de un acuerdo que establece las condiciones en las que los Gobiernos pueden proporcionar ayuda financiera a los fabricantes de aviones civiles. La retirada unilateral del acuerdo de 1992 por parte del gobierno de los Estados Unidos a finales de 2004 desembocó en la presentación de demandas y contrademandas formales por parte de los Estados Unidos y la Unión Europea respectivamente ante la Organización Mundial del Comercio

(“OMC”). La Unión Europea y los Estados Unidos han iniciado también negociaciones para buscar una solución para las cuestiones en disputa en el procedimiento formal ante la OMC, con el fin de llegar a un acuerdo sobre un nuevo sistema que establezca unas reglas del juego equitativas para la financiación de futuros desarrollos en el ámbito de la aviación. Las condiciones de cualquier nuevo acuerdo, o el resultado del procedimiento formal ante la OMC, podrían limitar el acceso de Airbus a fondos de riesgo compartido para proyectos a largo plazo o crear una situación poco favorable para el acceso a fondos gubernamentales por parte de EADS en comparación con sus competidores estadounidenses.

Productos y servicios de alta tecnología

La mayoría de los productos y programas desarrollados y fabricados por EADS conllevan una tecnología muy avanzada y, a veces, implican la necesidad de desarrollar sistemas completamente nuevos. Asimismo, la mayoría de los productos de EADS deben funcionar en condiciones de utilización muy exigentes. Aunque EADS considera que cuenta con sofisticados métodos de diseño, fabricación y prueba de sus productos, no puede garantizar que estos productos o programas se desarrollarán o explotarán con éxito, ni que obtendrán los resultados previstos.

Algunos de los contratos celebrados por EADS establecen la renuncia a una parte del beneficio esperado; una reducción de los pagos a percibir; el compromiso de proporcionar un determinado servicio o producto; el lanzamiento de otro producto sustitutivo; o una reducción del precio en ventas posteriores realizadas al mismo cliente, en el supuesto de que los productos no se entreguen a tiempo o no funcionen correctamente. Por ejemplo, EADS adquirió una serie de compromisos en virtud de contratos de fabricación de satélites de telecomunicaciones que se firmaron durante un período en el que este tipo de contratos incluía un ajustado plazo de entrega. No obstante, el mercado ha permitido la ampliación de dichos plazos con el fin de satisfacer los cada vez más complejos requisitos tecnológicos. No existen garantías de que no se vaya a producir la imposición de sanciones relativas al cumplimiento o la rescisión de contratos

en el caso de que EADS no cumpla los plazos de entrega u otras obligaciones contractuales.

Al igual que otras empresas, algunos productos de EADS han presentado fallos o problemas ocasionales. No es posible asegurar que tales problemas no se volverán a producir en el futuro. Además de los costes derivados de la garantía de sus productos, de la ejecución de los contratos o de las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los mismos, estos fallos pueden incrementar los costes o producir pérdidas en el volumen de ventas y tener asimismo importantes consecuencias negativas en la reputación comercial de los productos de EADS. Véase el apartado “3. Riesgos jurídicos — Responsabilidad derivada de los productos y sus garantías”.

Programas principales de investigación y desarrollo

El entorno comercial de un buen número de los principales sectores de actividad de EADS se caracteriza por tener asociados importantes gastos de investigación y desarrollo que requieren considerables inversiones iniciales. Los planes de negocio que han motivado estas inversiones prevén un largo período de amortización antes de lograr la recuperación de la inversión. No es posible garantizar que se cumplan las premisas técnicas, comerciales y de mercado que han servido de base a dichos planes de negocio, ni que, en consecuencia, se consigan alcanzar los beneficios o el período de amortización previstos en dichos planes.

Compromisos relativos a pensiones asumidos en el Reino Unido

EADS participa en varias inversiones comunes con BAE Systems, entre las que destacan, por lo que respecta a su plantilla, Airbus y MBDA. En relación con dichas inversiones, mientras BAE Systems siga siendo accionista, los empleados del Reino Unido podrán participar en los planes de pensiones de BAE Systems, actualmente calificados como planes de pensiones de prestaciones definidas. Las obligaciones de prestaciones definidas de BAE Systems deben financiarse con otros activos distintos a los de la pensión

de jubilación. Desde el 1 de enero de 2005, BAE Systems está aplicando las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”). La Norma Internacional de Contabilidad (“NIC”) 19 “Retribuciones a los empleados” obliga a las sociedades a reconocer una reserva para pensiones cuando sus planes de prestaciones definidas no están cubiertos suficientemente por activos correspondientes y, por lo tanto, no gozan de una financiación suficiente. Aplicando la NIC 19, BAE Systems calculó que los planes de pensiones del Reino Unido y de los Estados Unidos presentaban una diferencia negativa de financiación respecto de los pasivos correspondientes que ascendía a 3.870 millones de libras esterlinas al cierre del ejercicio 2004. A través de sus inversiones comunes en Airbus y MBDA, EADS puede verse afectada por la insuficiente financiación de los planes de pensiones de BAE Systems. Sin embargo, los acuerdos entre EADS y BAE Systems limitan las contribuciones que deben realizarse al plan de pensiones durante un período de tiempo determinado (hasta julio de 2011 en el caso de Airbus y hasta diciembre de 2007 en el caso de MBDA). Toda contribución adicional que haya que realizar correrá a cargo de BAE Systems. En consecuencia, EADS no está expuesta al incremento de las contribuciones derivado de la escasez de financiación del plan de pensiones, durante el período de limitación. Actualmente, EADS sólo dispone de información parcial para establecer un criterio fiable para calcular su porcentaje del déficit de pensiones. Por lo tanto, EADS contabiliza como gastos las contribuciones realizadas al plan de pensiones como si se tratara de planes de contribución definida.

El 1 de noviembre de 2003, EADS estableció un nuevo plan de pensiones para Astrium Reino Unido. Los beneficios comprometidos de conformidad con el nuevo plan, calculados a 31 de diciembre de 2005, ascienden a 168 millones de libras esterlinas. El plan tiene unos activos de 114 millones de libras esterlinas, lo que arroja una deuda neta de 54 millones de libras esterlinas, que representa el riesgo máximo asociado a la creación del nuevo plan. Véase “Notas a los estados financieros consolidados (NIIF) – Nota 21(b): Provisiones para planes de pensiones”.

3. Riesgos jurídicos

Importancia de las *joint ventures* y de las participaciones minoritarias

EADS, en la que una parte importante del volumen de ventas proviene de varios consorcios, *joint ventures* y participaciones accionariales en otras sociedades, considera que sus alianzas y colaboraciones representan una importante ventaja competitiva. Estos acuerdos y participaciones comprenden fundamentalmente:

- el consorcio Eurofighter;
- dos *joint ventures* principales: MBDA y ATR;
- participaciones mayoritarias: (a) Airbus y (b) Dornier GmbH; e
- inversiones en empresas asociadas: Dassault Aviation.

La conclusión de colaboraciones y alianzas con otras compañías del sector forma parte de la estrategia de EADS. Así, la parte del volumen de ventas 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 a través de las participaciones accionariales varía de un caso a otro y es susceptible de evolucionar. Aunque EADS intenta participar en *joint ventures* a partes iguales con sus socios, existe el riesgo de enfrentarse a desacuerdos o bloqueos, propio de cualquier entidad controlada de forma conjunta, en particular de aquellas en las que todas las decisiones importantes deben tomarse por unanimidad de sus miembros, o en las que existen derechos de salida limitados. Por otra parte, el resto de las partes asociadas en estas entidades pueden ser también competidores de EADS y, en consecuencia, tener intereses distintos de los de EADS.

Además, EADS sólo puede tener un acceso limitado a la contabilidad y a la información de las entidades en las que posee una participación minoritaria. Por lo 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.

Responsabilidad derivada de los productos y sus garantías

EADS diseña, desarrolla y fabrica productos de alto perfil y elevado valor unitario, tales como aviones civiles y militares y equipos espaciales. Por ello, EADS corre riesgos en materia de responsabilidad derivada de dichos productos y de reclamaciones efectuadas al amparo de las garantías ligadas a los mismos, en caso de que cualquiera de ellos no cumpla con las especificaciones que les sean de aplicación. Aunque EADS considera que sus programas de seguros son suficientemente adecuados para cubrir estos riesgos y aunque no se ha producido ninguna reclamación importante, no puede garantizarse que no vayan a presentarse reclamaciones en el futuro contra EADS, o que la cobertura de estos seguros vaya a ser suficiente.

Controles a las exportaciones y otras regulaciones

Los mercados de exportación tienen una gran importancia para EADS. No obstante, 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 los que opera EADS corre el riesgo de ser restringida o sometida a la obtención de licencias y controles a la exportación, impuestos fundamentalmente por el Reino Unido, Francia, Alemania y España, países

donde EADS desarrolla sus principales actividades militares, y por otros países de los que proceden los proveedores, fundamentalmente los EE.UU. No puede garantizarse (i) que los controles a la exportación no serán más restrictivos, ni (ii) que las nuevas generaciones de productos desarrollados por EADS no vayan a ser objeto de controles similares o incluso más rigurosos, ni (iii) que no concurren factores geopolíticos que hagan imposible la obtención de licencias para la exportación en relación con determinados clientes o limiten la capacidad de EADS para llevar a cabo sus actividades según los términos de contratos previamente suscritos. Un acceso reducido a los mercados militares de exportación podría afectar de forma negativa a la actividad, 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 productos, de prácticas laborales y de relaciones con autoridades extranjeras. Además, la capacidad de EADS para comercializar nuevos productos y para acceder a nuevos mercados puede depender de la obtención a tiempo de certificaciones y autorizaciones gubernamentales.

4. Riesgos industriales y vinculados al medio ambiente

Junto con otras empresas de los principales sectores en los que desempeña sus actividades, EADS está sometida a numerosas normas comunitarias, nacionales, regionales y locales relativas a emisiones a la atmósfera, vertidos en aguas superficiales y subterráneas y eliminación y tratamiento de material residual. EADS considera que sus actividades actuales cumplen sustancialmente las normas medioambientales en vigor y que será capaz de cumplir en el futuro las normas resultantes del endurecimiento de las leyes y reglamentos actuales, incluyendo el creciente endurecimiento de aquellas normas 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 deriven del esfuerzo por ajustarse a las nuevas normativas sobre medio ambiente no tenga consecuencias negativas en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

Para más información, véase “Parte 2/2.3 Protección del medio ambiente”.