
Facteurs de risque

1. Risques liés aux marchés financiers p. 8
2. Risques liés à l'activité d'EADS p. 10
3. Risques juridiques p. 14
4. Risques industriels et risques liés à l'environnement p. 16

Facteurs de risque

1. Risques liés aux marchés financiers

EADS et ses filiales (le « Groupe ») sont soumises à de nombreux risques et incertitudes qui sont susceptibles d'affecter sa performance financière. L'activité, la situation financière ou le résultat des activités d'EADS pourraient être affectés de manière significative par les risques décrits ci-après. Ces risques ne sont pas les seuls encourus par EADS. D'autres risques dont EADS n'a pas connaissance à ce jour ou qu'elle considère au jour du présent document comme non significatifs pourraient également affecter défavorablement l'activité de la Société.

1. Risques liés aux marchés financiers

Exposition au risque de change

La majeure partie du chiffre d'affaires d'EADS est réalisée en dollars américains tandis qu'une part importante de ses coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, dans la mesure où EADS n'utiliserait pas d'instruments financiers pour couvrir son exposition au risque découlant de variations de change entre ces devises, ses résultats seraient affectés par les fluctuations des taux de change sur le marché euro-dollar américain et livre sterling-dollar américain. Par conséquent, EADS a mis en œuvre une stratégie de change afin de gérer et de minimiser l'incidence d'un tel risque. Afin de sécuriser les taux auxquels le chiffre d'affaires libellé en dollars américains (essentiellement généré par Airbus et par le marché commercial du satellite) est converti en euros ou en livres sterling, EADS gère un portefeuille de couverture à long terme. Il est très difficile de déterminer la probabilité et le moment de la réalisation du risque de change encouru par EADS, en particulier compte tenu des possibles variations imprévisibles du chiffre d'affaires suite à des annulations ou à des reports de commandes. De plus, dans la mesure où une part importante du risque de change encouru par EADS est couverte par le biais d'accords contractuels avec des tiers, EADS est exposée à un risque de non-exécution de ses quelque 40 cocontractants en charge de la couverture du risque de change. Rien ne peut garantir que la stratégie de couverture du risque de change mise en œuvre par EADS la protégera intégralement contre les fluctuations importantes de taux de change du dollar américain par rapport à l'euro et à la livre sterling et que ces fluctuations n'affecteront pas le résultat de ses activités et sa situation financière.

Le chiffre d'affaires consolidé, les coûts, les éléments d'actif et de passif d'EADS libellés dans d'autres monnaies que l'euro sont convertis en euros pour l'établissement de ses comptes. Dans la mesure où la stratégie de couverture du risque de change d'EADS vise à couvrir ses flux de trésorerie et, dans une large mesure, l'EBIT*, les fluctuations de valeur de ces devises par rapport à l'euro auront un impact sur la valeur en euros du chiffre d'affaires, des coûts, des éléments d'actif et de passif, ainsi que, dans une moindre mesure, de l'EBIT* publiés par EADS.

Les fluctuations des monnaies autres que le dollar américain dans lesquelles EADS engage ses principales dépenses de fabrication (principalement l'euro) risquent d'avoir un effet de distorsion sur la concurrence entre EADS et ceux de ses concurrents dont les dépenses sont établies dans d'autres monnaies. Cette situation est tout particulièrement sensible s'agissant des fluctuations par rapport au dollar américain, dans la mesure où la plupart des produits d'EADS et de ses concurrents (par exemple sur le marché de l'exportation en matière de Défense Nationale) sont facturés dans cette monnaie. EADS risque donc de voir sa capacité à concurrencer ses adversaires réduite si l'une quelconque des principales monnaies qu'elle utilise s'apprécie face aux principales monnaies de ses concurrents.

Voir « 1.1.4.3 Niveau de l'EBIT* par Division – Impact des opérations de couverture sur l'EBIT* » pour une présentation de la politique de couverture en devises d'EADS. Voir « 1.1.3.5 Comptabilisation dans les états financiers des opérations de couverture » pour un résumé du traitement comptable des opérations de couverture en devises par EADS.

Exposition au risque lié au financement des ventes

Afin de soutenir ses ventes, EADS (essentiellement par le biais d'Airbus et d'ATR en ce qui concerne l'aviation commerciale) peut convenir de participer au financement de ses clients. Par conséquent, EADS possède un portefeuille significatif composé de contrats de location et d'autres contrats de financement avec des compagnies aériennes. Les risques découlant des opérations de financement des ventes d'EADS se classent en deux catégories : (i) le risque de crédit portant sur la capacité d'un client à remplir ses obligations au titre d'un contrat de financement et (ii) le risque sur la valeur d'un appareil, qui a principalement trait à la diminution imprévue de sa valeur future. Parmi les mesures prises par EADS pour atténuer l'effet de ces risques figurent des structures financières et juridiques optimisées, la diversification pratiquée envers un certain nombre d'avions et de clients, l'analyse du crédit des contreparties de financement, la passation de provisions pour risque de crédit et de valeur des actifs ainsi que le transfert du risque d'exposition auprès de tiers. Rien ne permet de garantir que ces mesures protégeront intégralement EADS en cas de défaillances de ses clients ou en cas de baisse importante de la valeur d'un appareil faisant l'objet d'un tel financement sur le marché de l'occasion.

Les contrats de financement des ventes d'EADS l'exposent à un risque sur la valeur de l'appareil parce que la Société conserve un intérêt au moyen d'un nantissement sur l'appareil en question afin de s'assurer que ses clients rempliront leurs obligations financières et parce qu'EADS garantit une part de la valeur de marché de l'appareil pendant une période de temps limitée après sa livraison à ses clients. En cas de conjoncture défavorable, le marché des appareils d'occasion pourrait perdre sa liquidité et la valeur de marché des appareils d'occasion pourrait être largement inférieure aux montants envisagés. En cas de défaillance d'un client ayant bénéficié d'un contrat de financement à une période où la valeur de marché d'un appareil d'occasion a diminué de manière inattendue, EADS se trouverait pénalisée par la différence qui existerait entre le montant à échoir du prêt et la valeur de marché de l'appareil. De même, si la baisse inattendue de la valeur de marché d'un appareil donné coïncidait avec la fenêtre d'exercice d'une garantie de valeur des actifs s'agissant de cet appareil, EADS risquerait de

perdre la différence entre la valeur de marché de l'appareil en question et le montant de la garantie de valeur des actifs. Rien ne permet de garantir que les mesures prises par EADS seront suffisantes pour couvrir ces défaillances potentielles.

Par l'intermédiaire de la Division de gestion des actifs d'Airbus ou suite à des opérations de financement antérieures, EADS est propriétaire d'appareils d'occasion, ce qui l'expose directement aux fluctuations de valeur de marché de ces appareils.

Risque de défaut de contrepartie

EADS est exposée à un risque de défaut de ses contreparties, dans le cadre des contrats d'instruments financiers souscrits. Toutefois, le Groupe a mis en place des procédures destinées à éviter la concentration du risque de crédit et à limiter ce dernier.

Les opérations de trésorerie ainsi que les opérations portant sur des produits dérivés ne sont réalisées qu'avec des établissements financiers jouissant d'un très bon crédit. EADS a mis en place un système de limites de crédit pour gérer activement et limiter son risque de crédit. Ce système attribue un niveau d'exposition maximale à chaque contrepartie, sur la base, au minimum, de leurs notations telles qu'établies par Standard & Poor's, Moody's et Fitch IBCA. Les limites correspondantes sont régulièrement suivies et mises à jour.

Étant donné que le risque de défaut de contrepartie se pose également dans le contexte d'opérations de financement des ventes, la politique générale d'EADS est de ne fournir un financement qu'à des clients, et par le biais de structures dotées d'une surface financière suffisante. Voir « 1.1.7.4 Financement des ventes ».

Risques liés au portefeuille de participations

EADS détient plusieurs participations à des fins industrielles. Aucune de ces participations n'est détenue à des fins spéculatives ou de négoce. Ces participations sont comptabilisées soit selon la méthode de mise en équivalence (sociétés liées) si EADS a la possibilité d'y exercer une influence notable, soit à leur juste valeur. Si la juste valeur ne peut être aisément déterminée, la valeur de la participation est mesurée à son coût d'acquisition.

Facteurs de risque

2. Risques liés à l'activité d'EADS

Toute variation de la valeur des participations mises en équivalence dépend principalement de leur performance. La principale participation mise en équivalence d'EADS est la participation dans Dassault Aviation. La valeur d'actif net de cette participation était de 1,9 milliard d'euros au 31 décembre 2005. EADS considère comme réduit le risque de variations inattendues de la valeur de la participation dans Dassault Aviation, ainsi que de toutes ses autres participations mises en équivalence.

Pour les participations autres que celles dans les sociétés liées, qui ne constituent qu'une fraction de l'actif total d'EADS, celle-ci considère que le risque de variation négative

de la juste valeur ou de dépréciation de ces participations n'est pas significatif.

Les actions propres détenues par EADS ne sont pas considérées comme des participations. En outre, les actions propres ne sont pas considérées comme exposées à un risque, puisque toute variation de la valeur de ces actions n'est constatée directement que lorsqu'elles sont vendues sur le marché et n'affecte jamais le résultat net. Les actions propres sont détenues afin de couvrir le risque de dilution résultant des plans d'actionnariat des salariés et de l'exercice de stock-options par les employés bénéficiaires de tels instruments.

2. Risques liés à l'activité d'EADS

Caractère cyclique du marché de l'aviation

En 2005, le chiffre d'affaires combiné d'Airbus et d'ATR a représenté environ plus des deux tiers du chiffre d'affaires consolidé d'EADS. Le marché des avions commerciaux affectés au transport de passagers a traditionnellement montré des tendances cycliques découlant en partie de l'influence de la croissance du produit intérieur brut (« PIB ») sur la demande du marché du transport aérien. La croissance des activités d'EADS dans le domaine de l'aviation commerciale est donc liée à celle du PIB. D'autres facteurs jouent néanmoins un rôle important, tels que (i) le vieillissement et l'obsolescence technique de la flotte par rapport aux avions nouveaux, (ii) le nombre et les caractéristiques des appareils retirés du marché et immobilisés dans l'attente d'une éventuelle remise en service, (iii) les taux de remplissage, (iv) la politique tarifaire des compagnies aériennes, (v) la santé financière des compagnies aériennes et (vi) la déréglementation du secteur.

EADS et la Division Airbus se sont dotées d'une organisation très souple au niveau de la fabrication des appareils, qui leur permet de s'adapter aux changements cycliques de la demande. Voir « Partie 2/1.1.2 Airbus –

Marché ». Toutefois, EADS prévoit que le marché des avions de passagers continuera à être cyclique et que les périodes de conjoncture économique difficile, telles que celles traversées à l'heure actuelle, pourraient affecter le résultat de ses activités et sa situation financière futurs.

Impact des actes de terrorisme, des épidémies et des catastrophes aériennes sur le marché de l'aviation

Comme en attestent les attentats terroristes perpétrés à New York et Madrid ainsi que l'épidémie par le virus du Syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS »), le terrorisme et les épidémies peuvent avoir des effets négatifs sur la perception qu'ont les voyageurs de la sécurité et du confort du transport aérien et, de ce fait, sur la demande de transport aérien et d'avions commerciaux. En outre, les catastrophes aériennes peuvent avoir un impact négatif sur la perception que les voyageurs ou les autorités de réglementation ont de la sécurité d'une catégorie d'avion donnée, de sa technique de conception ou d'une compagnie aérienne en particulier. Suite à des attentats, épidémies ou autres catastrophes, une compagnie aérienne peut être confrontée à une diminution

soudaine de la demande de son trafic aérien et peut être contrainte de prendre des mesures coûteuses de sécurité et de sûreté. En réaction à de tels événements et à leur impact négatif sur le secteur aérien ou sur certaines compagnies aériennes en particulier, EADS peut être pénalisée par un recul de la demande de tous ou certains types de ses appareils et les clients d'EADS peuvent être amenés à différer la livraison des nouveaux avions, voire à annuler des commandes.

Un marché dépendant des investissements consacrés à la Défense

En 2005, environ 23 % du chiffre d'affaires consolidé d'EADS a été généré par des dépenses militaires. Quel que soit le marché considéré, les investissements dans le domaine de la Défense nationale dépendent d'un ensemble complexe de considérations géopolitiques, de contraintes budgétaires et de l'aptitude des forces armées à faire face à des menaces spécifiques et à accomplir certaines missions. Les dépenses militaires de défense peuvent connaître des fluctuations importantes selon les pays et d'une année sur l'autre. Des conditions économiques et politiques défavorables ou une conjoncture difficile sur les marchés de la Défense nationale sur lesquels EADS est présente peuvent donc avoir des conséquences négatives sur le résultat des activités et la situation financière futurs d'EADS.

Dans l'hypothèse où plusieurs pays se lancent conjointement dans des contrats d'approvisionnement pour la défense nationale, toute contrainte d'ordre économique, politique et/ou budgétaire dans l'un de ces pays peut avoir un effet négatif sur la capacité d'EADS à conclure ou à exécuter ces contrats.

Émergence de partenariats public-privé et d'initiatives de financement privé

Les clients du domaine de la défense nationale, en particulier au Royaume-Uni, exigent de plus en plus de propositions et de contrats d'attribution en vertu de plans qualifiés de partenariats associant secteurs public et privé (« PPP ») ou d'initiatives de financement privé (« IFP »). Les PPP et les IFP se distinguent nettement des ventes traditionnelles

d'équipements militaires, dans la mesure où ils intègrent souvent les éléments suivants :

- la fourniture de services opérationnels complets tout au long de la durée de vie de l'équipement militaire ;
- la propriété et le financement du matériel concerné par un tiers autre que le client, notamment le fournisseur de l'équipement militaire ;
- la conformité obligatoire aux exigences spécifiques requises par le client s'agissant des règles de comptabilité publique ou des réglementations gouvernementales applicables en matière ; et
- les modalités autorisant le fournisseur de services à rechercher de nouveaux clients pour absorber les capacités non utilisées.

EADS est partie à différents contrats de type PPP ou IFP notamment par le biais de Paradigm avec Skynet 5 et les services de télécommunications qui y sont associés et est également impliquée dans d'autres offres de type IFP, telles que le projet Avion Ravitailleur Stratégique (FSTA). L'une des complexités afférentes aux contrats de type IFP se situe dans la répartition des risques entre les différentes parties ainsi que dans le calendrier de cette répartition sur la durée de vie du projet.

Rien ne permet de garantir dans quelle mesure EADS pourra efficacement (i) postuler pour les futurs programmes PPP ou IFP, (ii) accomplir les services prévus en vertu desdits contrats, (iii) financer l'acquisition du matériel et la fourniture régulière des services y afférents ou (iv) avoir accès aux marchés pour y commercialiser ses excédents. EADS ne dispose en outre d'aucune certitude lui permettant de savoir si elle ne va pas se trouver confrontée à des risques politiques, budgétaires, réglementaires ou concurrentiels non prévus au cours de la durée des programmes PPP et IFP.

Concurrence et accès au marché

La plupart des activités d'EADS font l'objet d'une très vive concurrence, notamment sur le marché de l'aviation commerciale où Airbus a connu de fortes pressions sur les prix. EADS estime que certaines causes de cette guerre des prix ont été atténuées par les restructurations en cours dans

Facteurs de risque

2. Risques liés à l'activité d'EADS

le secteur de l'aéronautique et de la défense. Toutefois, le récent fléchissement de la demande a créé une pression supplémentaire de la part des clients, ce qui a stimulé la concurrence sur un certain nombre de paramètres tels que le prix et les modalités de paiement. Rien ne permet de garantir que la concurrence ne va pas s'intensifier, particulièrement dans le contexte d'une phase de repli prolongée.

De plus, beaucoup de contrats visant des produits de l'aéronautique et de la défense sont attribués, implicitement ou explicitement, sur la base d'une préférence nationale. Bien qu'EADS constitue un regroupement multinational assis sur un large marché domestique, EADS risque de se trouver en situation de désavantage concurrentiel dans certains pays, notamment hors d'Europe, face à certains fournisseurs locaux. Compte tenu de l'importance stratégique et de la sensibilité politique des secteurs de l'aéronautique et de la défense, les considérations politiques continueront de peser sur de nombreux produits dans un avenir prévisible.

Disponibilité de financements publics

Au cours des années passées, EADS et ses principaux concurrents ont bénéficié de financements publics pour la recherche et le développement de leurs produits. EADS a récemment reçu des financements de la part de certains gouvernements concernant le programme d'avion commercial A380 ; par ailleurs, certains pays de l'U.E. se sont engagés à financer le développement du programme d'avion commercial A350. Rien ne peut garantir que de tels financements perdureront à l'avenir. Depuis 1992, l'Union européenne et les États-Unis ont agi dans le cadre d'un accord fixant les modalités et conditions de l'aide financière que les gouvernements peuvent apporter aux fabricants d'avions civils. Le retrait unilatéral du gouvernement américain de l'accord conclu en 1992, fin 2004, a fini par amener les États-Unis et l'Union européenne, respectivement, à déposer des requêtes et à entamer des actions devant l'Organisation Mondiale du Commerce (« OMC »). L'Union européenne et les États-Unis ont également entamé des négociations visant à une résolution

des questions litigieuses dans le cadre de la procédure devant l'OMC, en vue d'arrêter un nouveau système équitable pour le financement futur du développement de nouveaux avions. Il est possible que les modalités et conditions de tout nouvel accord ou l'issue de la procédure formelle devant l'OMC puissent limiter l'accès d'Airbus aux fonds de partage des risques pour des projets de grande envergure ou puissent placer EADS dans une position défavorable par rapport à ses concurrents américains en matière d'accès à des fonds publics.

Produits et services de haute technologie

EADS conçoit et fabrique des produits et programmes qui sont, pour la plupart, à la pointe de la technologie et parfois totalement nouveaux. La plupart de ces produits sont destinés à fonctionner dans des conditions d'utilisation très exigeantes. Bien que la conception et les méthodes de fabrication et d'essai des produits d'EADS soient particulièrement sophistiquées, il ne peut être garanti que ces produits ou programmes seront développés ou exploités avec succès, ou qu'ils présenteront les performances prévues.

Certains des contrats conclus par EADS stipulent l'abandon d'une partie du bénéfice escompté, une réduction des paiements, la fourniture d'un lanceur ou d'un autre produit ou service de remplacement ou une réduction de prix pour des ventes ultérieures au même client au cas où ses produits ne seraient pas livrés à temps ou lorsque leurs performances ne répondraient pas aux attentes. Par exemple, EADS a contracté des engagements au titre de contrats portant sur la fabrication de satellites de télécommunications qui ont été signés à une période où des calendriers de livraison serrés étaient prévus mais la pratique de marché autorisait à rallonger les délais de livraison afin de répondre à des exigences technologiques toujours plus complexes. Rien ne permet de garantir que des pénalités pour défaut de performance ou pour annulation de contrats ne seront pas imposées si EADS ne respectait pas ses délais de livraison ou autres obligations contractuelles.

À l'instar d'autres organisations, EADS a connu occasionnellement des échecs avec certains produits, ainsi que d'autres problèmes. Rien ne permet de garantir que de tels problèmes ne se reproduiront pas dans l'avenir. Outre les coûts éventuels liés à la garantie des produits, à l'exécution du contrat ou aux opérations nécessaires pour y remédier, ces défaillances peuvent entraîner des coûts ou induire des pertes de chiffre d'affaires et peuvent également avoir des conséquences négatives importantes sur la réputation des produits EADS. Voir « 3. Risques juridiques – Responsabilité du fait des produits et actions en garantie ».

Principaux programmes de recherche et développement

Bon nombre des principaux secteurs d'activité d'EADS sont caractérisés par des dépenses importantes de recherche et développement, et requièrent par conséquent des investissements initiaux considérables. Les plans d'activité qui déterminent ces investissements prévoient une longue période avant que ces investissements ne soient rentables. Il ne peut être donné aucune garantie que les hypothèses de marché, commerciales et techniques sous-jacentes à ces plans d'activité et par conséquent la période d'amortissement ou les taux de rentabilité envisagés par ces plans d'activité, se vérifieront.

Engagements de financement de retraite au Royaume-Uni

EADS détient plusieurs participations communes avec BAE Systems, dont les plus importantes en terme de personnel sont Airbus et MBDA. En ce qui concerne chaque participation commune, tant que BAE Systems demeure actionnaire, les salariés britanniques peuvent rester affiliés aux régimes de retraite de BAE Systems qui remplissent actuellement les critères des régimes de retraite multi-employeurs à prestations définies. Les obligations de retraite à prestations définies de BAE Systems doivent être financées par des fonds de retraite gérés. BAE Systems

applique les normes internationales d'information financière (« IFRS ») depuis le 1er janvier 2005. La Norme comptable internationale (« IAS ») 19 « Avantages du personnel » impose à une entité de constituer une provision pour obligation de retraite si ses régimes à prestations définies ne sont pas suffisamment couverts par des actifs correspondants et sont, de ce fait, sous-financés. Conformément à IAS 19, BAE Systems a calculé, pour ses régimes de retraite britanniques et américains, un sous-financement de 3 870 millions de livres sterling à fin 2004. À travers ses participations dans Airbus et MBDA, EADS est potentiellement affectée par les carences des régimes de retraite de BAE Systems. Toutefois, les accords d'actionnaires qui ont été signés entre EADS et BAE Systems ont pour effet de plafonner les cotisations que la participation commune doit verser au régime de retraite pendant une période donnée (soit, jusqu'en juillet 2011 pour Airbus et jusqu'en décembre 2007 pour MBDA). Toute cotisation supplémentaire serait versée par BAE Systems. EADS n'est, par conséquent, pas exposée à un risque d'augmentation de ses cotisations résultant du sous-financement du régime de retraite au cours de la période de plafonnement des cotisations. Selon EADS, les informations actuellement disponibles ne suffisent pas à déterminer une base fiable pour le calcul de sa part dans le déficit des retraites. Par conséquent, EADS inscrit en charges les cotisations versées au titre du régime de retraite comme s'il s'agissait de régimes à cotisations définies.

Le 1er novembre 2003, EADS a mis en place un nouveau régime de retraite pour Astrium U.K. L'obligation au titre des prestations définies du nouveau régime, calculée au 31 décembre 2005, s'élève à 168 millions de livres sterling. Les actifs sur lesquels est basé ce régime de retraite sont comptabilisés à hauteur de 114 millions de livres sterling, ce qui entraîne un passif net de 54 millions de livres sterling couvrant le risque maximum lié à la mise en place de ce nouveau régime. Voir « Notes annexes aux états financiers consolidés (IFRS) – Note 21(b) : Provisions pour régimes de retraite ».

3. Risques juridiques

Importance des sociétés communes et des participations minoritaires

EADS, dont une part importante du chiffre d'affaires provient de consortiums, de sociétés communes et de participations, estime que ses alliances et partenariats représentent un atout concurrentiel majeur. Ces accords et participations comprennent notamment :

- le consortium Eurofighter ;
- deux principales sociétés communes : MBDA et ATR ;
- des participations majoritaires : (a) Airbus et (b) Dornier GmbH ; et
- une participation dans une société affiliée : Dassault Aviation.

La conclusion de partenariats et d'alliances avec d'autres acteurs du marché fait partie intégrante de la stratégie d'EADS et la part du chiffre d'affaires générée par des consortiums, des sociétés communes et des participations pourrait encore augmenter à l'avenir. Cette stratégie peut entraîner des modifications dans la structure organisationnelle ou un réajustement du contrôle exercé par EADS dans ces sociétés communes existantes.

Le degré de contrôle exercé par EADS sur les consortiums, sociétés communes et participations qu'elle détient est variable et susceptible d'évoluer. Dans la mesure où EADS participe à des sociétés communes à égalité avec ses partenaires, le risque de désaccord ou d'impasse, inhérent à toute entité conjointement contrôlée, existe notamment dans celles où toutes les décisions importantes doivent être prises à l'unanimité de leurs membres, ou au niveau desquelles il existe des droits de sortie limités. Par ailleurs, les autres parties associées dans ces entités peuvent également être des concurrentes d'EADS et, en conséquence, avoir des intérêts divergents de ceux d'EADS.

En outre, EADS ne peut avoir qu'un accès limité à la comptabilité et aux informations des entités dans lesquelles elle possède une participation minoritaire. Elle ne peut donc qu'avoir une connaissance limitée de leurs activités et de leurs résultats, par rapport aux entités dans lesquelles

elle détient une participation majoritaire ou dans la gestion desquelles elle est quotidiennement impliquée.

Responsabilité du fait des produits et actions en garantie

EADS conçoit, développe et fabrique un certain nombre de produits haut de gamme d'une importante valeur unitaire, notamment les avions civils et militaires et les équipements spatiaux. EADS court donc un risque en matière de responsabilité et peut faire l'objet d'actions en garantie en cas de défaillance d'un produit. Bien qu'EADS s'estime suffisamment assurée pour couvrir ces risques et qu'elle n'ait fait l'objet d'aucune réclamation importante par le passé, aucune garantie ne saurait toutefois être donnée que des réclamations ne seront pas formulées à l'avenir contre EADS, ou que la couverture de ses assurances sera suffisante.

Contrôle des exportations et autres réglementations

Les marchés à l'exportation ont une grande importance pour EADS. De plus, bon nombre de produits à usage militaire conçus et fabriqués par EADS sont considérés comme ayant un intérêt stratégique national. En conséquence, l'exportation de ces produits hors des marchés domestiques d'EADS risque d'être limitée ou soumise à l'obtention de licences et de contrôles à l'exportation imposés notamment par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Espagne où EADS exerce ses principales activités militaires, ainsi que par d'autres pays où les fournisseurs proviennent notamment des États-Unis. Rien ne permet de garantir (i) que les contrôles à l'exportation auxquels EADS est soumise ne s'alourdiront pas, (ii) que de nouvelles générations de produits développés par EADS ne feront pas également l'objet de contrôles similaires, voire plus rigoureux, (iii) que des facteurs géopolitiques ne rendront pas impossible l'obtention de licences d'exportation pour certains clients ou ne réduiront pas la capacité d'EADS à exécuter des contrats préalablement signés. Un accès réduit aux marchés militaires à l'exportation

risquerait d'avoir une incidence négative sur l'activité, la situation financière et le résultat des activités d'EADS.

EADS est également soumise à diverses autres réglementations nationales susceptibles d'affecter ses activités et sa situation financière, par exemple en matière de protection de l'environnement, d'utilisation de ses produits, de politique

de l'emploi et de rapports avec les autorités étrangères.

En outre, la possibilité pour EADS de commercialiser de nouveaux produits et d'accéder à de nouveaux marchés peut dépendre de l'obtention de certifications et d'autorisations gouvernementales en temps utile.

4. Risques industriels et risques liés à l'environnement

Comme toutes les autres sociétés des principaux secteurs industriels dans lesquels elle opère, EADS est soumise à de nombreuses lois et réglementations européennes, nationales, régionales et locales en matière d'environnement concernant les émissions dans la nature, dans les nappes d'eau de surface et phréatiques ainsi que l'enlèvement et le traitement de toutes sortes de déchets. EADS estime que ses activités actuelles sont conformes aux réglementations en vigueur dans ce domaine. EADS estime actuellement être en mesure de se conformer à des normes environnementales plus rigoureuses que celles actuellement en vigueur, ce qui comprend celles de plus

en plus rigoureuses concernant la qualité des produits en matière de protection de l'environnement qui seront mises en application dans les prochaines années, sans avoir pour autant à engager d'importantes dépenses d'équipement. Il ne peut cependant être garanti que l'augmentation de ces dépenses d'équipement et des coûts d'exploitation résultant de la mise en conformité avec ces nouvelles réglementations environnementales sera sans conséquence néfaste sur le résultat des activités et la situation financière d'EADS.

Pour plus d'informations, voir « Partie 2/2.3 Protection de l'environnement ».