

DOCUMENTO DE REGISTRO DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S. A.

**El presente Documento de Registro ha sido aprobado por la Comisión
Nacional del Mercado de Valores el 26 de octubre de 2010**

Según lo dispuesto en el Real Decreto 1310/2005 de 4 de noviembre y en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda EHA 3537/2005, de 10 de noviembre, el presente Documento de Registro ha sido elaborado de conformidad con los modelos incluidos en los Anexos I y II del Reglamento (EC) 809/2004 de 29 de abril de 2004, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/EC del Parlamento y del Consejo de Europa.

La distribución del presente documento de registro de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante, el “Documento”) y/o los documentos que le acompañan en jurisdicciones distintas de España y el Reino Unido puede estar restringida por ley y por lo tanto las personas en posesión de este Documento y/o los documentos que le acompañan deben informarse y cumplir dichas restricciones. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir una violación de la normativa sobre valores de dicha jurisdicción.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Los valores no pueden ofrecerse o venderse en Estados Unidos de América, a menos que estén registrados bajo la US Securities Act de 1933, con las modificaciones oportunas, o estén exentos de dicho registro. Las Acciones de IAG no se registrarán, y no están obligadas a registrarse, ante la US Securities and Exchange Commission (la “SEC”) según la US Securities Act de 1933, con las modificaciones oportunas, dependiendo de la exención de registro establecida por la Norma 802 de la misma. Ni la SEC, ni ninguna otra comisión de valores estatal o federal o autoridad reglamentaria de Estados Unidos de América, han aprobado o desaprobado las Acciones de IAG, o emitido una opinión acerca de la adecuación de este Documento. Cualquier manifestación en contra es un delito penal en Estados Unidos de América.

La Fusión (tal y como se define más adelante) afecta a los valores de una empresa no estadounidense. La Fusión está sujeta a requisitos de información diferentes a los de Estados Unidos de América. Los estados financieros incluidos en el Documento, se han preparado, en su caso, de acuerdo con las normas contables extranjeras que pueden no ser comparables a los estados financieros de las empresas estadounidenses.

Puede ser difícil que usted haga valer sus derechos y cualquier reclamación que pueda tener según las leyes de valores federales, debido a que IAG se encuentra constituida en un país distinto de Estados Unidos de América, y algunos o todos sus directivos y consejeros pueden ser residentes en un país distinto a Estados Unidos de América. Usted podría verse impedido para demandar a una empresa no estadounidense o a sus directivos o consejeros en un tribunal no estadounidense por violaciones de las leyes de valores estadounidenses. Puede ser difícil obligar a una empresa no estadounidense y sus filiales a someterse a sí mismas al juicio de un tribunal de estadounidense.

NOTIFICACIÓN A LOS RESIDENTES DE NEW HAMPSHIRE

NI EL HECHO DE QUE UNA DECLARACIÓN DE REGISTRO O UNA SOLICITUD DE LICENCIA SE HAYAN PRESENTADO SEGÚN EL CAPÍTULO 421-B DE LOS NUEVOS ESTATUTOS REVISADOS DE NEW HAMPSHIRE ANTE EL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE, NI EL HECHO DE QUE UN VALOR SE REGISTRE EFECTIVAMENTE O UNA PERSONA TENGA LICENCIA EN EL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE, CONSTITUYEN UNA CONCLUSIÓN POR PARTE DEL SECRETARIO DEL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE RESPECTO A QUE CUALQUIER DOCUMENTO PRESENTADO DE CONFORMIDAD CON RSA 421-B SEA VERDADERO, COMPLETO Y NO ENGAÑOSO. NINGÚN HECHO DE ESTE TIPO NI EL HECHO DE QUE UNA EXENCIÓN O EXCEPCIÓN ESTÉN DISPONIBLES PARA UN VALOR O UNA OPERACIÓN SIGNIFICAN QUE EL SECRETARIO DEL ESTADO HAYA APROBADO DE NINGÚN MODO LOS MÉRITOS O CALIFICACIONES, O RECOMENDADO O DADO SU APROBACIÓN A NINGUNA PERSONA, VALOR U OPERACIÓN. ES ILEGAL HACER O PROVOCAR QUE SE HAGA CUALQUIER TIPO DE MANIFESTACIÓN QUE SEA INCONSISTENTE CON LAS DISPOSICIONES DE ESTE PÁRRAFO A NINGÚN COMPRADOR O CLIENTE POTENCIAL.

ÍNDICE DEL DOCUMENTO DE REGISTRO

1.	RESUMEN	24
1.1	Introducción	24
1.2	Resumen de los términos de la Fusión	24
1.3	Antecedentes y motivos de la Fusión	27
1.4	Detalles adicionales sobre la implementación de la Fusión	28
1.5	Información sobre IAG y el Grupo IAG	29
1.6	Información financiera seleccionada sobre British Airways	30
1.7	Información financiera seleccionada sobre Iberia	31
1.8	Información sobre liquidación y Admisión a Cotización de las Acciones de IAG	32
1.9	Gobierno corporativo	33
1.10	Factores de Riesgo	34
2.	FACTORES DE RIESGO	57
2.1	Riesgos asociados a la Industria Aérea	57
2.2	Riesgos relativos a British Airways e Iberia	70
2.3	Riesgos relativos a British Airways	78
2.4	Riesgos relativos a Iberia	80
2.5	Riesgos relacionados con la Fusión, combinación e integración	82
2.6	Riesgos relativos a las Acciones de IAG	84
3.	INFORMACIÓN SOBRE LA FUSIÓN	87
3.1	Introducción	87
3.2	Antecedentes de la Fusión	89
3.3	Razones de la Fusión	89
3.4	Descripción de la Fusión	91
3.5	Condiciones de la Fusión	97
3.6	Ejecución de la Fusión	99
3.7	Organización y gobierno corporativo del Grupo IAG	113
3.8	Salvaguardas	119
3.9	Votación y toma de decisiones por parte de los accionistas con respecto a las Opcos	123

3.10	Suspensión de las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia. Exclusión de cotización de Acciones de British Airways e Iberia	124
4.	PERSONAS RESPONSABLES	124
4.1	Personas que asumen la responsabilidad del contenido del presente Documento de registro	124
4.2	Declaración de responsabilidad	124
5.	AUDITORES DE CUENTAS	125
5.1	Nombre y dirección de los auditores para el período cubierto por la información financiera histórica	125
5.2	Renuncia o cese de los auditores de cuentas	125
6.	INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA	125
6.1	British Airways	126
6.2	Iberia	128
6.3	Grupo IAG	129
7.	INFORMACIÓN SOBRE IAG Y EL GRUPO IAG	131
7.1	Información sobre IAG y el Grupo IAG	131
7.2	Estructura del Grupo IAG	131
7.3	Descripción del Grupo IAG	131
7.4	Estrategia y puntos fuertes del Grupo IAG	131
7.5	Historia y evolución de IAG	133
7.6	Marco legislativo y regulatorio	134
7.7	Admisión a Cotización	140
7.8	CDI, negociaciones, títulos de acciones y liquidación	140
8.	INFORMACIÓN SOBRE BRITISH AIRWAYS	147
8.1	Introducción e Historia	147
8.2	Descripción del negocio	149
8.3	Transporte	149
8.4	Servicios complementarios	162
8.5	Programas de fidelización	163
8.6	Circunstancias excepcionales	164
8.7	Información por segmentos	165
8.8	Asociaciones globales y alianzas estratégicas / Acuerdos de colaboración	167
8.9	Inversiones y desinversiones de British Airways	172
8.10	Nuevos productos y servicios	179
8.11	Licencias y patentes	180

8.12	Información sobre tendencias	180
8.13	Política de dividendos	182
8.14	Procedimientos judiciales y arbitrales	182
8.15	Seguros	185
9.	INFORMACIÓN SOBRE IBERIA	188
9.1	Introducción e Historia	188
9.2	Descripción del Negocio	190
9.3	Transporte	191
9.4	Servicios complementarios	206
9.5	Programa de fidelización	209
9.6	Factores Excepcionales	210
9.7	Información por segmentos	210
9.8	Asociaciones globales y alianzas estratégicas / Acuerdos de colaboración	214
9.9	Inversiones y desinversiones de Iberia	215
9.10	Nuevos productos y servicios	226
9.11	Licencias y Patentes	226
9.12	Información sobre tendencias	226
9.13	Política de dividendos	228
9.14	Procedimientos judiciales y arbitrales	228
9.15	Seguros	230
10.	INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR AÉREO	232
10.1	Información sobre el sector Aéreo	232
10.2	Competidores	234
10.3	Historia del sector mundial de líneas aéreas y desregulación	235
10.4	El sector mundial de líneas aéreas: perspectiva general	238
10.5	Aspectos económicos del sector de líneas aéreas	239
10.6	Principales tendencias del sector de líneas aéreas	242
10.7	Perspectivas de crecimiento	245
10.8	Canales de distribución de British Airways e Iberia	246
11.	REGULACIÓN DE IAG, BRITISH AIRWAYS E IBERIA	247
11.1	Regulación Internacional	247
11.2	Organismos internacionales	249
11.3	Acuerdos multilaterales / bilaterales	250
11.4	Regulación Comunitaria	251
11.5	Normativa inglesa	260

11.6	Normativa española	262
11.7	Legislación medioambiental	265
12.	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	266
12.1	Descripción del Grupo IAG y de la posición que el IAG ocupa en el mismo	266
13.	PROPIEDAD, INSTALACIONES Y EQUIPO	272
13.1	Información relativa al inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto.	272
13.2	Descripción de aspectos medioambientales que puedan repercutir en la utilización, por parte de IAG, del inmovilizado material.	277
14.	ANÁLISIS OPERATIVO Y FINANCIERO DE BRITISH AIRWAYS	280
14.1	Factores que afectan a los resultados de operaciones y la situación financiera de British Airways e Iberia	280
14.2	Descripción de las partidas clave en las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de British Airways	302
14.3	Comparación de los resultados de operaciones correspondientes al período de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2010, frente al período de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2009	308
14.4	Comparación de los resultados de operaciones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 y el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009	314
14.5	Comparación de los resultados de operaciones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 y los del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008	322
15.	ESTUDIO OPERATIVO Y FINANCIERO DE IBERIA	331
15.1	Factores que pueden influir en los resultados de operaciones y la situación financiera de Iberia	331
15.2	Descripción de los principales conceptos de la cuenta de pérdidas y ganancias	333
15.3	Comparación de los resultados de operaciones correspondientes al período de 6 meses finalizado a 30 de junio de 2010, frente al período de 6 meses finalizado a 30 de junio de 2009	341
15.4	Comparación de los resultados de operaciones en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009 y el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2008	347
15.5	Comparación de los resultados de operaciones registrados en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008 y los registrados en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007	356
16.	RECURSOS DE CAPITAL	365
16.1	British Airways	366
16.2	Iberia	383

16.3	Políticas de tesorería y gestión de riesgos financieros	388
17.	INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS	397
17.1	British Airways	397
17.2	Iberia	399
18.	PREVISIONES O ESTIMACIONES DE BENEFICIOS	400
19.	ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DE GESTIÓN Y DE SUPERVISIÓN Y ALTOS DIRECTIVOS	400
19.1	Nombre, dirección profesional y cargo en IAG de los Consejeros y Altos Directivos de IAG, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen de IAG, si dichas actividades son significativas con respecto a IAG	400
19.2	Conflicto de Intereses	408
19.3	Restricciones referentes a la enajenación/adquisición de participaciones de los Consejeros de IAG	409
20.	REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS	410
20.1	Remuneración pagada (incluyendo honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas por IAG y sus filiales a los Consejeros y Altos Directivos de IAG por los servicios de todo tipo prestados por ellos a IAG o sus filiales	410
20.2	Importes totales ahorrados o acumulados por IAG o sus filiales (British Airways e Iberia) para prestaciones de pensión, jubilación o similares	416
21.	PRÁCTICAS DE GESTIÓN	421
21.1	Fecha de expiración del actual mandato de los Consejeros de IAG, en su caso, y período durante el cual dichos Consejeros de IAG han desempeñado servicios en ese cargo	421
21.2	Información sobre los contratos suscritos por los Consejeros o Altos Directivos de IAG con IAG o cualquiera de sus filiales (British Airways e Iberia) que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa	422
21.3	Información sobre la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, la Comisión de Nombramientos, la Comisión de Retribuciones y la Comisión de Seguridad de IAG incluidos los nombres de los miembros y un resumen de su reglamento interno	424
21.4	Declaración de si IAG cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de España. En caso de que IAG no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual IAG no cumple ese régimen	431
22.	EMPLEADOS	433
22.1	Número de empleados y desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad.	433

22.2	Participaciones accionariales y derechos de opción (stock options) de Altos Directivos y Consejeros de IAG	434
22.3	Descripción de cualquier acuerdo de British Airways sobre participación de sus empleados en el capital social de British Airways	439
22.4	Acciones de British Airways	443
22.5	Acciones de Iberia	444
22.6	Accionistas significativos	444
23.	OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	446
23.1	British Airways	446
24.	INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA	451
24.1	IAG	451
24.2	British Airways	451
24.3	Iberia	475
25.	INFORMACIÓN FINANCIERA PRO FORMA	497
25.1	Información financiera pro forma	497
25.2	Estados financieros	520
25.3	Auditoría de la información financiera histórica anual	520
25.4	Información financiera intermedia	520
25.5	Política de dividendos de IAG	520
25.6	Cambios significativos en la posición financiera o comercial de IAG	521
26.	INFORMACIÓN ADICIONAL	522
26.1	Capital social	522
26.2	Estatutos y escritura de constitución	533
26.3	Auditoría de la información financiera anual histórica	547
27.	CONTRATOS SIGNIFICATIVOS	548
27.1	Documentación de la Fusión	549
27.2	IAG	558
27.3	British Airways	558
27.4	Iberia	561
28.	INFORMACIÓN DE TERCEROS, DECLARACIONES DE EXPERTOS Y DECLARACIONES DE INTERÉS	561
28.1	Informes de expertos	561
28.2	Información procedente de terceros	563
29.	DOCUMENTOS PRESENTADOS	564

30. INFORMACIÓN RELEVANTE	564
31. INFORMACIÓN CLAVE	565
31.1 Declaración sobre capital de explotación	565
32. ADMISIÓN A COTIZACIÓN Y NEGOCIACIÓN	565
32.1 Mercados regulados en que están admitidas a cotización las Acciones de IAG	565

DOCUMENTO DE REGISTRO

TABLA DE EQUIVALENCIAS ENTRE EL MODELO DE DOCUMENTO DE REGISTRO RECOGIDO EN EL REGLAMENTO 809/2004 Y EL PRESENTE DOCUMENTO DE REGISTRO PRESENTADO A CNMV

Requisitos mínimos para el documento de registro de acciones (esquema)

APARTADO ANEXO I	APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO		
1. PERSONAS RESPONSABLES	Apartado 4 Apartado 4.1 y 4.2		
1.2 Declaración de los responsables del documento de registro.	Apartado 4.2 “Declaración de responsabilidad”.		
2. AUDITORES DE CUENTAS	Apartado 5 “AUDITORES DE CUENTAS”		
2.1 Nombre y dirección de los auditores del emisor para el período cubierto por la información financiera histórica (así como su afiliación a un colegio profesional).			
2.2 Si los auditores han renunciado, han sido apartados de sus funciones o no han sido redesignados durante el período cubierto por la información financiera histórica, deben proporcionarse los detalles si son importantes.			
3. INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA	Apartado 6 “INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA”.		
3.1 Información financiera histórica seleccionada.	<u>British Airways</u> Apartado 6.1	<u>Iberia</u> Apartado 6.2	<u>IAG</u> Apartado 6.3
3.2 Información financiera seleccionada relativa a períodos intermedios.	<u>British Airways</u> Apartado 6.1	<u>Iberia</u> Apartado 6.2	<u>IAG</u> Apartado 6.3
4. FACTORES DE RIESGO	Apartado 2		
5. INFORMACIÓN SOBRE EL EMISOR	<u>British Airways</u> Apartado 8	<u>Iberia</u> Apartado 9	<u>IAG</u> Apartado 7
5.1 Historia y evolución del emisor	<u>British Airways</u> Apartado 8.1	<u>Iberia</u> Apartado 9.1	<u>IAG</u> Apartado 7.5
	<u>British Airways</u> Apartado 8.1.1	<u>Iberia</u> Apartado 9.1.1	<u>IAG</u> Apartado 7.5.1
5.1.1	<u>British Airways</u> Apartado 8.1.2	<u>Iberia</u> Apartado 9.1.2	<u>IAG</u> Apartado 7.5.2
5.1.2	<u>British Airways</u> Apartado 8.1.3	<u>Iberia</u> Apartado 9.1.3	<u>IAG</u> Apartado 7.5.3
5.1.3	<u>British Airways</u> Apartado 8.1.4	<u>Iberia</u> Apartado 9.1.4	<u>IAG</u> Apartado 7.5.4
	<u>British Airways</u>	<u>Iberia</u>	<u>IAG</u>

APARTADO ANEXO I		APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO		
		Apartado 8.1.5	Apartado 9.1.5	Apartado 7.5.5
5.2	Inversiones	<u>British Airways</u> Apartado 8.9 y 8.10		<u>Iberia</u> Apartado 9.9
5.2.1	Principales inversiones del emisor en cada ejercicio para el período cubierto por la información financiera histórica;	<u>British Airways</u> Apartado 8.9 y 8.10		<u>Iberia</u> Apartado 9.9
5.2.2	Descripción de las inversiones principales del emisor actualmente en curso	<u>British Airways</u> Apartado 8.9 y 8.10		<u>Iberia</u> Apartado 9.9
5.2.3	Información sobre las principales inversiones futuras del emisor sobre las cuales sus órganos de gestión hayan adoptado ya compromisos firmes.	<u>British Airways</u> Apartado 8.9 y 8.10		<u>Iberia</u> Apartado 9.9 y 9.10
6. DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO		<u>British Airways</u> Apartado 8.2		<u>Iberia</u> Apartado 9.2
6.1	Actividades principales	<u>British Airways</u> Apartado 8.3 Apartado 8.4		<u>Iberia</u> Apartado 9.3 Apartado 9.4
6.1.1	Descripción de, y factores clave relativos a, la naturaleza de las operaciones del emisor y de sus principales actividades.	<u>British Airways</u> Apartado 8.3.1 Apartado 8.3.2 Apartado 8.4.1 Apartado 8.4.2		<u>Iberia</u> Apartado 9.3.1, Apartado 9.3.2, Apartado 9.4.1 Apartado 9.4.2
6.1.2	Indicación de todo nuevo producto y/o servicio significativos que se hayan presentado.	<u>British Airways</u> Apartado 8.10		<u>Iberia</u> Apartado 9.10
6.2	Mercados principales Descripción de los mercados principales en que el emisor compite, incluido un desglose de los ingresos totales por categoría de actividad y mercado geográfico.	<u>British Airways</u> Apartado 8.7 Apartado 10		<u>Iberia</u> Apartado 9.7 Apartado 10
6.3	Factores excepcionales.	<u>British Airways</u> Apartado 8.6 y 14		<u>Iberia</u> Apartado 9.6 y 14
6.4	Dependencia del emisor de patentes o licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación.	<u>British Airways</u> Apartado 8.8		<u>Iberia</u> Apartado 9.8
6.5	Se incluirá la base de cualquier declaración efectuada por el emisor relativa a su posición competitiva.	<u>British Airways</u> En las distintas partes del Documento donde se efectúa una declaración sobre la posición del emisor se especifica la fuente de dicha declaración.		<u>Iberia</u> En las distintas partes del Documento donde se efectúa una declaración sobre la posición del emisor se especifica la fuente de dicha declaración.
7. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA		Apartado 12 “ESTRUCTURA ORGANIZATIVA”		
7.1	Breve descripción del grupo y la posición del emisor en el grupo.	Apartado 12.1		
7.2	Lista de las filiales significativas del emisor.	<u>British Airways</u> Apartado 12.1.1		<u>Iberia</u> Apartado 12.1.2

APARTADO ANEXO I	APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO	
8. PROPIEDAD INSTALACIONES Y EQUIPO	Apartado 13	
8.1 Información relativa a todo inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto.	Apartado 13.1	
8.2 Descripción de cualquier aspecto medioambiental que pueda afectar al uso por el emisor del inmovilizado material tangible.	Apartado 13.2	
9. ANÁLISIS OPERATIVO FINANCIERO	<u>British Airways</u> Apartado 14	<u>Iberia</u> Apartado 15
9.1 Situación financiera	<u>British Airways</u> Apartado 16.1	<u>Iberia</u> Apartado 16.2
9.2 Resultados de explotación	<u>British Airways</u> Apartado 14.2 y siguientes	<u>Iberia</u> Apartado 15.2 y siguientes
	<u>British Airways</u> Apartado 14.1	<u>Iberia</u> Apartado 15.1
9.2.1	<u>British Airways</u> Apartado 14.2 y siguientes	<u>Iberia</u> Apartado 15.2 y siguientes
9.2.2	<u>British Airways</u> Apartado 2	<u>Iberia</u> Apartado 2
10. RECURSOS FINANCIEROS	Apartado 16	
10.1 Información relativa a los recursos financieros del emisor (a corto y a largo plazo);	<u>British Airways</u> Apartado 16.1.1	<u>Iberia</u> Apartado 16.2.1
10.2 Explicación de las fuentes y cantidades y descripción narrativa de los flujos de tesorería del emisor;	<u>British Airways</u> Apartado 24	<u>Iberia</u> Apartado 24
10.3 Información sobre las condiciones de los préstamos y la estructura de financiación del emisor;	<u>British Airways</u> Apartado 16.1.2	<u>Iberia</u> Apartado 16.2.1
10.4 Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del emisor.	<u>British Airways</u> Apartado 16.1.6	<u>Iberia</u> Apartado 16.2.4
10.5 Información relativa a las fuentes previstas de los fondos necesarios para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3. y 8.1.	<u>British Airways</u> Apartado 16.1.7	<u>Iberia</u> Apartado 16.2.3
11. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS	Apartado 17 “INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS”	
	<u>British Airways</u> Apartado 17.1	<u>Iberia</u> Apartado 17.2
12. INFORMACIÓN SOBRE TENDENCIAS	<u>British Airways</u> Apartado 8.12	<u>Iberia</u> Apartado 9.12

APARTADO ANEXO I	APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO	
	<u>British Airways</u> Apartado 8.13	<u>Iberia</u> Apartado 9.12
	<u>British Airways</u> Apartado 8.13	<u>Iberia</u> Apartado 9.12
13. PREVISIONES O ESTIMACIONES DE BENEFICIOS	Apartado 18	
14. ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DE GESTIÓN Y DE SUPERVISIÓN, Y ALTOS DIRECTIVOS	Apartado 19	
<p>14.1 Nombre, dirección profesional y cargo en el emisor de personas integrantes de los organismos de administración, de gestión y supervisión y altos directivos, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del emisor, si dichas actividades son significativas con respecto a ese emisor.</p> <p>Naturaleza de toda relación familiar entre cualquiera de dichas personas.</p> <p>a) nombres de todas las empresas y asociaciones de las que esa persona haya sido, en cualquier momento de los cinco años anteriores, miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o socio, indicando si esa persona sigue siendo miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o si es socio;</p> <p>b) cualquier condena en relación con delitos de fraude por lo menos en los cinco años anteriores;</p> <p>c) datos de cualquier quiebra, suspensión de pagos o liquidación con las que la persona en cuestión estuviera relacionada por lo menos durante los cinco años anteriores;</p> <p>detalles de cualquier incriminación pública oficial y/o sanciones de esa persona por autoridades estatutarias o reguladoras</p> <p>14.2 Conflictos de Interés</p>	<p>Apartado 19.1 “Nombre, dirección profesional y cargo en el emisor de las siguientes personas, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del emisor, si dichas actividades son significativas con respecto a ese emisor”</p> <p>Apartado 19.2</p> <p>Apartado 19.3</p> <p>Apartado 19.2</p>	
15. REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS En relación con el último ejercicio completo con respecto a las personas citadas en el apartado 14:	Apartado 20	
15.1 Importe de la remuneración pagada y prestaciones en especie concedidas a esas personas por el emisor y sus filiales.	Apartado 20.1	
15.2 Importes totales ahorrados o acumulados por el emisor o sus filiales para prestaciones de	Apartado 20.2	

APARTADO ANEXO I		APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO		
pensión, jubilación o similares.				
16. PRÁCTICAS DE GESTIÓN		Apartado 21		
16.1	Fecha de expiración del actual mandato.	Apartado 21.1		
16.2	Información sobre los contratos de los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión con el emisor o cualquiera de sus filiales que prevean beneficios a la terminación de sus funciones.	Apartado 21.2		
16.3	Información sobre el comité de auditoría y el comité de retribuciones del emisor.	Apartado 21.3		
16.4	Declaración de si el emisor cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de su país de constitución.	Apartado 21.4		
17. EMPLEADOS		Apartado 22		
17.1	Número de empleados al final del periodo o la media para cada ejercicio.	Apartado 22.1		
		<u>British Airways</u> Apartado 22.1.2	<u>Iberia</u> Apartado 22.1.2	
17.2	Acciones y opciones de compra de acciones	Apartado 22.2		
17.3	Descripción de todo acuerdo de participación de los empleados en el capital del emisor.	Apartado 22.3		
18. ACCIONISTAS PRINCIPALES		Apartado 22.4		
18.1	En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que no pertenezca a los órganos de administración, de gestión o de supervisión que, directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor en el capital o en los derechos de voto del emisor.	<u>British Airways</u> Apartado 22.6.1.6	<u>Iberia</u> Apartado 22.6.2.6	<u>IAG</u> Apartado 22.6.3.6
18.2	Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, o la correspondiente declaración negativa.	Apartado 22.6.3.2		
18.3	En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control y quién lo ejerce, y describir el carácter de ese control y las medidas adoptadas para garantizar que no se abusa de ese control.	Apartado 22.6.3.3		
18.4	Descripción de todo acuerdo, conocido del emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en el control del emisor.	Apartado 22.4.3.4		
19. OPERACIONES DE PARTES VINCULADAS		Apartado 23		
20. INFORMACIÓN FINANCIERA RELATIVA AL ACTIVO Y EL PASIVO DEL EMISOR, POSICIÓN FINANCIERA Y PÉRDIDAS Y BENEFICIOS		Apartado 24		

APARTADO ANEXO I		APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO		
20.1	Información financiera histórica	<u>British Airways</u> Apartado 24.2	<u>Iberia</u> Apartado 24.3	<u>IAG</u> Apartado 24.1
20.2	Información financiera pro-forma	Apartado 25.1		
20.3	Estados financieros	Apartado 25.2		
20.4	Auditoría de la información financiera histórica anual	Apartado 25.3		
20.4.1	Declaración de que se ha auditado la información financiera histórica. Si los informes de auditoría de los auditores sobre la información financiera histórica contienen una opinión adversa o si contienen salvedades, una limitación de alcance o una denegación de opinión, se reproducirán íntegramente la opinión adversa, las salvedades, la limitación de alcance o la denegación de opinión, explicando los motivos.	Apartado 25.3.1		
20.4.2	Indicación de cualquier otra información en el documento de registro que haya sido auditada por los auditores.	Apartado 25.3.2		
20.4.3	Cuando los datos financieros del documento de registro no se hayan extraído de los estados financieros auditados del emisor, éste debe declarar la fuente de los datos y declarar que los datos no han sido auditados.	Apartado 25.3.3		
20.5	Edad de la información financiera más reciente	Apartado 25.4		
20.6	Información intermedia y demás información financiera	Apartado 25.5		
20.7	Política de dividendos Descripción de la política del emisor sobre el reparto de dividendos y cualquier restricción al respecto.	Apartado 25.6		
20.7.1	Importe de los dividendos por acción en cada ejercicio para el periodo cubierto por la información financiera histórica.	Apartado 8.13 en el caso de British Airways Apartado 9.13 en el caso de Iberia		
20.8	Procedimientos judiciales y de arbitraje	British Airways Apartado 8.14	Iberia Apartado 9.14	
20.9	Cambios significativos en la posición financiera a comercial del emisor	Apartado 25.7		
21. INFORMACIÓN ADICIONAL		Apartado 26		
21.1	Capital social	Apartado 26.1		
21.1.1	Importe del capital emitido y para cada clase del capital social			

APARTADO ANEXO I	APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO
21.1.2 Si hay acciones que no representan capital, se declarará el número y las principales características de esas acciones.	Apartado 26.1.1.4
21.1.3 Número, valor contable y valor nominal de las acciones del emisor en poder o en nombre del propio emisor o de sus filiales.	Apartado 26.1.1.5
21.1.4 Importe de todo valor convertible, valor canjeable o valor con warrants, indicando las condiciones y los procedimientos que rigen su conversión, canje o suscripción.	Apartado 26.1.2
21.1.5 Información y condiciones de cualquier derecho de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre un compromiso de aumentar el capital.	Apartado 26.1.3
21.1.6 Información sobre cualquier capital de cualquier miembro del grupo que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción.	Apartado 26.1.4
21.1.7 Evolución del capital social.	Apartado 26.1.5
21.2 Estatutos y escritura de constitución	Apartado 26.2
21.2.1 Descripción del objeto social y fines del emisor y dónde pueden encontrarse en los estatutos y escritura de constitución.	Apartado 26.2.1
21.2.2 Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del emisor relativa a los miembros de los órganos de administración, de gestión y de supervisión.	Apartado 26.2.2
21.2.3 Descripción de los derechos, preferencias y restricciones relativas a cada clase de las acciones existentes.	Apartado 26.2.3
21.2.4 Descripción de qué se debe hacer para cambiar los derechos de los tenedores de las acciones, indicando si las condiciones son más exigentes que las que requiere la ley.	Apartado 26.2.4
21.2.5 Descripción de las condiciones que rigen la manera de convocar las juntas generales anuales y las juntas generales extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de admisión.	Apartado 26.2.5
21.2.6 Breve descripción de cualquier	Apartado 26.2.6

APARTADO ANEXO I	APARTADO O APARTADOS DEL DOCUMENTO DE REGISTRO
disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del emisor que tenga por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio en el control del emisor.	
21.2.7 Indicación de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamentos internos, en su caso, que rija el umbral de participación por encima del cual deba revelarse la participación del accionista.	Apartado 26.2.7
21.2.8 Descripción de las condiciones impuestas por las cláusulas estatutarias o reglamento interno que rigen los cambios en el capital, si estas condiciones son más rigurosas que las que requiere la ley.	Apartado 26.2.8
22. CONTRATOS RELEVANTES	Apartado 27
23. INFORMACIÓN DE TERCEROS, DECLARACIONES DE EXPERTOS Y DECLARACIONES DE INTERÉS	Apartado 28
24. DOCUMENTOS PARA CONSULTA	Apartado 29
25. INFORMACIÓN SOBRE PARTICIPACIONES	Apartado 30

Adicionalmente a lo anterior, ha de tenerse en cuenta que el Documento de Registro contiene un Resumen del mismo en sus primeras páginas.

GLOSARIO

Los siguientes términos son usados a lo largo de este Documento:

“Asientos-Kilómetro Ofertados” o “AKO”	Medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de asientos ofertados por la distancia en kilómetros recorrida.
“Avión Ponderado Atendido” o “APA”	Medida de producción aplicada a la actividad de handling. Un APA equivale a la atención prestada a un avión B-727. A mayor capacidad del avión, mayor valor de APA.
“Carga Útil”	Pasajeros de pago y/o carga de pago.
“Coeficiente de Ocupación de Carga”	En el contexto de las operaciones de transporte de carga aérea de Iberia, TKT (como se define más adelante) expresadas como porcentaje de TKO (como se define más adelante).
“Coeficiente de Ocupación de Pasaje”	PKT (como se define más adelante) expresados como porcentaje de AKO.
“Coeficiente de Ocupación Total”	En el contexto de British Airways, y de las operaciones de transporte integrado de carga y pasajeros de Iberia, TKT expresadas como porcentaje de TKO.
“Coste por TKO”	En el contexto de British Airways, el resultado de dividir el gasto de explotación por las TKO.
“Coste por TKT”	En el contexto de British Airways, el resultado de dividir el gasto de explotación por las TKT.
“Ejercicio 2008/07”	En el contexto de British Airways, el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008.
“EBITDARf”	Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.
“EBITDARfp”	Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta.
“Ejercicio 2009/08”	En el contexto de British Airways, el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009.
“Ejercicio 2010/09”	En el contexto de British Airways, el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010.

“Horas Bloque”	Unidad de productividad que mide el tiempo transcurrido desde que un avión empieza a rodar por la pista hasta que vuelve a quedar inmovilizado después de aterrizar.
“Ingresos por AKO”	Resultado de dividir los ingresos generados por el transporte de pasajeros por AKO.
“Ingresos por PKT” o “Yield de Pasaje”	Resultado de dividir los ingresos generados por el transporte de pasajeros por PKT.
“Ingresos por TKT”	Resultado de dividir los ingresos generados por el transporte de pasajeros y carga por TKT.
“Ingresos Pax”	Los ingresos generados por el transporte de pasajeros.
“Pasajeros-Kilómetros Transportados” o “PKT”	Medida de tráfico, es el resultado de multiplicar los pasajeros de pago transportados por la distancia en kilómetros recorrida.
“Pax”	El número de pasajeros transportados que generan ingresos.
“Plantilla Media Equivalente” o “PME”	Número de empleados ajustado por trabajadores a tiempo parcial, horas extra y contratistas.
“TKO por PME”	Medida de productividad, TKO divididas por PME.
“Toneladas-Kilómetro de Carga” o “TKC”	Medida de tráfico. En el contexto de British Airways, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de carga aérea de pago por la distancia en kilómetros recorrida.
“Toneladas-Kilómetro Ofertadas” o “TKO”	Medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de capacidad ofrecida para el transporte de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.
“Toneladas-Kilómetros Transportadas” o “TKT”	Medida de tráfico, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.
“UTE”	Unión Temporal de Empresas.
“Yield”	Dependiendo del contexto, Yield de Pasaje, Yield de Carga o los ingresos derivados de las operaciones de transporte de carga y pasaje divididos por TKT.

DEFINICIONES

Todos los términos con iniciales en mayúscula incluidos en este apartado aparecen definidos con posterioridad en este mismo apartado.

“Acción de IAG”	Una acción ordinaria representativa del capital social de IAG con un valor nominal cada una de ellas de 0,50 euros.
“Acciones A1 de BA”	Una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, las acciones A1 representativas del capital social de British Airways que serán titularidad de IAG.
“Acciones A2 de BA”	Una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, las acciones A2 representativas del capital social de British Airways que serán titularidad de Iberia Opco.
“Acciones B de BA”	Una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, las acciones ordinarias B representativas del capital social de British Airways titularidad del UK Trustee.
“Acciones C de BA”	Una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, las acciones ordinarias C representativas del capital social de British Airways que inicialmente serán emitidas por IAG en relación con los acuerdos relativos a los Bonos Convertibles de BA.
“Accionista con Título Físico de la Fusión de BA”	Un Accionista de BA al momento de la Fusión por cuenta del cual el Custodio mantendrá Acciones con Título Físico de BA Holdco inmediatamente después de la emisión de Acciones de BA Holdco en virtud del <i>Scheme</i> de British Airways.
“Acciones de British Airways”	<p>Cuando este término se utiliza en un contexto referido a un momento anterior a la consolidación del capital social de British Airways descrita en el apartado 3.6.5.1 de este Documento:</p> <ul style="list-style-type: none">• las acciones ordinarias de 25 peniques cada una representativas del capital de British Airways; y• las acciones A2 de 25 peniques cada una representativas del capital de British Airways (que se emitirán en virtud de los acuerdos propuestos en la Junta General de British Airways y en la Junta Separada de British Airways). <p>Cuando se use en un contexto referido a un momento posterior a la consolidación del capital social de British Airways descrita en el apartado 3.6.5.1 de este Documento, las Acciones A1 de BA, las Acciones A2 de BA, las Acciones B de BA y las Acciones C de BA (y aquellas clases de acciones adicionales que se emitan en cada momento).</p>
“Acciones del <i>Scheme</i> de	

British Airways”	Las Acciones Ordinarias de British Airways sujetas al Scheme de British Airways, siendo las acciones ordinarias de British Airways (excluyendo las acciones propiedad de Iberia) existentes inmediatamente antes de la confirmación por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de la reducción de capital prevista en el <i>Scheme</i> (confirmación que se espera tenga lugar el 19 de enero de 2011).
“Acciones de Iberia”	Las acciones ordinarias representativas del capital de IB con un valor nominal cada una de ellas de 0,78 euros.
“Acciones Ordinarias de British Airways”	Las acciones ordinarias representativas del capital social de British Airways con un valor nominal cada una de ellas de 25 peniques.
“Accionista de BA al momento de la Fusión”	Una persona por cuenta de la cual el Custodio tenga acciones de BA Holdco inmediatamente después de la emisión de acciones de BA Holdco como resultado de la ejecución del <i>Scheme</i> (siendo estos los titulares de Acciones del <i>Scheme</i> de British Airways en la Hora de Efectos del <i>Scheme</i>).
“Accionistas Ordinarios de British Airways”	Titulares de Acciones Ordinarias de British Airways en cada momento.
“Acuerdo de Agente Receptor”	El acuerdo de fecha 26 de octubre de 2010 entre el Agente Receptor, British Airways, BA Holdco e IAG para el suministro de servicios por parte del Agente Receptor.
“Acuerdo de Cielos Abiertos UE-US”	Acuerdo de servicios aéreos entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea que, entre otras cosas, permite a las aerolíneas estadounidenses volar desde cualquier lugar de los Estados Unidos de América hasta cualquier lugar de la Unión Europea (y dentro de la Unión Europea) y a las aerolíneas de la Unión Europea volar desde cualquier lugar de la Unión Europea a cualquier lugar de los Estados Unidos de América (aunque no dentro de Estados Unidos de América).
“Administradores B de British Airways”	Los miembros del consejo de British Airways designados por los titulares de las Acciones B de BA., es decir el UK <i>Trustee</i>
“Admisión a Cotización de las Acciones de IAG”	La admisión de las Acciones de IAG a la Lista Oficial por la UKLA y a cotización en la Bolsa de Londres y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, a través del Sistema de Interconexión Bursátil- Mercado Continuo.
“ADSs de BA”	Títulos denominados “American Depositary Shares” representados por certificados denominados “American Depositary Receipts” representativas de (i) con anterioridad a la Fecha de Efectos del Scheme, cinco Acciones Ordinarias de British Airways, (ii) con posterioridad a la Fecha de Efectos del Scheme, cinco Acciones de BA Holdco, y (iii) con posterioridad a la implementación de la Fusión, cinco Acciones de IAG.

“ADSs de IAG”	En la medida en que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG, los títulos denominados “American Depositary Shares” representados por certificados denominados “American Depositary Receipts” representativas de cinco Acciones de IAG o cinco CDIs de IAG, , o el número que corresponda.
“AENA”	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Entidad dependiente del Ministerio de Fomento encargada de la gestión, mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos civiles y del tráfico aéreo.
“Agente Receptor”	Computershare Investor Services PLC o su representante.
“Alianza oneworld” o “oneworld”	La alianza <i>oneworld</i> , una alianza de comercialización de marcas, formada por British Airways, Iberia, American Airlines, Cathay Pacific, Finnair, Japan Airlines, Lan Airlines, Malév, Mexicana, Qantas y Royal Jordanian.
“Alto Tribunal de Inglaterra y Gales”	El <i>High Court of Justice of England and Wales</i> .
“APS”	<i>Airways Pension Scheme</i> , plan de prestación definida establecido para los empleados del Reino Unido de British Airways.
“Audiencia del <i>Scheme</i>” o “Audiencia del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales”	La audiencia del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales a efectos de la ratificación del <i>Scheme</i> de British Airways.
“BA Holdco”	BA Holdco S. A., sociedad española, con domicilio social en Calle Pradillo 5, bajo exterior derecha, 28002 Madrid, España, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número M-492.128 y provista de Código de Identificación Fiscal A-85842797 que pasará a formar parte, como nueva compañía holding, del grupo British Airways de acuerdo con el Scheme de British Airways y se fusionará con IAG e Iberia (y que se disolverá y se extinguirá en virtud de la Fusión de IAG).
“BAHBV”	British Airways Holdings B.V., una filial 100% participada por British Airways que actualmente es titular de un 10.13% del capital social de Iberia y que, con posterioridad a la Fusión tendrá 68 Acciones de IB Holding.
“BARP”	British Airways Retirement Plan, plan de aportación definida de los Empleados del Reino Unido de British Airways.
“BHL” o “Britair”	Britair Holdings Limited, una filial 100% participada por British Airways que actualmente es titular de un 3,02% del capital social de Iberia

“Bolsas de Valores Españolas”	Las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.
“Bonos Convertibles”	Bonos convertibles emitidos por British Airways por un importe total de 350.000.000 de libras esterlinas a un tipo de interés del 5,80% anual y con vencimiento en 2014.
“British Airways” o “Grupo British Airways”	British Airways Plc o, según el contexto, British Airways Plc y sus filiales en cada momento (y/o el miembro o miembros correspondiente de ese Grupo, según sea el caso).
“CAA”	La autoridad de aviación civil del Reino Unido (<i>UK Civil Aviation Authority</i>).
“Caja Madrid”	Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid.
“CDIs de IAG”	CDIs emitidos por el Depositario con respecto a Acciones de IAG, representativos cada uno de ellos de un derecho a una Acción de IAG.
“Cielo Único Europeo”	Medida regulatoria adoptada por la Comisión Europea en 2004 destinada a mejorar la eficacia y seguridad del sistema comunitario de gestión del tráfico aéreo y reestructurar el espacio aéreo europeo.
“CNMV”	Comisión Nacional del Mercado de Valores.
“Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido”	El Código Combinado de Gobierno Corporativo (<i>UK Combined Code</i>) de junio de 2008 y el Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido (<i>UK Corporate Governance Code</i>) de junio de 2010 (según sean de aplicación cada uno de ellos).
“Código Modelo”	El Código Modelo (<i>Model Code</i>) establecido en el Anexo IR de la norma 9 de las Normas de Admisión a Cotización (<i>Listing Rules</i>) referido a las normas de conducta en relación con los consejeros y altos directivos y sus limitaciones sobre operaciones con acciones de sociedades cotizadas.
“Computershare”	Computershare Investor Services PLC.
“Condiciones Originales de los Bonos Convertibles”	Los términos y condiciones de los Bonos Convertibles, de fecha 13 de agosto de 2009.
“Condiciones de Bonos Convertibles”	Términos y condiciones de los Bonos Convertibles vigentes en cada momento.
“Consejeros de IAG” o “Consejeros”	Los consejeros de IAG en cada momento.
“Consejeros de Iberia”	Cuando este término se use en un contexto referido a un momento anterior a la fecha en que la Fusión de IAG devenga efectiva, los consejeros de Iberia en cada momento y cuando se utilice en un contexto referido a un momento posterior a la fecha

	en que la Fusión de IAG devenga efectiva, los Consejeros de Iberia Opco.
“Contrato de Depósito de British Airways”	El contrato de depósito suscrito por British Airways y el Depositario de BA en virtud del cual fueron emitidos los ADSs de BA.
“Contrato de Fusión”	El contrato suscrito el 8 de abril de 2010 entre British Airways e Iberia que establece los términos y condiciones de la Fusión y las actuaciones para su ejecución, cuyo resumen se incluye en el apartado 27.1.1 de este Documento.
“Contrato de Préstamo del UK Trust”	El contrato de préstamo suscrito el 19 de octubre de 2010 en el marco de las Operaciones de Estructura de Nacionalidad, entre IAG y el Trustee y en virtud del cual IAG concederá al UK Trustee un préstamo por un importe de 1.000.000 de libras esterlinas y que se detalla en el apartado 27.1.4 de este Documento.
“Contrato de Suscripción del UK Trust”	El contrato suscrito el 19 de octubre de 2010 en el marco de las Operaciones de Estructura de Nacionalidad entre IAG, British Airways y el UK Trustee en relación con la suscripción de las Acciones B de BA por el UK Trustee y que se detalla en el apartado 27.1.5 de este Documento.
“Contrato entre Accionistas de Iberia Opco”	El contrato entre accionistas relativo a Iberia Opco suscrito el 19 de octubre de 2010 por la Sociedad de Nacionalidad Española, Iberia Holding, IAG, BAHBV e Iberia Opco y que se detalla en el apartado 27.1.8 de este Documento.
“Contrato entre Socios de la Sociedad de Nacionalidad”	El contrato entre socios suscrito el 19 de octubre de 2010 por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, El Corte Inglés, S. A. y la Sociedad de Nacionalidad Española y que se detalla en el apartado 27.1.8 de este Documento.
“CREST”	El sistema para la liquidación de operaciones en valores y anotados en cuenta, que gestiona Euroclear conforme al <i>Uncertificatted Securities Regulations 2001</i> (SI 2001 No. 3755) (Reglamento de valores anotados en cuenta) de Reino Unido e Irlanda.
“CREST Depository”	CREST Depository Limited.
“CREST Depository Interest” o “CDI”	Significa un interés depositario CREST, que representa el derecho a una acción. Las características generales de los intereses depositarios CREST se pueden encontrar en el Manual Internacional de CREST.
“Custodio”	La entidad designada por Computershare para actuar como tenedor de acciones de BA Holdco en régimen de fideicomiso (<i>bare trust</i>) por cuenta de los Accionistas de BA al momento de la Fusión de IAG en los términos de la Trust Deed de BA Holdco, entidad que se prevé sea Computershare Company

Nominees Limited.

“Depositorio de BA” o “Depositorio de British Airways”	Citibank, N.A., en su calidad de depositario en virtud del Contrato de Depósito de British Airways.
“Depositorio de IAG”	Banco depositario en virtud del Contrato de Depósito de IAG.
“Derecho Especial de Giro”	Activo de reserva internacional cuyo valor se obtiene a partir de distintas divisas y que es utilizado para definir los límites de responsabilidad en una serie de convenios internacionales de aviación.
“Día Hábil”	Un día (distinto de sábado o domingo) en que los bancos están abiertos para operar (salvo cuando estén abiertos exclusivamente para negociaciones y liquidaciones en euros) en Londres y Madrid.
“Documento del Scheme”	El documento en el que se exponen los detalles de la operación del <i>Scheme</i> de British Airways y que incluye las convocatorias de la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways y la Junta Separada de British Airways será enviado, junto con el presente Documento, a los Accionistas de British Airways el 26 de octubre de 2010
“EASA”	Agencia Europea de Seguridad Aérea.
“Ecuación de Canje”	<p>Ecuación de canje establecida en el Contrato de Fusión que prevé la emisión de Acciones de IAG con arreglo a los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) el Custodio, en representación de cada Accionista de BA al momento de la Fusión, recibirá 1 Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco que tenga el Custodio en representación de dicho Accionista de BA al momento de la Fusión (inmediatamente antes de que la Fusión de IAG devenga efectiva en la Fecha de Efectos de la Fusión) en proporción al número de Acciones de BA Holdco de las que sea titular en ese momento, habiendo recibido el Custodio de BA en representación de dicho Accionista de BA al momento de la Fusión, en virtud del <i>Scheme</i> de British Airways, 1 Acción de BA Holdco por cada Acción del <i>Scheme</i> de British Airways de las que sea titular en la Hora de Registro del <i>Scheme</i> dicho Accionista de BA al momento de la Fusión como Accionista del <i>Scheme</i> de British Airways, y(b) cada Accionista de Iberia al momento de la Fusión de IAG recibirá 1,0205 Acciones de IAG por cada acción de Iberia que sea titular inmediatamente antes que la Fusión de IAG devenga efectiva en la Fecha de Efectos de la Fusión y en proporción al número de acciones de Iberia de las que sea

	titular en ese momento.
“Entidades de Nacionalidad”	La Sociedad de Nacionalidad Española y el UK Trust.
“Escritura de Declaración Unilateral (<i>Deed Poll</i>)”	la escritura de declaración unilateral (<i>deed poll</i>) otorgada por CREST Depository Limited, de fecha 25 de junio de 2001, modificada mediante una primera escritura de declaración unilateral complementaria de 23 de noviembre de 2001 y en vigor desde el 26 de noviembre de 2001, modificada a su vez por una segunda escritura de declaración unilateral complementaria en vigor desde el 15 de abril de 2002, que establece los términos en que se emiten CREST Depository Interests.
“Escritura de Fusión”	La escritura pública de fusión que suscribirán BA Holdco, Iberia e IAG en relación con la Fusión de IAG.
“Estado Miembro”	Un estado miembro de la UE.
“Estatutos de BA”	Los estatutos sociales de British Airways, vigentes en la fecha del presente Documento.
“Estatutos de BA Opco”	Los estatutos de British Airways que se adoptarán como parte de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de British Airways.
“Estructura de Nacionalidad de British Airways”	La estructura societaria que se implementará a efectos de salvaguardar los derechos de tráfico y permisos de vuelo vigentes de British Airways una vez ejecutada la Fusión de IAG, como se detalla en el apartado 3.6.5 del presente Documento.
“Estructura de Nacionalidad de Iberia”	La estructura societaria que se implementará a efectos de salvaguardar los derechos de tráfico y permisos de vuelo de Iberia una vez ejecutada la Fusión de IAG, como se detalla en el apartado 3.6.5 del presente Documento.
“Euroclear”	Euroclear UK & Ireland Limited.
“Euroclear Bank”	Euroclear Bank S.A./N.V., entidad a través de la cual el Depositario de CREST y su entidad designada CIN (Belgium) Limited tendrán un interés sobre las Acciones de IAG a los efectos de la emisión de los CDIs de IAG.
“Euroclear Nominees”	EC Nomineed Limited que tendrá acciones de IAG en fideicomiso (<i>trust</i>) por cuenta de Euroclear Bank.
“Eurocontrol”	Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea.
“Fecha de Efectos de la Fusión”	La fecha en que la Escritura de Fusión sea presentada para su inscripción en el Registro Mercantil de Madrid, siempre que dicha Escritura de Fusión quede debidamente inscrita en el

Registro Mercantil de Madrid.

“Fecha de Efectos del Scheme”	La fecha de entrada en vigor del <i>Scheme</i> de British Airways de conformidad con sus términos que está previsto sea el 21 de enero de 2011.
“FSA”	Financial Services Authority del Reino Unido (el organismo que regula la industria de los servicios financieros en el Reino Unido).
“FSMA 2000”	La ley británica denominada “Financial Services and Markets Act” de 2000, en su redacción vigente en cada momento.
“Fusión”	La integración entre British Airways e Iberia de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Fusión y que comprende una serie de operaciones consistentes en la Segregación de Iberia, el <i>Scheme</i> de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de Estructura de Nacionalidad.
“Fusión de IAG”	La fusión sometida a derecho español en virtud de la cual se llevará a cabo la fusión por absorción de BA Holdco e Iberia por parte de IAG.
“Grupo IAG”	El grupo de compañías que, después de que la Fusión se haga efectiva, estará integrado por IAG, el Grupo Iberia y el Grupo British Airways.
“Hora de Efectos del Scheme”	La hora de la Fecha de Efectos del <i>Scheme</i> en que el <i>Scheme</i> de British Airways entra en vigor.
“Hora de Registro de Votación del Scheme”	6:00 p.m. del 25 de noviembre de 2010, o en el caso de que se aplase la Junta por Orden Judicial, 6.00 p.m. del Día Hábil que anteceda al inmediatamente anterior Día Hábil a la Junta por Orden Judicial o a cualquier Junta por Orden Judicial aplazada.
“Hora de Registro del Scheme”	6:00 p.m. del Día Hábil anterior a la Fecha de Efectos del <i>Scheme</i> .
“IAG”	International Consolidated Airlines Group S. A., sociedad española, con domicilio social en Madrid (España), calle Velázquez, 130, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número M-492129 y provista de Código de Identificación Fiscal A-85845535 que será, a continuación de la Fusión, la compañía holding del Grupo IAG.
“IATA”	International Air Transport Association.
“IB”	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., sociedad española, con domicilio social en Madrid (España), calle Velázquez, 130, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número M-4621 y provista de Código de Identificación Fiscal A-28017648.

“Iberclear”	Sociedad de Gestión de los Sistemas, Registro, Compensación y liquidación de Valores, S.A.U. Sistema español de liquidación y compensación, a través del cual se compensarán y liquidarán las operaciones y posiciones en Acciones de IAG.
“Iberia” o “Grupo Iberia”	Cuando este término se utiliza en un contexto referido a un momento anterior a que la Fusión de IAG se haga efectiva, IB, o cuando lo requiera el contexto, IB y sus filiales, y cuando se utilice en un contexto referido a un momento posterior a que la Fusión de IAG se haga efectiva, y Iberia Opco (antes de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia o Iberia Holding después de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia) y sus filiales (y/o, en cada caso, cuando el contexto lo requiera, el miembro o miembros correspondientes de dicho Grupo).
“Iberia Holding” o “IB Holding”	IB Opco Holding, S. L., sociedad española, con domicilio social en Madrid (España), calle Velázquez, 130, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número M-491911 y provista de Código de Identificación Fiscal B-85850386 que será, con posterioridad a la Estructura de Nacionalidad de Iberia, la compañía holding de Iberia Opco.
“Iberia Opco” o “IB Opco”	Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora, sociedad operadora sucesora de Iberia tras la ejecución de la Segregación de Iberia.
“ICAO”	<i>International Civil Aviation Organization.</i>
“JSA”	Contrato de Servicios de Vuelos Conjuntos suscrito entre British Airways y Qantas.
“Junta General de British Airways”	La junta de accionistas de British Airways que se celebrará a las 9:45 a.m. (hora de Londres) (o después de dicha hora tan pronto como concluya la Junta por Orden Judicial) del 29 de noviembre de 2010 (incluso cualquier aplazamiento de la misma) en la que se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways, con sujeción a la aprobación del Scheme de British Airways en la Junta por Orden Judicial, la aprobación de un acuerdo extraordinario de aprobación del <i>Scheme</i> de British Airways y de determinados asuntos necesarios para hacer efectivo el <i>Scheme</i> de British Airways, incluyendo la aprobación de los estatutos sociales de British Airways y la reducción del capital social de British Airways.
“Junta General de Iberia”	La junta general ordinaria de Iberia prevista a las 12,00 horas del 28 de noviembre de 2010, en primera convocatoria, y a la misma hora del 29 de noviembre de 2010, en segunda convocatoria (incluido cualquier aplazamiento de la misma). Está previsto que la Junta General de Iberia se celebre en segunda convocatoria y que se proponga a los Accionistas de Iberia para su aprobación, entre otros acuerdos, la Fusión de

IAG y la Segregación de Iberia.

“Junta por Orden Judicial de British Airways” o “Junta por Orden Judicial”	La junta (incluso cualquier aplazamiento de la misma) de los Accionistas Ordinarios de British Airways (sin incluir a Iberia) convocada para las 9:30 a.m. (hora de Londres) del 29 de noviembre de 2010 por orden del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales en virtud de los artículos 895 a 899 de la <i>Companies Act</i> de 2006, en la que se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways (exceptuando a Iberia) la aprobación del Scheme de British Airways.
“Junta Separada de British Airways”	La junta separada de Accionistas Ordinarios de British Airways (con excepción de Iberia) que se celebrará a las 10:00 a.m. (hora de Londres) (o después de dicha hora tan pronto como concluya la Junta General de British Airways) del 29 de noviembre de 2010 (incluido cualquier aplazamiento de la misma), en la que se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways (con excepción de Iberia) la aprobación de la conversión y reclasificación de la Participación Cruzada de Iberia en British Airways en Acciones A2.
“Ley de Sociedades Británica de 2006”	<i>United Kingdom Companies Act</i> de 2006.
“Ley de Sociedades de Capital”	Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.
“Ley del Mercado de Valores”	Ley del Mercado de Valores 24/1998, de 28 de julio.
“Lista Oficial” (Official List)	La lista mantenida por la FSA de conformidad con el artículo 74(1) de FSMA 2000 a los efectos de la Parte VI de FSMA 2000.
“NAPS”	<i>New Airpays Pension Scheme</i> , plan de prestación definida establecido para los empleados de British Airways.
“Normas de Admisión a Negociación”	Las normas de admisión a negociación de UKLA (<i>Listing Rules</i>).
“Nota de Valores”	La Nota sobre Valores que ha de ser aprobada por la CNMV y elaborada con arreglo al Anexo III del Reglamento (CE) n° 809/2004 de la Comisión, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, con el fin de efectuar la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.
“Opco”	Según requiera el contexto, British Airways o Iberia Opco o ambas, principales aerolíneas operadoras del Grupo IAG.
“Operaciones de la Estructura de Nacionalidad”	Las operaciones que han de llevarse a cabo con el fin de implementar las Estructura de Nacionalidad de Iberia y la Estructura de Nacionalidad de British Airways, que se describen

con mayor detalle en el apartado 3.6.5 de este Documento.

“Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas”	Las operaciones que llevarán a cabo British Airways e Iberia en relación con las Participaciones Cruzadas tal y como se describen con mayor detalle en el apartado 3.6.4 de este Documento.
“Participación Cruzada de British Airways en Iberia”	Las Acciones de Iberia que son titularidad del Grupo British Airways (representativas a la fecha del presente Documento de aproximadamente el 13,15% del capital social de Iberia).
“Participación Cruzada de Iberia en British Airways”	Las Acciones de British Airways titularidad de Iberia a la fecha del presente Documento (representativas aproximadamente del 9,975% del capital social de British Airways).
“Participaciones A de Iberia Holding”	Las participaciones sociales clase A, representativas del capital de Iberia Holding, que como resultado de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia serán titularidad de IAG (431 acciones) y de BAHVA (68 participaciones).
“Participaciones B”	Significa las Acciones B de BA y las Participaciones B de Iberia Holding.
“Participaciones B de Iberia Holding”	Las participaciones sociales clase B representativas del capital social de Iberia Holding, que como consecuencia de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia serán titularidad de la Sociedad de Nacionalidad Española.
“Período de Oposición de Acreedores respecto de la Fusión”	Significa el período de un mes natural a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Registro Mercantil de la aprobación de la Fusión de IAG por los accionistas de IAG, BA Holdco e Iberia en que los acreedores de IAG, BA Holdco y de Iberia puedan oponerse a la Fusión de IAG de acuerdo con la normativa española.
“Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación”	Período de un mes natural a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Registro Mercantil de la aprobación de la Segregación de Iberia por los accionistas de Iberia e Iberia Opco en que los acreedores de Iberia e Iberia Opco puedan oponerse a la Segregación de Iberia de acuerdo con la normativa española.
“Proyecto de Fusión”	El proyecto de fusión aprobado por los Consejos de Administración de IAG, BA Holdco e Iberia, con efectos del 29 de junio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 3/2009, depositado con fecha 6 de julio de 2010 por el Registro Mercantil de Madrid.
“Proyecto de Segregación de Iberia” o “Proyecto de Segregación”	El proyecto de segregación aprobado por los Consejos de Administración de Iberia e Iberia Opco, con efectos del 29 de junio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en la Ley española 3/2009 depositado con fecha 5 de julio de 2010 por el

Registro Mercantil de Madrid.

“Representante (*nominee*) de IAG”

Computershare Company Nominees Limited.

“Scheme de British Airways” o “Scheme”

El *scheme of arrangement* (que bajo la ley británica es un compromiso o acuerdo entre una compañía y sus accionistas o acreedores (o cualquier clase de ellos) y que puede emplearse para llevar a cabo la reorganización financiera de una compañía o de su estructura societaria, incluyendo una fusión, o, como es el caso de esta transacción, la inserción de una nueva compañía holding) a realizar en los términos de los artículos 895 a 899 de la *Companies Act* de 2006, entre British Airways y los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways (con excepción de Iberia) y que se describirá en el Documento del *Scheme*, con las modificaciones, ampliaciones o condiciones aprobadas o impuestas por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales.

“Segregación de Iberia”

El traspaso por sucesión universal de todos los activos y pasivos de Iberia (distintos de las acciones en autocartera y los derechos y obligaciones de Iberia bajo el Contrato de Fusión) mediante una segregación regulada por el artículo 71 de la Ley 3/2009, tal y como se describe con mayor detalle en el apartado 3.6.1 del presente Documento.

“Servicio de Representación de IAG”

El servicio de representación patrocinado por sociedades con respecto a los CDI de IAG que está operado por Computershare Investor Services PLC, a tenor del cual el Representante (*nominee*) de IAG mantiene CDI de IAG por cuenta de sus participantes como titular registral y en régimen de fideicomiso simple (*bare trust*).

“Sociedad de Nacionalidad Española”

GARANAIR, S.L., sociedad española, con domicilio social en Paseo de la Castellana 189, Madrid, y provista de Código de Identificación Fiscal B-86054806, entidad que será la titular de las Participaciones B de Iberia Holding a los efectos de la Estructura de Nacionalidad de Iberia.

“Sociedades Operadoras”

Iberia, British Airways y cualquier sociedad operadora relevante dentro del Grupo IAG.

“Socio B de BA”

El titular de las Acciones B de BA en cada momento, que al implementarse la Estructura de Nacionalidad de British Airways será el UK Trustee (como *trustee* del UK Trust).

“Socio B de Iberia”

El titular de las Participaciones B de Iberia Holding en cada momento. Al implementarse la Estructura de Nacionalidad, el Socio B de Iberia será la Sociedad de Nacionalidad Española.

“Socios B”

El Socio B de BA y el Socio B de Iberia Holding.

“Tenedor con Título

Un Accionista del *Scheme* de British Airways que figure en el libro registro de miembros que sea titular Acciones del *Scheme*

Físico”	de British Airways incorporadas a un título físico en la Hora de Registro del <i>Scheme</i> y por el término “Tenedor Con Título Físico” se entenderá cualquiera de ellos.
“Trust Deed de BA Holdco”	La <i>trust deed</i> con fecha 26 de octubre de 2010 formalizada por el Custodio de BAH, BA Holdco e IAG.
“Trust Deed de Bonos Convertibles” o “Trust Deed Original de los Bonos Convertibles”	La <i>trust deed</i> de fecha 13 de agosto de 2009 formalizada por British Airways y The Law Debenture Trust Corporation p.l.c. en virtud de la cual se emitieron los Bonos Convertibles.
“Trustee de los Bonos Convertibles”	The Law Debenture Trust Corporation p.l.c.
“UK Trust”	El <i>trust</i> constituido en virtud de la UK Trust Deed y en relación con el cual el UK Trustee actúa como trustee.
“UK Trust Deed”	La <i>trust deed</i> suscrita el 19 de octubre de 2010 por IAG y el UK Trustee en el marco de las Operaciones de Estructura de Nacionalidad y que se describe en el apartado 27.1.3 de este Documento.
“UK Trustee”	LDC (NCS) Limited, sociedad constituida en Inglaterra y Gales, con número de registro 7384180 y con domicilio social en Fifth Floor, 100 Wood Street, London, EC2V 7EX y que es una filial íntegramente participada de Law Debenture Corporation p.l.c.
“UK Listing Authority” o UKLA”	La <i>Financial Services Authority</i> en su calidad de autoridad competente en virtud de la <i>Financial Services and Markets Act</i> de 2000 (ley británica que creó la <i>Financial Services Authority</i> como regulador del sector de los servicios financieros en el Reino Unido).
“Warrant de los Bonos Convertibles”	Warrant múltiple a emitir por IAG a favor de British Airways que incorpora el derecho a requerir la emisión Acciones de IAG y a designar a los suscriptores de las mismas, tal y como se describe en el apartado 27.3.1 de este Documento.

DOCUMENTO DE REGISTRO

1. RESUMEN

El presente resumen tiene carácter meramente introductorio, por lo que cualquier decisión de invertir en Acciones de IAG debería basarse en un análisis del texto íntegro de este Documento y de la Nota sobre Valores (incluida la información que se incorpora por alusión) por el inversor. Caso de iniciarse reclamación judicial en relación con la información recogida en este Documento o en la Nota sobre Valores, el inversor demandante podría resultar obligado, a tenor de la legislación nacional de los Estados del EEE, a soportar los costes de traducción de este Documento o de la Nota sobre Valores antes de iniciar procedimientos legales. Los responsables de este resumen, incluida su traducción, estarán sujetos a responsabilidad civil, pero únicamente en el caso de que el resumen sea engañoso, inexacto o contradictorio con las demás partes del Documento o de la Nota sobre Valores.

1.1 Introducción

El 12 de noviembre de 2009, los Consejos de British Airways e Iberia aprobaron la suscripción de un acuerdo vinculante de intenciones (*Memorandum of Understanding*) que fijó las bases para la fusión entre British Airways e Iberia con el fin de crear un nuevo grupo aéreo europeo de referencia. Las dos sociedades firmaron posteriormente un contrato de fusión con fecha 8 de abril de 2010.

1.2 Resumen de los términos de la Fusión

La integración de los negocios de British Airways e Iberia se ejecutará mediante la introducción de la sociedad española International Consolidated Airlines Group, S. A. (“**IAG**”) como la nueva sociedad holding de British Airways e Iberia

Como resultado de la Fusión, y de acuerdo con la Ecuación de Canje, a través de un proceso que tendrá dos etapas (el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG): (i) los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) recibirán 1 Acción de BA Holdco por cada Acción Ordinaria de British Airways y, a continuación, recibirán 1 Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco previamente recibida; y (ii) los Accionistas de Iberia (distintos de BA Holdco) recibirán 1,0205 Acciones de IAG por cada Acción de Iberia.

La autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas recíprocas entre British Airways e Iberia quedarán excluidas del canje de acciones mencionado anteriormente. Como parte de la Fusión, la autocartera de Iberia se amortizará y las participaciones cruzadas se mantendrán o se reconstituirán entre las respectivas sociedades operadoras.

Con base en esta Ecuación de Canje, tras la Fusión (y teniendo en cuenta las operaciones anteriormente descritas en relación con la autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas) los Accionistas Ordinarios de British Airways inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión

(distintos de Iberia) serán titulares del 56% de IAG y los Accionistas de Iberia inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión (distintos de British Airways) serán titulares del 44% de IAG.

La Fusión es una operación que se compone de diversas transacciones que se ejecutarán a lo largo de varios días. Estas operaciones incluyen la Segregación de Iberia, el *Scheme* de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en Relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de la Estructura de Nacionalidad. El calendario previsto para los principales eventos será el siguiente:

26 de octubre de 2010	Registro del Documento de Registro por la CNMV y aprobación del Circular en relación con el Scheme por la <i>Financial Services Authority</i> (FSA).
27 de octubre de 2010	Convocatoria de la Junta General de Iberia.
29 de noviembre de 2010	9.30 a.m. (hora de Londres): Junta por Orden Judicial de British Airways ¹ . 9.45 a.m. (hora de Londres): Junta General de British Airways ² . 10.00 a.m. (hora de Londres): Junta Separada de British Airways ³ . 12.00 p.m.: Junta General de Iberia (en segunda convocatoria) ⁴
1 de diciembre de 2010	Inicio del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia.
2 de enero de 2011	Finalización del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia.
Enero de 2011 (no menos de 72 horas antes de la Audiencia de la UKLA)	Aprobación de la Nota de Valores.
18 de enero de 2011	Audiencia de la UKLA (<i>UK Listing Authority</i> organismo regulador de los mercados de valores en el Reino Unido) en relación con la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG. Confirmación escrita por la UKLA y la LSE respecto de la aprobación de la solicitud de

¹ El Alto Tribunal de Inglaterra y Gales otorgará el 26 de octubre de 2010 una orden para la celebración de la Junta por Orden Judicial de British Airways.

² Comenzará en la hora fijada o cuanto antes después de la misma una vez concluida la Junta por Orden Judicial de British Airways.

³ Comenzará en la hora fijada o cuanto antes después de la misma una vez concluida la Junta General de British Airways.

⁴ Está previsto que la Junta General de Iberia se celebre en segunda convocatoria, como es habitual. Si la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways o la Junta Separada de British Airways fuera objeto de aplazamiento, también se aplazará la Junta General de Iberia.

	Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.
19 de enero de 2011	Audiencia del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Es la vista judicial en la que se buscará la ratificación (<i>sanción</i>) del <i>Scheme</i> de British Airways por parte del Tribunal. Todos titulares de Acciones del <i>Scheme</i> de British Airways tendrán derecho a ser escuchados y apoyar u oponerse a la emisión por parte del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de una Orden que ratifique el <i>Scheme</i> y confirme la reducción de capital de British Airways.
20 de enero de 2011	Formalización de la Escritura de Segregación ante notario público español e inscripción de dicha escritura ante el Registro Mercantil de Madrid. Fecha de Efecto de la Segregación. Último día de cotización de las Acciones de British Airways y de las Acciones de Iberia.
21 de enero de 2011	Desde la apertura del mercado, se suspenderá la cotización de las Acciones de British Airways (7.30 a.m. hora de Londres) y la cotización de las Acciones de Iberia (8.30 a.m hora de Madrid). Fecha de Efectos del <i>Scheme</i> . El <i>Scheme</i> de British Airways se hace efectivo como resultado de la presentación ante el Registro de Sociedades de Inglaterra y Gales de la orden del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales por la que se autoriza el <i>Scheme</i> de British Airways. Una vez el <i>Scheme</i> de British Airways entre en vigor, formalización ante notario público español de la Escritura de Ampliación de Capital Social de BA Holdco como resultado del <i>Scheme</i> de British Airways. Emisión por parte de BA Holdco de Acciones de BA Holdco al Custodio. Presentación a inscripción de la referida Escritura de Ampliación de Capital Social ante el Registro Mercantil de Madrid. Formalización y presentación de la Escritura de Fusión ante el Registro Mercantil de Madrid e inscripción de dicha escritura por el Registro Mercantil de Madrid. Fecha de Efectos de la Fusión. En la Fecha de Efectos de la Fusión emisión por IAG de Acciones de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje. Comienzo de las operaciones de canje de acciones en relación con la asignación de las respectivas Acciones de IAG.

24 de enero de 2011

Exclusión de la cotización de las Acciones de British Airways (8.00 a.m hora de Londres) e Iberia (9.00 a.m. hora de Madrid).

Fecha prevista de admisión a Cotización simultánea de las Acciones de IAG en la Bolsa de Londres (8.00 a.m hora de Londres) y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (9.00 a.m. hora de Madrid).

26 de enero de 2011

Implementación de las Estructuras de Nacionalidad

Todas las referencias a horas en este Documento se refieren a la hora de Madrid, a menos que se indique lo contrario. Las fechas incluidas en esta sección en relación con la implementación de la Fusión y la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG son tentativas en la medida en la que dichas fechas dependen de un número de factores y autorizaciones.

1.3 Antecedentes y motivos de la Fusión

British Airways e Iberia disfrutan de una sólida relación desde hace años. Además de ser importantes accionistas mutuos, British Airways e Iberia pertenecen a la alianza *oneworld* y han explotado conjuntamente con éxito las rutas entre London Heathrow y Madrid Barajas desde 2005. Asimismo, British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito recientemente una alianza de participación en ingresos, por un periodo indefinido, en relación con los vuelos entre varios destinos europeos (Unión Europea, Noruega y Suiza) y de América del Norte (Estados Unidos de América, Canadá y México).

Los Consejeros de IAG consideran que la Fusión tiene su fundamento en esta relación y que existen razones de peso, tanto estratégicas como económicas, que la justifican. La Fusión integra las posiciones de liderazgo que cada una de las compañías ocupa en el Reino Unido y España, manteniéndose las marcas y actuales operaciones de cada compañía.

Los principales beneficios de la Fusión son, entre otros:

- **Beneficios para los clientes**

Aumento de los beneficios para los clientes, incluida la consolidación de la alianza *oneworld* con una red integrada más extensa para pasajeros y carga y una mayor capacidad para invertir en nuevos servicios y productos para sus clientes

- **Potencial de las sinergias**

Los Consejeros de IAG han fijado unos objetivos estimados de sinergias anuales de aproximadamente 400 millones de euros (antes de impuestos) a partir de la finalización del quinto año posterior a la ejecución de la Fusión, con un coste máximo de efectivo de 269 millones de euros a lo largo del periodo de cinco años.

- **Mejora de la posición estratégica en el sector de la aviación global**

Mejor posición estratégica dentro del sector aéreo global, con una red geográfica complementaria y potencial para el futuro crecimiento de capacidad y frecuencia.

- **Consolidación**

Potencial para beneficiarse de una ulterior consolidación del sector, incluso fuera de Europa, cuando el vigente marco regulatorio lo permita

- **Flujo de ingresos diversificado**

Alto nivel de efectivo, colocando al Grupo IAG en una posición que le permita hacer frente a posibles alteraciones y fluctuaciones cíclicas que afecten a la industria aérea.

Buena posición en términos de cuota de mercado de tráfico tanto dentro de Europa como entre Europa y los principales centros mundiales.

- **Gobierno corporativo y gestión**

Equipo directivo con un historial acreditado de obtención de eficiencia de costes y de iniciativas de cambios empresariales. Una estructura que conserva la base operativa y contable de cada compañía, así como la marca individual de cada una, con IAG fijando la dirección y la estrategia del negocio combinado.

1.4 Detalles adicionales sobre la implementación de la Fusión

La Fusión se compone de diversas operaciones que está previsto llevar a cabo a lo largo de varios días. Estas transacciones incluyen la Segregación de Iberia, el *Scheme* de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de Estructuras de Nacionalidad.

La Segregación de Iberia implicará la transmisión por parte de Iberia por sucesión universal de la totalidad de su patrimonio a Iberia Opco (con la excepción de los derechos y obligaciones de Iberia en virtud del Contrato de Fusión, que serán conservados por Iberia) a cambio de la emisión por parte de Iberia Opco de acciones de nueva emisión a favor de Iberia.

En virtud de la operación de *Scheme* de British Airways, BA Holdco, S.A., sociedad española inactiva constituida en diciembre de 2009 (“**BA Holdco**”), pasará a ser la sociedad holding del Grupo British Airways. Un *scheme of arrangement* es un compromiso o acuerdo entre una compañía y sus accionistas o acreedores (o cualquier clase de ellos) bajo la legislación británica y puede emplearse para llevar a cabo la reorganización financiera de una compañía o su estructura societaria, incluyendo una fusión, o, como es el caso de esta transacción, la inserción de una nueva compañía holding. Si un *scheme of arrangement* deviene efectivo, resultará vinculante para todos los accionistas, independientemente de que hayan asistido o no o votado a favor o no del acuerdo correspondiente.

Una vez consumadas estas dos operaciones y a través de una fusión sometida a normativa española, BA Holdco e Iberia se fusionarán mediante su absorción por parte de IAG.

Con el fin de conservar los actuales derechos de tráfico y permisos de vuelo de British Airways y de Iberia, como parte de la Fusión se implementará una estructura de gobierno (Estructuras de Nacionalidad) que asegurará que al menos el 50,1 % de los derechos de voto en junta general de accionistas de British Airways esté en manos de nacionales británicos y que al menos el 50,1 % de los derechos de voto de Iberia Opco esté en manos de nacionales españoles (si bien estas participaciones accionariales conllevarán derechos económicos mínimos). Para más información sobre las Estructuras de Nacionalidad véase el apartado 3.6.5 de este Documento.

Como parte de la Fusión, British Airways e Iberia han acordado el mantenimiento o reconstitución de las participaciones cruzadas que tienen mutuamente, a cuyo efecto se llevarán a cabo las correspondientes operaciones, que se explican más adelante en el apartado 3.6.4. de este Documento.

1.5 Información sobre IAG y el Grupo IAG

Las Acciones de IAG cotizarán en la *Official List* y en el segmento premium y sus acciones estarán incluidas en el índice británico FTSE UK Index Series. En la sección 7.6 de este Documento se describen las obligaciones a cargo de IAG al cotizar sus acciones en el segmento premium. Las Acciones de IAG cotizarán en el principal mercado de la Bolsa de Londres, así como en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las “**Bolsas de Valores Españolas**”) a través del Mercado Continuo Español.

A continuación se incluye información financiera del Grupo IAG basada en un balance y cuenta de resultados pro forma que ha sido objeto de un informe de propósito especial (que incluyen tanto el Grupo Iberia como el Grupo British Airways, como si la integración fuera efectiva desde el 1 de enero de 2010) respecto del período semestral finalizado a 30 de junio de 2010:

	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)
Importe neto de la cifra de negocios	6.581
EBITDAR ^f	343
Beneficios/pérdidas de explotación	(297)
Resultado financiero neto	(83)
Resultado del período	(359)
Total Activo/Pasivo	19.083
Patrimonio Neto	4.042
Pasivos no corrientes	8.000
Pasivos corrientes	7.041
Endeudamiento financiero bruto	5.439
Beneficio por acción (céntimos)	(19,4)

* EBITDAR^f: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

En la siguiente tabla se reflejan algunos datos operativos clave sobre British Airways e Iberia en relación con las operaciones combinadas del negocio de transporte de pasajeros y del negocio de transporte de carga en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010 (en el caso de British Airways) y 31 de diciembre de 2009 (en el caso de Iberia):

	British Airways		Iberia	
	2010/09	% Variación 10/09-09/08	2009	% Variación 09-08
TKOs ⁵ (millones)	21.278	(4,6)	7.278,1	(5,0)
TKTs ⁶ (millones)	15.588	(2,9)	5.486,6	(7,3)
Coefficiente de ocupación total (%)	73,3	1,3 pts	75,4	(1,8 pts)
Ingresos por TKO (Céntimos de euro)	35,39	(7,3)	49,14	(17,5)
Plantilla media (PMEs ⁷)	37.595	(9,4)	8.294	(4,2)

⁵ Medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de capacidad ofrecida para el transporte de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.

⁶ Medida de tráfico, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.

⁷ Número de empleados ajustado por trabajadores a tiempo parcial, horas extra y contratistas.

	British Airways		Iberia	
	2010/09	% Variación 10/09-09/08	2009	% Variación 09-08
Ingresos Totales por pasaje y carga (£ millones)	7.530	(11,5)	-	-
Ingresos totales por pasaje y carga (€ millones)*	8.492	(17,8)	3.576	(21,7)
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro	1,128	-	-	-

* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleado para calcular las cifras equivalentes en euros.

Los ingresos de British Airways (calculados teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta) e Iberia (calculados en base a las rutas que generan los ingresos) desglosados por áreas geográficas para el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 o el 31 de diciembre de 2009, en su caso, fue como sigue:

British Airways			Iberia		
(En millones de euros)	Ejercicio 2009/10	% variación ** 2009/10-2008/09	(En millones de euros)	Ejercicio 2009	% variación 09-08
			Doméstico	709	(23,7)
Reino Unido/Europa	4.969	(12,5)	Medio radio	890	(20,8)
Continente americano	1.662	(3,8)	Europa	785	(22,6)
Asia Pacífico	590	(19,0)	África y Oriente Medio	105	(4,5)
África y Oriente Medio	651	(7,4)	Largo radio	1.538	(16,3)
Ingresos totales de pasaje	7.872	(10,9)	Ingresos totales de pasaje*	3.137	(19,4)

* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

** Indica la variación de los importes en libras esterlinas.

1.6 Información financiera seleccionada sobre British Airways

Las principales actividades de British Airways consisten en la operación de servicios aéreos regulares tanto internacionales como domésticos para el transporte de pasaje y carga. Además, British Airways presta servicios accesorios que incluyen programas de fidelidad y servicios de mantenimiento de aviones.

Se incluye a continuación información financiera histórica seleccionada con respecto a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los trimestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009.

British Airways - información financiera seleccionada	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07	Trimestre finalizado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)	Trimestre finalizado a 30/06/09 (millones de libras esterlinas)	% Variación 30/06/10 – 30/06/09
Total ingresos de las operaciones (1)	7.994	8.992	8.758	(11,1%)	2,7%	1.937	1.983	(2,3%)
EBITDARfp*	642	645	1.780	(0,5%)	(63,8%)	139	118	17,8%
EBITDARf**	570	547	1.638	(4,2%)	(66,6%)	119	103	15,5%
Resultado de las operaciones	(231)	(220)	878	(5,0%)	N/S**	(72)	(94)	23,4%
Saldo neto financiero (2)	(267)	(163)	(5)	(63,8%)	N/S	(86)	(43)	(100,0%)

Resultado consolidado del ejercicio	(425)	(358)	726	(18,7%)	N/S	(122)	(106)	(15,1%)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	331	133	303	148,9%	(56,1%)	186	(29)	N/S
Total Activo / Total pasivo más patrimonio neto	10.677	10.488	11.292	1,8%	(7,1%)	10.722	10.292	4,2%
Patrimonio neto	2.113	1.846	3.262	14,5%	(43,4%)	1.899	2.188	(13,2%)
Pasivos no corrientes	4.824	4.500	4.538	7,2%	(0,8%)	4.854	4.408	10,1%
Pasivos corrientes	3.740	4.142	3.492	(9,7%)	18,6%	3.969	3.696	7,4%
Endeudamiento financiero neto (3)	2.288	2.382	1.310	3,9%	(81,8%)	2.251	2.268	0,7%
Endeudamiento financiero bruto (4)	4.002	3.763	3.174	(6,4%)	(18,6%)	4.000	3.526	13,4%
Endeudamiento financiero bruto/total pasivo más patrimonio neto	37,5%	35,9%	28,1%	1,6 pts	(7,8 pts)	37,3%	34,3%	(3,0 pts)
Endeudamiento financiero bruto/ flujo de efectivo de las actividades de explotación	12,1x	28,3x	10,5x	16,2x	(17,8 x)	21,5 x	(121,5 x)	N/S
Ganancias básicas por acción (peniques)	(38,5)	(32,6)	62,1	(18,1%)	N/S	(10,9)	(9,6)	(13,5%)

*EBITDARfp: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta.

** EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota

*** N/S = no significativo.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) Ingresos financieros (intereses bancarios sobre depósitos e inversiones líquidas a corto plazo) menos gastos financieros (intereses cargados por préstamos, arrendamientos financieros y endeudamientos), menos gasto financiero neto relacionado con pensiones, más reconversión de cambios de divisas

(3) Ver desglose en apartado 16.1.1 de este mismo Documento.

1.7 Información financiera seleccionada sobre Iberia

Las principales actividades de Iberia consisten en la operación de servicios aéreos regulares tanto internacionales como domésticos para el transporte de pasajeros y carga. Iberia también presta servicios accesorios, entre los que cabe destacar los servicios de mantenimiento de aviones y los servicios de handling.

A continuación se muestra información financiera histórica seleccionada correspondiente a los ejercicios económicos cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y a los semestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009.

Iberia	Ejercicio 2009 (millones de euros)	Ejercicio 2008 (millones euros)	Ejercicio 2007 (millones de euros)	% Variación 09-08	% Variación 08-07	Semestre finalizado a 30/06/10 (millones de euros)	Semestre finalizado a 30/06/09 (millones de euros)	% Variación 30/06/10 30/06/09
Total ingresos de las operaciones (1)	4.458	5.515	5.535	(19,2%)	(0,4%)	2.280	2.171	5,0%
EBITDARf(2)	61	500	932	(87,8%)	(46,4%)	168	(5)	N/S
Resultado de las operaciones	(475)	5	413	N/S*	(98,8%)	(50)	(274)	(81,8%)
Saldo neto financiero (3)	24	85	66	(71,8%)	28,8%	(6)	26	N/S
Resultado consolidado del ejercicio (4)	(273)	32	328	N/S	(90,2%)	(21)	(165)	(87,3%)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	(280)	38	381	N/S	(90,0%)	186	(111)	N/S
Total Activo	5.046	5.634	6.017	(10,4%)	(6,4%)	6.001	5.479	9,5%
Patrimonio neto	1.551	1.564	2.006	(0,8%)	(22,0%)	1.954	1.474	32,6%
Pasivos no corrientes	1.732	1.765	1.896	(1,9%)	(6,9%)	1.888	1.803	4,7%
Pasivos corrientes	1.763	2.305	2.115	(23,5%)	9,0%	2.159	2.202	(2,0%)
Endeudamiento financiero neto (5)	(1.417)	(1.803)	(2.500)	(21,4%)	(27,9%)	(1.484)	(1.704)	(12,9%)
Endeudamiento financiero bruto (6)	502	469	467	7,0%	0,4%	545	537	1,5%
Endeudamiento financiero bruto / Pasivo total	14,4%	11,5%	11,6%	2,9 p.	(0,1 p.)	13,4%	13,4%	0,0 p.
Endeudamiento financiero bruto / Flujo efectivo de las actividades de explotación	(1,79x)	12,34x	1,23x	N/S	N/S	2,92x	(4,85x)	N/S
Beneficio básico por acción (euros)	(0,295)	0,034	0,346	N/S	(90,2%)	(0,023)	(0,179)	(87,2%)

*N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

(3) Ingresos financieros – Gastos financieros (sin incluir diferencias de cambio ni participaciones en el resultado de empresas asociadas, ni otros ingresos y gastos financieros).

(4) Resultado consolidado del ejercicio procedente de las actividades continuadas.

(5) Endeudamiento financiero menos las cantidades incluidas en los epígrafes caja y otros activos líquidos equivalentes e inversiones a corto plazo (excepto derivados).

(6) Deudas con entidades de crédito más arrendamiento financiero. Véase desglose en el apartado 16.2.

1.8 Información sobre liquidación y Admisión a Cotización de las Acciones de IAG

El 21 de enero de 2011, las Acciones de British Airways y de Iberia serán excluidas de cotización de forma simultánea desde la apertura del mercado. Está previsto que las Acciones de IAG sean admitidas a cotización en la *Official List* y a negociación en la Bolsa de Londres no más tarde de las 8:00 a.m. (hora de Londres) del día 24 de enero de 2011 y su admisión a cotización en las Bolsas españolas tendrá lugar a las 9:00 a.m. (hora de Madrid) del día 24 de enero de 2011.

Al tratarse de valores españoles, las Acciones de IAG no podrán cotizar directamente ni liquidarse en el sistema CREST. Por este motivo, IAG tiene previsto suscribir acuerdos de depositario que permitan a los inversores liquidar Acciones de IAG en CREST en forma de *depository interests* de CREST (“CDI”), que cotizarán en libras esterlinas. Los CDI representarán derechos a las Acciones de IAG. Los CDI de IAG representarán derechos a Acciones de IAG y cada CDI de IAG representará el derecho a una Acción de IAG.

1.9 Gobierno corporativo

IAG encabezará el Grupo IAG, poseyendo la propiedad de las compañías operativas British Airways e Iberia. Las compañías operativas seguirán responsabilizándose de su propia gestión ordinaria tanto comercial como operativa y mantendrán el control de sus respectivos ingresos y gastos.

El consejo de administración de IAG está compuesto por catorce consejeros (8 independientes, 3 ejecutivos, 2 externos y 1 dominical), integrados por el Consejero Delegado del Grupo IAG (Willie Walsh, actualmente Consejero Delegado de British Airways), los Consejeros Delegados de las filiales operadoras, British Airways e Iberia Opco (Keith Williams y Rafael Sánchez-Lozano Turmo) y once consejeros no ejecutivos.

El Presidente del Grupo IAG es Antonio Vázquez Romero (actual Presidente de Iberia) y el Vicepresidente del Grupo es Martin Broughton (actual Presidente de British Airways).

La gestión diaria del Grupo IAG estará a cargo del Equipo Directivo del Grupo IAG (consejeros ejecutivos y altos directivos) encabezado por su Consejero Delegado, Willie Walsh. El Equipo Directivo del Grupo IAG será responsable de la estrategia y dirección globales del negocio integrado, de la entrega de sinergias y de la coordinación de funciones centrales. En la elección de los miembros del Equipo Directivo del Grupo IAG se ha atendido al principio de paridad entre ambas aerolíneas.

Para más información sobre la descripción, condiciones e implementación de la Fusión así como sobre el gobierno corporativo del Grupo IAG, véase el apartado 3 de este Documento.

Tras la ejecución de la Fusión, los accionistas de British Airways e Iberia mencionados en los apartados 22.6.1 y 22.6.2 de este Documento, asumiendo que mantengan inalterada su participación a esa fecha respecto de lo indicado en el apartado 22, pasarán a ser los accionistas significativos de IAG. De acuerdo con la Ecuación de Canje (teniendo en cuenta la amortización de la autocartera de Iberia y las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas), los accionistas significativos de IAG serían los siguientes:

Nombre de accionista	Número de acciones	Porcentaje de participación
AXA Investments	55.878.960	3,01%
Black Rock Advisors	132.185.660	7,13%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	223.590.038	12,05%
Janus Capital Management LLC	82.433.679	4,44%
Lloyds Banking Group plc	69.213.837	3,73%
Standard Life plc	84.696.009	4,57%
Total accionistas principales	647.998.183	34,93%
Consejeros y altos directivos	997.920	0,05%
Acciones en autocartera	0	0%
Otros accionistas (capital flotante)	1.205.897.263	65,01%
Total Acciones de IAG	1.854.893.367	100,00%

1.10 Factores de Riesgo

1.10.1 Riesgos asociados a la Industria Aérea

1.10.1.1 La industria aérea es cíclica por naturaleza y vulnerable a las condiciones económicas generales

La industria aérea es altamente sensible a las condiciones económicas generales.

La demanda de transporte aéreo depende de la situación económica, de los niveles de empleo, de la confianza por parte de consumidores y empresas y de la disponibilidad de créditos al consumo y a las empresas. La industria aérea tiende a resultar afectada en períodos de recesión económica, ya que los viajeros suelen optar por reducir su transporte o reducir el precio que pagan por él. Además, las situaciones de crisis económica también tienden a provocar una caída en el transporte aéreo de mercancías como resultado de la reducción en el comercio internacional y de los intentos de las empresas por recortar sus existencias y por efectuar sus envíos a través de medios más económicos.

La economía británica tiene especial relevancia para British Airways y la economía española tiene especial relevancia para Iberia.

La última crisis económica mundial tuvo un profundo impacto en la industria aérea y las compañías aéreas hicieron frente a un periodo de gran dificultad, sobre todo en la segunda mitad de 2008 y durante el año 2009.

El PIB mundial real (Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook, Abril 2010) creció un 3,0% en 2008 y descendió un 0,6% en 2009. Asimismo los PKT (en vuelos regulares de las compañías de IATA (World Air Transport Statistics, Edición 54)) crecieron un 0,8% en 2008 y descendieron un 1,8% en 2009. Finalmente, el resultado neto, agregado de las compañías de IATA, incluyendo todas las actividades y después de intereses, impuestos y de resultados ajenos a la explotación, arrojó una pérdida de 16.524 millones de dólares en 2008 y 11.350 millones de dólares en 2009.

Como resultado de la crisis económica, se produce cierto estancamiento del tráfico internacional que había estado creciendo en los últimos años.

Según IATA, el tráfico aéreo en Clase Business/Primera se redujo en un 2,8 por ciento en 2008 y en un 15,8 por ciento en 2009. El tráfico aéreo en clase turista aumentó un 0,9 en 2008 y cayó un 2,3 por ciento en 2009.

Los ingresos por pasaje de clase premium de British Airways cayeron un 12,1 por ciento en el ejercicio económico 2009/10 en comparación con el ejercicio 2008/09 y un 2,6 por ciento en el ejercicio económico 2008/09 comparado con el ejercicio 2007/08. Los ingresos por pasaje de clase no premium de British Airways cayeron un 7,2 por ciento en el ejercicio 2009/10 comparado con el ejercicio 2008/09 y se incrementaron un 5,4 por ciento en el ejercicio 2008/09 comparado con el 2007/08.

Los ingresos por pasaje de clase premium de Iberia cayeron un 28,2 por ciento en el ejercicio 2009 frente al 2008 y un 4,9 por ciento en el ejercicio 2008 frente al 2007. Los ingresos por pasaje de clase no premium de Iberia se redujeron en un 16,9 por ciento en el ejercicio 2009 frente al ejercicio 2008 y un 3,2 por ciento en el 2008 frente al 2007.

Pese a que el sector de las aerolíneas ha atravesado algunos años difíciles, las previsiones de crecimiento a medio y largo plazo son positivas.

Según la IATA, se prevé que los volúmenes de pasajeros aumenten un 7,1 % en comparación con 2009 y que los volúmenes de carga se incrementen un 18,5 %. Además, los viajes en primera clase y business parecen estar recuperándose de una bajada cíclica, lo que está mejorando las rentabilidades para las compañías aéreas.

En julio de 2010, los PKT del sector se situaban aproximadamente en el 9,2% en comparación con el mismo periodo de 2009. Las previsiones apuntan a que los ingresos del sector aumenten casi un 15,9% para el conjunto de 2010 y que crezcan un 5,5% en 2011, según las estimaciones de IATA.

Según la publicación de la IATA, se ha registrado una mejoría en el primer semestre, tanto en los mercados de transporte aéreo como en los flujos de efectivo de las compañías aéreas. El repunte cíclico en tráfico y rentabilidades ha sido más rápido de lo esperado, lo que refleja la recuperación posterior a la recesión y la ajustada capacidad.

1.10.1.2 La industria aérea es extremadamente competitiva y también se enfrenta a la competencia de otras formas de transporte

La industria aérea es altamente competitiva como consecuencia de la continua entrada de operadores en el mercado, de la ampliación de aerolíneas ya existentes, de las rutas, de las frecuencias de vuelos y de la consolidación o la formación de alianzas entre aerolíneas. La intensidad competitiva varía en las distintas rutas, en función del número y naturaleza de los competidores que operan en cada una de ellas, del marco regulatorio aplicable y de las barreras de entrada impuestas en cada caso (tales como derechos de tráfico, requisitos de capital mínimo y disponibilidad de *slots*).

Además, la aparición a principios de la década de los noventa de compañías de bajo coste también ha venido a cambiar de forma significativa el panorama competitivo de la industria aérea, especialmente el mercado europeo. Una serie de compañías regionales europeas se han consolidado con otras compañías o han cambiado sus modelos de negocio con el fin de adaptarse a estos cambios del entorno competitivo. Esto ha ocasionado una presión a la baja sobre los precios, con la consiguiente reducción en los *yields* de pasajeros.

Esto ha ocasionado una presión a la baja sobre los precios, con la consiguiente reducción en los *yields* de pasajeros. En el caso de los vuelos internacionales europeos de las compañías pertenecientes a la *Association of European Airlines* (AEA), el *yield* medio registró descensos interanuales del 0,6% en 2008 y del 15,8% en 2009.

En el primer semestre de 2010, en las rutas entre España y Europa que representan el 23,6% de los ingresos por pasaje de Iberia, Ryanair se colocó en primer lugar, con una cuota de mercado del 17,8%, seguido de Easyjet, con una cuota de mercado del 11,1% y Air Berlin, con una cuota de mercado del 8,2%. Iberia redujo ligeramente su cuota de mercado situándose en el 8,7%.

En el mercado doméstico español, Ryanair tiene una cuota de mercado del 8,6% en el primer semestre del año, mientras que Air Berlin, con 4,8% de cuota, se incrementó sólo 0,1 puntos porcentuales. La participación de Iberia en este segmento, que representa el 21,4% de los ingresos de pasaje de Iberia, se situó en el 32,6%, aunque su filial Vueling, incrementó su cuota de mercado 1,1 puntos porcentuales, hasta el 15,0%.

British Airways e Iberia se enfrentan también a la competencia que representan medios alternativos de transporte, como el ferroviario (en particular Eurostar en el Reino Unido y Francia y los trenes de alta velocidad en Europa Continental, por ejemplo la Alta Velocidad Española (AVE)) y formas alternativas de tecnología de la comunicación, como la video-conferencia. La presión competitiva que ejercen formas alternativas de transporte y de tecnología podría aumentar y generar la pérdida de pasajeros de avión a favor del transporte ferroviario y de otras formas de transporte o comunicación.

En España, la primera línea ferroviaria de alta velocidad fue inaugurada en 1992, y desde entonces, une las ciudades de Madrid y Sevilla. En 2003 comenzó a operar la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, cuya infraestructura fue extendida posteriormente a Barcelona (febrero de 2008). En diciembre de 2007 comenzaron a operar las líneas de alta velocidad Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid. El Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte 2005-2020 del Ministerio de Fomento prevé continuar con el desarrollo de otras líneas de alta velocidad en España, que supondrán, en particular las de larga distancia, una mayor competencia para Iberia. Los viajeros del AVE han pasado de 6,3 millones en 2000 a 16,3 millones en 2008. En la conexión entre Barcelona y Madrid, Iberia ha ido ajustando su oferta desde abril de 2008, siendo la disminución acumulada de 2008 y 2009 del 37,4% en la oferta (AKO) y del 48,2% en PKTs. Los AKO y PKT de Iberia del sector doméstico registraron un descenso del 26,3% y del 30,3% respectivamente en el acumulado de los ejercicios 2008 y 2009.

1.10.1.3 Por sus elevados costes fijos, la industria aérea es vulnerable a cambios relativamente menores en el número de pasajeros y/o en las tarifas pagadas

Si bien con el tiempo el reparto entre costes fijos y variables ha ido evolucionando, en la industria aérea, debido a su naturaleza, un porcentaje significativo de los gastos de explotación de los operadores son costes fijos que no varían proporcionalmente en función de sus coeficientes de ocupación, de la cantidad de pasajeros o mercancías transportados, del número de vuelos realizados o de los coeficientes de utilización de aviones. Estos costes incluyen los costes del avión, los costes salariales (incluyendo los de trabajadores especializados como los pilotos), los costes de tráfico aéreo, impuestos, derechos de aterrizaje y otros derechos de aviación. Por ello, un cambio menor en los ingresos unitarios del operador por pasajero kilómetro causado por cambios en el coeficiente de ocupación o en el *yield*, puede tener un efecto negativo en la rentabilidad de la aerolínea.

Por otra parte, los ingresos también pueden sufrir variaciones debido a ciertas circunstancias como la presión en los *yields* por parte de los competidores, peso relativo de las clases premium conflictos laborales y desastres naturales. También en términos de costes, los precios del combustible o los costes resultantes de las coberturas son volátiles y pueden afectar significativamente la rentabilidad de la aerolínea.

Para ajustar su capacidad en función de la demanda, las compañías recurren, entre otras cosas, a modificar las tasas de uso de la flota mediante la reducción de vuelos o la retirada de aviones del servicio.

Para más información sobre los elevados costes fijos asociados a la industria aérea y las estructuras de costes de las compañías, véanse los apartados 14 y 15 de este Documento.

1.10.1.4 La industria aérea está expuesta a la volatilidad en los precios del combustible de aviación

El precio del combustible de aviación y del petróleo ha sido y se prevé que siga siendo objeto de una gran volatilidad.

En los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 31 de marzo de 2009 y 31 de marzo de 2008, los costes de combustible ascendieron a una cifra equivalente al 28,8%, 32,2% y 26,1% de la cifra total de gastos de explotación de British Airways, respectivamente. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007, los costes de combustible representaron el 24,3%, 30,1% y 21,9% de los gastos de explotación recurrentes de Iberia, respectivamente.

British Airways e Iberia no pueden predecir cuál será la evolución de los precios de combustible a corto o a largo plazo. Los precios del combustible de aviación, están fuertemente ligados al precio del petróleo y están influidos por una serie de factores, tales como las fluctuaciones en el tipo de cambio euro/dólar USA, acontecimientos políticos, guerra o amenaza de guerra y las decisiones coordinadas de fijación de precios por parte de los cárteles productores, como la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

En la siguiente tabla se resumen los precios mínimos, máximos y medios del combustible de aviación (dólar USA por tonelada) en los ejercicios indicados, de acuerdo al índice de referencia del queroseno CIF NWE (cost, insurance and freight, Northwest Europe):

	Mínimo	Máximo	Medio
2007	541,50	956,75	711,62
2008	442,00	1.466,50	1.006,08
2009	390,75	698,00	567,04
2010 (1^{er} semestre)	630,00	784,00	703,67

El precio medio final (después de costes de distribución) del combustible de aviación en dólares USA antes de coberturas pagado por British Airways e Iberia, considerando toda sus redes de vuelos, en sus tres últimos ejercicios económicos finalizados fue el siguiente y el periodo intermedio finalizado a 30 de junio de 2010:

Iberia	Precio medio (\$/Tm)(a)	British Airways	Precio Medio (\$ por TM) (b)
Ejercicio 2007	747,91	Ejercicio 2007/08	811,71
Ejercicio 2008	1.112,82	Ejercicio 2008/09	940,12
Ejercicio 2009	619,20	Ejercicio 2009/10	626,31
Primer semestre 2010	760,93	Periodo de 3 meses finalizado el 30 de junio de 2010	720,30

(a) Extraído de las bases de datos internas de Iberia

(b) Extraído de las cuentas de gestión internas de British Airways

El resultado por la cobertura del combustible, incluido en el coste de combustible de British Airways fue de £306 millones (pérdida) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, £76 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 y £187 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008. Las coberturas de combustible son diseñadas para proteger a las aerolíneas de la volatilidad de los precios a largo plazo. El resultado neto de las coberturas para los tres últimos ejercicios económicos, es decir, los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 fue de una pérdida de 43 millones de libras. En los últimos cinco años, el resultado neto de las coberturas ha sido de 335 millones de libras de beneficio.

El resultado por la cobertura del combustible, incluidos en la partida de coste de combustible de Iberia fue de 401 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 202 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008, y 18 millones de euros de beneficio para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007.

Las aerolíneas también tienen la posibilidad, como consideren oportuno, de compensar los aumentos en el precio del combustible mediante recargos en el precio del billete. No existe limitación legal alguna en relación al importe de dichos recargos.

Si el Grupo IAG queda expuesto a una alta volatilidad y/o a incrementos en los precios del combustible de aviación, no puede garantizarse que pueda compensar tales incrementos y volatilidad mediante el traspaso de los costes, total o parcialmente, a los consumidores (incluidos recargos de combustible) y/o reducciones de costes y/o una política de cobertura de combustible.

1.10.1.5 Los atentados terroristas y conflictos armados podrían tener un efecto adverso y continuo sobre la industria aérea y sobre la demanda de transporte aéreo

En el pasado, atentados terroristas (como los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y posteriores atentados en Oriente Medio, el Sudeste Asiático y Europa) y los conflictos armados en Afganistán, Irak y otros lugares han tenido un efecto adverso sobre la industria aérea y sobre el negocio de British Airways e Iberia y no se puede garantizar que en el futuro no se pueden producir acontecimientos similares. Las consecuencias adversas de tales acontecimientos y de la amenaza de que se produzcan podrían producir una reducción en la demanda de transporte aéreo, limitaciones a la disponibilidad de cobertura de seguros, aumento en los costes asociados a la adopción de medidas de seguridad y restricciones de vuelos en zonas en guerra.

El ambiente de inseguridad podría continuar en el futuro y/o podría intensificarse si estallaran nuevas guerras o se produjeran nuevos atentados terroristas, especialmente si están dirigidos contra aviones o destinos turísticos.

1.10.1.6 La cobertura de seguro en caso de pérdida de un avión puede resultar insuficiente. Además la contratación de un seguro puede ser muy cara o muy difícil de conseguir

En el supuesto de que British Airways o Iberia sufran, por cualquier motivo, la pérdida de uno de sus aviones, no puede garantizarse que el importe de la cobertura del seguro, en su caso, a disposición de British Airways o de Iberia sea suficiente para cubrir los daños sufridos. British Airways o Iberia podrían verse obligadas a soportar sustanciales costes en el caso de que (i) sus pólizas de seguro no cubrieran una reclamación específica; (ii) los importes asegurados por tales pólizas fueran insuficientes; o (iii) la compañía de seguros no pudiera hacer frente a las cantidades aseguradas. Además, los daños pueden no limitarse a daños indemnizables sino que podrán conllevar el deterioro de la reputación o imagen de British Airways y/o Iberia.

Futuros atentados terroristas, actos de sabotaje u otros incidentes, especialmente si están dirigidos contra el transporte aéreo, podrían derivar en un encarecimiento del aseguramiento de los riesgos asociados al transporte aéreo y/o hacer que determinados riesgos dejen de ser asegurables.

British Airways e Iberia aseguran su flota de aviones de acuerdo con las prácticas seguidas por otras aerolíneas importantes que operan en el sector y con arreglo a la normativa aplicable en lo que se refiere al pago de indemnizaciones. British Airways e Iberia consideran que, según tales criterios, la cobertura de dicho seguro es suficientemente razonable para el desarrollo de sus actividades comerciales.

1.10.1.7 Las epidemias, pandemias, inclemencias climáticas, catástrofes naturales y otros casos fortuitos pueden tener un efecto adverso sobre las operaciones y la demanda de transporte aéreo

Las epidemias y pandemias (como la gripe aviar), catástrofes naturales, inclemencias climáticas u otros casos fortuitos (ya sean a escala regional o global) podrían tener un efecto adverso sobre la industria aérea y dar lugar a sustanciales reducciones y/o cancelaciones de reservas y vuelos, no sólo a la región afectada sino a una escala más general, con la resultante reducción de la demanda global de servicios de British Airways e Iberia.

En los meses de abril y mayo de 2010 el espacio aéreo sobre algunas de las principales rutas de transporte aéreo de British Airways e Iberia (incluidos todos los aeropuertos británicos desde los que opera British Airways) se cerró periódicamente por las autoridades aeroportuarias competentes a causa de la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull. British Airways sufrió por este motivo una pérdida de ingresos de 108 millones de libras (1,4 % de la cifra total de ingresos de British Airways respecto al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010). Las pérdidas de Iberia se estiman en una cantidad total aproximada de 20 millones de euros en ingresos de pasaje y carga, ingresos de handling en aeropuertos y costes.

Durante la epidemia de SARS de 2003 se produjo una fuerte caída del tráfico aéreo con salida y destino en Asia debido a la caída en la demanda y a la cancelación de vuelos. En el segundo trimestre de 2009, el brote del virus H1N1 (comúnmente conocido como “gripe A”) ha tenido un impacto negativo sobre el sector aéreo debido a la cancelación de vuelos y a la caída en la demanda, principalmente en las rutas con salida y destino en México.

El Grupo IAG no puede predecir ni controlar si tales eventos se producirán o cuándo se producirán ni tampoco cuál será la reacción de las autoridades aéreas en tal caso.

1.10.1.8 Los incidentes de seguridad dentro del sector aéreo en su conjunto y la falta de prevención o respuesta por British Airways y/o Iberia ante un incidente grave de seguridad podría tener un efecto adverso

Los accidentes o incidentes similares sufridos por otra aerolínea podrían repercutir en la confianza general de los pasajeros y derivar en una reducción en la demanda de transporte aéreo, afectando adversamente a British Airways o Iberia, en particular si el accidente o incidente se debe a un fallo de seguridad de un avión del tipo utilizado por British Airways o Iberia en su flota. También los accidentes o incidentes similares sufridos por un miembro de la alianza *oneworld* o por un avión de otra aerolínea con la que British Airways o Iberia tenga un acuerdo de código compartido podría asociarse por el público a British Airways o Iberia y ambas aerolíneas podrían sufrir daños en su reputación (y las consiguientes pérdidas), aún cuando ninguno de sus aviones se hubiera visto afectado.

Asimismo, British Airways e Iberia (al igual que todas las aerolíneas) podrían estar expuestas a importantes pérdidas en el caso de que uno de sus aviones sufra un accidente u otro incidente grave, lo cual podrá conllevar no solo costes asociados a la reparación o sustitución del avión dañado o perdido y su consiguiente pérdida de servicio temporal o permanente, sino también demandas por parte de los pasajeros, propietarios de los aviones y terceros afectados, así como un posible daño a su reputación (y las consiguientes pérdidas asociadas).

1.10.1.9 Las asignaciones de slot pueden afectar a la competitividad y la situación económica de las aerolíneas

Los *slots* de aeropuerto son derechos asignados anualmente para cada temporada a una entidad por una autoridad aeroportuaria o administrativa, en virtud de los cuales el propietario del *slot* puede programar un aterrizaje o un despegue durante un período determinado. Los *slots* en ciertos aeropuertos pueden traspasarse. En general, en la Unión Europea las aerolíneas han de usar un *slot* asignado durante un porcentaje mínimo (80%) del tiempo del período para el que se ha asignado el *slot*. Si British Airways o Iberia no utilizaran sus respectivos *slots*, de forma temporal o a largo plazo, ya sea por motivos comerciales o de otro tipo, podrían perder dichos *slots*. En el supuesto de que no se asignara un número adecuado de slots a British Airways o a Iberia o si British Airways o Iberia no pudieran obtener los slots de despegue o aterrizaje apropiados, British Airways o Iberia podrían verse obligadas a cambiar sus calendarios de vuelos o a reducir su tasa de utilización de aviones.

Por lo que respecta a los países no miembros de la UE, la IATA ha establecido una serie de directrices en las que se exponen la mejor práctica del sector (basada en criterios tales como los relacionados con el medio ambiente o con el uso adecuado de *slots*) y una política de aplicación a nivel mundial en relación con la coordinación y la asignación de *slot*, que, en general, tienen su reflejo en la legislación comunitaria aplicable en materia de *slot*. Sin embargo, en aquellos casos en los que existan leyes y reglamentos locales, los procedimientos de la IATA carecerán de efecto.

No puede garantizarse además que British Airways o Iberia puedan obtener *slots* atractivos en el futuro y la capacidad de British Airways o de Iberia para añadir vuelos a sus actuales calendarios estará limitada en parte por la disponibilidad de *slots* en los principales aeropuertos.

1.10.1.10 Ciertas aerolíneas pueden encontrarse en situación de concurso de acreedores y/o beneficiarse de determinadas ayudas de Estado, lo que puede distorsionar el panorama competitivo

Algunas de las aerolíneas competidoras de British Airways e Iberia podrán beneficiarse de la protección que confiere la legislación concursal que les resulte de aplicación, lo que les ayudaría a reducir sustancialmente su estructura de costes y pasar a ser más competitivas, tanto mientras se encuentren en situación de concurso como una vez que salgan de dicha situación. Esto tiene especial relevancia para las aerolíneas estadounidenses que se benefician de la protección que les confiere el *Chapter 11* del *Bankruptcy Code* de los Estados Unidos de América, habida cuenta de que la ruta transatlántica es uno de los mercados más importantes de British Airways. El *Chapter 11* permite a las empresas obtener protección temporal frente a los acreedores y les otorga la capacidad para renegociar contratos, suspender las condiciones de los convenios colectivos existentes (bajo ciertas condiciones) y reestructurar el negocio como una empresa en funcionamiento. Por tanto, las empresas que se acojan al *Chapter 11* pueden disfrutar de ventajas competitivas frente a sus competidores, principalmente debido a su capacidad para renegociar contratos, reducir costes y reestructurar sus deudas. Existen numerosos ejemplos de aerolíneas estadounidenses que han solicitado acogerse a la protección de *Chapter 11*, como Delta y United.

Además, determinadas aerolíneas competidoras se benefician de ayudas y/o subvenciones estatales, gracias a las cuales pueden aumentar su competitividad.

1.10.1.11 La industria aérea está expuesta a cambios en leyes o reglamentos regionales, nacionales o internacionales

British Airways e Iberia no solo están sujetas a las leyes y reglamentos ingleses y españoles, respectivamente, sino también a los de la UE y de otras naciones, organizaciones internacionales y a convenios internacionales bilaterales y multinacionales. Dicha normativa regula (entre otros) las infraestructuras y aspectos relativos a capacidad de *slot* y derechos de vuelo, requisitos medioambientales y de seguridad, licencias, competencia, protección de los consumidores e impuestos.

British Airways e Iberia no pueden prever todos los cambios que pueden introducirse en el futuro en las leyes, reglamentos y convenios aplicables al tráfico aéreo tanto británicos y españoles como de la UE, de los Estados Unidos de América o de Iberoamérica, ni tampoco el posible impacto de tales cambios, si bien su capacidad para dar cumplimiento a la referida normativa es clave para mantener sus resultados operativos y financieros.

De la aplicación de leyes, reglamentos y convenios pueden derivarse costes para British Airways e Iberia, bien directamente, en forma de imposición de tasas o, bien indirectamente, como costes derivados de su cumplimiento, que British Airways e Iberia podrían no ser capaces de repercutir a los pasajeros.

1.10.1.12 *Otros factores macroeconómicos, decisiones o cambios políticos a los que está expuesta la industria aérea*

Asimismo, los impuestos, tasas u otros tributos a los que British Airways e Iberia están sujetos podrían resultar afectados por decisiones macroeconómicas o cambios políticos. Esto es especialmente relevante en el actual clima económico donde los gobiernos se están centrando en reducir el déficit público mediante el aumento de impuestos.

1.10.1.13 *La industria aérea es estacional y depende en gran medida de los ingresos que se generen en los meses de verano, lo cual quiere decir que la industria aérea es particularmente vulnerable frente a cualquier incidente que pueda acontecer a lo largo de ese período*

La industria aérea es altamente estacional, alcanzando la demanda sus niveles más altos durante los meses de verano: por ejemplo, las estadísticas de la Asociación de Aerolíneas Europeas muestran que las aerolíneas que la integran transportaron aproximadamente 24,7 millones de pasajeros durante el mes de julio de 2009, frente a los 18,3 millones transportados durante el mes de diciembre de 2009. Los ingresos totales de British Airways correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 32 % de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Los ingresos por pasaje de Iberia correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 27 % de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Si se produjera un acontecimiento o situación que debilitara la demanda o afectara significativamente a las operaciones durante aquel período (por ejemplo conflictos colectivos con los empleados, catástrofes naturales o un acto terrorista), ello podría tener un impacto desproporcionado en los resultados del ejercicio fiscal.

1.10.1.14 *La industria aérea está expuesta a riesgos asociados a la limitación de emisiones de gases de efecto invernadero, a regímenes de comercio de derechos de emisión y a cambios en la normativa medioambiental*

Como parte de los continuos esfuerzos por lograr una reducción del 20% en las emisiones de CO₂ para el año 2020, la Unión Europea ha emitido la Directiva 2008/101/CE para los estados miembros, que requiere la inclusión del sector aéreo en el ETS (Régimen de Comercio de Emisiones) de la UE para el mes de febrero de 2010. Como resultado de lo anterior, desde el mes de enero de 2012 todas las compañías aéreas que vuelen con destino y salida en la Unión Europea tendrán que asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/EC en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero. En estos momentos no pueden preverse con certeza los efectos que la mencionada Directiva tendrá en el futuro para British Airways e Iberia, pero podría incrementar los costes soportados por British Airways e Iberia. Debido a que este régimen tiene ámbito europeo, British Airways e Iberia, al igual que todas las aerolíneas europeas, también podrían enfrentarse a desventajas competitivas frente a transportistas aéreos no europeos que operen una menor proporción de rutas con destino o salida en un Estado miembro de la UE o entre Estados miembro de la UE.

Si bien existe un alto grado de incertidumbre en cuanto a los futuros precios de CO₂, se estima que la adquisición de estos derechos de emisión en el mercado del carbono costarán a Iberia alrededor de 24 millones de euros en 2012, aumentando hasta los 102 millones de euros en 2020 y, en el caso de British Airways, se estima que el coste inicial sea de 112 millones de libras anuales en 2012 y que experimenten un incremento sostenido hasta situarse en una cifra estimada de 199 millones de libras anuales en el 2020.

1.10.1.15 *La industria aérea depende y está expuesta al desarrollo de infraestructuras nacionales e internacionales*

El Grupo IAG depende y puede resultar afectado por decisiones o cambios importantes en la política en materia de infraestructuras de gobiernos, órganos reguladores u otras entidades, que normalmente están fuera del control del Grupo IAG. Por ejemplo, la decisión de BAA Limited de no solicitar permiso para una tercera pista en Heathrow, después de conocerse la política del nuevo gobierno británico de no ampliar las pistas de los aeropuertos de Londres, afectará a la futura estrategia comercial de British Airways y a su capacidad para incrementar capacidad en el aeropuerto). Asimismo, cualquier decisión que se tome sobre las infraestructuras de la Alta Velocidad Española-AVE- (la línea de alta velocidad de España) tendrá un efecto sobre el negocio y las operaciones de Iberia. Si no se produce una expansión de las pistas de aterrizaje de Heathrow, ya que son comunes a todas las terminales, puede ser difícil para British Airways expandir su capacidad en este aeropuerto debido al nivel de congestión de dicho aeropuerto.

1.10.1.16 El sector aéreo está expuesto a la inestabilidad política internacional

La industria aérea está expuesta a la inestabilidad de gobiernos extranjeros en una serie de países y mercados. Por consiguiente, la situación política local, regional e internacional, en particular en aquellos mercados que son relevantes para la estrategia del Grupo IAG, podría afectar al negocio del Grupo IAG.

1.10.1.17 Las aerolíneas están expuestas a incrementos en las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje, a cambios en las políticas sobre seguridad aérea y a incrementos en los costes de seguridad del tráfico aéreo

Las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje y los gastos o iniciativas en materia de seguridad representan un coste de explotación significativo para British Airways e Iberia y tienen un impacto sobre sus operaciones. Si bien algunas tasas aeroportuarias y gastos en materia de seguridad son repercutidos a los pasajeros mediante recargos, otros no lo son. En el pasado, ciertas medidas de seguridad han resultado en incrementos importantes de tasas. En el último ejercicio, la suma de las tasas aeroportuarias (tasas de aterrizaje, de estacionamiento, pasarelas y otros servicios aeroportuarios) y de las tasas de navegación aérea (en ruta y de aproximación) representó una cifra equivalente al 7,4% de los gastos de explotación de British Airways y el 8,7% de los gastos de explotación de Iberia.

No puede garantizarse que tales costes no vayan a incrementarse o que el Grupo IAG no vaya a incurrir en nuevos costes adicionales en el Reino Unido, España o en otros lugares. Por ejemplo, la implantación de las normas que limitan el transporte de líquidos en el equipaje de mano de los pasajeros tuvo un considerable impacto sobre las operaciones y costes de la industria aérea, al igual que el sistema de información avanzada de pasajeros en los Estados Unidos de América. Asimismo, si el Grupo IAG intentara efectivamente reducir el impacto de estos costes repercutiéndolos en los pasajeros a través de tasas y recargos incluidos en los precios de billetes, los ingresos por pasajeros podrían verse negativamente afectados si la subida en los precios de los billetes causara la caída de la demanda de transporte aéreo.

1.10.2 Riesgos relativos a British Airways e Iberia

1.10.2.1 Los daños a la reputación o nombre de British Airways o Iberia podrían tener un efecto adverso sobre sus respectivos negocios

British Airways e Iberia dependen de un reconocimiento de su marca para, entre otros fines, captar clientes. Una de las Salvaguardas acordadas en el marco de la Fusión es que se mantendrán las marcas de “British Airways” e “Iberia”. Cualquier daño sufrido por British Airways o Iberia en su reputación, imagen de marca o nombre, a causa de uno o varios acontecimientos podría afectar negativamente a la capacidad de British Airways o de Iberia para comercializar sus servicios y captar y mantener clientes.

1.10.2.2 British Airways e Iberia tienen necesidades de financiación significativas a largo plazo (principalmente flota de aviones)

El sector aéreo requiere efectuar grandes inversiones, motivo por el cual British Airways e Iberia han incurrido en importante endeudamiento y compromisos de capital (básicamente relacionados con sus flotas aéreas) para financiar sus operaciones en curso y para cubrir necesidades de inversión. Una parte significativa del vigente endeudamiento está garantizada mediante activos de British Airways e Iberia.

A 31 de marzo de 2010 el endeudamiento de British Airways incluía leasings financieros en curso y contratos de compra a plazos garantizados por aviones por un total de 2.518 millones de libras y otros créditos garantizados sobre otro inmovilizado material por un total de 967 millones de libras. El endeudamiento garantizado total asciende a 3,485 millones de libras. En el caso de Iberia, la parte garantizada mediante activos corresponde a los arrendamientos financieros, que a 30 de junio de 2010 ascendían a 325 millones de euros.

British Airways e Iberia han podido, en parte, financiar sus operaciones y necesidades de capital gracias a que sus principales activos, los aviones, han constituido una garantía atractiva para prestamistas y otras instituciones financieras.

No puede garantizarse que en el futuro los aviones sigan constituyendo una atractiva garantía para prestamistas y entidades financieras, lo que a largo plazo podría dificultar o, incluso imposibilitar, la obtención por el Grupo IAG, British Airways o Iberia de nuevas líneas de crédito u otros instrumentos. Dicho esto, no hay ninguna señal de que los aviones no continúen siendo una garantía atractiva sobre la que obtener fondos.

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía compromisos de pedidos firmes en curso por un valor total de 4.253 millones de libras (4.780 millones de euros) respecto a 54 aviones y no había dispuesto (y por lo tanto no se reflejaba en su balance) líneas comprometidas para compras de aviones por importe de 2.599 millones de dólares y una línea de crédito con fines generales de 750 millones de dólares. Estas líneas están disponibles para financiar todas las compras de aviones de British Airways cuyo plazo de entrega previsto en el momento actual es anterior al 31 de marzo de 2013.

Para Iberia y según los precios de catálogo, el coste total de los compromisos de pedidos firmes (16 aviones) en curso era aproximadamente de 875 millones de euros a 30 de junio de 2010. Iberia opera la mayor parte de su flota en virtud de contratos de arrendamiento operativo y por lo tanto éstos no están incluidos en el balance ni tampoco las cantidades pagadas en concepto de arrendamiento. Iberia financia sus gastos de capital con los flujos de tesorería de sus operaciones, préstamos adicionales y operaciones de financiación realizadas fuera de balance (arrendamientos operativos).

Normalmente, los contratos entre aerolíneas y fabricantes contienen un compromiso de compraventa sobre varios aviones a lo largo de un período de tiempo que, en la mayoría de los casos, es de entre cuatro y seis años, por lo que es importante anticipar con antelación suficiente, las necesidades de flota de la compañía. En general, el tiempo transcurrido entre la formalización del contrato de compra (momento en el que habitualmente se realizan anticipos por parte del adquirente por un importe que suele rondar el 20% del precio de catálogo del avión) y la recepción del primer avión (momento en el que empieza a generar ingresos para la compañía) ronda los dos años.

Algunos de los actuales créditos de British Airways e Iberia tendrán que refinanciarse después de los 12 meses desde la fecha de registro del presente Documento. Teniendo en cuenta la actual situación económica, no puede garantizarse que a largo plazo la refinanciación no sea más difícil, más cara o incluso que no pueda obtenerse.

Las restricciones de nacionalidad impuestas a la propiedad de Acciones de IAG en sus estatutos, también podrían afectar a la capacidad del Grupo IAG para financiar sus operaciones en el futuro, por ejemplo mediante emisiones de capital que no puedan dirigirse a inversores extracomunitarios.

Lo declarado en este factor de riesgo no debe interpretarse en menoscabo de la opinión de los Consejeros de IAG de que el capital de explotación a disposición del Grupo IAG después de la Fusión será suficiente para sus requisitos actuales, es decir, para al menos los primeros doce meses siguientes a la fecha de publicación de este Documento.

1.10.2.3 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a las operaciones de consolidación en la industria aérea

Desde hace unos años la industria aérea ha venido siendo objeto de operaciones de consolidación, que es probable que continúen, y que se instrumentan a través de adquisiciones, fusiones, alianzas u otras transacciones. La consolidación reporta sinergias y beneficios a los clientes aumentando la competencia de otros transportistas. La consolidación también conlleva economías de escala, favoreciendo la integración de redes complementarias. La consolidación podría incrementar la envergadura y recursos de los competidores de British Airways e Iberia.

1.10.2.4 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a sus alianzas estratégicas y acuerdos bilaterales de colaboración

El mantenimiento y desarrollo de alianzas y otras relaciones estratégicas tiene importancia fundamental para los negocios de British Airways e Iberia. British Airways e Iberia pertenecen a la alianza *oneworld*, alianza de comercialización de marcas y servicios integrada por British Airways, Iberia y, entre otras, American Airlines, Cathay Pacific y Qantas. La alianza *oneworld* es una alianza de comercialización de marcas y servicios diseñada para maximizar la oferta a los clientes ofreciendo una mayor cobertura de red y otras ventajas. Gracias a la alianza, los clientes tienen opciones adicionales en cuanto a rutas, escalas y tipos de billete. Además, en virtud de la misma, los clientes disfrutan de un mayor acceso a salas de espera y oportunidades de conseguir más puntos en programas de pasajeros frecuentes. Estas ventajas hacen que las aerolíneas miembro de la alianza resulten más atractivas para los clientes, con la consiguiente oportunidad para los miembros de optimizar sus factores de carga, tráfico e ingresos. No puede garantizarse que la alianza *oneworld* no pierda algún miembro, ya sea como consecuencia de que una o más aerolíneas dejen voluntariamente la alianza o de que su pertenencia sea objeto de suspensión debido, por ejemplo, a su disolución en el marco de un procedimiento concursal. Tampoco puede garantizarse que la alianza *oneworld* pueda captar a los nuevos miembros que necesite para operar con éxito en el futuro. Asimismo, el éxito de la alianza *oneworld* depende en parte de las actuaciones, marcas y planes estratégicos de otras aerolíneas sobre las que British Airways e Iberia ejercen un menor control. También hay otras dos alianzas relevantes entre aerolíneas, Star Alliance y Sky Team.

British Airways e Iberia también tienen una serie de acuerdos bilaterales de colaboración con otras aerolíneas, incluida American Airlines, con la que British Airways e Iberia han suscrito una alianza de participación en ingresos en relación con vuelos y conexiones entre destinos europeos y norteamericanos.

La alianza de participación en ingresos con American Airlines tiene por principal objeto optimizar las redes y la rentabilidad de las partes. Permitirá a los miembros ofrecer a los pasajeros de vuelos corporativos un solo contrato unificado para los tres miembros de la alianza. Las tres aerolíneas se han comprometido asimismo a facilitar acceso a sus programas de viajeros frecuentes, a permitir combinaciones de tarifas y a ofrecer acuerdos de tarifas especiales en relación con las rutas afectadas. Las tres aerolíneas se repartirán ingresos y costes incrementales asociados al transporte de cada pasajero en las rutas cubiertas por el acuerdo de la alianza. El reparto de ingresos se basará en la

capacidad de cada aerolínea. Esta alianza recibió la verificación de la Comisión Europea el 14 de julio de 2010. Será necesario volver a solicitar la aprobación del Departamento de Transporte de los EEUU después de transcurridos diez años desde la aprobación inicial. La verificación estaba condicionada a ciertos compromisos que conllevan la puesta de slots a disposición de competidores.

Véase en el apartado 8.8 más información sobre la alianza entre British Airways, Iberia y American Airlines.

1.10.2.5 British Airways e Iberia dependen de las buenas relaciones con trabajadores y sindicatos

Tanto British Airways como Iberia son grandes empresas y muchos de sus trabajadores están representados por diversos sindicatos, como es usual en la industria aérea. Los convenios colectivos y otros acuerdos entre las compañías y los sindicatos se negocian regularmente y cualquier ruptura en el proceso de negociación podría derivar en conflictos laborales que, a su vez, podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente a sus resultados comerciales.

British Airways está inmersa en un conflicto laboral con su personal de cabina. Este conflicto empezó en 2009 y está relacionado con cambios en el número de tripulantes de cabina en vuelos con salida desde Heathrow. Se estima que a causa de las huelgas de las tripulaciones de cabina en marzo, mayo y junio de 2010 British Airways ha sufrido una pérdida de ingresos y costes adicionales por importe de 185 millones de libras esterlinas (cifra que representa el 2,3% de los ingresos de explotación de British Airways en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010).

Cualquier conflicto laboral prolongado, incluida la posibilidad de protestas laborales, aún cuando no culminen en huelgas, podría hacer que los clientes reserven sus viajes en competidores del Grupo IAG ante la posibilidad de que se produzca una protesta laboral.

1.10.2.6 Las fluctuaciones en los tipos de cambio podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo IAG

Debido a que una parte sustancial de los ingresos, costes, compras y créditos de British Airways e Iberia está denominada en monedas distintas de la libra esterlina (en el caso de British Airways) y del euro (en el caso de Iberia), y como quiera que el Grupo IAG formulará sus resultados financieros en euros, las fluctuaciones en los tipos de cambio tienen impacto sobre los resultados de cada período. El Grupo IAG está principalmente expuesto a las fluctuaciones del dólar USA, el yen, la libra esterlina y el euro. Una variación en los tipos de cambio que sea adversa para la libra esterlina o el euro podría tener un efecto adverso sobre los negocios, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

A 31 de marzo de 2010, la deuda bruta en balance de British Airways ascendía a 4.002 millones de libras. En este total se incluían 2.124 millones de dólares (1.890 millones de libras) de deuda denominada en dólares, que representaba el 47 % de la deuda bruta de British Airways en esa fecha. En el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, un 39% de los gastos de explotación de British Airways se devengaron en dólares USA, frente a un 25% de los ingresos totales en esa divisa.

El impacto de las coberturas de divisas en la cuenta de resultados de British Airways fue una pérdida de 63 millones de libras en el ejercicio 2009/2010, una pérdida de 38 millones de libras en el ejercicio 2008/2009 y una pérdida de 14 millones de libras en el ejercicio 2008/2007.

British Airways tiene establecido un programa de gestión de riesgos que cubre los riesgos asociados al cambio de divisas. Las coberturas establecidas de conformidad con este programa han resultado en

una ganancia total, con respecto a los tres ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, de 28 millones de libras.

En el caso de Iberia, el riesgo mayor en este momento corresponde a la variación al alza del dólar USA frente al euro, ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que cobros. En el ejercicio 2009, un 41% de los gastos de explotación de Iberia se devengaron en dólares USA, frente a un 22% de los ingresos operativos en esa divisa. Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con coberturas estratégicas (hasta 5 años) y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año, que permiten adaptarse a la tendencia de mercado.

A 31 de diciembre de 2009, el endeudamiento de balance bruto de Iberia (deudas con entidades de crédito y arrendamientos financieros) ascendía a 502 millones de euros. En este total está incluida la cantidad de 291 millones de dólares (202 millones de euros) de deuda denominada en dólares USA, representativa del 40% por ciento de la deuda bruta de Iberia a esa fecha.

El impacto de las coberturas de moneda sobre la cuenta de resultados de Iberia fue de 29 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2009, de 40 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2008 y de 7 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2007.

1.10.2.7 Las fluctuaciones en los tipos de interés podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo IAG

El Grupo IAG queda expuesto a variaciones en los tipos de interés cuando su deuda a tipo de interés variable denominada en una determinada divisa excede las imposiciones en efectivo a tipo variable denominadas en esa misma divisa. El Grupo IAG está asimismo expuesto a incrementos en tipos de interés, ya que la deuda futura a tipo fijo en que se incurra para hacer frente a los compromisos de inversión en bienes de capital puede ser más cara respecto de los tipos de interés del mercado.

El Grupo Iberia tiene una posición neta deudora una vez incluida la deuda nomenclal correspondiente a los arrendamientos operativos. El endeudamiento neto ajustado se situaba en 1.229 millones de euros a 31 de diciembre de 2009. Por esta razón, Iberia tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar el riesgo de tipo de interés Iberia mantiene un determinado porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía Iberia tenía a tipo fijo era el 46%, a tipo de interés flotante con protección un 6% y el 48% restante a tipo variable. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar USA y euro) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés en la financiación de Iberia.

El endeudamiento neto ajustado de British Airways se situaba en 3.163 millones de libras esterlinas (3.555 millones de euros) a 31 de marzo de 2010. A 31 de marzo de 2010, el 48% de la deuda bruta de British Airways estaba sujeta a un tipo fijo y el 52% a un tipo variable. Por lo tanto, British Airways está expuesta a los tipos de interés en las monedas en que tiene denominada su deuda.

1.10.2.8 British Airways e Iberia dependen de terceros proveedores de servicios

British Airways e Iberia dependen de una serie de terceros para algunos de sus principales servicios. El hecho de que uno o más de estos servicios de terceros resultara restringido o estuviera temporalmente indisponible por cualquier acontecimiento, como huelgas o problemas técnicos o estuviera permanentemente indisponible o sólo lo estuviera en condiciones no comerciales o el hecho de que los arrendadores de aviones y fabricantes de aviones y motores retrasaran la entrega de aviones, incurrieran en retrasos en las entregas programadas de aviones o entregaran bienes que no se ajustaran

a los estándares y especificaciones contratados, podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo IAG.

1.10.2.9 British Airways e Iberia están expuestas a problemas tecnológicos.

British Airways e Iberia son especialmente vulnerables a los problemas tecnológicos. La capacidad de British Airways e Iberia para gestionar sus ventas de billetes (gran parte de las cuales son de billetes electrónicos), recibir y procesar reservas, gestionar su red de tráfico y realizar otras operaciones comerciales relevantes dependen de un funcionamiento eficiente e ininterrumpido de los sistemas informáticos, de Internet y de comunicaciones utilizados por British Airways e Iberia, así como de los sistemas usados por terceros en el marco de su colaboración con British Airways e Iberia (como Amadeus). Como quiera que los sistemas informáticos y de comunicaciones son vulnerables a interrupciones, cortes de electricidad, actos de sabotaje, virus informáticos, incendios y otros incidentes, no puede garantizarse el funcionamiento eficiente e ininterrumpido de tales sistemas.

1.10.2.10 British Airways e Iberia están expuestas al riesgo de modificaciones en su flota de aviones

Las respectivas flotas de aviones de British Airways e Iberia requieren regularmente labores de mantenimiento. En ocasiones, los fabricantes de aviones o las autoridades competentes, pueden recomendar o requerir, según el caso, modificaciones a un tipo de aeronave en particular que, en su caso, podría significar tener que dejar en tierra un determinado tipo de aeronave. Esto puede causar alteraciones operativas en British Airways e Iberia.

1.10.2.11 Riesgo de incumplimiento de contraparte en relación con las coberturas de British Airways e Iberia

Existe el riesgo de incumplimiento por las contrapartes que resulte en una pérdida del valor de mercado de los derivados, por lo que las entidades financieras imputan ese riesgo dentro de sus líneas de riesgo con cada una de las compañías. No hay garantía de que las entidades sigan asumiendo los riesgos asociados a esas operaciones, lo que podría derivar en la restricción del régimen de coberturas.

1.10.2.12 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a investigaciones, procedimientos legales y arbitrales en curso e investigaciones futuras

En los apartados 8.14 y 9.14 se detallan las investigaciones y procedimientos legales y arbitrales significativos en que British Airways e Iberia están respectivamente involucradas. No puede garantizarse que las provisiones dotadas por British Airways e Iberia en relación con estas investigaciones y procedimientos legales y/o arbitrales en curso serán suficientes en el caso de que cualquiera de ellos tenga un resultado negativo. En las cuentas del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010 British Airways estableció una provisión de 255 millones de libras para investigaciones regulatorias, litigios y litigios potenciales. A 31 de diciembre de 2009, la partida “Otras provisiones” en la cuenta consolidada de cambios en la situación financiera de Iberia registraba un saldo positivo de 100 millones de euros que es la cantidad total provisionada para hacer frente a probables responsabilidades de diversos tipos, relacionadas fundamentalmente con litigios y liquidaciones fiscales pendientes de resolución.

1.10.2.13 El Grupo IAG está expuesto a la pérdida de capacidad en la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow, la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas

La pérdida total o parcial del edificio de la Terminal 5 de Heathrow (*hub* de British Airways), en la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o del edificio de la Terminal 4 de Madrid-Barajas (*hub*

de Iberia) (por ejemplo, a causa de un incendio, de un colapso del edificio, de un accidente aéreo considerable o de un atentado terrorista o incidente de seguridad similar o de huelgas por parte de empleados de BAA Limited y AENA) daría lugar a problemas operativos y podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, de IAG.

La Terminal 5 es de uso exclusivo para British Airways, como sede de su red mundial de pasajeros (el alquiler sobre los edificios principales vence el 31 de marzo de 2020). El contrato de arrendamiento no se renueva automáticamente y las partes discutirán las posibles opciones para renovar dicho contrato cuando se acerque la fecha de vencimiento del mismo. British Airways ocupa la Terminal 7 del aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York (el arrendamiento expira el 30 de noviembre de 2015). Si el arrendamiento no se renueva en noviembre de 2015, British Airways deberá pagar 200 millones de dólares a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey. La Terminal 4 es el centro de distribución de vuelos de Iberia, pero no es de uso exclusivo de Iberia. Por aplicación del régimen administrativo español, Iberia tiene derecho al uso de la Terminal 4. Asimismo, en dicha terminal tiene múltiples contratos de arrendamiento, la mayoría con vigencia hasta febrero de 2014, que deberán renovarse al vencimiento.

1.10.2.14 Los resultados y la posición financiera que reporta IAG podrían verse afectados por cambios en las obligaciones de presentación de información financiera en materia de prestaciones para empleados posteriores a la jubilación y arrendamientos

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*, IASB) ha emitido en 2010 dos borradores de propuesta (*Exposure Drafts*, ED) que podrían afectar materialmente a IAG.

ED/2010/3 “Planes de prestaciones definidas” propone el reconocimiento por las entidades de todos los cambios en el valor actual de una obligación de prestación definida y en el valor razonable de los activos afectos a los planes de pensiones a medida que ocurran. Esto sustituiría la metodología actualmente permitida por la NIC 19, la utilizada por British Airways, en virtud de la cual el efecto acumulado de los cambios en las estimaciones, los cambios en las hipótesis y las desviaciones con respecto a las hipótesis actuariales inferiores a un 10% del mayor de o bien de las obligaciones por prestaciones de jubilación o bien los activos afectos al plan al inicio de ejercicio pertinente, si bien se informa en las notas a los estados financieros anuales. Cuando el efecto acumulado se sitúe por encima del 10%, el importe excedentario se reconocerá según el método lineal en la cuenta de pérdidas y ganancias a lo largo del período medio estimado restante de servicio de sus miembros. A 31 de marzo de 2010, las pérdidas actuariales acumuladas no reconocidas de los planes de pensiones de prestación definida APS y NAPS de British Airways ascendían a 2.224 millones de libras antes de impuestos diferidos. Bajo el borrador de propuestas, dichas obligaciones (netas de impuestos diferidos) tendrían que incluirse en el balance de British Airways.

ED/2010/9 “Arrendamientos” propone a los arrendatarios la aplicación de un modelo de “derecho de uso” en la contabilidad de todos los arrendamientos que no sean arrendamientos de activos intangibles y recursos biológicos, arrendamientos para la exploración o uso de recursos naturales y arrendamientos de inmuebles de inversión. Actualmente, los arrendatarios contabilizan los arrendamientos financieros y los arrendamientos operativos en base a criterios distintos, dependiendo de si se juzga que los riesgos y recompensas de la “propiedad” han pasado al arrendatario (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el activo objeto de arrendamiento como un activo material incluido en el balance de situación con su correspondiente pasivo y los pertinentes cargos en la cuenta de resultados por amortización y gastos financieros), o no (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el acuerdo pertinente mediante el reconocimiento de las rentas a pagar en su cuenta de resultados, sin registrar activo o pasivo alguno en su balance de situación). Las propuestas del ED obligarían a IAG, British Airways e Iberia a reconocer los activos inmobiliarios y aeronaves, actualmente contabilizados como arrendamientos operativos, en el balance de situación. A 31 de marzo de 2010, British Airways

ha declarado pagos debidos por arrendamientos operativos de aeronaves y de inmuebles y equipos que ascendían en total a 874 millones de libras y 1.989 millones de libras, respectivamente. A 30 de junio de 2010 Iberia ha declarado compromisos de pagos por arrendamientos operativos de aeronaves que ascendían en total 1.818 millones de euros. Ni British Airways ni Iberia han llevado a cabo estudios exhaustivos para evaluar el efecto que el ED tendría sobre cualquier otro de sus contratos.

1.10.3 Riesgos relativos a British Airways

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a British Airways los factores de riesgo que se describen a continuación.

1.10.3.1 La envergadura del déficit de pensiones y de los compromisos asociados de British Airways es sustancial y está sujeta a variación

British Airways tiene contraídas importantes obligaciones en materia de pensiones en virtud de planes establecidos a favor de sus empleados. Son tres los planes de pensiones más importantes para los empleados británicos de British Airways, dos planes de prestación definida (APS y NAPS), que están cerrados a nuevos miembros y un plan contributivo de aportación definida. Un plan de prestación definida calcula la pensión pagadera a los partícipes mediante una fórmula preestablecida, en función de su antigüedad en el plan y su salario a su jubilación o en alguna fecha cercana a ésta. Los empleados recibirán una cantidad fija y la empresa hará frente al riesgo de déficit del plan. British Airways también tiene contraídas obligaciones por pensiones en virtud del British Airways Plc Pension Plan (USA), que es un plan de prestación definida. En caso de reducción del valor de mercado de los activos de los fondos o de incremento del valor de los pasivos tasados o si los *trustees* del plan de pensiones determinan que el déficit requiere la adopción de un enfoque distinto para su reducción, podrán requerirse aportaciones mayores por parte de British Airways. El valor de los pasivos está basado en ciertos supuestos actuariales que incluyen, por ejemplo, factores de descuento, tendencias demográficas, esperanza de vida, tendencias de las pensiones, futuras tendencias salariales y rendimientos de activos previstos. Si cualquiera de estos supuestos resultase ser incorrecto, podrá ser necesario efectuar nuevas aportaciones a los fondos.

Cada tres años se llevan a cabo valoraciones actuariales de NAPS y APS. Las últimas valoraciones de APS y NAPS están fechadas a 31 de marzo de 2009 y concluyeron en junio de 2010 (de acuerdo con la normativa aplicable, las compañías disponen de un plazo de 15 meses para acordar una valoración con los *trustees* de las pensiones). Dichas valoraciones determinan las aportaciones a realizar por British Airways a los planes. A marzo de 2009 (calculado con un descuento para determinar el valor actual neto), la capitalización de los dos principales planes arrojaba un déficit de 1.000 millones de libras y de 2.700 millones de libras, respectivamente. En junio de 2010 se llegó a un acuerdo de financiación que fue aprobado por el regulador británico de pensiones. Dicho acuerdo estipula el nivel de pagos destinados a la capitalización del plan hasta 2023 en el caso del APS y hasta 2026 en el NAPS. Las aportaciones totales al APS y al NAPS se incrementarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual hasta que se cubra el déficit. Para más información sobre las aportaciones a los planes de pensiones véase el apartado 14.1.13 del presente Documento. Las aportaciones para el déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Se prevé que en los dos ejercicios transcurridos hasta el 31 de marzo de 2012, las aportaciones para cubrir el déficit alcancen un total de 420 millones de libras y que las aportaciones totales de la empresa a APS y NAPS, incluyendo las aportaciones anuales a dichos planes, asciendan a un total de 680 millones de libras.

Los importes a aportar a los planes fueron negociados entre los *trustees* del APS y del NAPS y la compañía, basándose en los requisitos de capitalización del Regulador británico de pensiones (en adelante, “**Pensions Regulator**”), que prevén la cobertura de los déficits tan pronto como lo permita la

situación financiera de la empresa. El acuerdo con los *trustees* incluye ciertos límites a la disposición de efectivo y al reparto de dividendos. Para más información, véase el Apartado 14.1.13.

El Pensions Regulator establecido de conformidad con el artículo 1 de la Pensions Act de 2004 (en su redacción actual) tiene atribuidas amplias facultades de conformidad con lo establecido en los artículos 43 a 46 de la referida ley. Dichas facultades incluyen la de imponer, en determinadas circunstancias, obligaciones a las empresas con planes de pensiones de prestaciones definidas o a personas vinculadas o asociadas a ellas (incluida IAG o Iberia), incluida la emisión de notificaciones de aportación o de apoyo financiero en las que requiera un pago o apoyo financiero adicional al plan de pensiones.

El Pensions Regulator ha descrito alguna de las circunstancias en que contemplaría emitir una notificación de aportación, entre las que se incluyen cambios en el nivel de garantía prestada a acreedores, rendimientos de capital tales como dividendos extraordinarios y programas de adquisición de acciones propias (pero no el pago de dividendos o programas de recompras en el curso de políticas ordinarias de retribución al accionista), cambios en la estructura de un grupo que rebajen sus compromisos de aportación a un plan y operaciones que no se realicen en condiciones de mercado, en todos los casos cuando dichas actuaciones afecten de forma materialmente adversa a las obligaciones del empleador frente al fondo. Hasta la fecha el Regulador de Pensiones únicamente ha emitido un número limitado de notificaciones de aportación (menos de cinco). Entre las circunstancias en que podría emitirse una notificación de aportación cabe citar, por ejemplo, la declaración de concurso voluntario por una compañía con intención de seguir operando después de la declaración pero sin obligaciones adicionales en relación con el plan de pensiones.

Sin perjuicio del acuerdo pactado en las Salvaguardas por el que IAG e Iberia Opco se comprometen a intentar evitar que el Pensions Regulator tenga motivos razonables para imponer a Iberia Opco o IAG la obligación de efectuar pagos o asumir otras obligaciones a favor de un plan de pensiones operado por British Airways, no puede asegurarse que el Pensions Regulator no considere una decisión o actuación por parte de IAG o de Iberia Opco o su relación con British Airways motivo suficiente para imponerles la obligación de efectuar pagos o de asumir otras obligaciones con respecto a un plan de pensiones operado por British Airways. El Pensions Regulator también puede emitir notificaciones de aportación si a su juicio una compañía ha incurrido deliberadamente en acciones u omisiones destinadas a eludir el cumplimiento de sus compromisos en materia de pensiones o que reducen significativamente la capacidad del plan para hacer frente a sus compromisos en materia de pensiones.

1.10.3.2 El hecho de que British Airways no pueda asegurar acuerdos operativos con respecto al aeropuerto JFK más allá del 30 de noviembre de 2015 puede tener un efecto adverso

El arrendamiento por British Airways de la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York vence el 30 de noviembre de 2015. Por este motivo y como parte de la ampliación prevista de la relación comercial formal con American Airlines, British Airways y American Airlines están valorando actualmente una propuesta de la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey para desarrollar una ampliación de la Terminal 8 del aeropuerto JFK en Nueva York. La nueva Terminal 8 ampliada sería ocupada por British Airways y American Airlines. Adicionalmente, si el arrendamiento de la Terminal 7 del aeropuerto JFK no se renueva, podría resultar exigible un pago de 200 millones de dólares USA por British Airways a la autoridad aeroportuaria de Nueva York. La ruta Londres Heathrow - Nueva York JFK es una de las más importantes de British Airways, aportando alrededor del 8,5% de los ingresos por tráfico de pasajeros de British Airways en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2010. En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways volaba a 19 destinos estadounidenses. Las rutas al JFK de Nueva York representaron el 20% de los ingresos totales generados por estas 19 rutas (Heathrow y London City a JFK).

1.10.4 Riesgos relativos a Iberia

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a Iberia los factores de riesgo que se describen a continuación.

1.10.4.1 Los servicios de handling de Iberia dependen de la demanda de transporte aéreo y de la adjudicación de contratos de handling

Iberia presta servicios de handling a su propia flota y a otras aerolíneas. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, los ingresos generados por los servicios de handling supusieron una cifra equivalente al 6% de los ingresos de explotación totales de Iberia.

En julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de los nuevos contratos para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos por un periodo de siete años, tras resolver AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) los concursos públicos. Iberia, que hasta ese año tenía las licencias de handling en todos los aeropuertos nacionales, no ganó los concursos en los aeropuertos de Barcelona, Almería, Jerez, Lanzarote y Fuerteventura, en los que fue sustituida por otros operadores adjudicatarios de la nueva licencia a partir de febrero de 2007. La incorporación de nuevos operadores tuvo lugar entre noviembre de 2006 y marzo de 2007.

No existe la certeza de que Iberia resulte adjudicataria de nuevos contratos de handling, o de que mantenga las que tiene actualmente, cuando se abra de nuevo el período de licitación (está previsto que el próximo proceso de adjudicación comience a finales de 2013). En cualquier caso, no es posible asegurar que Iberia no perderá cuota de mercado respecto de sus competidores ya sea por la pérdida de los contratos de handling que actualmente tenga Iberia, o por el otorgamiento de nuevos contratos a competidores en otros aeropuertos.

1.10.4.2 Riesgos ligados al negocio de mantenimiento de Iberia

1.10.4.2.1 Riesgo de disminución de los ingresos

El sector de mantenimiento aeronáutico puede verse afectado negativamente por la evolución económica por una mayor presión sobre los precios y/o una potencial reducción de la capacidad operativa por parte de los operadores aéreos.

Iberia, en la actualidad, tiene dos clientes que representan alrededor del 20% de su cifra de ingresos en concepto de mantenimiento aeronáutico para terceros. La pérdida de cualquiera de ellos tendría una repercusión significativa en el negocio, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo de IAG.

1.10.4.2.2 Riesgo de incidencias por defectos en el mantenimiento aeronáutico

Existe el riesgo de que deficiencias en el mantenimiento aeronáutico puedan ocasionar índices bajos de fiabilidad y/o calidad, generando retrasos técnicos, paradas no programadas y AOG (*Aircraft on Ground*) (avión en Tierra). En un caso extremo, un error importante podría llegar a producir un accidente aéreo, lo que podría tener un efecto adverso significativo sobre el negocio, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

1.10.5 Riesgos relacionados con la Fusión, combinación e integración

1.10.5.1 No puede asegurarse que la Fusión llegue a consumarse

La consumación de la Fusión está sujeta a la satisfacción (o renuncia) de una serie de condiciones suspensivas. Dichas condiciones se describen en detalle en el apartado 3.5 del presente Documento e incluyen los acuerdos necesarios a adoptar en las juntas de accionistas de British Airways y de Iberia para implementar la Fusión y la aprobación del Scheme por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Las partes tienen, asimismo, determinados derechos a resolver el Contrato de Fusión hasta la Fecha de Efectos de la Fusión. Dichos supuestos de terminación se refieren, principalmente, a la realización de Operaciones Prohibidas por las partes, que pueden afectar la valoración de las compañías (según se definen en el apartado 27.1.1 de este Documento) y al cumplimiento sustancial del Contrato de Fusión. Para más detalles sobre el Contrato de Fusión (incluidos detalles de los derechos a resolver el mismo) véase el apartado 27.1.1 de este Documento.

Por tanto, no puede garantizarse que la Fusión llegue a consumarse o que su consumación se realice tal y como se contempla actualmente.

Además, actualmente está prevista la suspensión de la cotización de las Acciones Ordinarias de British Airways y las Acciones de Iberia en la Bolsa de Londres y en las Bolsas españolas (respectivamente) desde las 8:30 (hora española) del 21 de enero de 2011. A partir de ese momento las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia ya no volverán a cotizar. Asimismo y también desde ese preciso momento las Acciones de IAG no podrán negociarse en ningún mercado de valores hasta que sean admitidas a cotización previsiblemente el 24 de enero de 2011. Aunque se prevé que este periodo de iliquidez sólo dure una sesión bursátil, no puede excluirse que dicho periodo sea en la práctica más largo.

1.10.5.2 Sinergias y beneficios

Si las estrategias y plan de negocio conjunto del Grupo IAG fracasaran a la hora de conseguir estas sinergias y otros beneficios contemplados o si su consecución tardara o costara más de lo previsto, la futura rentabilidad del Grupo IAG podría verse materialmente afectada.

1.10.5.3 Retorno para los accionistas

Una de las principales razones de ser de la Fusión es la de mejorar la rentabilidad del Grupo IAG por encima del nivel de la suma que British Airways e Iberia podrían conseguir por separado, mejorando así el retorno para los accionistas. Puede ocurrir que el Grupo IAG no pueda consumir con éxito el desarrollo de sus servicios o mejorar la calidad y competitividad del Grupo IAG y maximizar su potencial en la mayor medida posible, lo que significaría que los accionistas de British Airways y de Iberia podrían conseguir un mayor valor a largo plazo si cada una de estas compañías siguiera por separado sus actuales estrategias o realizara una operación de venta o integración con otra entidad distinta.

1.10.5.4 Gobierno corporativo del Grupo IAG

El Grupo IAG puede enfrentarse a numerosos retos derivados de su combinación, algunos de los cuales no pueden preverse en este momento. La combinación podría fracasar en la consecución de los beneficios esperados, podría dar lugar a costes sustanciales como consecuencia, entre otras cosas, de la falta de coherencia entre los respectivos estándares, procedimientos, políticas y culturas empresariales de British Airways e Iberia y del desvío de la atención de la dirección de sus responsabilidades como consecuencia de la necesidad de atender problemas derivados de la integración.

La estructura de gobierno del Grupo IAG, tal y como se describe en el apartado 3 del presente Documento, contiene varios elementos de gran complejidad, incluidas:

- Las Estructuras de Nacionalidad para proteger los derechos de tráfico y los permisos de vuelo de British Airways y de Iberia bajo los acuerdos bilaterales con los estados que no son miembros de la UE. En virtud de dichas estructuras al menos el 50,1 % de los derechos de voto de British Airways estará en manos de accionistas británicos y al menos el 50,1 % de los derechos de voto de Iberia estará en manos de accionistas españoles.
- Las Salvaguardas, para proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia y sus respectivos accionistas y los intereses del Grupo IAG. El Contrato de Salvaguardas vencerá automáticamente una vez transcurridos cinco años desde la Fecha de Efectos de la Fusión, con independencia de la eliminación o renovación de las Estructuras de Nacionalidad.
- El mantenimiento de sociedades operativas distintas para cada aerolínea.

En el apartado 3 del presente Documento se describe en detalle, entre otros aspectos, la composición del consejo de administración de IAG (el “**Consejo de IAG**”) y del Equipo de Gestión del Grupo IAG, funcionamiento y composición de los Consejos de Administración de las Opcos, las Salvaguardas acordadas entre Iberia y British Airways, y el funcionamiento de las Estructuras de Nacionalidad.

No puede garantizarse que esta estructura de gobierno será efectiva o que no restringirá la capacidad de actuación de British Airways o Iberia o de ambas o del Grupo IAG en su conjunto.

Además, la aplicación de las Salvaguardas podría limitar la capacidad del Grupo IAG para establecer la clase de acuerdos de garantías intra-grupo empleadas habitualmente dentro de estructuras de grupos corporativos para maximizar las ventajas financieras que pueden obtenerse de la fortaleza combinada de los balances de las compañías individuales del grupo. Esto podría significar que IAG no pudiera apalancar los balances de British Airways e Iberia a efectos del Grupo IAG de forma tan efectiva como de otro modo pudiera ser el caso.

La Dirección General de Aviación Civil (con respecto a Iberia) ha confirmado que la Estructura de Nacionalidad, una vez implementada de acuerdo con lo descrito en este Documento, cumplirá con los requisitos necesarios para designar a Iberia Opco (tras la Segregación) como aerolínea española a los efectos de los convenios bilaterales.

La *Civil Aviation Authority* del Reino Unido (con respecto a British Airways) ha confirmado que, una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, ésta seguiría cumpliendo los requisitos de propiedad y control impuestos por las normativas del Reino Unido y europeas.

1.10.6 Riesgos relativos a las Acciones de IAG

1.10.6.1 Fluctuaciones en los precios de las Acciones de IAG

Los inversores han de saber que el valor de una inversión en Acciones de IAG puede experimentar fluctuaciones al alza y también a la baja. El valor de mercado de las Acciones de IAG puede fluctuar y puede que no siempre refleje el valor del activo subyacente. Los resultados de IAG y el precio o liquidez de sus Acciones pueden resultar afectados por una serie de factores que están fuera del control de IAG, incluidos los resultados de explotación y el comportamiento del precio de las acciones de otras compañías pertenecientes a las industrias y mercados en que opera el Grupo IAG, la especulación acerca de su negocio en los medios o en la comunidad inversora, cambios en las estimaciones de sus ingresos o beneficios, resultados y perspectivas de explotación inferiores a las previsiones, la publicación de informes de analistas y las condiciones generales del mercado.

1.10.6.2 Dado que IAG estará sujeto a restricciones de control y propiedad basadas en nacionalidad, los accionistas extracomunitarios podrán verse obligados a vender sus Acciones en IAG

Para tener una licencia de operaciones y el Certificado de Operador Aéreo que les permita operar servicios aéreos programados en rutas europeas, las líneas aéreas europeas, incluidas British Airways e Iberia, deben estar mayoritariamente participadas y efectivamente controladas en todo momento por accionistas comunitarios.

Con el fin de salvaguardar los derechos de garantizar que British Airways y de Iberia conserven sus licencias de operaciones y Certificados de Operador Aéreo asociados para operar servicios aéreos en Europa y en virtud de los correspondientes convenios bilaterales, los Estatutos de IAG contienen disposiciones de transmisión obligatoria en virtud de las cuales los accionistas no comunitarios pueden estar obligados a vender la totalidad o parte de sus Acciones en IAG si el 40% o más del capital social o derechos de voto de IAG está directa o indirectamente en manos de accionistas extracomunitarios.

Cuando el Consejo de IAG adopte dicha medida, deberá comunicarlo en la forma prevista en los Estatutos a las Sociedades Rectoras de la Bolsa, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española y a los órganos reguladores de los demás mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, de tal manera que dichas instituciones puedan notificar a su vez la medida a firmas de servicios de inversión y entidades de crédito autorizadas a prestar servicios de inversión.

Para más información sobre el mecanismo de desinversión aplicable a nacionales extracomunitarios, incluido el precio pagado en caso de transmisiones obligatorias, véase el apartado 26.2.7 de este Documento.

1.10.6.3 La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar afectada por el acuerdo de British Airways con los trustees de NAPS y APS.

Como parte del acuerdo alcanzado con los *trustees* del NAPS y APS, British Airways ha acordado no repartir ni declarar dividendos hasta la fecha del acuerdo de la próxima valoración actuarial trienal del NAPS y APS (hasta el 30 de junio de 2013). La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar por lo tanto afectada por este compromiso, en la medida en que IAG como accionista de British Airways no reciba dividendos de esta última.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* (regulador de pensiones británico) podría considerar la emisión de una notificación de aportación de contribución al déficit de pensiones contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan para atender sus obligaciones.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways e Iberia son parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

1.10.6.4 Si los accionistas de IAG incumplen los requisitos de notificación impuestos por sus Estatutos, podrían verse privados de la totalidad o parte de sus derechos de voto o, en algunos casos pueden imponerse restricciones de transmisión.

En virtud de los Estatutos de IAG, los titulares de Acciones de IAG tendrán obligaciones de notificación en relación con la declaración de la nacionalidad de los accionistas y determinadas

obligaciones relacionadas con las limitaciones a la propiedad de las Acciones de IAG. Si los titulares de Acciones de IAG incumplieran estas obligaciones de notificación, podrían verse desprovistos temporalmente de los derechos de votos que confieren tales acciones.

1.10.6.5 Los titulares de CDIs de IAG estarán sujetos a los acuerdos sobre CDI.

Dado que las Acciones de IAG son valores españoles, no pueden ser liquidadas directamente dentro de CREST. CREST es el sistema electrónico de liquidación de valores del Reino Unido e Irlanda operado por Euroclear, que permite liquidar las órdenes cursadas sobre valores cotizados en la *Official List*. Para hacer posible la liquidación a través de CREST, IAG formalizará contratos de depósito que permitan a los inversores mantener y liquidar Acciones de IAG a través de CREST en forma de CREST *depository interests* (“CDI”). Los CDI representan derechos a acciones no británicas (en este caso, Acciones de IAG). Los CDI de IAG representan derechos a Acciones de IAG.

Los titulares de CDI de IAG sólo podrán ejercer sus derechos de voto cursando instrucciones a CREST Depositary Limited para que vote en su nombre y, por lo tanto, el proceso de ejercicio de derechos de voto (incluido el derecho de voto en juntas generales y el derecho a suscribir nuevas Acciones de IAG con carácter preferente) se dilatará más en el tiempo que el de los titulares de Acciones de IAG. Por este motivo, CREST Depositary Limited fijará una fecha límite para la recepción de instrucciones de todos los titulares de CDI de IAG con respecto al evento societario correspondiente de IAG y los titulares de CDI de IAG pueden disponer de períodos más breves para ejercer los derechos que confieren los CDI de IAG que los accionistas de IAG para ejercer derechos inherentes a las Acciones de IAG. CREST Depositary Limited no ejercerá derechos de voto en relación con CDI de IAG con respecto a los que no haya recibido instrucciones de voto en el plazo establecido. Para más información sobre los CDIs de IAG, véase el apartado 7.8. del presente Documento.

1.10.6.6 Los ADS de IAG podrían carecer de liquidez lo que podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.

IAG actualmente tiene la intención de establecer un programa de ADR una vez consumada la Fusión y de mantener dicho programa de forma ininterrumpida.

Está previsto que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG en la Fecha de Efectos de la Fusión o con anterioridad a la misma, si bien no existe ninguna obligación de IAG a dicho respecto. Si IAG suscribe el Contrato de Depósito de IAG, cada titular de ADS de BA tendrá derecho a recibir un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG por cada ADS de BA de su propiedad.

Si IAG no puede suscribir el Contrato de Depósito de IAG por cualquier motivo, el Depositario de British Airways podrá vender las Acciones de IAG emitidas a favor del Custodio por cuenta del Depositario de British Airways en la Fecha de Efectos de la Fusión y entregar el producto neto de la venta de las Acciones de IAG que corresponda (el cual podría ser menor que su valor de mercado) al titular de ADS de BA correspondiente.

Habida cuenta de que los ADS de IAG no cotizarán, ni serán objeto de negociación en ninguna bolsa estadounidense, ni de ningún otro país, los ADS de IAG sólo podrán ser objeto de negociación en un mercado OTC. Por ello, se advierte a los ADS de BA de que los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.

El Contrato de Depósito de IAG establecerá los derechos de los titulares de ADS de IAG y las tarifas y honorarios a pagar por los titulares de ADS de IAG al Depositario de IAG. Las Acciones de IAG que representan los ADS de IAG podrían revestir la forma de CDIs de IAG, dependiendo de los términos

del Contrato de Depósito de IAG. En el supuesto de que IAG rescinda el Contrato de Depósito de IAG, los antiguos titulares de ADS de IAG que reciban Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no) tras la resolución del Contrato de Depósito de IAG podrían soportar costes y cargas administrativas por la tenencia de Acciones de IAG o de los CDI de IAG representativos de dichas acciones directamente.

Finalmente, debido a la decisión de no solicitar la admisión a cotización de los ADS de IAG, las Acciones de IAG y los CDI de IAG en la bolsa de Nueva York o cualquier otra bolsa de Estados Unidos de América, los titulares de Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no), incluidas Acciones de IAG o los CDI de IAG representativos de dichas acciones recibidos como resultado de la resolución del Contrato de Depósito de IAG que residan en Estados Unidos de América podrían verse obligados a vender las acciones subyacentes en la Bolsa de Londres o las Bolsas Españolas, lo que podría requerir mucho más tiempo y ser más costoso para dichos titulares que liquidar los ADS de IAG.

1.10.6.7 A menos que IAG publique un folleto o documento análogo en ciertas jurisdicciones, es posible que los accionistas residentes en tales jurisdicciones no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente.

A fin de realizar una futura oferta de valores en determinadas jurisdicciones distintas de España, IAG podrá estar obligada a publicar en éstas un folleto o documento análogo de conformidad con la normativa local. Si IAG no pudiera o no quisiera publicar dicho documento en tales jurisdicciones, es posible que los titulares de Acciones de IAG que residan o tengan su domicilio social en ellas, incluidos titulares estadounidenses, no puedan ejercer en tales ofertas futuras sus derechos de suscripción preferente en relación con las acciones que tengan en IAG ni puedan vender sus derechos. Las participaciones accionariales de los accionistas que no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente con respecto a las acciones que tienen en IAG podrán ser objeto de dilución como consecuencia de ofertas futuras.

2. FACTORES DE RIESGO

Toda la información contenida en el presente Documento ha de ser objeto de detenida consideración, junto con los riesgos que se describen a continuación. Dichos riesgos se enuncian bajo distintos epígrafes e incluyen aquellos que son específicos de la industria aérea, de IAG, del Grupo IAG, de British Airways y de Iberia. Como quiera que el Grupo IAG estará integrado por British Airways e Iberia, cada uno de los riesgos que se identifique como relacionado con British Airways y/o Iberia constituirá un riesgo de IAG y del Grupo IAG y aquellos de los que se afirma que pueden tener un efecto sobre las operaciones de British Airways y/o de Iberia, tendrían el correspondiente efecto sobre IAG y el Grupo IAG (debiéndose interpretar en consecuencia los factores de riesgo). Caso de que cualquiera de los riesgos descritos a continuación llegara efectivamente a materializarse, el negocio, situación financiera, proyecciones y el precio de las Acciones de IAG podrían resultar negativamente afectados y los accionistas de IAG podrían perder la totalidad o parte de su inversión. Si bien se considera que los riesgos descritos a continuación son los existentes a la fecha del presente Documento, puede haber otros riesgos que a esta fecha IAG no conoce o no considera significativos y que también pueden tener repercusión sobre el negocio del Grupo IAG. IAG considera que los siguientes riesgos son los más significativos para los accionistas de IAG, si bien no incluyen necesariamente todos aquellos asociados a una inversión en IAG.

2.1 Riesgos asociados a la Industria Aérea

2.1.1 *La industria aérea es cíclica por naturaleza y vulnerable a las condiciones económicas generales*

La industria aérea es altamente sensible a las condiciones económicas generales.

La demanda de transporte aéreo depende de la situación económica, de los niveles de empleo, de la confianza por parte de consumidores y empresas y de la disponibilidad de créditos al consumo y a las empresas. La industria aérea tiende a resultar afectada en períodos de recesión económica, ya que los viajeros suelen optar por reducir su transporte o reducir el precio que pagan por él. Además, las situaciones de crisis económica también tienden a provocar una caída en el transporte aéreo de mercancías como resultado de la reducción en el comercio internacional y de los intentos de las empresas por recortar sus existencias y por efectuar sus envíos a través de medios más económicos.

La economía británica tiene especial relevancia para British Airways y la economía española tiene especial relevancia para Iberia.

La última crisis económica mundial tuvo un profundo impacto en la industria aérea y las compañías aéreas hicieron frente a un periodo de gran dificultad, sobre todo en la segunda mitad de 2008 y durante el año 2009.

Dicha circunstancia puede apreciarse en la siguiente tabla, que compara la evolución de la oferta, demanda y del resultado neto de la industria aérea durante la última crisis económica con la del periodo comprendido entre 2005 y 2007 (una época de relativa bonanza económica en todo el mundo):

Variación anual (%)	2005	2006	2007	2008	2009
Producto mundial (a)	4,5	5,1	5,2	3,0	(0,6)
Asientos-kilómetro ofertados (b)	5,0	3,1	5,2	2,2	(1,6)
Pasajeros-kilómetro transportados (b)	7,0	4,4	6,6	0,8	(1,8)
Toneladas-kilómetro transportadas de mercancía (b)	4,0	4,3	3,3	(3,1)	(10,9)
Resultado neto (millones de dólares) (c)	2.173	9.983	17.656	(16.524)	(11.350)
(a) Crecimiento del producto interior bruto (PIB) real (Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook, Abril 2010).					
(b) Crecimiento de la oferta (AKO) y la demanda (PKT y TKT) en vuelos regulares de las compañías de IATA (World Air Transport Statistics, Edición 54)					
(c) Resultado neto agregado de las compañías de IATA, incluyendo todas las actividades y después de intereses, impuestos y de resultados ajenos a la explotación.					

En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007, el número total de PKT (medida de tráfico) en el sector aéreo fue de 3.577 miles de millones. En los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2008 y a 31 de diciembre de 2009 el número de PKT en el sector aéreo fue de 3.604 miles de millones y 3.538 miles de millones, respectivamente.

Hasta el comienzo de la crisis económica, la oferta y el tráfico aéreo en todo el mundo registraron un mayor crecimiento en vuelos internacionales, impulsados por la globalización de la economía y un aumento del turismo. En general, los mercados de líneas aéreas nacionales de países con economías avanzadas son mercados más maduros con una fuerte competencia, que, en parte, surge de las distintas formas de transporte terrestre y, a nivel europeo de las aerolíneas de bajo coste, puesto que emergieron a comienzos de la década de los noventa, con un modelo de negocio centrado en reducir costes y ofrecer billetes a precios más reducidos (para mayor información véase el apartado 10 de este Documento).

Como resultado de la crisis económica, se produce cierto estancamiento del tráfico internacional. Los PKTs de los vuelos internacionales de las aerolíneas de la IATA representaron el 67% del total de PKTs en el año 2007, el 68% en el año 2008 y el 67% en 2009.

La incertidumbre económica en mercados o en rutas específicas también puede hacer que otras aerolíneas trasladen su capacidad aérea a mercados y rutas atendidos por British Airways e Iberia, con el consiguiente aumento de la competencia, pudiendo producirse una situación de exceso de oferta localizada en una ruta o en una región. Durante periodos de crisis económica global, con una demanda debilitada en casi todos los mercados, pueden intensificarse los efectos adversos del exceso de capacidad sobre la situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

En concreto, el tráfico de negocios es especialmente sensible a la evolución de la economía. En los dos últimos años, de acuerdo a los datos de IATA, el volumen del tráfico en clase Turista (*Economy*) resistió mejor los efectos de la crisis económica que los pasajeros en clases *First* y *Business*.

Según el Route Tracker de la IATA, el tráfico aéreo en Clase Business/Primera se redujo en un 2,8 por ciento en 2008 y en un 15,8 por ciento en 2009. El tráfico aéreo en clase turista aumentó un 0,9 en 2008 y cayó un 2,3 por ciento en 2009. En el caso de los vuelos regulares de las compañías pertenecientes a la Association of European Airlines (AEA), los pasajeros de la clase turista representaron el 90,9% del total en el año 2007, el 91,1% en el año 2008 y

el 92,5% en 2009. La caída de ingresos en Primera clase y clase Business ha tenido un impacto significativo sobre los ingresos de British Airways e Iberia, ya que tienen una mayor rentabilidad que la clase Turista y, en el caso de British Airways, representan un porcentaje significativo de sus ingresos anuales.

Los ingresos por pasaje de clase premium como porcentaje del total de ingresos por pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer bajaron del 47,1 por ciento en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008 al 43,9 por ciento en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010.

Los ingresos por pasaje de clase premium, como porcentaje del total de ingresos por pasaje generados por Iberia bajaron del 24,6 por ciento del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007 al 21,7 por ciento del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009.

Los ingresos por pasaje de clase premium de British Airways cayeron un 12,1 por ciento en el ejercicio económico 2009/10 en comparación con el ejercicio 2008/09 y un 2,6 por ciento en el ejercicio económico 2008/09 comparado con el ejercicio 2007/08. Los ingresos por pasaje de clase no premium de British Airways cayeron un 7,2 por ciento en el ejercicio 2009/10 comparado con el ejercicio 2008/09 y se incrementaron un 5,4 por ciento en el ejercicio 2008/09 comparado con el 2007/08.

Los ingresos por pasaje de clase premium de Iberia cayeron un 28,2 por ciento en el ejercicio 2009 frente al 2008 y un 4,9 por ciento en el ejercicio 2008 frente al 2007. Los ingresos por pasaje de clase no premium de Iberia se redujeron en un 16,9 por ciento en el ejercicio 2009 frente al ejercicio 2008 y un 3,2 por ciento en el 2008 frente al 2007.

Pese a que el sector de las aerolíneas ha atravesado algunos años difíciles, las previsiones de crecimiento a medio y largo plazo son positivas.

Según la IATA, se prevé que los volúmenes de pasajeros de 2010 aumenten un 7,1 % en comparación con 2009 y que los volúmenes de carga se incrementen un 18,5 % también respecto a 2009. Además, los viajes en primera clase y business parecen estar recuperándose de una bajada cíclica (habiéndose incrementado en un 11,9% en el primer semestre de 2010 en comparación con el mismo período de 2009), lo que está mejorando las rentabilidades para las compañías aéreas.

En julio de 2010, los PKT del sector se situaban aproximadamente en el 9,2% en comparación con el mismo periodo de 2009. Las previsiones apuntan a que los ingresos del sector aumenten casi un 15,9% para el conjunto de 2010 y que crezcan un 5,5% en 2011, según las estimaciones de IATA.

Según la publicación de la IATA, se ha registrado una mejoría en el primer semestre, tanto en los mercados de transporte aéreo como en los flujos de efectivo de las compañías aéreas. El repunte cíclico en tráfico y rentabilidades ha sido más rápido de lo esperado, lo que refleja la recuperación posterior a la recesión y la ajustada capacidad.

En la última previsión (octubre de 2010) la IATA espera que el sector de las aerolíneas en todo el mundo genere beneficios netos de 8.900 millones de dólares en 2010, frente a la previsión anterior de 2.500 millones de dólares realizada en junio de 2010.

2.1.2 *La industria aérea es extremadamente competitiva y también se enfrenta a la competencia de otras formas de transporte*

La industria aérea es altamente competitiva como consecuencia de la continua entrada de operadores en el mercado, de la ampliación de aerolíneas ya existentes, de las rutas, de las frecuencias de vuelos y de la consolidación o formación de alianzas entre aerolíneas. La intensidad competitiva varía en las distintas rutas, en función del número y naturaleza de los competidores que operan en cada una de ellas, del marco regulatorio aplicable y de las barreras de entrada impuestas en cada caso (tales como derechos de tráfico, requisitos de capital mínimos y disponibilidad de *slots*).

Además, la aparición a principios de la década de los noventa de compañías de bajo coste también ha venido a cambiar de forma significativa el panorama competitivo de la industria aérea, especialmente el mercado europeo (el apartado 10 de este Documento incluye más información en relación a los competidores). Una serie de compañías regionales europeas se han consolidado con otras compañías (Lufthansa, por ejemplo, adquirió Swiss International Air Lines en 2005 y Austrian Airlines y BMI en 2009) o han cambiado sus modelos de negocio (Air Lingus, por ejemplo, ha pasado a ser una compañía de bajo coste) con el fin de adaptarse a estos cambios del entorno competitivo. Esto ha ocasionado una presión a la baja sobre los precios, con la consiguiente reducción en los yields de pasajeros. En el caso de los vuelos internacionales europeos de las compañías pertenecientes a la *Association of European Airlines* (AEA), el yield medio registró descensos interanuales del 0,6% en 2008 y del 15,8% en 2009.

Algunas de las aerolíneas que compiten con British Airways e Iberia tienen una estructura de costes más reducida que British Airways o Iberia y pueden ofrecer vuelos a precios inferiores. El porcentaje de las rutas en que British Airways e Iberia compiten con aerolíneas que tienen costes de explotación menores ha crecido sustancialmente en la última década y es probable que esta competencia siga incrementándose.

En el caso de Iberia, por ser España un destino turístico, también se enfrenta a la competencia que representan los operadores de bajo coste que han entrado en el mercado España-Europa y, más recientemente, desde el año 2000, en el mercado doméstico español, con elevadas tasas de crecimiento y reducidos costes. Estas compañías establecen bases operativas desde las que operan vuelos punto a punto (sin conexiones con otros vuelos y un mayor número de vuelos al día en la misma ruta), maximizando de esa forma el uso de su flota.

En el primer semestre de 2010, en las rutas entre España y Europa que representan el 23,6% de los ingresos por pasaje de Iberia, Ryanair se colocó en primer lugar, con una cuota de mercado del 17,8%, seguido de Easyjet, con una cuota de mercado del 11,1% y Air Berlin, con una cuota de mercado del 8,2%. Iberia redujo ligeramente su cuota de mercado situándose en el 8,7%.

Estas compañías apenas acaban de hacer su entrada en el mercado doméstico español pero su expansión ha sido rápida.

En el mercado doméstico español, Ryanair tiene una cuota de mercado del 8,6% en el primer semestre del año, mientras que Air Berlin, con 4,8% de cuota, se incrementó sólo 0,1 puntos porcentuales. La participación de Iberia en este segmento, que representa el 21,4% de los ingresos de pasaje de Iberia (generados por los billetes de vuelos operados en el periodo), cayó 3,4 puntos porcentuales en la primera mitad de 2010, hasta el 32,6%, aunque su filial Vueling, incrementó su cuota de mercado 1,1 puntos porcentuales, hasta el 15,0%.

En el año 2009, los ingresos por vuelos nacionales representaron el 22,6% de los ingresos de pasaje de Iberia. Para más información sobre el impacto de los vuelos de bajo coste sobre Iberia, véase el apartado 15.1.9 de este Documento.

British Airways e Iberia se enfrentan también a la competencia que representan medios alternativos de transporte, como el ferroviario (en particular Eurostar en el Reino Unido y Francia y los trenes de alta velocidad en Europa Continental, por ejemplo la Alta Velocidad Española (AVE)) y formas alternativas de tecnología de la comunicación, como la videoconferencia. La presión competitiva que ejercen formas alternativas de transporte y de tecnología podría aumentar y generar la pérdida de pasajeros de avión a favor del transporte ferroviario y de otras formas de transporte o comunicación.

En España, la primera línea ferroviaria de alta velocidad fue inaugurada en 1992, y desde entonces, une las ciudades de Madrid y Sevilla. En 2003 comenzó a operar la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, cuya infraestructura fue extendida posteriormente a Barcelona (febrero de 2008). En diciembre de 2007 comenzaron a operar las líneas de alta velocidad Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid. El Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte 2005-2020 del Ministerio de Fomento prevé continuar con el desarrollo de otras líneas de alta velocidad en España, que supondrán, en particular las de larga distancia, una mayor competencia para Iberia. La siguiente tabla muestra el crecimiento del número de viajeros en los trenes de alta velocidad en España entre 2002 y 2008 (último dato oficial publicado por el Ministerio de Fomento):

AVE	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Número de viajeros (millones)	6,3	6,0	6,2	7,2	8,7	9,1	16,3

En la conexión entre Barcelona y Madrid, Iberia ha ido ajustando su oferta desde abril de 2008, siendo la disminución acumulada de 2008 y 2009 del 37,4% en la oferta (AKO) y del 48,2% en PKTs. Los AKO y PKT de Iberia del sector doméstico registraron un descenso del 26,3% y del 30,3% respectivamente en el acumulado de los ejercicios 2008 y 2009.

Para más información sobre IAG y sus competidores véase el apartado 10 de este Documento.

2.1.3 *Por sus elevados costes fijos, la industria aérea es vulnerable a cambios relativamente menores en el número de pasajeros y/o en las tarifas pagadas*

Si bien con el tiempo el reparto entre costes fijos y variables ha ido evolucionando, en la industria aérea, debido a su naturaleza, un porcentaje significativo de los gastos de explotación de los operadores son costes fijos que no varían proporcionalmente en función de sus coeficientes de ocupación, de la cantidad de pasajeros o mercancías transportados, del número de vuelos realizados o de los coeficientes de utilización de aviones. Estos costes incluyen los costes del avión, los costes salariales (incluyendo los de trabajadores especializados como los pilotos), los costes de tráfico aéreo, impuestos, derechos de aterrizaje y otros derechos de aviación. Puesto que se trata de un sector con un elevado apalancamiento operativo, un cambio menor en los ingresos unitarios del operador por pasajero kilómetro causado por cambios en el coeficiente de ocupación o en el *yield*, puede tener un efecto negativo en la rentabilidad de la aerolínea.

Por otra parte, los ingresos también pueden sufrir variaciones debido a ciertas circunstancias como la presión en los *yields* por parte de los competidores, peso relativo de las clases

premium, conflictos laborales y desastres naturales. También en términos de costes, los precios del combustible o los costes resultantes de las coberturas son volátiles y pueden afectar significativamente a la rentabilidad de la aerolínea.

Para ajustar su capacidad en función de la demanda, las compañías recurren, entre otras cosas, a modificar las tasas de uso de la flota mediante la reducción de vuelos o la retirada de aviones del servicio.

Para más información sobre los elevados costes fijos asociados a la industria aérea y las estructuras de costes de las compañías, véanse los apartados 14 y 15 de este Documento.

2.1.4 La industria aérea está expuesta a la volatilidad en los precios del combustible de aviación

En los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 31 de marzo de 2009 y 31 de marzo de 2008, los costes de combustible ascendieron a una cifra equivalente al 28,8%, 32,2% y 26,1% de la cifra total de gastos de explotación de British Airways, respectivamente. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007, los costes de combustible representaron, respectivamente, el 24,3%, 30,1% y 21,9% de los gastos de explotación recurrentes de Iberia.

El precio del combustible de aviación y del petróleo ha sido y se prevé que siga siendo objeto de una gran volatilidad.

Los precios del combustible de aviación, están fuertemente ligados al precio del petróleo y están influidos por una serie de factores, tales como las fluctuaciones en el tipo de cambio euro/dólar USA, acontecimientos políticos, guerra o amenaza de guerra y las decisiones coordinadas de fijación de precios por parte de los cárteles productores, como la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

British Airways e Iberia no pueden predecir cuál será la evolución de los precios de combustible a corto o a largo plazo. En la siguiente tabla se resumen los precios mínimos, máximos y medios del combustible de aviación (dólar USA por tonelada) en los ejercicios indicados, de acuerdo al índice de referencia del queroseno CIF NWE (cost, insurance and freight, Northwest Europe):

	Mínimo	Máximo	Medio
2007	541,50	956,75	711,62
2008	442,00	1.466,50	1.006,08
2009	390,75	698,00	567,04
2010 (1^{er} semestre)	630,00	784,00	703,67

El precio medio final (después de costes de distribución) del combustible de aviación en dólares USA antes de coberturas pagado por British Airways e Iberia, considerando toda sus redes de vuelos, en sus tres últimos ejercicios económicos finalizados y el periodo finalizado a 30 de junio de 2010 fue el siguiente:

Iberia	Precio medio (\$/Tm)(a)	British Airways	Precio Medio (\$ por TM) (b)
Ejercicio 2007	747,91	Ejercicio 2007/08	811,71
Ejercicio 2008	1.112,82	Ejercicio 2008/09	940,12
Ejercicio 2009	619,20	Ejercicio 2009/10	626,31

Primer semestre 2010	760,93	Periodo de 3 meses finalizado el 30 de junio de 2010	720,30
-----------------------------	--------	---	--------

- (a) Extraído de las bases de datos internas de Iberia
(b) Extraído de las cuentas de gestión internas de British Airways

Si el Grupo IAG queda expuesto a una alta volatilidad y/o a incrementos en los precios del combustible de aviación, no puede garantizarse que pueda compensar tales incrementos y volatilidad mediante el traspaso de los costes, total o parcialmente, a los consumidores (incluidos recargos de combustible) y/o reducciones de costes y/o una política de cobertura de combustible.

British Airways e Iberia cubren activamente su exposición a las fluctuaciones del precio del combustible de aviación. Para más información sobre las políticas de cobertura de British Airways e Iberia véanse el apartado 16 de este Documento.

A 30 de junio de 2010, British Airways tenía suscritos contratos de cobertura de combustible respecto al 73% de sus necesidades previstas de combustible para los 9 últimos meses del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2011 y del 27% de sus necesidades previstas de combustible para el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2012.

A 30 de junio de 2010, Iberia tenía suscritos contratos de cobertura de combustible respecto al 72% de sus necesidades previstas de combustible en el segundo semestre del año y respecto al 50% de sus necesidades proyectadas de combustible en el ejercicio económico 2011.

El resultado por la cobertura del combustible, incluido en el coste de combustible de British Airways fue de £306 millones (pérdida) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, £76 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 y £187 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008. Las coberturas de combustible son diseñadas para proteger a las aerolíneas de la volatilidad de los precios a largo plazo. El resultado neto de las coberturas para los tres últimos ejercicios económicos, es decir, los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 fue de una pérdida de 43 millones de libras. En los últimos cinco años, el resultado neto de las coberturas ha sido de 335 millones de libras de beneficio.

El resultado por la cobertura del combustible, incluidos en la partida de coste de combustible de Iberia fue de 401 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 202 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008, y 18 millones de euros de beneficio para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007.

Las aerolíneas también tienen la posibilidad, como consideren oportuno, de compensar los aumentos en el precio del combustible mediante recargos en el precio del billete. No existe limitación legal alguna en relación al importe de dichos recargos.

2.1.5 *Atentados terroristas y conflictos armados podrían tener un efecto adverso y continuo sobre la industria aérea y sobre la demanda de transporte aéreo*

En el pasado, atentados terroristas (como los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y posteriores atentados en Oriente Medio, el Sudeste Asiático y Europa) y los conflictos armados en Afganistán, Irak y otros lugares han tenido un efecto adverso sobre la industria aérea y sobre el negocio de British Airways e Iberia y no se puede garantizar que en

el futuro no se pueden producir acontecimientos similares. Las consecuencias adversas de tales acontecimientos y de la amenaza de que se produzcan podrían producir una reducción en la demanda de transporte aéreo, limitaciones a la disponibilidad de cobertura de seguros, aumento en los costes asociados a la adopción de medidas de seguridad y restricciones de vuelos en zonas en guerra.

El ambiente de inseguridad podría continuar en el futuro y/o podría intensificarse si estallaran nuevas guerras o se produjeran nuevos atentados terroristas, especialmente si están dirigidos contra aviones o destinos turísticos.

2.1.6 *La cobertura de seguro en caso de pérdida de un avión puede resultar insuficiente. Además la contratación de un seguro puede ser muy cara o muy difícil de conseguir*

En el supuesto de que British Airways o Iberia sufran, por cualquier motivo, la pérdida de uno de sus aviones, no puede garantizarse que el importe de la cobertura del seguro, en su caso, a disposición de British Airways o de Iberia sea suficiente para cubrir los daños sufridos. British Airways o Iberia podrían verse obligadas a soportar sustanciales costes en el caso de que (i) sus pólizas de seguro no cubrieran una reclamación específica; (ii) los importes asegurados por tales pólizas fueran insuficientes; o (iii) la compañía de seguros no pudiera hacer frente a las cantidades aseguradas. Además, los daños pueden no limitarse a daños indemnizables sino que podrán conllevar el deterioro de la reputación o imagen de British Airways y/o Iberia.

Futuros atentados terroristas, actos de sabotaje u otros incidentes, especialmente si están dirigidos contra el transporte aéreo, podrían derivar en un encarecimiento del aseguramiento de los riesgos asociados al transporte aéreo y/o hacer que determinados riesgos dejen de ser asegurables.

British Airways e Iberia aseguran su flota de aviones de acuerdo con las prácticas seguidas por otras aerolíneas importantes que operan en el sector y con arreglo a la normativa aplicable en lo que se refiere al pago de indemnizaciones. British Airways e Iberia consideran que, según tales criterios, la cobertura de dicho seguro es suficientemente razonable para el desarrollo de sus actividades comerciales.

Para más información sobre las políticas de seguros de British Airways o Iberia véanse los apartados 8.15 y 9.15 respectivamente.

2.1.7 *Epidemias, pandemias, inclemencias climáticas, catástrofes naturales y otros casos fortuitos pueden tener un efecto adverso sobre las operaciones y la demanda de transporte aéreo*

Epidemias y pandemias (como la gripe aviar), catástrofes naturales, inclemencias climáticas u otros casos fortuitos (ya sean a escala regional o global) podrían tener un efecto adverso sobre la industria aérea y dar lugar a sustanciales reducciones y/o cancelaciones de reservas y vuelos, no sólo a la región afectada sino a una escala más general, con la resultante reducción de la demanda global de servicios de British Airways e Iberia.

En los meses de abril y mayo de 2010 el espacio aéreo sobre algunas de las principales rutas de transporte aéreo de British Airways e Iberia (incluidos todos los aeropuertos británicos desde los que opera British Airways) se cerró periódicamente por las autoridades aeroportuarias competentes a causa de la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull. Se estima que las pérdidas de British Airways ascendieron a una cifra aproximada de 15 a 20

millones de libras esterlinas diarias durante los 7 días de abril de 2010 y a 108 millones de libras en total durante el período de tres meses que terminó el día 30 de junio de 2010 en ingresos de pasaje y carga y costes adicionales incurridos (incluidos los costes de alojamiento en hoteles para los pasajeros afectados y los costes incurridos en el cambio de ruta de los aviones para evitar el espacio aéreo afectado) en el período de cierre del espacio aéreo completo (datos extraídos sin ajuste significativo de las cuentas provisionales no auditadas a 30 de junio de 2010). La pérdida de ingresos de 108 millones de libras representó el 5,5% de la cifra total de ingresos de British Airways en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010 (y el 1,4 % de la cifra total de ingresos de British Airways respecto al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010). Las pérdidas de Iberia se estiman en una cantidad total aproximada de 20 millones de euros en ingresos de pasaje y carga, ingresos de handling en aeropuertos y costes.

Para más información acerca del impacto del volcán Eyjafjallajökull sobre las operaciones de British Airways e Iberia, véanse los apartados 14 y 15.

Durante la epidemia de SARS de 2003 se produjo una fuerte caída del tráfico aéreo con salida y destino en Asia debido a la caída en la demanda y a la cancelación de vuelos. En el segundo trimestre de 2009, el brote del virus H1N1 (comúnmente conocido como “gripe A”) ha tenido un impacto negativo sobre el sector aéreo debido a la cancelación de vuelos y a la caída en la demanda, principalmente en las rutas con salida y destino en México.

El Grupo IAG no puede predecir ni controlar si tales eventos se producirán o cuándo se producirán ni tampoco cuál será la reacción de las autoridades aéreas en tal caso.

2.1.8 *Los incidentes de seguridad dentro del sector aéreo en su conjunto y la falta de prevención o respuesta por British Airways y/o Iberia ante un incidente grave de seguridad podría tener un efecto adverso*

Los accidentes o incidentes similares sufridos por otra aerolínea podrían repercutir en la confianza general de los pasajeros y derivar en una reducción en la demanda de transporte aéreo, afectando adversamente a British Airways o Iberia, en particular si el accidente o incidente se debe a un fallo de seguridad de un avión del tipo utilizado por British Airways o Iberia en su flota. También los accidentes o incidentes similares sufridos por un miembro de la alianza *oneworld* o por un avión de otra aerolínea con la que British Airways o Iberia tenga un acuerdo de código compartido podría asociarse por el público a British Airways o Iberia y ambas aerolíneas podrían sufrir daños en su reputación (y las consiguientes pérdidas), aún cuando ninguno de sus aviones se hubiera visto afectado.

Asimismo, British Airways e Iberia (al igual que todas las aerolíneas) podrían estar expuestas a importantes pérdidas en el caso de que uno de sus aviones sufra un accidente u otro incidente grave, lo cual podrá conllevar no solo costes asociados a la reparación o sustitución del avión dañado o perdido y su consiguiente pérdida de servicio temporal o permanente, sino también demandas por parte de los pasajeros, propietarios de los aviones y terceros afectados, así como un posible daño a su reputación (y las consiguientes pérdidas asociadas).

Para más información sobre las políticas de seguros de British Airways e Iberia, véanse los apartados 8.15 y 9.15 de este Documento, respectivamente.

2.1.9 *Las asignaciones de slot pueden afectar a la competitividad y la situación económica de las aerolíneas*

Los *slots* de aeropuerto son derechos asignados anualmente para cada temporada (la temporada de invierno y la temporada de verano) a una entidad por una autoridad aeroportuaria o administrativa, en virtud de los cuales el propietario del *slot* puede programar un aterrizaje o un despegue durante un período determinado. Los *slots* en ciertos aeropuertos pueden traspasarse.

En general, en la Unión Europea las aerolíneas han de usar un *slot* asignado durante un porcentaje mínimo (80%) del tiempo del período para el que se ha asignado el *slot*.

Si British Airways o Iberia no utilizaran sus respectivos *slots*, de forma temporal o a largo plazo, ya sea por motivos comerciales o de otro tipo, podrían perder dichos *slots*. En el supuesto de que no se asignara un número adecuado de slots a British Airways o a Iberia o si British Airways o Iberia no pudieran obtener los slots de despegue o aterrizaje apropiados, British Airways o Iberia podrían verse obligadas a cambiar sus calendarios de vuelos o a reducir su tasa de utilización de aviones. Por lo que respecta a los países no miembros de la UE, la IATA ha establecido una serie de directrices en las que se exponen la mejor práctica del sector (basada en criterios tales como los relacionados con el medio ambiente o con el uso adecuado de *slots*) y una política de aplicación a nivel mundial en relación con la coordinación y la asignación de *slot*, que, en general, tienen su reflejo en la legislación comunitaria aplicable en materia de *slot*. Sin embargo, en aquellos casos en los que existan leyes y reglamentos locales, los procedimientos de la IATA carecerán de efecto.

No puede garantizarse además que British Airways o Iberia puedan obtener *slots* atractivos en el futuro y la capacidad de British Airways o de Iberia para añadir vuelos a sus actuales calendarios estará limitada en parte por la disponibilidad de *slots* en los principales aeropuertos.

2.1.10 *Ciertas aerolíneas pueden encontrarse en situación de concurso de acreedores y/o beneficiarse de determinadas ayudas de Estado, lo que puede distorsionar el panorama competitivo*

Algunas de las aerolíneas competidoras de British Airways e Iberia podrán beneficiarse de la protección que confiere la legislación concursal que les resulte de aplicación, lo que les ayudaría a reducir sustancialmente su estructura de costes y pasar a ser más competitivas, tanto mientras se encuentren en situación de concurso como una vez que salgan de dicha situación. Esto tiene especial relevancia para las aerolíneas estadounidenses que se benefician de la protección que les confiere el *Chapter 11* del *Bankruptcy Code* de los Estados Unidos de América, habida cuenta de que la ruta transatlántica es uno de los mercados más importantes de British Airways. El *Chapter 11* permite a las empresas obtener protección temporal frente a los acreedores y les otorga la capacidad para renegociar contratos, suspender las condiciones de los convenios colectivos existentes (bajo ciertas condiciones) y reestructurar el negocio como una empresa en funcionamiento. Por tanto, las empresas que se acojan al *Chapter 11* pueden disfrutar de ventajas competitivas frente a sus competidores, principalmente debido a su capacidad para renegociar contratos, reducir costes y reestructurar sus deudas. Existen numerosos ejemplos de aerolíneas estadounidenses que han solicitado acogerse a la protección de *Chapter 11*, como Delta y United.

Además, determinadas aerolíneas competidoras se benefician de ayudas y/o subvenciones estatales, gracias a las cuales pueden aumentar su competitividad.

2.1.11 *La industria aérea está expuesta a cambios en leyes o reglamentos regionales, nacionales o internacionales*

British Airways e Iberia no solo están sujetas a las leyes y reglamentos ingleses y españoles, respectivamente, sino también a los de la UE y de otras naciones, organizaciones internacionales y a convenios internacionales bilaterales y multinacionales. Dicha normativa regula (entre otros) las infraestructuras y aspectos relativos a capacidad de *slot* y derechos de vuelo, requisitos medioambientales y de seguridad, licencias, competencia, protección de los consumidores e impuestos.

British Airways e Iberia no pueden prever todos los cambios que pueden introducirse en el futuro en las leyes, reglamentos y convenios aplicables al tráfico aéreo tanto británicos y españoles como de la UE, de los Estados Unidos de América o de Iberoamérica, ni tampoco el posible impacto de tales cambios, si bien su capacidad para dar cumplimiento a la referida normativa es clave para mantener sus resultados operativos y financieros.

De la aplicación de leyes, reglamentos y convenios pueden derivarse costes para British Airways e Iberia, bien directamente, en forma de imposición de tasas o, bien indirectamente, como costes derivados de su cumplimiento, que British Airways e Iberia podrían no ser capaces de repercutir a los pasajeros. Por ejemplo, el Reglamento de Denegación de Embarque 261/2004 de la UE impone determinadas obligaciones y responsabilidades a los transportistas aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación de los vuelos. Resulta de aplicación y concede derechos a todos los pasajeros que salgan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro de la UE, así como a los pasajeros que vuelen a un Estado miembro de la UE con una aerolínea comunitaria. El Reglamento 261/2004 prevé:

- el pago a los pasajeros a los que se deniegue el embarque o cuyo vuelo sea cancelado de una compensación que oscilará entre los 250 y los 600 euros en función de la duración del vuelo afectado;
- el derecho de los pasajeros afectados al reembolso o a obtener un transporte alternativo; y
- el ofrecimiento por la aerolínea de una serie de atenciones a los pasajeros en forma de refrigerio, alojamiento en un hotel mientras se espera un transporte alternativo, así como transporte entre el aeropuerto y el hotel.

2.1.12 *Otros factores macroeconómicos, decisiones o cambios políticos a los que está expuesta la industria aérea*

Asimismo, los impuestos, tasas u otros tributos a los que British Airways e Iberia están sujetos podrían resultar afectados por decisiones macroeconómicas o cambios políticos. Esto es especialmente relevante en el actual clima económico donde los gobiernos se están centrando en reducir el déficit público mediante el aumento de impuestos.

En este sentido, los cambios introducidos por el gobierno británico en las tasas del pasaje aéreo aplicables a los pasajeros con salida desde un aeropuerto británico puede tener un impacto adverso sobre la demanda de viajes en avión o reducir el margen de beneficios por billete. Por ejemplo, para una persona que viaje 6.000 millas en clase business, a partir de noviembre de 2010, las tasas de pasaje aéreo aumentará un 112,5% respecto a las tasas de pasaje aéreo para el mismo viaje en febrero de 2007. Estos cambios podrían beneficiar a los competidores no británicos de British Airways que operen una menor proporción de rutas

con destino a, o salida desde, el Reino Unido o dentro del territorio de dicho país, en detrimento de British Airways.

Otro ejemplo de lo antedicho lo constituye el hecho de que el combustible para uso de la aviación comercial internacional no está sometido a tributación. No puede garantizarse que esta exención de impuestos se mantenga y cualquier cambio a este respecto podría dar lugar a un incremento significativo de los costes del combustible de aviación para el Grupo IAG.

2.1.13 *La industria aérea es estacional y depende en gran medida de los ingresos que se generen en los meses de verano, lo cual quiere decir que la industria aérea es particularmente vulnerable frente a cualquier incidente que pueda acontecer a lo largo de ese período*

La industria aérea es altamente estacional, alcanzando la demanda sus niveles más altos durante los meses de verano: por ejemplo, las estadísticas de la Asociación de Aerolíneas Europeas muestran que las aerolíneas que la integran transportaron aproximadamente 24,7 millones de pasajeros durante el mes de julio de 2009, frente a los 18,3 millones transportados durante el mes de diciembre de 2009. Los ingresos totales de British Airways correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 32 % de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Los ingresos por pasaje de Iberia correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 27 % de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Si se produjera un acontecimiento o situación que debilitara la demanda o afectara significativamente a las operaciones durante aquel período (por ejemplo conflictos colectivos con los empleados, catástrofes naturales o un acto terrorista), ello podría tener un impacto desproporcionado en los resultados del ejercicio fiscal.

2.1.14 *La industria aérea está expuesta a riesgos asociados a la limitación de emisiones de gases de efecto invernadero, a regímenes de comercio de derechos de emisión y a cambios en la normativa medioambiental*

Como parte de los continuos esfuerzos por lograr una reducción del 20% en las emisiones de CO₂ para el año 2020, la Unión Europea ha emitido la Directiva 2008/101/CE para los estados miembros, que requiere la inclusión del sector aéreo en el ETS (Régimen de Comercio de Emisiones) de la UE. Como resultado de lo anterior, desde el mes de enero de 2012 todas las compañías aéreas que vuelen con destino y salida en la Unión Europea tendrán que asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/EC en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero. En estos momentos no pueden preverse con certeza los efectos que la mencionada Directiva tendrá en el futuro para British Airways e Iberia, pero podría incrementar los costes soportados por British Airways e Iberia. Debido a que este régimen tiene ámbito europeo, British Airways e Iberia, al igual que todas las aerolíneas europeas, también podrían enfrentarse a desventajas competitivas frente a transportistas aéreos no europeos que operen una menor proporción de rutas con destino o salida en un Estado miembro de la UE o entre Estados miembro de la UE.

Hasta donde alcanza el conocimiento de IAG, la Unión Europea es la única área geográfica del mundo que ha implantado un esquema de comercio de emisiones de obligatorio cumplimiento en todas las actividades aéreas a nivel internacional.

La normativa medioambiental puede hacer que British Airways o Iberia incurra en costes, bien directamente, si se imponen tasas o, bien indirectamente, a causa de los costes derivados

de su cumplimiento. Por ejemplo, cuando el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión resulte de aplicación al sector de la aviación, probablemente las aerolíneas tendrán que incurrir en costes para comprar derechos de emisión, en la medida en que los derechos asignados a las mismas resulten insuficientes para cubrir su nivel de emisiones. Tal y como se señala en el apartado 11 de este Documento, en este momento también se está tramitando un recurso contra la legislación en materia de inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión, siendo su resultado igualmente incierto.

Si bien existe un alto grado de incertidumbre en cuanto a los futuros precios de CO₂, se estima que la adquisición de estos derechos de emisión en el mercado del carbono costarán a Iberia alrededor de 24 millones de euros en 2012, aumentando hasta los 102 millones de euros en 2020 y, en el caso de British Airways, se estima que el coste inicial sea de 112 millones de libras anuales en 2012 y que experimenten un incremento sostenido hasta situarse en una cifra estimada de 199 millones de libras anuales en el 2020.

Para más información sobre el régimen de comercio de derechos de emisión, véase el apartado 11 de este Documento.

Podría promulgarse nueva normativa en materia de emisiones de gases de efecto invernadero en uno o más países en los que operan British Airways o Iberia, lo que podría derivar en un aumento de los costes para el Grupo IAG. La actitud de los clientes ante las cuestiones relativas a medio ambiente y clima también pueden cambiar, dando lugar a una caída en la demanda de viajes por avión.

2.1.15 *La industria aérea depende y está expuesta al desarrollo de infraestructuras nacionales e internacionales*

El Grupo IAG depende y puede resultar afectado por decisiones o cambios importantes en la política en materia de infraestructuras de gobiernos, órganos reguladores u otras entidades, que normalmente están fuera del control del Grupo IAG. Por ejemplo, la decisión de BAA Limited de no solicitar permiso para una tercera pista en Heathrow, después de conocerse la política del nuevo gobierno británico de no ampliar las pistas de los aeropuertos de Londres, afectará a la futura estrategia comercial de British Airways y a su capacidad para incrementar capacidad en el aeropuerto). Asimismo, cualquier decisión que se tome sobre las infraestructuras de la Alta Velocidad Española-AVE- (la línea de alta velocidad de España) tendrá un efecto sobre el negocio y las operaciones de Iberia. Si no se produce una expansión de las pistas de aterrizaje de Heathrow, ya que son comunes a todas las terminales, puede ser difícil para British Airways expandir su capacidad en este aeropuerto debido al nivel de congestión de dicho aeropuerto.

2.1.16 *El sector aéreo está expuesto a la inestabilidad política internacional*

La industria aérea está expuesta a la inestabilidad de gobiernos extranjeros en una serie de países y mercados. Por ejemplo en 2008, British Airways suspendió sus vuelos entre Londres e Islamabad por razones de seguridad. Por consiguiente, la situación política local, regional e internacional, en particular en aquellos mercados que son relevantes para la estrategia del Grupo IAG, podría afectar al negocio del Grupo IAG.

2.1.17 *Las aerolíneas están expuestas a incrementos en las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje, a cambios en las políticas sobre seguridad aérea y a incrementos en los costes de seguridad del tráfico aéreo*

Las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje y los gastos o iniciativas en materia de seguridad representan un coste de explotación significativo para British Airways e Iberia y tienen un impacto sobre sus operaciones. Si bien algunas tasas aeroportuarias y gastos en materia de seguridad son repercutidos a los pasajeros mediante recargos, otros no lo son.

En el último ejercicio, la suma de las tasas aeroportuarias (tasas de aterrizaje, de estacionamiento, pasarelas y otros servicios aeroportuarios) y de las tasas de navegación aérea (en ruta y de aproximación) representó una cifra equivalente al 7,4% de los gastos de explotación de British Airways y el 8,7% de los gastos de explotación de Iberia.

No puede garantizarse que tales costes no vayan a incrementarse o que el Grupo IAG no vaya a incurrir en nuevos costes adicionales en el Reino Unido, España o en otros lugares. Además, los costes y reglamentos de seguridad en los aeropuertos del Reino Unido, de España o de otros lugares, en particular de los Estados Unidos de América, podrían experimentar nuevos incrementos, especialmente en caso de atentados terroristas. Por ejemplo, la implantación de las normas que limitan el transporte de líquidos en el equipaje de mano de los pasajeros tuvo un considerable impacto sobre las operaciones y costes de la industria aérea, al igual que el sistema de información avanzada de pasajeros en los Estados Unidos de América. Asimismo, si el Grupo IAG intentara efectivamente reducir el impacto de estos costes repercutiéndolos en los pasajeros a través de tasas y recargos incluidos en los precios de billetes, los ingresos por pasajeros podrían verse negativamente afectados si la subida en los precios de los billetes causara la caída de la demanda de transporte aéreo.

2.2 Riesgos relativos a British Airways e Iberia

2.2.1 *Los daños a la reputación o nombre de British Airways o Iberia podrían tener un efecto adverso sobre sus respectivos negocios*

British Airways e Iberia dependen de un reconocimiento de su marca para, entre otros fines, captar clientes. Una de las Salvaguardas acordadas en el marco de la Fusión es que se mantendrán las marcas de “British Airways” e “Iberia”. Cualquier daño sufrido por British Airways o Iberia en su reputación, imagen de marca o nombre, a causa de uno o varios acontecimientos podría afectar negativamente a la capacidad de British Airways o de Iberia para comercializar sus servicios y captar y mantener clientes.

2.2.2 *British Airways e Iberia tienen necesidades de financiación significativas a largo plazo (principalmente flota de aviones)*

El sector aéreo requiere efectuar grandes inversiones, motivo por el cual British Airways e Iberia han incurrido en importante endeudamiento y compromisos de capital (básicamente relacionados con sus flotas aéreas) para financiar sus operaciones en curso y para cubrir necesidades de inversión.

Una parte significativa del vigente endeudamiento está garantizada mediante activos de British Airways e Iberia.

A 31 de marzo de 2010 el endeudamiento de British Airways incluía leasings financieros en curso y contratos de compra a plazos garantizados por aviones por un total de 2.518 millones

de libras y otros créditos garantizados sobre otro inmovilizado material por un total de 967 millones de libras. El endeudamiento garantizado total asciende a 3.485 millones de libras.

En el caso de Iberia, la parte garantizada mediante activos corresponde a los arrendamientos financieros, que a 30 de junio de 2010 ascendían a 325 millones de euros.

British Airways e Iberia han podido, en parte, financiar sus operaciones y necesidades de capital gracias a que sus principales activos, los aviones, han constituido una garantía atractiva para prestamistas y otras instituciones financieras.

No puede garantizarse que en el futuro los aviones sigan constituyendo una atractiva garantía para prestamistas y entidades financieras, lo que a largo plazo podría dificultar o, incluso imposibilitar, la obtención por el Grupo IAG, British Airways o Iberia de nuevas líneas de crédito u otros instrumentos. Dicho esto, no hay ninguna señal de que los aviones no continúen siendo una garantía atractiva sobre la que obtener fondos.

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía compromisos de pedidos firmes en curso por un valor total de 4.253 millones de libras (4.780 millones de euros) respecto a 54 aviones y no había dispuesto (y por lo tanto no se reflejaba en su balance) líneas comprometidas para compras de aviones por importe de 2.599 millones de libras y una línea de crédito con fines generales de 750 millones de dólares. Estas líneas están disponibles para financiar todas las compras de aviones de British Airways cuyo plazo de entrega previsto en el momento actual es anterior al 31 de marzo de 2013.

Para Iberia y según los precios de catálogo, el coste total de los compromisos de pedidos firme (16 aviones) en curso era aproximadamente de 875 millones de euros a 30 de junio de 2010. Iberia opera la mayor parte de su flota en virtud de contratos de arrendamiento operativo y por lo tanto éstos no están incluidos en el balance ni tampoco las cantidades pagadas en concepto de arrendamiento. Iberia financia sus gastos de capital con los flujos de tesorería de sus operaciones, préstamos adicionales y operaciones de financiación realizadas fuera de balance (arrendamientos operativos).

Normalmente, los contratos entre aerolíneas y fabricantes contienen un compromiso de compraventa sobre varios aviones a lo largo de un período de tiempo que, en la mayoría de los casos, es de entre cuatro y seis años, por lo que es importante anticipar con antelación suficiente, las necesidades de flota de la compañía.

En general, el tiempo transcurrido entre la formalización del contrato de compra (momento en el que habitualmente se realizan anticipos por parte del adquirente por un importe que suele rondar el 20% del precio de catálogo del avión) y la recepción del primer avión (momento en el que empieza a generar ingresos para la compañía) ronda los dos años.

En los Apartados 14 y 16 de este Documento se describen con mayor detalle el referido endeudamiento y los compromisos asumidos.

Algunos de los actuales créditos de British Airways e Iberia tendrán que refinanciarse después de los 12 meses desde la fecha de registro del presente Documento. Teniendo en cuenta la actual situación económica, no puede garantizarse que a largo plazo la refinanciación no sea más difícil, más cara o incluso que no pueda obtenerse. Asimismo, cualquier cambio en el perfil de crédito de British Airways o Iberia podría afectar a su acceso a los mercados de deuda o a los tipos aplicables a sus créditos.

Las restricciones de nacionalidad impuestas a la propiedad de Acciones de IAG en sus estatutos, también podrían afectar a la capacidad del Grupo IAG para financiar sus operaciones en el futuro, por ejemplo mediante emisiones de capital que no puedan dirigirse a inversores extracomunitarios. La mayor parte de las futuras necesidades de capital de British Airways están actualmente relacionadas con activos de flota.

En este sentido, lo declarado en este factor de riesgo no debe interpretarse en menoscabo de la opinión de los Consejeros de IAG de que el capital de explotación a disposición del grupo IAG después de la Fusión será suficiente para sus requisitos actuales, es decir, para al menos los primeros doce meses siguientes a la fecha de publicación de este Documento (según se establece en el apartado 31.1 de este Documento).

2.2.3 *British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a las operaciones de consolidación en la industria aérea.*

Desde hace unos años la industria aérea ha venido siendo objeto de operaciones de consolidación, que es probable que continúen, y que se instrumentan a través de adquisiciones, fusiones, alianzas u otras transacciones. La consolidación reporta sinergias y beneficios a los clientes aumentando la competencia de otros transportistas. La consolidación también conlleva economías de escala, favoreciendo la integración de redes complementarias. La consolidación podría incrementar la envergadura y recursos de los competidores de British Airways e Iberia.

Pueden citarse como ejemplos de recientes operaciones de integración de competidores la fusión de Air France y KLM en 2004, la de Lufthansa y BMI en 2008, la de United Airlines y Continental, que se cerró en 2010, y la fusión proyectada de Delta y Northwest, que se anunció en 2008 o la fusión de Alitalia y Air France que se encuentra en curso.

Para más información sobre las tendencias de consolidación en la industria aérea, véase el apartado 10 de este Documento.

2.2.4 *British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a sus alianzas estratégicas y acuerdos bilaterales de colaboración*

El mantenimiento y desarrollo de alianzas y otras relaciones estratégicas tiene importancia fundamental para los negocios de British Airways e Iberia. British Airways e Iberia pertenecen a la alianza *oneworld*, alianza de comercialización de marcas y servicios integrada por British Airways, Iberia y, entre otras, American Airlines, Cathay Pacific y Qantas. La alianza *oneworld* es una alianza de comercialización de marcas y servicios diseñada para maximizar la oferta a los clientes ofreciendo una mayor cobertura de red y otras ventajas. Gracias a la alianza, los clientes tienen opciones adicionales en cuanto a rutas, escalas y tipos de billete. Además, en virtud de la misma, los clientes disfrutan de un mayor acceso a salas de espera y oportunidades de conseguir más puntos en programas de pasajeros frecuentes. Estas ventajas hacen que las aerolíneas miembro de la alianza resulten más atractivas para los clientes, con la consiguiente oportunidad para los miembros de optimizar sus factores de carga, tráfico e ingresos. No puede garantizarse que la alianza *oneworld* no pierda algún miembro, ya sea como consecuencia de que una o más aerolíneas dejen voluntariamente la alianza o de que su pertenencia sea objeto de suspensión debido, por ejemplo, a su disolución en el marco de un procedimiento concursal. Tampoco puede garantizarse que la alianza *oneworld* pueda captar a los nuevos miembros que necesite para operar con éxito en el futuro. Asimismo, el éxito de la alianza *oneworld* depende en parte de las actuaciones, marcas y planes estratégicos de otras aerolíneas sobre las que British

Airways e Iberia ejercen un menor control. En el supuesto de que la alianza *oneworld* perdiera su atractivo como consecuencia de cambios en sus miembros o de actuaciones de otros miembros o si la alianza se disolviera, ello podría afectar negativamente, entre otras cosas, a la red global de vuelos que British Airways e Iberia pueden ofrecer a sus clientes.

También hay otras dos alianzas relevantes entre aerolíneas, Star Alliance y Sky Team: Para más información véase el apartado 10 del presente Documento.

British Airways e Iberia también tienen una serie de acuerdos bilaterales de colaboración con otras aerolíneas, incluida American Airlines, con la que British Airways e Iberia han suscrito una alianza de participación en ingresos en relación con vuelos y conexiones entre destinos europeos y norteamericanos (para más información sobre las alianzas de British Airways e Iberia con otras aerolíneas, véase los apartados 8.8 y 9.8 siguientes).

La alianza de participación en ingresos con American Airlines tiene por principal objeto optimizar las redes y la rentabilidad de las partes. Permitirá a los miembros ofrecer a los pasajeros de vuelos corporativos un solo contrato unificado para los tres miembros de la alianza.

Las tres aerolíneas se han comprometido asimismo a facilitar acceso a sus programas de viajeros frecuentes, a permitir combinaciones de tarifas y a ofrecer acuerdos de tarifas especiales en relación con las rutas afectadas.

Las tres aerolíneas se repartirán ingresos y costes incrementales asociados al transporte de cada pasajero en las rutas cubiertas por el acuerdo de la alianza. El reparto de ingresos se basará en la capacidad (asientos ofertados) de cada aerolínea, corregido en función de las fluctuaciones de ingresos con respecto a su cuota relativa de ingresos incluidos en el “año base” cerrado a 31 de marzo de 2009.

Esta alianza recibió la verificación de la Comisión Europea el 14 de julio de 2010. Será necesario volver a solicitar la aprobación del Departamento de Transporte de los EEUU después de transcurridos diez años desde la aprobación inicial. La verificación estaba condicionada a ciertos compromisos que conllevan la puesta de slots a disposición de competidores.

Véase en el apartado 8.8 más información sobre la alianza entre British Airways, Iberia y American Airlines.

2.2.5 *British Airways e Iberia dependen de las buenas relaciones con trabajadores y sindicatos*

Tanto British Airways como Iberia son grandes empresas y muchos de sus trabajadores están representados por diversos sindicatos, como es usual en la industria aérea. Los convenios colectivos y otros acuerdos entre las compañías y los sindicatos se negocian regularmente y cualquier ruptura en el proceso de negociación podría derivar en conflictos laborales que, a su vez, podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente a sus resultados comerciales.

Cualquier conflicto laboral prolongado, incluida la posibilidad de protestas laborales, aún cuando no culminen en huelgas, podría hacer que los clientes reserven sus viajes en competidores del Grupo IAG.

British Airways está inmersa en un conflicto laboral con su personal de cabina. Este conflicto empezó en 2009 y está relacionado con cambios en el número de tripulantes de

cabina en vuelos con salida desde Heathrow. Se estima que a causa de las huelgas de las tripulaciones de cabina en marzo, mayo y junio de 2010 British Airways ha sufrido una pérdida de ingresos y costes adicionales por importe de 185 millones de libras esterlinas (cifra que representa el 2,3 % de los ingresos de explotación de British Airways en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010).

Actualmente, Iberia está negociando los convenios colectivos de los pilotos y tripulación de cabina con las comisiones negociadoras y representantes. No puede garantizarse que los convenios colectivos se negocien de forma satisfactoria o que las negociaciones concluyan en un momento determinado. Si se rompen las negociaciones existe el riesgo de que se produzcan protestas laborales.

2.2.6 *Las fluctuaciones en los tipos de cambio podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo IAG*

Debido a que una parte sustancial de los ingresos, costes, compras y créditos de British Airways e Iberia está denominada en monedas distintas de la libra esterlina (en el caso de British Airways) y del euro (en el caso de Iberia), y como quiera que el Grupo IAG formulará sus resultados financieros en euros, las fluctuaciones en los tipos de cambio tienen impacto sobre los resultados de cada período. El Grupo IAG está principalmente expuesto a las fluctuaciones del dólar USA, el yen, la libra esterlina y el euro. Una variación en los tipos de cambio que sea adversa para la libra esterlina o el euro podría tener un efecto adverso sobre los negocios, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

A 31 de marzo de 2010, la deuda bruta en balance de British Airways ascendía a 4.002 millones de libras. En este total se incluían 2.124 millones de dólares (1.890 millones de libras) de deuda denominada en dólares, que representaba el 47 % de la deuda bruta de British Airways en esa fecha. En el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, un 39% de los gastos de explotación de British Airways se devengaron en dólares USA, frente a un 25% de los ingresos totales en esa divisa.

El impacto de las coberturas de divisas en la cuenta de resultados de British Airways fue una pérdida de 63 millones de libras en el ejercicio 2009/2010, una pérdida de 38 millones de libras en el ejercicio 2009/2008 y una pérdida de 14 millones de libras en el ejercicio 2007/2008.

British Airways tiene establecido un programa de gestión de riesgos que cubre los riesgos asociados al cambio de divisas. Las coberturas establecidas de conformidad con este programa han resultado en una ganancia total, con respecto a los tres ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, de 28 millones de libras.

En el caso de Iberia, el riesgo mayor en este momento corresponde a la variación al alza del dólar USA frente al euro, ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que cobros. En el ejercicio 2009, un 41% de los gastos de explotación de Iberia se devengaron en dólares USA, frente a un 22% de los ingresos operativos en esa divisa. Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con coberturas estratégicas (hasta 5 años) y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año, que permiten adaptarse a la tendencia de mercado.

A 31 de diciembre de 2009, el endeudamiento de balance bruto de Iberia (deudas con entidades de crédito y arrendamientos financieros) ascendía a 502 millones de euros. En este

total está incluida la cantidad de 291 millones de dólares (202 millones de euros) de deuda denominada en dólares USA, representativa del 40% por ciento de la deuda bruta de Iberia a esa fecha.

El impacto de las coberturas de moneda sobre la cuenta de resultados de Iberia fue de 41 millones de euros (beneficio) en el ejercicio 2009, de 12 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2008 y de 35 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2007.

Para más información sobre cobertura de riesgos cambiarios, véase el apartado 16 de este Documento.

2.2.7 *Las fluctuaciones en los tipos de interés podrían tener un efecto adverso para British Airways o Iberia*

El Grupo IAG queda expuesto a variaciones en los tipos de interés cuando su deuda a tipo de interés variable denominada en una determinada divisa excede las imposiciones en efectivo a tipo variable denominadas en esa misma divisa. El Grupo IAG está asimismo expuesto a incrementos en tipos de interés, ya que la deuda futura a tipo fijo en que se incurra para hacer frente a los compromisos de inversión en bienes de capital puede ser más cara respecto de los tipos de interés del mercado.

El Grupo Iberia tiene una posición neta deudora una vez incluida la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos. El endeudamiento neto ajustado se situaba en 1.229 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (1.012 millones de euros al cierre de 2008 y 532 millones de euros al cierre de 2007) (para más información sobre el endeudamiento neto ajustado de Iberia véase el apartado 16.2.1.6 de este Documento). Por esta razón, Iberia tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar el riesgo de tipo de interés Iberia mantiene un determinado porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía Iberia tenía a tipo fijo era el 46%, a tipo de interés flotante con protección un 6% y el 48% restante a tipo variable. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar USA y euro) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés en la financiación de Iberia

El endeudamiento neto ajustado de British Airways se situaba en 3.163 millones de libras esterlinas (3.555 millones de euros) a 31 de marzo de 2010, 3.119 millones de libras (3.351 millones de euros) para el ejercicio que finalizó el 31 de marzo de 2009 y 2.019 millones de libras (2.537 millones de euros) para el ejercicio que finalizó el 31 de marzo de 2008. A 31 de marzo de 2010, el 48% de la deuda bruta de British Airways estaba sujeta a un tipo fijo y el 52% a un tipo variable. Por lo tanto, British Airways está expuesta a los tipos de interés en las monedas en que tiene denominada su deuda.

Para más información sobre cobertura de riesgos cambiarios, véase el apartado 16 de este Documento.

2.2.8 *British Airways e Iberia dependen de terceros proveedores de servicios*

British Airways e Iberia dependen de una serie de terceros para algunos de sus principales servicios, tales como operadores de aeropuertos, autoridades aeroportuarias, arrendadores de aviones, fabricantes de aviones y motores, proveedores de combustible de aviación,

proveedores de mantenimiento de aviones, sistemas de distribución global (GDS), controladores aéreos, personal de tierra, restauradores, personal de seguridad, personal de facturación, mozos y distribuidores de equipaje, así como de otros servicios aeroportuarios generales y de la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias necesarias. El hecho de que uno o más de estos servicios de terceros resultara restringido o estuviera temporalmente indisponible por cualquier acontecimiento, como huelgas o problemas técnicos o estuviera permanentemente indisponible o sólo lo estuviera en condiciones no comerciales o el hecho de que los arrendadores de aviones y fabricantes de aviones y motores retrasaran la entrega de aviones, incurrieran en retrasos en las entregas programadas de aviones o entregaran bienes que no se ajustaran a los estándares y especificaciones contratados, podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo IAG.

Los contratos con terceros, incluidos los operadores aeroportuarios y los sistemas de distribución global, tendrán que ser renovados en el futuro, lo cual podría implicar unos mayores costes.

2.2.9 *British Airways e Iberia están expuestas a problemas tecnológicos.*

British Airways e Iberia son especialmente vulnerables a los problemas tecnológicos. La capacidad de British Airways e Iberia para gestionar sus ventas de billetes (gran parte de las cuales son de billetes electrónicos), recibir y procesar reservas, gestionar su red de tráfico y realizar otras operaciones comerciales relevantes dependen de un funcionamiento eficiente e ininterrumpido de los sistemas informáticos, de Internet y de comunicaciones utilizados por British Airways e Iberia, así como de los sistemas usados por terceros en el marco de su colaboración con British Airways e Iberia (como Amadeus). Como quiera que los sistemas informáticos y de comunicaciones son vulnerables a interrupciones, cortes de electricidad, actos de sabotaje, virus informáticos, incendios y otros incidentes, no puede garantizarse el funcionamiento eficiente e ininterrumpido de tales sistemas.

2.2.10 *British Airways e Iberia están expuestas al riesgo de modificaciones en su flota de aviones*

Las respectivas flotas de aviones de British Airways e Iberia requieren regularmente labores de mantenimiento. En ocasiones, los fabricantes de aviones o las autoridades competentes, pueden recomendar o requerir, según el caso, modificaciones a un tipo de aeronave en particular que, en su caso, podría significar tener que dejar en tierra un determinado tipo de aeronave. Esto puede causar alteraciones operativas en British Airways e Iberia. Por ejemplo, en 2009 la Agencia Europea de Seguridad Aérea exigió a las aerolíneas la instalación de intercambiadores térmicos de fuel-oil de nuevo diseño en los motores Trent 800 de sus Boeing 777.

2.2.11 *Riesgo de incumplimiento de contraparte en relación las coberturas de British Airways e Iberia*

Existe el riesgo de incumplimiento por las contrapartes que resulte en una pérdida del valor de mercado de los derivados, por lo que las entidades financieras imputan ese riesgo dentro de sus líneas de riesgo con cada una de las compañías. No hay garantía de que las entidades sigan asumiendo los riesgos asociados a esas operaciones, lo que podría derivar en la restricción del régimen de coberturas.

2.2.12 *British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a investigaciones, procedimientos legales y arbitrales en curso e investigaciones futuras*

En los apartados 8.14 y 9.14 se detallan las investigaciones y procedimientos legales y arbitrales significativos en que British Airways e Iberia están respectivamente involucradas. No puede garantizarse que las provisiones dotadas por British Airways e Iberia en relación con estas investigaciones y procedimientos legales y/o arbitrales en curso serán suficientes en el caso de que cualquiera de ellos tenga un resultado negativo.

En las cuentas del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010 British Airways estableció una provisión de 255 millones de libras para investigaciones regulatorias, litigios y litigios potenciales.

A 31 de diciembre de 2009, la partida “Otras provisiones” en la cuenta consolidada de cambios en la situación financiera de Iberia registraba un saldo de 100 millones de euros que es la cantidad total provisionada para hacer frente a probables responsabilidades de diversos tipos, relacionadas fundamentalmente con litigios y liquidaciones fiscales pendientes de resolución.

2.2.13 *El Grupo IAG está expuesto a la pérdida de capacidad en la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow, la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas*

La pérdida total o parcial del edificio de la Terminal 5 de Heathrow (*hub* de British Airways), en la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o del edificio de la Terminal 4 de Madrid-Barajas (*hub* de Iberia) (por ejemplo, a causa de un incendio, de un colapso del edificio, de un accidente aéreo considerable o de un atentado terrorista o incidente de seguridad similar o de huelgas por parte de empleados de BAA Limited y AENA) daría lugar a problemas operativos y podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, de IAG.

La Terminal 5 es de uso exclusivo para British Airways, como sede de su red mundial de pasajeros (el alquiler sobre los edificios principales vence el 31 de marzo de 2020). El contrato de arrendamiento no se renueva automáticamente y las partes discutirán las posibles opciones para renovar dicho contrato cuando se acerque la fecha de vencimiento del mismo. British Airways ocupa la Terminal 7 del aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York (el arrendamiento expira el 30 de noviembre de 2015). Si el arrendamiento no se renueva en noviembre de 2015, British Airways deberá pagar 200 millones de dólares a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey.

La Terminal 4 es el centro de distribución de vuelos de Iberia, pero no es de uso exclusivo de Iberia. Por aplicación del régimen administrativo español, Iberia tiene derecho al uso de la Terminal 4. Asimismo, en dicha terminal tiene múltiples contratos de arrendamiento, la mayoría con vigencia hasta febrero de 2014, que deberán renovarse al vencimiento.

2.2.14 *Los resultados y la posición financiera que reporta IAG podrían verse afectados por cambios en las obligaciones de presentación de información financiera en materia de prestaciones para empleados posteriores a la jubilación y arrendamientos*

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*, IASB) ha emitido en 2010 dos borradores de propuesta (*Exposure Drafts*, ED) que podrían afectar materialmente a IAG.

ED/2010/3 “Planes de prestaciones definidas” propone el reconocimiento por las entidades de todos los cambios en el valor actual de una obligación de prestación definida y en el valor razonable de los activos afectos a los planes de pensiones a medida que ocurran. Esto sustituiría la metodología actualmente permitida por la NIC 19, la utilizada por British Airways, en virtud de la cual el efecto acumulado de los cambios en las estimaciones, los cambios en las hipótesis y las desviaciones con respecto a las hipótesis actuariales inferiores a un 10% del mayor de o bien de las obligaciones por prestaciones de jubilación o bien los activos afectos al plan al inicio de ejercicio pertinente, si bien se informa en las notas a los estados financieros anuales. Cuando el efecto acumulado se sitúe por encima del 10%, el importe excedentario se reconocerá según el método lineal en la cuenta de pérdidas y ganancias a lo largo del período medio estimado restante de servicio de sus miembros. A 31 de marzo de 2010, las pérdidas actuariales acumuladas no reconocidas de los planes de pensiones de prestación definida APS y NAPS de British Airways ascendían a £2.224 millones antes de impuestos diferidos. Bajo el borrador de propuestas, dichas obligaciones (netas de impuestos diferidos) tendrían que incluirse en el balance de British Airways.

ED/2010/9 “Arrendamientos” propone a los arrendatarios la aplicación de un modelo de “derecho de uso” en la contabilidad de todos los arrendamientos que no sean arrendamientos de activos intangibles y recursos biológicos, arrendamientos para la exploración o uso de recursos naturales y arrendamientos de inmuebles de inversión. Actualmente, los arrendatarios contabilizan los arrendamientos financieros y los arrendamientos operativos en base a criterios distintos, dependiendo de si se juzga que los riesgos y recompensas de la “propiedad” han pasado al arrendatario (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el activo objeto de arrendamiento como un activo material incluido en el balance de situación con su correspondiente pasivo y los pertinentes cargos en la cuenta de resultados por amortización y gastos financieros), o no (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el acuerdo pertinente mediante el reconocimiento de las rentas a pagar en su cuenta de resultados, sin registrar activo o pasivo alguno en su balance de situación). Las propuestas del ED obligarían a IAG, British Airways e Iberia a reconocer los activos inmobiliarios y aeronaves, actualmente contabilizados como arrendamientos operativos, en el balance de situación. A 31 de marzo de 2010, British Airways ha declarado pagos debidos por arrendamientos operativos de aeronaves y de inmuebles y equipos que ascendían en total a £874 millones y £1.989 millones, respectivamente. A 30 de junio de 2010 Iberia ha declarado pagos debidos por arrendamientos operativos de aeronaves que ascendían en total €1.818 millones. Ni British Airways ni Iberia han llevado a cabo estudios exhaustivos para evaluar el efecto que el ED tendría sobre cualquier otro de sus contratos.

2.3 Riesgos relativos a British Airways

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a British Airways los factores de riesgo que se describen a continuación.

2.3.1 *La envergadura del déficit de pensiones y de los compromisos asociados de British Airways es sustancial y está sujeta a variación*

British Airways tiene contraídas importantes obligaciones en materia de pensiones en virtud de planes establecidos a favor de sus empleados. Son tres los planes de pensiones más importantes para los empleados británicos de British Airways, dos planes de prestación definida (APS y NAPS) y un plan contributivo de aportación definida que están cerrados a nuevos miembros. Un plan de prestación definida calcula la pensión pagadera a los partícipes mediante una fórmula preestablecida, en función de su antigüedad en el plan y su

salario a su jubilación o en alguna fecha cercana a ésta (o en el momento de abandonar el plan si esta fecha fuera anterior). La financiación de estos planes procede de una combinación de aportaciones de los empleados y de la empresa, en la que los empleados pagan un porcentaje fijo de su salario y la empresa aporta la financiación restante necesaria para ofrecer estas prestaciones. Los empleados recibirán una cantidad fija y la empresa hará frente al riesgo de déficit del plan. Véase en el apartado 14.1.10 de este Documento más detalles sobre estos planes. British Airways también tiene contraídas obligaciones por pensiones en virtud del British Airways Plc Pension Plan (USA), que es un plan de prestación definida. En caso de reducción del valor de mercado de los activos de los fondos o de incremento del valor de los pasivos tasados o si los *trustees* del plan de pensiones determinan que el déficit requiere la adopción de un enfoque distinto para su reducción, podrán requerirse aportaciones mayores por parte de British Airways. El valor de los pasivos está basado en ciertos supuestos actuariales que incluyen, por ejemplo, factores de descuento, tendencias demográficas, esperanza de vida, tendencias de las pensiones, futuras tendencias salariales y rendimientos de activos previstos. Si cualquiera de estos supuestos resultase ser incorrecto, podrá ser necesario efectuar nuevas aportaciones a los fondos.

Cada tres años se llevan a cabo valoraciones actuariales de NAPS y APS. Las últimas valoraciones de APS y NAPS están fechadas a 31 de marzo de 2009 y concluyeron en junio de 2010 (de acuerdo con la normativa aplicable, las compañías disponen de un plazo de 15 meses para acordar una valoración con los administradores de las pensiones). Dichas valoraciones determinan las aportaciones a realizar por British Airways a los planes. A marzo de 2009 (calculado con un descuento para determinar el valor actual neto), la capitalización de los dos principales planes arrojaba un déficit de 1.000 millones de libras y de 2.700 millones de libras, respectivamente. En junio de 2010 se llegó a un acuerdo de financiación que fue aprobado por el regulador británico de pensiones. Dicho acuerdo estipula el nivel de pagos destinados a la capitalización del plan hasta 2023 en el caso del APS y hasta 2026 en el NAPS. Las aportaciones totales al APS y al NAPS ((que en 2009 ascendieron a unos 330 millones de libras, incluyendo pago del déficit y la contribución anual a dichos planes) se incrementarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual hasta que se cubra el déficit. Las aportaciones para el déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Se prevé que en los dos ejercicios transcurridos hasta el 31 de marzo de 2012, las aportaciones para cubrir el déficit alcancen un total de 420 millones de libras y que las aportaciones totales de la empresa a APS y NAPS, incluyendo las aportaciones anuales a dichos planes, asciendan a un total de 680 millones de libras. Los importes a aportar a los planes fueron negociados entre los *trustees* del APS y del NAPS y la compañía, basándose en los requisitos de capitalización del Regulador británico de pensiones (en adelante, “**Pensions Regulator**”), que prevén la cobertura de los déficits tan pronto como lo permita la situación financiera de la empresa. El acuerdo con los *trustees* incluye ciertos límites a la disposición de efectivo y al reparto de dividendos. Para más información, véase el Apartado 14.1.13.

El *Pensions Regulator* establecido de conformidad con el artículo 1 de la Pensions Act de 2004 (en su redacción actual) tiene atribuidas amplias facultades a tenor de los artículos 43 a 46 de la referida ley. Dichas facultades incluyen la de imponer, en determinadas circunstancias, obligaciones a las empresas con planes de pensiones de prestaciones definidas o a personas vinculadas o asociadas a ellas (incluida IAG o Iberia), incluida la emisión de notificaciones de aportación o de apoyo financiero en las que requiera un pago o apoyo financiero adicional al plan de pensiones. El *Pensions Regulator* también puede emitir notificaciones de aportación si a su juicio una compañía ha incurrido deliberadamente en acciones u omisiones destinadas a eludir el cumplimiento de sus compromisos en materia de

pensiones o que reducen significativamente la capacidad del plan para hacer frente a sus compromisos en materia de pensiones.

El Pensions Regulator ha descrito alguna de las circunstancias en que contemplaría emitir una notificación de aportación, entre las que se incluyen cambios en el nivel de garantía prestada a acreedores, rendimientos de capital tales como dividendos extraordinarios y programas de adquisición de acciones propias (pero no el pago de dividendos o programas de recompras en el curso de políticas ordinarias de retribución al accionista), cambios en la estructura de un grupo que rebajen sus compromisos de aportación a un plan y operaciones que no se realicen en condiciones de mercado, en todos los casos cuando dichas actuaciones afecten de forma materialmente adversa a las obligaciones del empleador frente al fondo. Hasta la fecha el Regulador de Pensiones únicamente ha emitido un número limitado de notificaciones de aportación (menos de cinco). Entre las circunstancias en que podría emitirse una notificación de aportación cabe citar, por ejemplo, la declaración de concurso voluntario por una compañía con intención de seguir operando después de la declaración pero sin obligaciones adicionales en relación con el plan de pensiones.

Sin perjuicio del acuerdo pactado en las Salvaguardas por el que IAG e Iberia Opco se comprometen a intentar evitar que el Pensions Regulator tenga motivos razonables para imponer a Iberia Opco o IAG la obligación de efectuar pagos o asumir otras obligaciones a favor de un plan de pensiones operado por British Airways, no puede asegurarse que el Pensions Regulator no considere una decisión o actuación por parte de IAG o de Iberia Opco o su relación con British Airways motivo suficiente para imponerles la obligación de efectuar pagos o de asumir otras obligaciones con respecto a un plan de pensiones operado por British Airways.

2.3.2 *El hecho de que British Airways no pueda asegurar acuerdos operativos con respecto al aeropuerto JFK más allá del 30 de noviembre de 2015 puede tener un efecto adverso*

Como se menciona en el apartado 13.1.1, el arrendamiento por British Airways de la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York vence el 30 de noviembre de 2015. Por este motivo y como parte de la ampliación prevista de la relación comercial formal con American Airlines, British Airways y American Airlines están valorando actualmente una propuesta de la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey para desarrollar una ampliación de la Terminal 8 del aeropuerto JFK en Nueva York. La nueva Terminal 8 ampliada sería ocupada por British Airways y American Airlines. Adicionalmente, si el arrendamiento de la Terminal 7 del aeropuerto JFK no se renueva, podría resultar exigible un pago de 200 millones de dólares USA por British Airways a la autoridad aeroportuaria de Nueva York. La ruta Londres Heathrow - Nueva York JFK es una de las más importantes de British Airways, aportando alrededor del 8,5% de los ingresos por tráfico de pasajeros de British Airways en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2010. En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways volaba a 19 destinos estadounidenses. Las rutas al JFK de Nueva York representaron el 20% de los ingresos totales generados por estas 19 rutas (Heathrow y London City a JFK).

2.4 Riesgos relativos a Iberia

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a Iberia los factores de riesgo que se describen a continuación.

2.4.1 *Los servicios de handling de Iberia dependen de la demanda de transporte aéreo y de la adjudicación de los contratos de handling*

Iberia presta servicios de handling a su propia flota y a otras aerolíneas. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, los ingresos generados por los servicios de handling supusieron una cifra equivalente al 6% de los ingresos de explotación totales de Iberia.

En el marco del proceso de liberalización de los servicios de handling en España, en julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de los nuevos contratos para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos por un periodo de siete años, tras resolver AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) los concursos públicos. La incorporación efectiva de los nuevos operadores se realizó entre noviembre de 2006 y marzo de 2007. Iberia obtuvo un total de 21 licencias, que le permiten operar en 36 aeropuertos españoles. La compañía también tiene presencia en otros tres aeropuertos a través de su participación en las UTE (Unión Temporal de Empresas) que obtuvieron las licencias.

En el año 2008 AENA concedió las licencias para prestar servicios de asistencia a pasajeros que precisan de atenciones especiales, con una duración inicial de dos años y con dos posibles prórrogas de un año. Iberia participa en las UTE que obtuvieron licencias en los aeropuertos de Madrid y Palma de Mallorca, y también obtuvo una licencia para prestar estos servicios en un grupo de 16 aeropuertos españoles de menor volumen de tráfico.

No existe la certeza de que Iberia resulte adjudicataria de nuevos contratos de handling, o de que mantenga las que tiene actualmente, cuando se abra de nuevo el período de licitación (está previsto que el próximo proceso de adjudicación comience a finales de 2013). En cualquier caso, no es posible asegurar que Iberia no perderá cuota de mercado respecto de sus competidores ya sea por la pérdida de los contratos de handling que actualmente tenga Iberia, o por el otorgamiento de nuevos contratos a competidores en otros aeropuertos.

2.4.2 *Riesgos ligados al negocio de mantenimiento de Iberia*

2.4.2.1 *Riesgo de disminución de los ingresos*

El sector de mantenimiento aeronáutico puede verse afectado negativamente por la evolución económica por una mayor presión sobre los precios y/o una potencial reducción de la capacidad operativa por parte de los operadores aéreos. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, los ingresos generados por los servicios de asistencia técnica a compañías aéreas supusieron una cifra equivalente al 7% de todos los ingresos de explotación de Iberia, en comparación con el 5,4% en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008 y el 4,9% en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007.

Iberia, en la actualidad, tiene dos clientes que representan alrededor del 20% de su cifra de ingresos en concepto de mantenimiento aeronáutico para terceros. La pérdida de cualquiera de ellos tendría una repercusión significativa en el negocio, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo de IAG.

2.4.2.2 Riesgo de incidencias por defectos en el mantenimiento aeronáutico

Existe el riesgo de que deficiencias en el mantenimiento aeronáutico puedan ocasionar índices bajos de fiabilidad y/o calidad, generando retrasos técnicos, paradas no programadas y AOG (*Aircraft on Ground*) (avión en Tierra). En un caso extremo, un error importante podría llegar a producir un accidente aéreo, lo que podría tener un efecto adverso significativo sobre el negocio, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG. Iberia tiene cubiertos estos riesgos en sus pólizas de seguros.

2.5 Riesgos relacionados con la Fusión, combinación e integración

2.5.1 No puede asegurarse que la Fusión llegue a consumarse

La consumación de la Fusión está sujeta a la satisfacción (o renuncia) de una serie de condiciones suspensivas. Dichas condiciones se describen en detalle en el apartado 3.5 del presente Documento e incluyen los acuerdos necesarios a adoptar en las juntas de accionistas de British Airways y de Iberia para implementar la Fusión y la aprobación del Scheme por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Las partes tienen, asimismo, determinados derechos a resolver el Contrato de Fusión hasta la Fecha de Efectos de la Fusión. Dichos supuestos de terminación se refieren, principalmente, a la realización de Operaciones Prohibidas por las partes, que pueden afectar la valoración de las compañías (según se definen en el apartado 27.1.1 de este Documento) y al cumplimiento sustancial del Contrato de Fusión. Para más detalles sobre el Contrato de Fusión (incluidos detalles de los derechos a resolver el mismo) véase el apartado 27.1.1 de este Documento.

Por tanto, no puede garantizarse que la Fusión llegue a consumarse o que su consumación se realice tal y como se contempla actualmente.

Además, actualmente está prevista la suspensión temporal de la cotización de las Acciones Ordinarias de British Airways y las Acciones de Iberia en la Bolsa de Londres y en las Bolsas españolas (respectivamente) desde las 8:30 (hora española) del 21 de enero de 2011. A partir de ese momento las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia ya no volverán a cotizar. Asimismo y también desde ese preciso momento las Acciones de IAG no podrán negociarse en ningún mercado de valores hasta que sean admitidas a cotización previsiblemente el 24 de enero de 2011. Aunque se prevé que este periodo de iliquidez sólo dure una sesión bursátil, no puede excluirse que dicho periodo sea en la práctica más largo.

2.5.1.1 Sinergias y beneficios

En el Apartado 3.3 se desarrolla la información sobre las sinergias y beneficios que se esperan de la Fusión. No obstante, existe el riesgo de que estas sinergias y beneficios no se materialicen.

Si las estrategias y plan de negocio conjunto del Grupo IAG fracasaran a la hora de conseguir estas sinergias y otros beneficios contemplados o si su consecución tardara o costara más de lo previsto, la futura rentabilidad del Grupo IAG podría verse materialmente afectada.

2.5.1.2 Retorno para los accionistas

Una de las principales razones de ser de la Fusión es la de mejorar la rentabilidad del Grupo IAG por encima del nivel de la suma que British Airways e Iberia podrían conseguir por separado, mejorando así el retorno para los accionistas. Puede ocurrir que el Grupo IAG no pueda consumir con éxito el desarrollo de sus servicios o mejorar la calidad y competitividad del Grupo IAG y maximizar su potencial en la mayor medida posible, lo que significaría que los accionistas de British Airways y de Iberia podrían conseguir un mayor valor a largo plazo si cada una de estas compañías siguiera por separado sus actuales estrategias o realizara una operación de venta o integración con otra entidad distinta.

2.5.1.3 Gobierno corporativo del Grupo IAG

El Grupo IAG puede enfrentarse a numerosos retos derivados de su combinación, algunos de los cuales no pueden preverse en este momento. La combinación podría fracasar en la consecución de los beneficios esperados, podría dar lugar a costes sustanciales como consecuencia, entre otras cosas, de la falta de coherencia entre los respectivos estándares, procedimientos, políticas y culturas empresariales de British Airways e Iberia y del desvío de la atención de la dirección de sus responsabilidades como consecuencia de la necesidad de atender problemas derivados de la integración.

La estructura de gobierno del Grupo IAG, tal y como se describe en el apartado 3 del presente Documento, contiene varios elementos de gran complejidad, incluidas:

- Las Estructuras de Nacionalidad para proteger los derechos de tráfico y los permisos de vuelo de British Airways y de Iberia bajo los acuerdos bilaterales con los estados que no son miembros de la UE. En virtud de dichas estructuras al menos el 50,1 % de los derechos de voto de British Airways estará en manos de accionistas británicos y al menos el 50,1 % de los derechos de voto de Iberia estará en manos de accionistas españoles.
- Las Salvaguardas, para proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia y sus respectivos accionistas y los intereses del Grupo IAG. El Contrato de Salvaguardas vencerá automáticamente una vez transcurridos cinco años desde la Fecha de Efectos de la Fusión, con independencia de la eliminación o renovación de las Estructuras de Nacionalidad. En el apartado 3.8 se resumen los mecanismos que se han establecido para asegurar el cumplimiento del Compromiso de Salvaguardas (tal y como se define más adelante), incluida la posibilidad de crear una Comisión de Salvaguardas (como se define más abajo) que determine si una actuación o decisión constituiría incumplimiento del Compromiso de Salvaguardas.
- El mantenimiento de sociedades operativas distintas para cada aerolínea.

En el apartado 3 del presente Documento se describe en detalle, entre otros aspectos, la composición del consejo de administración de IAG (el “**Consejo de IAG**”) y del Equipo de Gestión del Grupo IAG, funcionamiento y composición de los Consejos de Administración de las Opcos, las Salvaguardas acordadas entre Iberia y British Airways, y el funcionamiento de las Estructuras de Nacionalidad.

No puede garantizarse que esta estructura de gobierno será efectiva o que no restringirá la capacidad de actuación de British Airways o Iberia o de ambas o del Grupo IAG en su conjunto.

Además, la aplicación de las Salvaguardas podría limitar la capacidad del Grupo IAG para establecer la clase de acuerdos de garantías intra-grupo empleadas habitualmente dentro de estructuras de grupos corporativos para maximizar las ventajas financieras que pueden obtenerse de la fortaleza combinada de los balances de las compañías individuales del grupo. Esto podría significar que IAG no pudiera apalancar los balances de British Airways e Iberia a efectos del Grupo IAG de forma tan efectiva como de otro modo pudiera ser el caso.

En un principio las Estructuras de Nacionalidad se mantendrán durante los cinco primeros años siguientes a la Fusión, transcurridos los cuales IAG tendrá derecho a extinguirlas. La extinción de la Estructura de Nacionalidad de Iberia y la extinción de la Estructura de Nacionalidad de British Airways deberá ser sustancialmente simultánea.

La Dirección General de Aviación Civil (con respecto a Iberia) ha confirmado que la Estructura de Nacionalidad, una vez implementada de acuerdo con lo descrito en este Documento, cumplirá con los requisitos necesarios para designar a Iberia Opco (tras la Segregación) como aerolínea española a los efectos de los convenios bilaterales.

La *Civil Aviation Authority* del Reino Unido (con respecto a British Airways) ha confirmado que, una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, ésta seguiría cumpliendo los requisitos de propiedad y control impuestos por las normativas del Reino Unido y europeas.

2.6 Riesgos relativos a las Acciones de IAG

2.6.1 *Fluctuaciones en los precios de las Acciones de IAG*

Los inversores han de saber que el valor de una inversión en Acciones de IAG puede experimentar fluctuaciones al alza y también a la baja. El valor de mercado de las Acciones de IAG puede fluctuar y puede que no siempre refleje el valor del activo subyacente. Los resultados de IAG y el precio o liquidez de sus Acciones pueden resultar afectados por una serie de factores que están fuera del control de IAG, incluidos los resultados de explotación y el comportamiento del precio de las acciones de otras compañías pertenecientes a las industrias y mercados en que opera el Grupo IAG, la especulación acerca de su negocio en los medios o en la comunidad inversora, cambios en las estimaciones de sus ingresos o beneficios, resultados y perspectivas de explotación inferiores a las previsiones, la publicación de informes de analistas y las condiciones generales del mercado.

2.6.2 *Dado que IAG estará sujeto a restricciones de control y propiedad basadas en nacionalidad, los accionistas extracomunitarios podrán verse obligados a vender sus Acciones en IAG*

Para tener una licencia de operaciones y el Certificado de Operador Aéreo que les permita operar servicios aéreos programados en rutas europeas, las líneas aéreas europeas, incluidas

British Airways e Iberia, deben estar mayoritariamente participadas y efectivamente controladas en todo momento por accionistas comunitarios.

Con el fin de salvaguardar los derechos de garantizar que British Airways y de Iberia conserven sus licencias de operaciones y Certificados de Operador Aéreo asociados para operar servicios aéreos en Europa y en virtud de los correspondientes convenios bilaterales, los Estatutos de IAG contienen disposiciones de transmisión obligatoria en virtud de las cuales los accionistas no comunitarios pueden estar obligados a vender la totalidad o parte de sus Acciones en IAG si el 40% o más del capital social o derechos de voto de IAG está directa o indirectamente en manos de accionistas extracomunitarios.

Cuando el Consejo de IAG adopte dicha medida, deberá comunicarlo en la forma prevista en los Estatutos a las Sociedades Rectoras de la Bolsa, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española y a los órganos reguladores de los demás mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, de tal manera que dichas instituciones puedan notificar a su vez la medida a firmas de servicios de inversión y entidades de crédito autorizadas a prestar servicios de inversión.

Para más información sobre el mecanismo de desinversión aplicable a nacionales extracomunitarios, incluido el precio pagado en caso de transmisiones obligatorias, véase el apartado 26.2.7 de este Documento.

2.6.3 *La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar afectada por el acuerdo de British Airways con los trustees de NAPS y APS*

Como parte del acuerdo alcanzado con los *trustees* del NAPS y APS, British Airways ha acordado no repartir ni declarar dividendos hasta la fecha del acuerdo de la próxima valoración actuarial trienal del NAPS y APS (hasta el 30 de junio de 2013). La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar por lo tanto afectada, en la medida en que IAG como accionista de British Airways no reciba dividendos de esta última.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* podría considerar la emisión de una notificación de aportación contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan para atender sus obligaciones.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways e Iberia son parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

2.6.4 *Si los accionistas de IAG incumplen los requisitos de notificación impuestos por sus Estatutos, podrían verse privados de la totalidad o parte de sus derechos de voto o, en algunos casos pueden imponerse restricciones de transmisión.*

En virtud de los Estatutos de IAG, los titulares de Acciones de IAG tendrán obligaciones de notificación en relación con la declaración de la nacionalidad de los accionistas y determinadas obligaciones relacionadas con las limitaciones a la propiedad de las Acciones de IAG. Si los titulares de Acciones de IAG incumplieran estas obligaciones de notificación, podrían verse desprovistos temporalmente de los derechos de votos que confieren tales acciones.

En el apartado 26.2.7 se incluye más información en relación con estos requisitos de notificación.

2.6.5 *Los titulares de CDIs de IAG estarán sujetos a los acuerdos sobre CDI.*

Dado que las Acciones de IAG son valores españoles, no pueden ser liquidadas directamente dentro de CREST. CREST es el sistema electrónico de liquidación de valores del Reino Unido e Irlanda operado por Euroclear, que permite liquidar las órdenes cursadas sobre valores cotizados en la *Official List*. Para hacer posible la liquidación a través de CREST, IAG formalizará contratos de depósito que permitan a los inversores mantener y liquidar Acciones de IAG a través de CREST en forma de CREST *depository interests* (“CDI”). Los CDI representan derechos a acciones no británicas (en este caso, Acciones de IAG). Los CDI de IAG representan derechos a Acciones de IAG.

Los titulares de CDI de IAG sólo podrán ejercer sus derechos de voto cursando instrucciones a CREST Depositary Limited para que vote en su nombre y, por lo tanto, el proceso de ejercicio de derechos de voto (incluido el derecho de voto en juntas generales y el derecho a suscribir nuevas Acciones de IAG con carácter preferente) se dilatará más en el tiempo que el de los titulares de Acciones de IAG. Por este motivo, CREST Depositary Limited fijará una fecha límite para la recepción de instrucciones de todos los titulares de CDI de IAG con respecto al evento societario correspondiente de IAG y los titulares de CDI de IAG pueden disponer de períodos más breves para ejercer los derechos que confieren los CDI de IAG que los accionistas de IAG para ejercer derechos inherentes a las Acciones de IAG. CREST Depositary Limited no ejercerá derechos de voto en relación con CDI de IAG con respecto a los que no haya recibido instrucciones de voto en el plazo establecido. Para más información sobre los CDIs de IAG, véase el apartado 7.8. del presente Documento.

2.6.6 *Los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.*

IAG actualmente tiene la intención de establecer un programa de ADR una vez consumada la Fusión y de mantener dicho programa de forma ininterrumpida.

Está previsto que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG en la Fecha de Efectos de la Fusión o con anterioridad a la misma, si bien no existe ninguna obligación de IAG a dicho respecto. Si IAG suscribe el Contrato de Depósito de IAG, cada titular de ADS de BA tendrá derecho a recibir un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG por cada ADS de BA de su propiedad.

Si IAG no puede suscribir el Contrato de Depósito de IAG por cualquier motivo, el Depositario de British Airways podrá vender las Acciones de IAG emitidas a favor del Custodio por cuenta del Depositario de British Airways en la Fecha de Efectos de la Fusión y entregar el producto neto de la venta de las Acciones de IAG que corresponda (el cual podría ser menor que su valor de mercado) al titular de ADS de BA correspondiente.

Habida cuenta de que los ADS de IAG no cotizarán, ni serán objeto de negociación en ninguna bolsa estadounidense, ni de ningún otro país, los ADS de IAG sólo podrán ser objeto de negociación en un mercado OTC. Por ello, se advierte a los ADS de BA de que los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.

El Contrato de Depósito de IAG establecerá los derechos de los titulares de ADS de IAG y las tarifas y honorarios a pagar por los titulares de ADS de IAG al Depositario de IAG. Las Acciones de IAG que representan los ADS de IAG podrían revestir la forma de CDIs de IAG, dependiendo de los términos del Contrato de Depósito de IAG. En el supuesto de que IAG rescinda el Contrato de Depósito de IAG, los antiguos titulares de ADS de IAG que reciban Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no) tras la resolución del Contrato de Depósito de IAG podrían soportar costes y cargas administrativas por la tenencia de Acciones de IAG o de los CDI de IAG representativos de dichas acciones directamente.

Finalmente, debido a la decisión de no solicitar la admisión a cotización de los ADS de IAG, las Acciones de IAG y los CDI de IAG en la bolsa de Nueva York o cualquier otra bolsa de Estados Unidos de América, los titulares de Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no), incluidas Acciones de IAG o los CDI de IAG representativos de dichas acciones recibidos como resultado de la resolución del Contrato de Depósito de IAG que residan en Estados Unidos de América podrían verse obligados a vender las acciones subyacentes en la Bolsa de Londres o las Bolsas Españolas, lo que podría requerir mucho más tiempo y ser más costoso para dichos titulares que liquidar los ADS de IAG.

2.6.7 *A menos que IAG publique un folleto o documento análogo en ciertas jurisdicciones, es posible que los accionistas residentes en tales jurisdicciones no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente.*

A fin de realizar una futura oferta de valores en determinadas jurisdicciones distintas de España, IAG podrá estar obligada a publicar en éstas un folleto o documento análogo de conformidad con la normativa local. Si IAG no pudiera o no quisiera publicar dicho documento en tales jurisdicciones, es posible que los titulares de Acciones de IAG que residan o tengan su domicilio social en ellas, incluidos titulares estadounidenses, no puedan ejercer en tales ofertas futuras sus derechos de suscripción preferente en relación con las acciones que tengan en IAG y no puedan vender sus derechos. Las participaciones accionariales de los accionistas que no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente con respecto a las acciones que tienen en IAG podrán ser objeto de dilución como consecuencia de ofertas futuras.

3. INFORMACIÓN SOBRE LA FUSIÓN

3.1 Introducción

El 12 de noviembre de 2009, los Consejos de British Airways e Iberia aprobaron la suscripción de un acuerdo vinculante de intenciones (*Memorandum of Understanding*) que fijó las bases para la fusión entre British Airways e Iberia con el fin de crear un nuevo grupo aéreo europeo de referencia. Las dos sociedades firmaron posteriormente un contrato de fusión con fecha 8 de abril de 2010.

Como resultado de la Fusión, y de acuerdo con la Ecuación de Canje, a través de un proceso que tendrá dos etapas (el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG): (i) los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) recibirán 1 Acción de BA Holdco por cada Acción Ordinaria de British Airways y, a continuación, recibirán 1 Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco previamente recibida; y (ii) los Accionistas de Iberia (distintos de BA Holdco) recibirán 1,0205 Acciones de IAG por cada Acción de Iberia.

La autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas recíprocas entre British Airways e Iberia quedarán excluidas del canje de acciones mencionado anteriormente. Como parte de la Fusión, la autocartera de Iberia se amortizará y las participaciones cruzadas se mantendrán o se reconstituirán entre las respectivas sociedades operadoras.

Con base en esta Ecuación de Canje, tras la Fusión (y teniendo en cuenta las operaciones anteriormente descritas en relación con la autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas) los Accionistas Ordinarios de British Airways inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión (distintos de Iberia) serán titulares del 56% de IAG y los Accionistas de Iberia inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión (distintos de British Airways) serán titulares del 44% de IAG.

La integración de los negocios de British Airways e Iberia se ejecutará mediante la introducción de IAG como la nueva sociedad holding de British Airways e Iberia. A tal efecto, se llevarán a cabo una serie de operaciones descritas más detalladamente en el presente apartado. De esta forma, tras la ejecución de la Fusión, IAG, con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad, pasará a ser la sociedad holding del Grupo IAG. IAG es una sociedad de nacionalidad española constituida a efectos de la Fusión y cuyo capital, a la fecha del presente Documento, está íntegramente suscrito por un único accionista de carácter profesional e independiente.

Tal y como se describe en mayor detalle en el apartado 7 de este Documento, las Acciones de IAG serán admitidas en el segmento Premium (*Premium listing*) de la Lista Oficial (*Official List*) de la *UK Listing Authority*. Las Acciones de IAG cotizarán en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres y estarán incluidas en el FTSE UK Index Series y también en las Bolsas Españolas a través del Mercado Continuo Español. El presente Documento de Registro ha sido preparado por IAG y presentado para su aprobación y registro por la CNMV a efectos de la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.

El FTSE UK Index Series tiene por objeto reflejar el rendimiento de las compañías británicas, proporcionando a los inversores una completa serie de índices que miden los resultados de todos los segmentos de capital e industria del mercado de renta variable británico. El FTSE 100, en el que es probable que negocie IAG, comprende las 100 compañías más importantes y con mayor capitalización, que representan aproximadamente el 81% del valor del mercado del Reino Unido.

Al ser IAG una sociedad de nacionalidad española, se regirá por la legislación del Reino de España. Por otro lado, al cotizar en la *Official List* en régimen de *premium listing* estará sujeta al Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido (*UK Corporate Governance Code*) (bajo el régimen de cumplir o explicar) y a las normas inglesas sobre cotización denominadas *Listing Rules* (véase el apartado 7.6 de este Documento para obtener información más detallada) así como a la normativa española del mercado de valores y al Código Unificado de Buen Gobierno Corporativo aprobado por la CNMV el 22 de mayo de 2006 (el “**Código de Buen Gobierno Corporativo**”) (bajo el régimen de cumplir o explicar). Para obtener información adicional sobre el marco legislativo aplicable a IAG, véase el apartado 7.6 de este Documento.

Tras la Fecha de Efectos de la Fusión, considerando su condición de sociedad holding, el principal activo de IAG será su participación en el Grupo British Airways y en el Grupo Iberia. Este Documento, por tanto, se centra en British Airways e Iberia. De no llevarse a cabo la Fusión, las Acciones de IAG no serán emitidas ni admitidas a negociación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 3/2009 y el artículo 349 del Reglamento del Registro Mercantil, KPMG Auditores, S.L. ha sido nombrado por el Registro Mercantil de Madrid como experto independiente en relación con la Fusión de IAG. Dicho informe está disponible en el domicilio social de IAG y en las páginas web www.iberia.com y

www.bashareholders.com. La conclusión de dicho informe se transcribe en el apartado 28.1 de este Documento.

Iberia contrató los servicios de Morgan Stanley S.V., S.A.U (“**Morgan Stanley**”) como asesor financiero en relación con la Fusión. Como parte de dicho contrato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, Morgan Stanley emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia a fecha 21 de septiembre de 2010 en relación con la Fusión, en la cual se señala, que en opinión de Morgan Stanley, y con sujeción a los procedimientos, cualificaciones, hipótesis, limitaciones y demás términos que en ellas se establecen, la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para los accionistas de Iberia, con excepción de British Airways y sus filiales. Morgan Stanley actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a las garantías ofrecidas por Morgan Stanley a sus clientes así como en los aspectos referentes al asesoramiento sobre la potencial Fusión, al contenido de este Documento o a cualquier otro asunto referido en este Documento.

Asimismo, Iberia contrató los servicios de J.P. Morgan plc (“**J.P. Morgan**”), como asesor financiero en relación con la Fusión con British Airways. Como parte de dicho mandato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, J.P. Morgan emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia con fecha 22 de septiembre de 2010 en la cual se señala que la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para Iberia. J.P. Morgan actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a la protección de sus intereses como cliente de J.P. Morgan, proporcionar asesoramiento en relación con la posible Fusión, así como con respecto al contenido de este Documento.

3.2 Antecedentes de la Fusión

British Airways e Iberia han mantenido una sólida relación durante varios años. British Airways y American Airlines, conjuntamente, adquirieron una participación del 10% en Iberia en 1999, en el marco de su privatización. Posteriormente, British Airways adquirió la participación de American Airlines en Iberia y compró acciones adicionales de Iberia, incrementando de esa forma su participación hasta un 13,15%. British Airways ha designado a dos miembros del Consejo de Iberia desde 1999.

Por su parte, Iberia adquirió una participación del 9,975% en British Airways en 2008 y, desde 2009, ha designado a un miembro del Consejo de esta última.

British Airways e Iberia son a su vez miembros fundadores de la alianza *oneworld* y desde 2005 explotan un negocio conjunto en las rutas entre Londres Heathrow y Madrid Barajas.

British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito recientemente una alianza de participación en ingresos para vuelos entre destinos de Europa y Norteamérica, y conexiones de vuelo con origen en tales destinos. Para más detalles sobre esta alianza, véase el 9.8.2.1 del presente Documento.

3.3 Razones de la Fusión

El Consejo de IAG considera que la Fusión encuentra su fundamento en la relación existente entre British Airways e Iberia y que existen razones financieras y estratégicas de peso para ello. La Fusión ofrece ventajas para los accionistas y clientes de ambas sociedades.

La Fusión integrará las posiciones de referencia de ambas sociedades en el Reino Unido y España, y mejorará su fuerte presencia en los mercados de larga distancia internacionales, conservándose las marcas de cada compañía y sus respectivas operaciones actuales.

Entre las principales ventajas de la Fusión destacan:

- **Ventajas para los clientes**

Aumento de los beneficios para los clientes, incluida la consolidación de la alianza *oneworld* con una red integrada más extensa para pasajeros y carga y una mayor capacidad para invertir en nuevos servicios y productos para sus clientes (por ejemplo, mediante la inversión en flota, salas para clientes en aeropuertos y páginas web).

- **Potencial de sinergias**

Los Consejeros de IAG han fijado unos objetivos estimados de sinergias anuales de aproximadamente 400 millones de euros (antes de impuestos) a partir de la finalización del quinto año posterior a la ejecución de la Fusión, con un coste máximo de 269 millones de euros a lo largo del periodo de cinco años. Estas sinergias se sumarán a aquellas sinergias derivadas de los actuales negocios conjuntos existentes entre Londres Heathrow y Madrid Barajas.

- **Mejora de la posición estratégica en el sector de la aviación global**

Complementariedad entre las redes, en concreto al integrar la sólida presencia de British Airways en las rutas de largo radio a América del Norte, Asia-Pacífico y África con la destacada presencia de Iberia en las rutas de largo radio a Latinoamérica.

Potencial de futuro crecimiento de frecuencias y capacidad al optimizar la planificación de red en las respectivas posiciones de las sociedades en los centros de distribución de vuelos (hubs) de Londres Heathrow y Madrid Barajas. La capacidad actual de crecimiento de Londres Heathrow es limitada mientras que Madrid Barajas tiene capacidad de expansión.

Mejora de escala operativa, de red y financiera que proporciona una plataforma más adecuada para competir con otras importantes aerolíneas y alianzas de aerolíneas.

- **Consolidación**

Potencial para liderar y beneficiarse de una ulterior consolidación del sector, incluso fuera de Europa, cuando el vigente marco regulatorio lo permita.

- **Flujo de ingresos diversificado**

Alto nivel de efectivo, colocando al Grupo IAG en una posición que le permita hacer frente a posibles alteraciones y fluctuaciones cíclicas que afecten a la industria aérea.

Buena posición en términos de cuota de mercado de tráfico tanto dentro de Europa como entre Europa y los principales centros mundiales.

Desde un punto de vista de los ingresos, la fusión de British Airways e Iberia representa la fusión de las aerolíneas número tres y cuatro en Europa. El Grupo IAG pasará a ser, tras la Fusión, la tercera aerolínea de Europa y la sexta del mundo (en términos de ingresos).

- **Gobierno corporativo y gestión**

La gestión de IAG estará integrada por un equipo con un historial acreditado de obtención de eficiencia de costes y puesta en práctica de iniciativas de cambio en el negocio.

La estructura de gobierno que permitirá a los Consejeros de IAG y al equipo de gestión determinar e impulsar la estrategia de IAG, aumentar su potencial de ingresos y obtener beneficios de sinergias.

Una estructura que permite centralizar a nivel local el enfoque operativo y la responsabilidad de su equipo de gestión y mantener marcas individuales de cada compañía, mientras que la sociedad matriz, IAG, determina la dirección y estrategia globales del negocio integrado.

3.4 Descripción de la Fusión

La Fusión es una operación que se compone de diversas transacciones que se ejecutarán a lo largo de varios días. Estas operaciones incluyen la Segregación de Iberia, el *Scheme* de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en Relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de la Estructura de Nacionalidad. El calendario previsto para los principales eventos será el siguiente:

26 de octubre de 2010	Registro del Documento de Registro por la CNMV y aprobación del Circular en relación con el Scheme por la <i>Financial Services Authority</i> (FSA).
27 de octubre de 2010	Convocatoria de la Junta General de Iberia.
29 de noviembre de 2010	9.30 a.m. (hora de Londres): Junta por Orden Judicial de British Airways ⁸ . 9.45 a.m. (hora de Londres): Junta General de British Airways ⁹ . 10.00 a.m. (hora de Londres): Junta Separada de British Airways ¹⁰ . 12.00 p.m.: Junta General de Iberia (en segunda convocatoria) ¹¹
1 de diciembre de 2010	Inicio del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia.

⁸ El Alto Tribunal de Inglaterra y Gales otorgará el 26 de octubre de 2010 una orden para la celebración de la Junta por Orden Judicial de British Airways.

⁹ Comenzará en la hora fijada o cuanto antes después de la misma una vez concluida la Junta por Orden Judicial de British Airways.

¹⁰ Comenzará en la hora fijada o cuanto antes después de la misma una vez concluida la Junta General de British Airways.

¹¹ Está previsto que la Junta General de Iberia se celebre en segunda convocatoria, como es habitual. Si la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways o la Junta Separada de British Airways fuera objeto de aplazamiento, también se aplazará la Junta General de Iberia.

2 de enero de 2011	Finalización del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia.
Enero de 2011(no menos de 72 horas antes de la Audiencia de la UKLA)	Aprobación de la Nota de Valores.
18 de enero de 2011	Audiencia de la UKLA (<i>UK Listing Authority</i> organismo regulador de los mercados de valores en el Reino Unido) en relación con la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG. Confirmación escrita por la UKLA y la LSE respecto de la aprobación de la solicitud de Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.
19 de enero de 2011	Audiencia del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Es la vista judicial en la que se buscará la ratificación (<i>sanción</i>) del <i>Scheme</i> de British Airways por parte del Tribunal. Todos los titulares de Acciones del <i>Scheme</i> de British Airways tendrán derecho a ser escuchados y apoyar u oponerse a la emisión por parte del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de una Orden que ratifique el <i>Scheme</i> y confirme la reducción de capital de British Airways.
20 de enero de 2011	Formalización de la Escritura de Segregación ante notario público español e inscripción de dicha escritura ante el Registro Mercantil de Madrid. Fecha de Efecto de la Segregación. Último día de cotización de las Acciones de British Airways y de las Acciones de Iberia.
21 de enero de 2011	Se suspenderá la cotización de las Acciones de British Airways (7.30 a.m. hora de Londres) y la cotización de las Acciones de Iberia (8.30 a.m hora de Madrid). Fecha de Efectos del <i>Scheme</i> . El <i>Scheme</i> de British Airways se hace efectivo como resultado de la presentación ante el Registro de Sociedades de Inglaterra y Gales de la orden del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales por la que se autoriza el <i>Scheme</i> de British Airways. Una vez el <i>Scheme</i> de British Airways entre en vigor, formalización ante notario público español de la Escritura de Ampliación de Capital Social de BA Holdco como resultado del <i>Scheme</i> de British Airways. Emisión por parte de BA Holdco de Acciones de BA Holdco al Custodio. Presentación a inscripción de la referida Escritura de Ampliación de Capital Social ante el Registro Mercantil de Madrid. Formalización y presentación de la Escritura de Fusión ante el Registro Mercantil de Madrid e inscripción de dicha escritura

por el Registro Mercantil de Madrid.

Fecha de Efectos de la Fusión.

En la Fecha de Efectos de la Fusión emisión por IAG de Acciones de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje. Comienzo de las operaciones de canje de acciones en relación con la asignación de las respectivas Acciones de IAG.

24 de enero de 2011

Exclusión de la cotización de las Acciones de British Airways (8.00 a.m hora de Londres) e Iberia (9.00 a.m. hora de Madrid).

Fecha prevista de admisión a Cotización simultánea de las Acciones de IAG en la Bolsa de Londres (8.00 a.m hora de Londres) y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (9.00 a.m. hora de Madrid).

26 de enero de 2011

Implementación de las Estructuras de Nacionalidad.

Todas las referencias a horas en este Documento se refieren a la hora de Madrid, a menos que se indique lo contrario. Las fechas incluidas en este apartado en relación con la implementación de la Fusión y la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG son tentativas en la medida en la que dichas fechas dependen de un número de factores y autorizaciones.

En virtud de la Segregación de Iberia, ésta transmitirá la totalidad de su patrimonio (con excepción de los derechos y obligaciones que corresponden a Iberia en virtud del Contrato de Fusión, que serán conservados por Iberia) a Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora ("**Iberia Opco**"), sociedad española inactiva constituida en diciembre de 2009, participada íntegramente por Iberia por sucesión universal. En virtud de dicha operación, Iberia se convertirá en una sociedad holding, cuyo principal activo será su participación del 100% en Iberia Opco. La autocartera de Iberia, actualmente representada por 27.897.583 Acciones de Iberia, representativas del 2,927% de su capital social, no será objeto de transmisión en la operación de segregación a Iberia Opco, en la medida en que dichas acciones serán amortizadas con carácter previo a la Segregación de Iberia.

En virtud de la operación de *Scheme* de British Airways, BA Holdco, S.A., sociedad española inactiva constituida en diciembre de 2009 ("**BA Holdco**"), pasará a ser la sociedad holding del Grupo British Airways. Un *scheme of arrangement* es un compromiso o acuerdo entre una compañía y sus accionistas o acreedores (o cualquier clase de ellos) bajo la legislación británica y puede emplearse para llevar a cabo la reorganización financiera de una compañía o su estructura societaria, incluyendo una fusión, o, como es el caso de esta transacción, la inserción de una nueva compañía holding. Si un *scheme of arrangement* deviene efectivo, resultará vinculante para todos los accionistas, independientemente de que hayan asistido o no o votado a favor o no del acuerdo correspondiente.

Tras la ejecución de estas dos operaciones, BA Holdco e Iberia, a través de una fusión sometida a derecho español, serán absorbidas por IAG.

La ejecución de estas operaciones se describe más detalladamente en los apartados 3.6.1 al 3.6.3 de este Documento.

Al objeto de preservar los derechos de tráfico y permisos de vuelo existentes tanto de British Airways como de Iberia en virtud de determinados convenios bilaterales, se establecerá una estructura de gobierno como parte de la Fusión a efectos de asegurar que accionistas británicos sean titulares de, al menos, un 50,1% de los derechos políticos de British Airways y accionistas españoles sean titulares de, al menos, un 50,1% de los derechos políticos de Iberia Opco (si bien estas participaciones accionariales conferirán mínimos derechos económicos). Estas estructuras se denominan “**Estructuras de Nacionalidad**” y las operaciones para su implementación se denominan “**Operaciones de Estructuras de Nacionalidad**” y aparecen descritas en mayor detalle en el apartado 3.6.5 de este Documento.

El Grupo British Airways actualmente es titular de una participación del 13,15% en Iberia y, a su vez, Iberia es titular actualmente de una participación del 9,975% en British Airways (participaciones accionariales denominadas en lo sucesivo “**Participaciones Cruzadas**”). British Airways e Iberia han acordado, como parte de la Fusión, el mantenimiento o reconstitución de dichas Participaciones Cruzadas entre las sociedades operadoras, según se describe en el apartado 3.6.4 de este Documento. Las operaciones a realizar a tal efecto se denominan “**Operaciones en Relación con las Participaciones Cruzadas**”.

Tras la ejecución de las operaciones descritas anteriormente:

- La titularidad del capital social de British Airways se distribuirá de la forma siguiente:
 - IAG será titular de una participación representativa del (i) 44,92% del capital social y de los derechos políticos y del (ii) 90,02% del total de derechos económicos (exceptuando los derechos económicos mínimos correspondientes a las acciones titularidad de LDC (NCS) Limited, entidad inglesa constituida en septiembre de 2010 (el “**UK Trustee**”), de British Airways;
 - Iberia Opco será titular de una participación representativa del (i) 4,98% del capital social y de los derechos políticos y del (ii) 9,98% del total de derechos económicos (exceptuando los derechos económicos mínimos correspondientes a las acciones titularidad del *UK Trustee*) de British Airways; y
 - El *UK Trustee* será titular de una participación representativa del 50,1% del capital social emitido y de los derechos políticos y que conferirá derechos económicos mínimos, de British Airways, tal y como se especifica en el apartado 3.6.5 del presente Documento.
- La titularidad del capital social de Iberia Holding (sociedad española que, tras la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia, pasará a ser titular del 100% del capital social de Iberia Opco, sociedad operativa del Grupo Iberia) será la siguiente:
 - IAG, sociedad de nacionalidad española, será titular de una participación representativa del (i) 43,1% del capital social y de los derechos políticos y del (ii) 86,4% del total de derechos económicos (exceptuando los derechos económicos mínimos correspondientes a las acciones de Iberia Holding (y, por lo tanto, indirectamente, de Iberia Opco) titularidad de Gananair, S.L. (la “**Sociedad de Nacionalidad Española**”));
 - British Airways Holdings B.V. (“**BAHBV**”) será titular de una participación representativa del (i) 6,8% del capital social y de los derechos políticos y del (ii) 13,6% del total de los derechos económicos (exceptuando los derechos económicos

mínimos correspondientes a las acciones titularidad de la Sociedad de Nacionalidad Española) de Iberia Holding (y, por lo tanto, indirectamente, de Iberia Opco); y

- La Sociedad de Nacionalidad Española será titular de una participación representativa del 50,1% del capital social y de los derechos políticos y que conferirá derechos económicos mínimos, de Iberia Holding (y, por lo tanto, indirectamente, de Iberia Opco), tal y como se especifica en el apartado 3.6.5 del presente Documento.

IAG, con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad, será la sociedad holding del Grupo IAG.

Está previsto que las distintas operaciones que integran la Fusión se lleven a cabo a lo largo de una serie de días y que la Fusión de IAG se ejecute hacia el 21 de enero de 2011, implementándose las Estructuras de Nacionalidad dos días después de la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG (esto es, el 26 de enero de 2011). La Fusión (incluyendo las distintas operaciones que la integran) está sujeta al cumplimiento de una serie de condiciones suspensivas, expuestas con mayor detalle en el apartado 3.5 de este Documento. Estas condiciones incluyen, entre otros aspectos, la aprobación de los acuerdos que se propondrán en la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways y la Junta Separada de British Airways y la Junta General de Iberia.

La Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways y la Junta Separada de British Airways serán convocadas para su celebración el día 29 de noviembre de 2010 a las 9:30 a.m., las 9:45 a.m. y las 10:00 a.m., respectivamente, (todas ellas hora de Londres) (o tan pronto como concluya la Junta General de British Airways) en The Queen Elizabeth II Conference Centre, Broad Sanctuary, Westminster, Londres SW1P 3EE. La Junta General de Iberia será convocada para su celebración en primera convocatoria el día 28 de noviembre de 2010 a las 12 p.m. en Madrid y en segunda convocatoria el día 29 de noviembre de 2010, a la misma hora y en el mismo lugar, estando previsto que dicha Junta General de Iberia se celebre en segunda convocatoria.

A continuación se expone una breve explicación de los acuerdos cuya aprobación se propondrá a cada junta.

- **Junta por Orden Judicial de British Airways**

En la Junta por Orden Judicial de British Airways se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) la aprobación del *Scheme* de British Airways. Para aprobar el *Scheme* de British Airways en la Junta por Orden Judicial de British Airways se requiere el voto afirmativo de una mayoría numérica de los titulares de Acciones Ordinarias de British Airways (distintos de Iberia) presentes o representados, y los votos a favor tendrán que representar asimismo, como mínimo, el 75% o más del valor de las Acciones Ordinarias de British Airways presentes o representadas. La Junta por Orden Judicial de British Airways quedará válidamente constituida con la presencia de un mínimo de dos personas con derecho de voto (o sus apoderados o representantes).

- **Junta General de British Airways**

En la Junta General de British Airways, y, con sujeción a la aprobación del *Scheme* de British Airways en la Junta por Orden Judicial de British Airways, se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways la aprobación de un acuerdo extraordinario de aprobación del *Scheme* de British Airways y de determinados asuntos necesarios para hacer efectivo el *Scheme* de British Airways, incluyendo la reducción de la prima de emisión y una reducción del capital social de British Airways (formando ambas operaciones parte del

Scheme de British Airways) y otras cuestiones accesorias como, por ejemplo, la adopción de los nuevos estatutos sociales de BA, la autorización de la asignación de las Acciones de British Airways de conformidad con el *Scheme* de British Airways y la conversión y reclasificación de la Participación Cruzada de Iberia en British Airways como Acciones A2 Iniciales de 25 peniques cada una representativas del capital de British Airways y, con sujeción a la adopción de los acuerdos mencionados anteriormente, el nombramiento de determinados Administradores de British Airways.

En la Junta General de British Airways los acuerdos serán adoptados mediante votación, y no a mano alzada. La adopción de un acuerdo extraordinario exige su aprobación por un mínimo del 75% de los votos emitidos. En una votación, cada titular de Acciones de British Airways presente o representado tendrá un voto por cada Acción de British Airways de la que sea titular. La Junta General de British Airways quedará válidamente constituida cuando haya presentes al menos dos personas con derecho de voto (o sus representantes). Iberia se ha comprometido a votar a favor de los acuerdos que se propondrán para su aprobación en la Junta General de British Airways.

- **Junta Separada de British Airways**

En la Junta Separada de British Airways se pedirá a los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) la aprobación de la conversión y reclasificación de la Participación Cruzada de Iberia en British Airways como Acciones A2 Iniciales de BA de 25 peniques cada, representativas del capital de British Airways. La reclasificación de la participación de Iberia en British Airways, a los efectos de los Estatutos de BA, constituye una variación de derechos de clase que requiere el consentimiento de Iberia y la adopción de un acuerdo extraordinario por parte de los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) en la Junta Separada de British Airways. Iberia se ha comprometido, en virtud del Contrato de Fusión, a dar su consentimiento por escrito a la reclasificación.

Los acuerdos extraordinarios en la Junta Separada de British Airways serán adoptados mediante votación y no a mano alzada. La adopción de un acuerdo extraordinario exige su aprobación por un mínimo del 75% de los votos emitidos. La aprobación de los acuerdos ordinarios exige únicamente mayoría simple. En una votación, cada titular de Acciones de British Airways presente o representado (distinto de Iberia) tendrá un voto por cada Acción de British Airways de la que sea titular. La Junta Separada de British Airways quedará válidamente constituida cuando haya presentes o representados al menos dos accionistas con derecho a voto que posean, como mínimo, un tercio del valor nominal de las Acciones de British Airways titularidad de los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) excluidas las acciones de la clase pertinente que se encuentren en autocartera.

- **Junta General de Iberia**

En la Junta General de Iberia, se pedirá a los accionistas de Iberia la aprobación, entre otros asuntos, de la amortización de las acciones en autocartera de Iberia, la reclasificación de las Acciones de Iberia titularidad del Grupo British Airways en una nueva clase B de acciones de Iberia, la Segregación de Iberia y la Fusión de IAG. La adopción de estos acuerdos por la Junta General de Iberia requerirá su aprobación por una mayoría de los accionistas presentes en la misma, sin perjuicio de los requisitos de quórum previstos en el artículo 35 de los estatutos de Iberia. Según el referido artículo, una junta general de Iberia, tanto ordinaria como extraordinaria, puede adoptar válidamente la emisión de obligaciones, el aumento o reducción del capital social de la compañía, la transformación, fusión o escisión de la compañía y, en términos generales, cualquier modificación de los estatutos sociales, siempre que, en primera convocatoria, concurren accionistas presentes o representados que

posean, al menos, el 50% del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria, de conformidad con los estatutos de Iberia, será suficiente la concurrencia del 31% de dicho capital.

Si concurre el quórum necesario en primera convocatoria, los acuerdos deberán adoptarse por mayoría simple. En caso de que en el momento originalmente fijado para la celebración de la junta concurriera menos del 50% del capital suscrito con derecho de voto los acuerdos anteriormente citados sólo podrán adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta.

El acuerdo de reclasificación de las Acciones de Iberia titularidad del Grupo British Airways en una nueva clase B de acciones de Iberia se votará de forma separada por las acciones afectadas por la reclasificación, por un lado y, por otro lado, por las acciones no afectadas por la reclasificación.

Los Consejeros de British Airways han recomendado a sus accionistas que voten a favor de los acuerdos que se propondrán en la Junta por Orden Judicial de BA, la Junta General de British Airways y la Junta Separada de British Airways. Los Consejeros de Iberia han recomendado a los Accionistas de Iberia que voten a favor de los acuerdos que se propondrán en la Junta General de Iberia.

Tanto Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid ("**Caja Madrid**") como El Corte Inglés, S.A. ("**El Corte Inglés**") (titulares, respectivamente, de aproximadamente el 22,99% y el 3,210% del total de los derechos políticos de Iberia) se han comprometido ante Iberia a votar a favor de los acuerdos que se propongan ante la Junta General de Iberia, con sujeción a determinadas condiciones y confirmaciones.

British Airways procurará que BAHBV y BHL voten a favor de los acuerdos que se propondrán en la Junta General Ordinaria de Iberia. BAHBV y BHL son titulares de 125.321.425 acciones ordinarias de Iberia, con valor nominal de 0,78 euros cada una de ellas, representativas del 13,15% del capital social de Iberia.

Dado que las Acciones Ordinarias de British Airways titularidad de Iberia en la actualidad no estarán sujetas al *Scheme* de British Airways (ya que el *Scheme* de British Airways afecta a las Acciones Ordinarias de British Airways y las acciones de Iberia se convertirán en acciones A2 antes de que el *Scheme* de British Airways se haga efectivo), Iberia no tendrá derecho a votar sobre el *Scheme* de British Airways en la Junta por Orden Judicial de British Airways (aunque Iberia dará su consentimiento de forma separada al *Scheme* de British Airways). Iberia tendrá derecho a votar en la Junta General Ordinaria de British Airways y se ha comprometido a votar a favor de los acuerdos. Iberia actualmente es titular de aproximadamente el 9,975% de las Acciones Ordinarias de British Airways. La reclasificación de la participación de Iberia en British Airways será, a los efectos previstos en los estatutos de British Airways, una variación de los derechos correspondientes a dichas acciones, que requerirá la aprobación de un acuerdo especial por parte de los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) en la Junta Separada de British Airways. Iberia se ha comprometido en el Acuerdo de Fusión a prestar su consentimiento por escrito a la reclasificación.

3.5 Condiciones de la Fusión

Según se ha señalado anteriormente, la Fusión está integrada por diversas transacciones, entre las que se incluyen la Segregación de Iberia y el *Scheme* de British Airways. La ejecución de la

Fusión (incluyendo dichas operaciones) está sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones suspensivas, a saber:

- aprobación en la Junta por Orden Judicial de British Airways del *Scheme* de British Airways por una mayoría numérica de los Accionistas Ordinarios de British Airways (sin incluir a Iberia) presentes o representados y con derecho de voto que representen, al menos, el 75% del valor de todas las Acciones de British Airways titularidad de dichos Accionistas Ordinarios de British Airways.
- emisión por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de la orden de autorización del *Scheme* de British Airways.
- aprobación de los acuerdos propuestos en la Junta General de British Airways y en la Junta Separada de British Airways.
- aprobación de los acuerdos propuestos en la Junta General de Iberia.
- finalización del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación y del Período de Oposición de Acreedores a la Fusión, aplicables en virtud de la normativa española, sin que ningún acreedor haya presentado una objeción a la Segregación de Iberia o la Fusión de IAG que por sí misma, o considerada junto con cualquier otra objeción a la Segregación de Iberia o la Fusión de IAG presentada por otros acreedores pueda dar lugar, si los importes a los que se refieren dichas objeciones estuvieran garantizados de acuerdo con la legislación española, a un coste financiero significativo para el Grupo IAG, a juicio razonable de Iberia o British Airways.
- aprobación de la admisión a negociación por parte de la UKLA de las Acciones de IAG en la Lista Oficial de la UKLA, sin que dicha aprobación haya sido, en su caso, revocada. De acuerdo con la normativa inglesa de aplicación, no existe un trámite formal por el que la UKLA apruebe anticipadamente la admisión a cotización. La aprobación formal únicamente tiene lugar con la publicación de la notificación de la admisión en la Lista Oficial. No obstante lo anterior British Airways e Iberia están de acuerdo en que, a los efectos del Contrato de Fusión, esta condición se entenderá cumplida una vez la UKLA confirme expresamente, tras la Audiencia de Admisión, que las Acciones de IAG serán, sujeto a ciertas condiciones, admitidas a cotización.
- aprobación de la negociación de las Acciones de IAG en la Bolsa de Londres en su mercado de valores cotizados, sin que dicha aprobación haya sido, en su caso, revocada. De acuerdo con la normativa inglesa de aplicación, no existe un trámite formal por el que la Bolsa de Londres apruebe anticipadamente la admisión a negociación. La aprobación formal únicamente tiene lugar con la publicación de la notificación de la admisión en la Lista Oficial (lo cual ocurre simultáneamente con la admisión). No obstante lo anterior British Airways e Iberia están de acuerdo en que, a los efectos del Contrato de Fusión, esta condición se entenderá cumplida una vez la Bolsa de Londres confirme expresamente, tras la Audiencia de Admisión, que las Acciones de IAG serán, sujeto a ciertas condiciones, admitidas a negociación.

Las partes del Contrato de Fusión han acordado realizar todos los esfuerzos razonables para llevar a cabo las actuaciones que estén bajo su control y que resulten razonablemente necesarias para cumplir las condiciones y ejecutar la Fusión de acuerdo con los términos del Contrato de Fusión y, en la medida en que sea razonablemente posible, según el calendario indicativo establecido en el mismo.

En el apartado 27.1.1 del presente Documento se describen las causas de resolución anticipada del Contrato de Fusión (que sólo podrán ejercitarse antes de la Fecha de Efectos de la Fusión).

3.6 Ejecución de la Fusión

3.6.1 Segregación de Iberia

Según se ha explicado anteriormente, la primera operación significativa de la serie de transacciones que integran la Fusión es la Segregación de Iberia. La Segregación de Iberia implicará la transmisión por parte de Iberia por sucesión universal de la totalidad de su patrimonio a Iberia Opco (con la excepción de los derechos y obligaciones de Iberia en virtud del Contrato de Fusión, que serán conservados por Iberia) a cambio de la emisión por parte de Iberia Opco de acciones de nueva emisión a favor de Iberia. La autocartera de Iberia, representada actualmente por 27.897.583 acciones ordinarias representativas del 2,927% de su capital social, no será objeto de transmisión a Iberia Opco, en la medida en que será amortizada con anterioridad a la ejecución de la segregación. En virtud de dicha operación de segregación, Iberia pasará a ser una sociedad holding e Iberia Opco se convertirá en la sociedad operativa del Grupo Iberia.

La Segregación de Iberia se llevará a cabo a través de la formalización de la Escritura de Segregación y su inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

La ejecución de la Segregación de Iberia está sujeta al cumplimiento de las condiciones expuestas en el apartado 3.5. De cumplirse dichas condiciones, está previsto que la Segregación de Iberia se lleve a cabo el día antes de la Fecha de Efectos de la Fusión.

Como ya se ha mencionado anteriormente, Caja Madrid y El Corte Inglés se han comprometido con Iberia a votar a favor de los acuerdos que se propondrán en la Junta General Ordinaria de Iberia, con sujeción a ciertas condiciones y confirmaciones.

Por otro lado, la ejecución de la Segregación de Iberia y la Fusión quedará condicionada, entre otras cosas, a la adopción de los acuerdos que se propondrán ante la Junta General de Iberia que, en principio, se celebrará el día 29 de noviembre de 2010, fecha en la que también se celebrará la Junta General de British Airways.

3.6.2 Operación de Scheme de British Airways

Tras la ejecución de la Segregación de Iberia, la siguiente operación que se llevará a cabo como parte de la Fusión es el *Scheme* de British Airways.

El *Scheme* de British Airways dará lugar a la adquisición por una sociedad española, BA Holdco, S.A., del 90,025% de las Acciones de British Airways y su conversión en sociedad holding del Grupo British Airways. En virtud de los términos del *Scheme* de British Airways, las Acciones de British Airways objeto del *Scheme* serán objeto de amortización (mediante una reducción del capital social de British Airways) y, a cambio de dicha amortización, los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways inscritos a la Hora de Registro del *Scheme* recibirán una Acción de BA Holdco por cada Acción del *Scheme* de British Airways. En el marco de los acuerdos de liquidación (*settlement*) de valores descritos en mayor detalle en el apartado 7.8, se emitirán las Acciones de BA Holdco a favor de Computershare Company Nominees Limited (el “**Custodio**”) como representante (*nominee*) de los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways (en la Hora de Registro). En el

apartado 26.1.1 de este Documento se describe en mayor detalle del importe del aumento del capital social de BA Holdco como resultado de la ejecución del *Scheme* de British Airways.

La participación de Iberia en British Airways se transmitirá a Iberia Opco como resultado de la Segregación de Iberia. Esta participación se convertirá en una clase de acciones distinta (acciones A2, descritas en detalle a continuación) antes de la Hora de Registro del *Scheme* y, como tal, Iberia no recibirá Acciones de BA Holdco en virtud del *Scheme* de British Airways (que se refiere únicamente a acciones ordinarias de British Airways). En consecuencia, la participación de Iberia en British Airways (representativa del 9,975% del capital social de British Airways) seguirá siendo un activo de Iberia Opco una vez que devengan efectivos el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG.

Por otro lado, antes de que se lleve a cabo el *Scheme* de British Airways, BA Holdco suscribirá una acción A2 del capital de British Airways y British Airways destinará los fondos procedentes de dicha suscripción a la amortización de la acción de voto especial (*special voting share*) del capital de British Airways. La acción de voto especial se mantiene actualmente a efectos de garantizar el cumplimiento de los requisitos de nacionalidad impuestos por determinados derechos de tráfico y permisos de vuelo y licencias de explotación de British Airways. La acción de voto especial, que quedará amortizada a resultas de la Fusión, es titularidad actualmente de L.D.C (SPV No. 1) Limited, una filial 100% participada por The Law Debenture Trust Corporation plc y su única finalidad es la de asegurar que los votos que pueden emitirse por los titulares de acciones ordinarias de British Airways del Reino Unido, en su conjunto, no queden nunca por debajo de la mayoría. Los derechos de voto que confiere solo se harían efectivos si el número de acciones ordinarias de British Airways en el Reino Unido representan, o es razonablemente probable que representen en la siguiente junta general prevista, el 50% o menos del capital social ordinario de British Airways y el Consejo de British Airways considera que, por tal motivo, podrá denegarse, suspenderse o revocarse cualquier autorización, permiso, licencia o privilegio que permite operar un servicio aéreo y que British Airways tiene o disfruta actualmente. Las Acciones A2 tendrán los mismos derechos y obligaciones en todos los aspectos que las Acciones Ordinarias de British Airways si bien, con respecto a cualquier dividendo pagado por British Airways a sus accionistas cuyo importe total sea inferior a £1,00, los titulares de Acciones A2 no tendrán derecho a percibir dividendo alguno. Además, las acciones A2 no conllevarán el derecho a participar en la emisión de capital que es parte del *Scheme* de British Airways.

Al amparo de lo previsto en el artículo 343 de la Ley de Sociedades de Capital, en un primer momento se reducirá el capital de BA Holdco, actualmente fijado en la cifra de 60.120 euros, a cero, mediante la total amortización de las acciones representativas de dicho capital y la consiguiente devolución de las aportaciones efectuadas por Latorre & Asociados Consultoria, S.L., actual accionista único de BA Holdco. De forma simultánea se aumentará el capital social de BA Holdco mediante la emisión y puesta en circulación del número necesario de Acciones de BA Holdco, de €0,50 de valor nominal cada una, recibiendo el Custodio en fiducia (*trust*), como representante (*nominee*) de los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways, una Acción de BA Holdco nueva por cada Acción del *Scheme* de British Airways. El accionista único de BA Holdco delegará en el Consejo de Administración de BA Holdco, de acuerdo con la normativa aplicable y con facultad de sustitución, la facultad para decidir las características específicas de la ampliación de capital, incluido el valor nominal total de la ampliación y las Acciones de BA Holdco objeto de emisión. En cualquier caso, la efectividad del acuerdo de reducción estará condicionada a la efectiva implementación del posterior acuerdo de ampliación de capital indicado.

Las Acciones de BA Holdco que serán objeto de emisión como resultado de la ampliación de capital de BA Holdco serán íntegramente suscritas por los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways y la ampliación de capital será íntegramente desembolsada mediante la aportación de las Acciones Ordinarias emitidas por British Airways a favor de BA Holdco.

Todas las Acciones de BA Holdco serán emitidas a favor del Custodio de IAG como representante y en régimen de fideicomiso simple (*bare trust*), de los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways en la Hora de Registro del *Scheme* (quienes también se denominan en este Documento los Accionistas de la Fusión de BA).

Para que el *Scheme* de British Airways devenga efectivo, la Junta General de British Airways deberá aprobar un acuerdo extraordinario de implementación del *Scheme* de British Airways, que a su vez tendrá que ser aprobado en la Junta por Orden Judicial de British Airways por una mayoría numérica de los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways presentes o representados y con derecho de voto que representen, al menos, un 75% del valor de todas las Acciones de British Airways titularidad de dichos accionistas.

El *Scheme* de British Airways requiere asimismo autorización judicial, así como el cumplimiento o renuncia al cumplimiento del resto de condiciones a las que está sujeta la Fusión. Si el *Scheme* de British Airways deviene efectivo, resultará vinculante para todos los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways que consten registrados a la Hora de Registro del *Scheme*, independientemente de que hayan asistido o no o votado a favor o no del *Scheme* de British Airways en la Junta por Orden Judicial de British Airways o a favor de los acuerdos que se propondrán en la Junta General de British Airways o el acuerdo que se propondrá en la Junta Separada de British Airways.

El Documento del *Scheme* (denominada “Circular”) en el que se exponen los detalles de la operación del *Scheme* de British Airways y que incluye las convocatorias de la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General de British Airways y la Junta Separada de British Airways será enviado, junto con el presente Documento, a los Accionistas de British Airways el 26 de octubre de 2010.

El Documento del *Scheme* contiene una carta del Presidente de British Airways en la que se explica la naturaleza de las propuestas, una declaración explicativa (que es un documento que describe cierta información requerida por la normativa aplicable, tales como los detalles del efecto del *Scheme* of arrangement sobre los intereses de los consejeros), un *scheme of arrangement* (un documento técnico formal que describe las propuestas contenidas en el *Scheme*), las convocatorias de las diversas juntas de accionistas y otra información requerida por las *Listing Rules* (incluyendo información sobre Iberia, que se basa en la información que figura en las secciones 9 y 15 de este Documento).

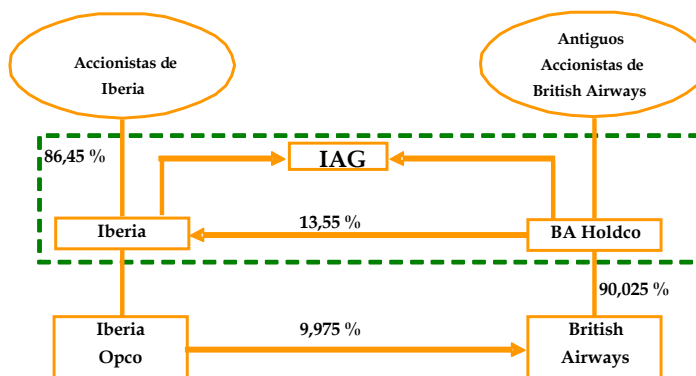
En caso de cumplimiento de las condiciones de la Fusión previstas en el apartado 3.5, está previsto que el *Scheme* de British Airways devenga efectivo el día después de la ejecución de la Segregación de Iberia, esto es, el día 21 de enero de 2011 (que coincidirá con la Fecha de Efectos de la Fusión).

3.6.3 Fusión de IAG

Tal y como se ha explicado anteriormente, tras la Segregación de Iberia y el *Scheme* de British Airways, BA Holdco e Iberia, a través de una fusión sometida a derecho español, serán absorbidas por IAG. En el marco de la Fusión de IAG, Iberia y BA Holdco se disolverán y la totalidad de sus respectivos patrimonios y sus derechos y obligaciones serán

transmitidos a por IAG (actualmente es una sociedad sin actividad que fue constituida en diciembre de 2009) por sucesión universal. En contraprestación, IAG emitirá acciones a favor de los accionistas existentes de BA Holdco e Iberia de acuerdo con el tipo de canje indicado en el apartado 3.1 de este Documento.

Se incluye a continuación un diagrama que refleja la estructura societaria una vez se hayan consumado la Segregación y el *Scheme* de British Airways y que ilustra la operación por absorción de Iberia y BA Holdco por parte de IAG.



1. Actualmente IAG es una sociedad sin actividad.
2. En virtud de la Fusión de IAG se producirá la absorción de Iberia y BA Holdco por parte de IAG e Iberia y BA Holdco se disolverán.
3. Como parte de la Fusión de IAG, la participación accionarial de BA Holdco en Iberia se extinguirá en virtud del artículo 26 de la Ley 3/2009 de 3 de abril, que establece que las acciones de las sociedades que se fusionan que estuvieran en poder de cualquiera de ellas no podrán canjearse por acciones de la sociedad resultante de la fusión, debiéndose amortizar o extinguir. Esta participación cruzada se reproducirá en una fase posterior de la Fusión, tal y como se describe en el apartado 3.6.4.
4. La referencia a los Accionistas Ordinarios de British Airways excluye a los miembros del Grupo Iberia.

Iberia, BA Holdco e IAG otorgarán la Escritura de Fusión y la presentarán a inscripción en el Registro Mercantil de Madrid. Una vez inscrita la Escritura de Fusión por el Registro Mercantil de Madrid, la Fusión de IAG devendrá efectiva con efectos a partir de la fecha de presentación de la Escritura de Fusión en dicho registro, que está previsto coincida con la fecha en que el *Scheme* de British Airways devenga efectivo (el 21 de enero de 2011). Con posterioridad a la Fecha de Efectos de la Fusión está previsto que las Acciones de IAG sean admitidas a cotización en la *Official List* y que sean admitidas a negociación por la Bolsa de Londres en su mercado principal de valores cotizados y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao (a través del Sistema de Interconexión Bursátil - Mercado Continuo) el día 24 de enero de 2011. En el apartado 7.8 de este Documento se incluye información más detallada sobre los acuerdos de liquidación (*settlement*) de las Acciones de IAG.

Al objeto de limitar el período de tiempo durante el que se vería afectada la liquidez de las acciones titularidad de los accionistas de British Airways e Iberia, está previsto que la Fecha de Efectos de la Fusión sea un viernes y que la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG tenga lugar el lunes siguiente. De esta forma, previsiblemente la negociación de las Acciones de British Airways y de las Acciones de Iberia únicamente quede suspendida un día (el 21 de enero de 2011).

Las nuevas acciones a emitir por IAG como consecuencia de la Fusión de IAG darán derecho a participar en las ganancias sociales de IAG desde la fecha en la que la Escritura de Fusión sea presentada para su inscripción en el Registro Mercantil de Madrid, que se espera que tenga lugar el mismo día de su otorgamiento (el 21 de enero de 2011). Las operaciones de Iberia y BA Holdco habrán de considerarse realizadas a efectos contables por cuenta de IAG desde la fecha de presentación a inscripción en el Registro Mercantil de Madrid de la Escritura de Fusión, que se espera que tenga lugar el mismo día de su otorgamiento (lo anterior deberá entenderse sin perjuicio de lo que disponga la normativa que resulte de aplicación en cada momento).

3.6.4 Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas

Según lo comentado anteriormente, las partes tienen intención de mantener o reconstituir las Participaciones Cruzadas como parte de la Fusión.

3.6.4.1 Participación Cruzada de Iberia en British Airways

Según se ha señalado anteriormente, la participación de Iberia en British Airways será objeto de transmisión a Iberia Opco como resultado de la Segregación de Iberia. Dicha participación se convertirá en una clase de acciones distinta (acciones A2) antes de la Fecha de Registro del *Scheme* y, en consecuencia, Iberia no recibirá Acciones de BA Holdco en virtud del *Scheme* de British Airways (que únicamente se refiere a acciones ordinarias de British Airways). En su virtud, la participación de Iberia en British Airways (representativa del 9,975% del capital social de British Airways) seguirá siendo un activo de Iberia Opco una vez que el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG devengan efectivos.

3.6.4.2 Participación Cruzada de British Airways en Iberia

Con anterioridad a la Fecha de Efectos de la Fusión, las filiales de British Airways llevarán a cabo las operaciones necesarias para transmitir su participación en Iberia a BA Holdco. En primer lugar, BHL transmitirá la totalidad de las Acciones de Iberia de las que es titular a BAHBV. Acto seguido, BAHBV transmitirá por compraventa la totalidad de su participación en Iberia a BA Holdco. A efectos de financiar la compra por BA Holdco de Acciones de Iberia, BAHBV concederá un préstamo a BA Holdco (el **“Préstamo Intragrupo”**).

En virtud de la amortización de la autocartera de Iberia descrita anteriormente, la participación de BA Holdco en Iberia pasará de representar un 13,15% a representar un 13,55% del capital social de Iberia.

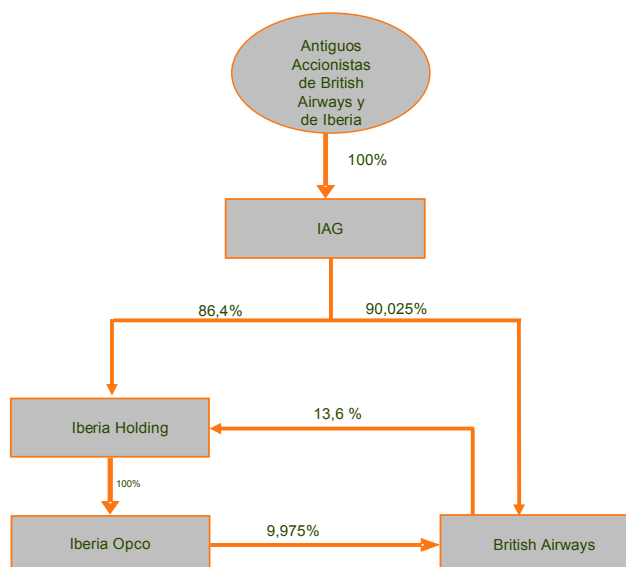
Tras estas operaciones de carácter interno, la participación de BA Holdco en Iberia será objeto de reclasificación antes de la Fusión de IAG de tal forma que las acciones titularidad de BA Holdco en Iberia constituyan una clase distinta de las acciones titularidad del resto de accionistas de Iberia. Conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 3/2009, las acciones de las sociedades que se fusionan que estuvieran en poder de cualquiera de ellas no podrán ser canjeadas por acciones de la sociedad resultante de la fusión y, en su caso, tendrán que ser amortizadas o extinguidas. Por tanto, la participación de BA Holdco en Iberia no será objeto de canje por Acciones de IAG, sino que se extinguirá como consecuencia de la Fusión de IAG.

IAG pasará a ser la titular del 100% del capital social de Iberia Opco como resultado de la absorción de Iberia.

Una vez ejecutada la Fusión de IAG, como parte del establecimiento de las Estructuras de Nacionalidad que se describen en el apartado 3.6.5, IAG aportará la totalidad de su participación en Iberia Opco (es decir, el 100 por cien del capital social de dicha sociedad) a Iberia Holding. De esta manera IAG pasará a ser el socio único de Iberia Holding. La inclusión de Iberia Holding como nueva sociedad holding de Iberia Opco tiene por objeto permitir que la Sociedad de Nacionalidad Española sea titular de la mayoría del valor nominal y los derechos de voto de Iberia Opco de la manera más razonable desde un punto de vista económico teniendo en cuenta la magnitud del capital social de Iberia Opco.

Asimismo, como consecuencia de la Fusión de IAG, IAG asumirá los activos y pasivos de BA Holdco, pasando por consiguiente a ser el deudor con respecto al Préstamo Intragrupo. Tras la ejecución de la Fusión de IAG, se llevarán a cabo las operaciones necesarias para que BAHBV pase a ser el titular, de forma directa o indirecta, de una participación en Iberia Opco aproximadamente equivalente, en términos económicos, a la que tenía previamente en Iberia antes de la Fusión de IAG, mediante la compra o suscripción de participaciones sociales de la clase A en Iberia Holding representativas del 13,6% de los derechos económicos de Iberia Opco (distintos de los derechos económicos mínimos que confieren las participaciones sociales titularidad de la Sociedad de Nacionalidad Española, siendo estas las denominadas Participaciones B de Iberia Holding a los efectos de este Documento).

Se incluye a continuación un gráfico que ilustra la estructura societaria posterior a la Segregación de Iberia, al *Scheme* de British Airways, a la Fusión de IAG y a las Operaciones en Relación con las Participaciones Cruzadas, y antes del establecimiento de la Estructura de Nacionalidad:



1. El porcentaje indicado con respecto a la participación de IAG en el capital de Iberia Holding representa la participación de IAG antes de la implementación de la Estructura de Nacionalidad Española. Esta participación comprende 431 participaciones de la clase A (que confieren el 43,1% de los derechos políticos y el 86,4% de la totalidad de los derechos económicos, a

excepción de los derechos económicos mínimos correspondientes al titular de las acciones de clase B) y 501 participaciones de la clase B (que confieren el 50,1% de los derechos políticos y derechos económicos mínimos). Las 501 participaciones de la clase B serán adquiridas por la Sociedad de Nacionalidad Española a efectos de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia.

2. El porcentaje indicado con respecto a la participación de British Airways en el capital de Iberia Holding refleja los derechos económicos titularidad de British Airways. Tal y como se describe a continuación, esta participación accionarial representa 68 participaciones de la clase A que confieren el 6,8% de los derechos de voto y el 13,6% del total de los derechos económicos, distintos de aquellos derechos económicos que correspondan a los titulares de participaciones de la clase B. Esta participación será titularidad de British Airways Holding BV, sociedad íntegramente participada por British Airways.

3.6.5 Estructuras de Nacionalidad

La última operación de la serie de operaciones que integran la Fusión es el establecimiento de las Estructuras de Nacionalidad, que tendrá lugar aproximadamente dos Días Hábiles después de la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.

Los vuelos operados por British Airways e Iberia fuera de la UE se llevan a cabo con arreglo a determinados derechos de tráfico y permisos de vuelo otorgados por sus respectivas autoridades de Aviación Civil y de acuerdo con determinados convenios o tratados bilaterales de transporte aéreo suscritos por los Gobiernos del Reino Unido y España. En general, estos tratados bilaterales de transporte aéreo normalmente permiten a un Estado contratante denegar, suspender o imponer condiciones a los derechos de vuelo de un transportista si el Estado contratante no está convencido de que el transportista designado por el otro Estado contratante cumple los requisitos de nacionalidad en materia de propiedad y control efectivo. Por tanto, los derechos de tráfico y permisos de vuelo otorgados por las respectivas autoridades de Aviación Civil exigen que la propiedad mayoritaria y el control de British Airways e Iberia se mantenga de forma efectiva en manos de accionistas británicos (en el caso de British Airways) o de accionistas españoles (en el caso de Iberia).

British Airways e Iberia precisan asimismo licencias de explotación otorgadas por sus respectivas autoridades de Aviación Civil para transportar pasajeros, mercancías y correo. Las licencias de explotación requieren que la mayoría de la propiedad de British Airways e Iberia, así como su control efectivo, recaiga en nacionales de o Estados miembros de la UE (a menos que se haya previsto otra cosa en un acuerdo suscrito con un tercer país del que sea parte la UE).

A efectos de preservar los derechos de tráfico existentes, se implementarán las Estructuras de Nacionalidad, que son estructuras de gobierno que aseguran que los derechos políticos de British Airways serán titularidad en al menos un 50,1%, de accionistas británicos y que, al menos, un 50,1% de los derechos políticos y un 50,1% del capital social de Iberia esté en manos de accionistas españoles. En el apartado 3.9 de este Documento se incluye información más detallada sobre los acuerdos en vigor en relación con el ejercicio de los derechos políticos por parte de las Entidades de Nacionalidad.

La Dirección General de Aviación Civil (con respecto a Iberia) ha confirmado que la Estructura de Nacionalidad, una vez implementada de acuerdo con lo descrito en este Documento, cumplirá con los requisitos necesarios para designar a Iberia Opco (tras la Segregación) como aerolínea española a los efectos de los convenios bilaterales.

La *Civil Aviation Authority* del Reino Unido (con respecto a British Airways) ha confirmado que, una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, ésta seguirá

cumpliendo los requisitos de propiedad y control impuestos por las normativas del Reino Unido y europea.

Con el fin de mantener los derechos de explotación vigentes en cada momento los Estatutos de IAG contienen determinadas disposiciones (que, junto con las Estructuras de Nacionalidad) están destinadas a preservar los permisos de vuelo de British Airways e Iberia. Otras disposiciones contenidas en los Estatutos de IAG están también destinadas a preservar los derechos de tráfico y permisos de vuelo de British Airways e Iberia.

Los Estatutos de IAG incluyen obligaciones en virtud de las cuales los accionistas de IAG tendrán que facilitar a IAG determinada información referente a la nacionalidad del titular de acciones en ciertas circunstancias. En principio, dicha información deberá facilitarse, en virtud del artículo 6(4) de los Estatutos de IAG, al adquirirse Acciones de IAG. A los efectos del Artículo 6(4) de los Estatutos de IAG, para llevar a cabo el procedimiento de canje de acciones de Iberia y BA Holdco por Acciones de IAG y para registrar a los accionistas de IAG, IAG tendrá en cuenta las nacionalidades de los titulares según figuren, en el momento de ejecutarse el canje, en el respectivo libro registro de accionistas de Iberia y en el libro registro de accionistas de British Airways a la Hora del Registro del *Scheme*. El Consejo de IAG podría adoptar medidas para proteger una licencia de explotación de IAG, British Airways o Iberia en vista de la nacionalidad de sus accionistas o cualesquiera personas con un interés en las Acciones de IAG. El Artículo 11 de los Estatutos de IAG establece que si los derechos de explotación (tales como derechos de tráfico y permisos de vuelo) de IAG o de sus entidades asociadas operativas pudieran resultar afectados por la nacionalidad de personas que tengan la propiedad o el control de IAG, el Consejo de IAG podría implantar determinadas medidas, incluyendo el establecimiento de un número máximo de acciones que pueden ser titularidad de accionistas no nacionales de la UE (que no podrá ser inferior al 40% del capital social de IAG en ningún caso). Véase el apartado 26.2.7 de este Documento.

Las Estructuras de Nacionalidad se mantendrán inicialmente durante los cinco primeros años siguientes a la Fusión. Transcurrido dicho plazo, IAG tendrá el derecho a eliminar las Estructuras de Nacionalidad. La eliminación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia y la Estructura de Nacionalidad de British Airways tendrá que producirse de forma simultánea.

A efectos de proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia y de sus respectivos accionistas, IAG, British Airways, Iberia Opco e Iberia Holding han suscrito un Contrato de Salvaguardas en virtud del cual las partes han acordado las salvaguardas y principios descritos en el apartado 3.8 en relación con la explotación del negocio del Grupo IAG (las “**Salvaguardas**”). Las Salvaguardas deberán ser respetadas durante un plazo de cinco años a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión. La Sociedad de Nacionalidad Española y los consejeros designados como consejeros del titular de las Acciones B de BA (siendo éste el *UK Trustee*) también tendrán como función la supervisión del cumplimiento por las partes de las Salvaguardas tal y como se explica más adelante. En el apartado 3.8 se resumen los mecanismos que se han establecido para asegurar el cumplimiento del Compromiso de Salvaguardas (tal y como se define más adelante), incluida la posibilidad de crear una Comisión de Salvaguardas que determine si una actuación o decisión constituiría incumplimiento del Compromiso de Salvaguardas.

A continuación se expone información más detallada sobre el establecimiento de las Estructuras de Nacionalidad y los acuerdos sobre la eliminación y salida de dichas estructuras.

3.6.5.1 *Establecimiento de la Estructura de Nacionalidad de British Airways*

La Estructura de Nacionalidad de British Airways está diseñada para que la titularidad de, al menos, el 50,1% de los derechos políticos de British Airways corresponda a accionistas británicos. La Estructura de Nacionalidad de British Airways se establecerá tal y como se indica a continuación.

Una vez tenga lugar la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG (el día 24 de enero de 2011), British Airways celebrará una junta general de accionistas en la que se propondrá la aprobación de un acuerdo para consolidar y reclasificar el capital social de British Airways junto con la aprobación de los Estatutos de BA Opco. Si dichas propuestas son aprobadas, el capital social de British Airways estará integrado por cuatro clases distintas de acciones, a saber, Acciones A1 de BA, Acciones A2 de BA, Acciones B de BA y Acciones C de BA. Los titulares de las Acciones A1 y A2 y las Acciones B de BA tendrán derecho a un voto por cada Acción A1, Acción A2 o, en su caso, Acción B de BA que posean. Las Acciones C de BA no conferirán ningún derecho político a sus titulares.

Por lo que respecta a los derechos económicos, las Acciones A1 de BA, las Acciones A2 de BA y las Acciones C de BA serán preferentes con respecto a las Acciones B de BA titularidad del Trustee en la medida en que conferirán a sus titulares derechos económicos más favorables. En concreto, los derechos económicos de las Acciones A1 de BA, de las Acciones A2 de BA, de las Acciones B de BA y de las Acciones C de BA se configurarán de la siguiente manera:

- Por lo que respecta a dividendos y otras distribuciones, los titulares de las Acciones B de BA tendrán derecho a un 1% del importe total de cualquier dividendo declarado por British Airways, en el bien entendido que el importe total de los dividendos y distribuciones a los que las Acciones B de BA tendrán derecho será como máximo de 1 libra esterlina por Acción B de BA. Los titulares de las Acciones A1 de BA, las Acciones A2 de BA y Acciones C de BA tendrán derecho al resto del dividendo o distribución en cuestión proporcionalmente al número de acciones de las que sean titulares. No obstante, si el importe total de cualquier dividendo o distribución realizado por British Airways fuera menor que 1 libra esterlina, los titulares de Acciones A2 de BA no tendrán derecho a percibir dividendo alguno; y
- En una reducción de capital con devolución de aportaciones, el patrimonio de British Airways se aplicará de la siguiente forma: (i) en primer lugar, se reembolsará el valor nominal de las Acciones A1 y A2 y las Acciones C de BA; (ii) si existiera remanente, se aplicará al reembolso del valor nominal de las Acciones B de BA; y (iii) si existiera remanente, el resto se distribuirá entre los titulares de las Acciones A1 y A2 y las Acciones C de BA, proporcionalmente al número de acciones que posean.

Tal y como se ha indicado, el capital social de British Airways será objeto de consolidación, de forma tal que las acciones ordinarias de British Airways (y una Acción A2), titularidad de IAG, se consolidarán (y en el caso de la Acción A2, la misma será redenominada) en Acciones A1 de BA, y las Acciones A2, titularidad de Iberia Opco, se consolidarán en Acciones A2 de BA (las Acciones A1 de BA y las Acciones A2 de BA llevarán aparejados, sustancialmente, los mismos derechos políticos y económicos). Se emitirán Acciones B de BA para el *UK Trustee* por un precio de suscripción de £1.000.000. El importe de la suscripción se financiará con

un préstamo de £1.000.000 concedido por IAG al UK Trust en virtud del Contrato de Préstamo del UK Trust.

En consecuencia, tras las actuaciones societarias mencionadas anteriormente, la titularidad del capital social de British Airways será la siguiente:

- El *UK Trustee* será titular de 1.000.000 de Acciones B de BA representativas del 50,1% del capital social emitido de British Airways y de los derechos políticos y que conferirán derechos económicos mínimos;
- IAG será titular de Acciones A1 de BA representativas del (i) 44,92% del capital social emitido de British Airways y de los derechos políticos y (ii) el 90,02% del total de derechos económicos (exceptuando los derechos económicos mínimos correspondientes a las acciones titularidad del *UK Trustee*);
- Iberia será titular de Acciones A2 de BA representativas del (i) 4,98% del capital social emitido de British Airways y de los derechos políticos y (ii) el 9,98% del total de derechos económicos (exceptuando los derechos económicos mínimos correspondientes a las acciones titularidad del *UK Trustee*).

Como parte de los acuerdos referentes a los Bonos Convertibles IAG suscribirá Acciones C de BA cuando British Airways, en su caso, ejercite los derechos que le corresponden en virtud del Warrant de los Bonos Convertibles a efectos de hacer posible la emisión de Acciones de IAG a favor de los Titulares de Bonos Convertibles que conviertan dichos Bonos Convertibles. En los apartados 16.1.2.2 a) y 27.3.1 de este Documento se incluye información detallada a este respecto, incluida la formalización de una *trust deed* suplementaria por parte de British Airways, IAG, BA Holdco y The Law Debenture Trust Corporation p.l.c.

Si la Estructura de Nacionalidad de British Airways es eliminada y las Acciones B de BA son objeto de cancelación o amortización, IAG será titular del 90,02% del total de los derechos políticos y económicos de British Airways e Iberia será titular del 9,98% del total de los derechos políticos y económicos de British Airways.

El UK Trust ha sido establecido a efectos de la Estructura de Nacionalidad de British Airways. IAG y el *UK Trustee* (LDC (NCS) Limited, entidad inglesa constituida en septiembre de 2010, han suscrito el *UK Trust Deed* por la que se constituye un *trust* en el que se mantendrán en *trust* fondos y acciones del capital de British Airways a favor de determinados beneficiarios (organizaciones benéficas británicas y aquellos accionistas de IAG que, en cada momento, hayan notificado por escrito a IAG que tienen nacionalidad británica). El *UK Trust* es un *trust* regulado por el Derecho inglés, constituido en virtud del *UK Trust Deed*. De acuerdo con el Derecho inglés, un *trust* es una relación jurídica en virtud de la cual se encomienda a una persona (el “*trustee*”) el cuidado de determinados activos en beneficio de otra persona (el “beneficiario”). La principal característica de un *trust* es que permite la separación de la propiedad jurídica y la titularidad efectiva: los *trustees* (que, en el caso del *UK Trust* es el *UK Trustee*) pasan a ser, por lo que respecta a terceros, los propietarios de los bienes afectos al *trust* (que, por lo que respecta al *UK Trust*, son 1.000.000 de Acciones B de BA, una cantidad no relevante de efectivo y cualesquiera intereses, dividendos o repartos recibidos por los *Trustees*), y los beneficiarios están legitimados a beneficiarse de los bienes en

fideicomiso (*trust*) objeto del mismo. El *UK Trustee* está facultado y tiene la obligación de gestionar los bienes afectos al *trust* de acuerdo con los términos del *trust* y las obligaciones legales especiales impuestas por la legislación inglesa, que incluye el requisito de ejercer los derechos de voto correspondientes a las Acciones B de BA de la manera que el *UK Trustee*, a su entera discreción, considere en interés de los accionistas de IAG que tengan nacionalidad británica.

3.6.5.2 *Establecimiento de la Estructura de Nacionalidad de Iberia*

La Estructura de Nacionalidad de Iberia está diseñada para garantizar que la titularidad de, al menos, el 50,1% de los derechos políticos y el 50,1% del capital social de Iberia corresponda a accionistas españoles. La Estructura de Nacionalidad de Iberia se establecerá tal y como se expone a continuación.

La Sociedad de Nacionalidad Española (Garanair, S.L., sociedad española constituida en octubre de 2010) ha sido constituida a efectos de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia y es una sociedad de nacionalidad española con domicilio social en Paseo de la Castellana 189, Madrid, y provista de Código de Identificación Fiscal B86054806.

Tal y como se indicaba en el diagrama del apartado 3.6.4.2 anterior, se introducirá una nueva sociedad holding española, Iberia Holding, como sociedad holding de Iberia Opco. Para ello, IAG aportará la totalidad de su participación en Iberia Opco (es decir, el 100% del capital social de dicha sociedad) a Iberia Holding llevándose a cabo las operaciones necesarias para asegurar que BAHBV pase a ser titular de un porcentaje aproximado del 13,6% de los derechos económicos (distintos de los derechos económicos mínimos que confieren las Acciones titularidad de la Sociedad de Nacionalidad Española) y del 6,8% de los derechos políticos de Iberia Holding (e, indirectamente, de Iberia Opco). Como consecuencia de estas operaciones el Préstamo Intragrupo quedará cancelado.

Iberia Holding tendrá un capital social de 10.000 euros, dividido en 499 participaciones de la clase A y 501 participaciones de la clase B, de un valor nominal de 10 euros cada una. Tanto las Participaciones A de Iberia Holding como las Participaciones B de Iberia Holding comportarán los mismos derechos políticos. IAG transmitirá 501 Participaciones B de Iberia Holding a la Sociedad de Nacionalidad Española.

Por lo que respecta a los derechos económicos, las Participaciones A de Iberia Holding serán preferentes sobre las Participaciones B de Iberia Holding, en la medida en que confieren a sus titulares derechos económicos más favorables. En concreto, los derechos económicos de las Participaciones A de Iberia Holding y de las Participaciones B de Iberia Holding se configurarán de la siguiente manera:

- El derecho a participar de las ganancias sociales se determinará de tal forma que a los titulares de las Participaciones B de Iberia Holding se les atribuya un dividendo equivalente a la menor de las siguientes cantidades, en cada distribución de dividendos: (i) el 1% del total de dividendos que Iberia Holding acuerde repartir; o (ii) 1 euro por Participación B de Iberia Holding. El resto de los dividendos corresponderá a los titulares de las Participaciones A de Iberia Holding; y

- El patrimonio resultante de la liquidación de Iberia Holding se distribuirá de la siguiente forma: (i) en primer lugar, se reembolsará el valor nominal de las Participaciones A de Iberia Holding; (ii) si existiera remanente, se aplicará al reembolso del valor nominal de las Participaciones B de Iberia Holding; y (iii) si existiera remanente, el resto se distribuirá entre los titulares de las Participaciones A de Iberia Holding proporcionalmente al número de Participaciones A de Iberia Holding de las que sean titulares.

Una vez ejecutadas las operaciones descritas anteriormente, el 100% del capital social emitido de Iberia Opco será titularidad de Iberia Holding cuyo capital social, a su vez, estará distribuido de la siguiente forma:

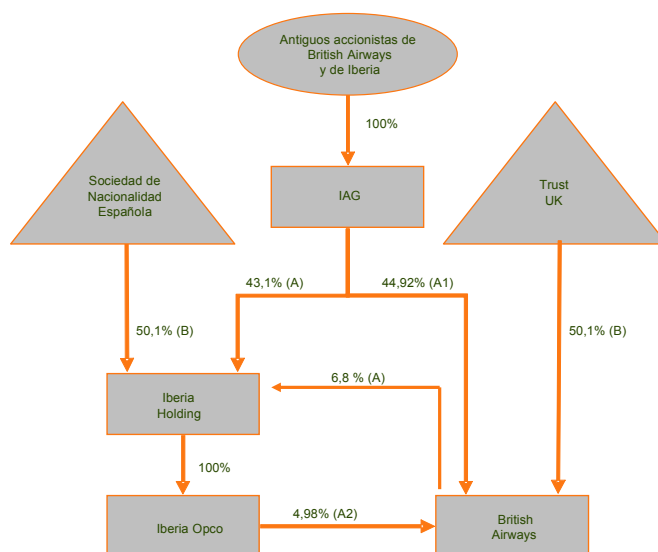
- IAG será titular de 431 Participaciones A de Iberia Holding, representativas del 43,1% de su capital social y de los derechos políticos y el 86,4% del total de derechos económicos (distintos de los derechos económicos mínimos de las acciones titularidad de la Sociedad Española de Nacionalidad);
- BAHBV será titular de 68 Participaciones A de Iberia Holding, representativas del 6,8% de su capital social y de los derechos políticos y del 13,6% del total de derechos económicos (distintos de los derechos económicos mínimos de las acciones titularidad de la Sociedad de Nacionalidad Española); y
- La Sociedad de Nacionalidad Española será titular de 501 Participaciones B de Iberia Holding, representativas del 50,1% de su capital social y de los derechos políticos y que conferirán los derechos económicos mínimos anteriormente referidos.

Si como resultado de la eliminación de la Estructura de Nacionalidad de Iberia, se amortizan las Participaciones B de Iberia Holding, IAG tendrá el 86,4% de todos los derechos políticos y económicos y BAHBV tendrá el 13,6% de todos los derechos políticos y económicos.

Iberia Holding es una sociedad holding e Iberia Opco será la sociedad operativa del Grupo Iberia. La composición del Consejo de Iberia Holding coincidirá en todo momento con la del Consejo de Iberia Opco y el Consejo de Administración de Iberia Holding limitará sus funciones y actividades a las estrictamente necesarias en virtud de la normativa aplicable para el funcionamiento de Iberia Holding como sociedad holding de Iberia Opco, como, por ejemplo, la formulación de las cuentas anuales.

Los socios de la Sociedad de Nacionalidad Española tendrán que ser españoles y serán Caja Madrid (titular del 87% del capital social emitido de la Sociedad de Nacionalidad Española) y El Corte Inglés (titular del 13% restante).

Se adjunta a continuación un organigrama simplificado que muestra el Grupo IAG tras la ejecución de la Fusión de IAG y el establecimiento de las Estructuras de Nacionalidad.



1. Los porcentajes indicados están basados en las acciones y derechos políticos titularidad de cada parte.
2. Las participaciones accionariales de la Sociedad de Nacionalidad Española y el UK Trust comportan los derechos económicos mínimos descritos en las secciones 3.6.5.1 y 3.6.5.2
3. La participación de British Airways en Iberia Holding será titularidad de una filial íntegramente participada por British Airways (esto es, British Airways Holdings BV).

3.6.5.3 Duración y acuerdos de salida

Las Estructuras de Nacionalidad tendrán que mantenerse al menos durante los cinco años posteriores a la consumación de la Fusión.

Transcurrido dicho plazo inicial de cinco años, IAG tendrá derecho a eliminar las Estructuras de Nacionalidad (siempre y cuando las Estructuras de Nacionalidad se eliminen simultáneamente).

3.6.5.4 Acuerdos de salida – Estructura de Nacionalidad de British Airways

El UK Trustee no podrá transmitir sus Acciones B de BA sin el consentimiento de IAG. Igualmente, durante los cinco primeros años posteriores a la Fecha de Efectos de la Fusión, el UK Trustee no podrá transmitir sus Acciones B de BA (ni se le podrá obligar a hacerlo) si como consecuencia de ello el porcentaje de derechos políticos de British Airways titularidad de accionistas británicos fuese inferior a un 50,1%. IAG podrá exigir la realización de una transmisión (o la amortización por parte de British Airways) de las Acciones B de BA del UK Trustee si el UK Trustee ha incurrido en un incumplimiento significativo de las obligaciones referentes a la Estructura de Nacionalidad de British Airways.

Transcurrido dicho periodo inicial de cinco años IAG tendrá la opción de eliminar la Estructura de Nacionalidad de British Airways, a efectos de lo cual (a) exigirá a British Airways la amortización de las Acciones B de BA que posea el UK Trustee o (b) exigirá al UK Trustee la transmisión de las Acciones B de BA de las que sea titular a IAG o un tercero, en tanto en cuanto la Estructura de Nacionalidad de Iberia haya sido eliminada con anterioridad o vaya a eliminarse prácticamente al

mismo tiempo. El precio al que las Acciones B de BA podrán amortizarse o, en su caso, transmitirse equivaldrá a su valor nominal.

Sin perjuicio de lo anterior, el *UK Trustee* se podrá retirar de las Estructuras de Nacionalidad de British Airways en cualquier momento previo aviso por escrito, con al menos tres meses de antelación, a IAG, si bien su retirada no será efectiva hasta que IAG no haya nombrado a un nuevo *trustee* que le sustituya en el marco de la Estructura de Nacionalidad de British Airways. Si IAG no nombrase a un nuevo *trustee* que le sustituya en el referido período de tres meses, el *UK Trustee* podrá ejercitar su derecho a que las Acciones B de BA sean amortizadas.

3.6.5.5 *Acuerdos de salida – Estructura de Nacionalidad de Iberia*

La Sociedad de Nacionalidad Española no podrá transmitir sus Participaciones B de Iberia Holding sin el consentimiento de IAG. Igualmente, durante los cinco primeros años posteriores a la Fecha de Efectos de la Fusión, la Sociedad de Nacionalidad Española no podrá transmitir sus Participaciones B de Iberia Holding si como consecuencia de ello el porcentaje de derechos políticos y capital social de Iberia Holding titularidad de accionistas españoles fuese inferior a un 50,1%. IAG podrá exigir la realización de una transmisión (o la amortización por parte de Iberia Holding) de las Participaciones B de Iberia Holding de la Sociedad de Nacionalidad Española si ésta, o los socios de la Sociedad de Nacionalidad Española, incurren en un incumplimiento significativo de las obligaciones referentes a la Estructura de Nacionalidad de Iberia.

Transcurrido dicho periodo inicial de cinco años IAG y la Sociedad de Nacionalidad Española tendrán la opción de eliminar la Estructura de Nacionalidad de Iberia. A estos efectos, IAG podrá ejercitar en dicho momento una opción de compra frente a la Sociedad de Nacionalidad Española sobre la totalidad de las Participaciones B de Iberia Holding, a un precio de ejercicio igual a su valor nominal. Por su parte, la Sociedad de Nacionalidad Española podrá ejercitar en dicho momento una opción de venta frente a IAG sobre la totalidad de las Participaciones B de Iberia Holding, a un precio de ejercicio igual a su valor nominal. Por otro lado, cuando IAG o la Sociedad de Nacionalidad tengan derecho a ejercitar la opción de compra o la opción de venta, en lugar de exigir la compraventa de las Participaciones B de Iberia Holding conforme a la opción correspondiente, podrán exigir la amortización de dichas participaciones mediante notificación por escrito al resto de accionistas y a Iberia Holding, realizándose la amortización de acuerdo con la legislación aplicable. La cantidad a reembolsar por Iberia Holding en virtud de la amortización de las Participaciones B de Iberia Holding equivaldrá al valor nominal de las mismas. En el caso de que IAG ejercite su opción de compra, sólo podrá hacerlo si la eliminación de la Estructura de Nacionalidad de British Airways ha tenido lugar o va a tener lugar prácticamente al mismo tiempo.

Sin perjuicio de cuanto antecede, la Sociedad de Nacionalidad Española se podrá retirar en cualquier momento de la Estructura de Nacionalidad de Iberia previo aviso por escrito, con al menos tres meses de antelación a IAG, si bien su retirada no será efectiva hasta que IAG no haya identificado a otra persona que actúe como nuevo titular de las Participaciones B de Iberia Holding en el marco de la Estructura de Nacionalidad de Iberia. Si IAG no identificase a un nuevo titular de dichas participaciones en el referido período de tres meses, la Sociedad de

Nacionalidad Española podrá ejercitar una opción de venta sobre las Participaciones B de Iberia Holding de las que es titular.

3.7 Organización y gobierno corporativo del Grupo IAG

3.7.1 Consejo de IAG

El Consejo de IAG está integrado por catorce miembros, a saber, el Consejero Delegado del Grupo IAG, los Consejeros Delegados de British Airways e Iberia Opco y once consejeros no ejecutivos.

El Presidente no ejecutivo del Grupo IAG es Antonio Vázquez Romero (actual Presidente ejecutivo de Iberia) y el Vicepresidente no ejecutivo del Grupo IAG es Martin Broughton (actual Presidente no ejecutivo de British Airways). El Consejero Delegado del Grupo IAG es Willie Walsh (actual Consejero Delegado de British Airways).

British Airways ha designado a tres consejeros no ejecutivos en el Consejo de IAG (uno de los cuales es el Vicepresidente no ejecutivo, Martin Broughton). Iberia, por su parte, ha designado a tres consejeros no ejecutivos del Consejo de IAG.

British Airways e Iberia han designado de común acuerdo cuatro consejeros más. El Consejo de Administración de IAG y la estructura de gobierno corporativo aparecen descritos más detalladamente en los apartados 19 y 21 de este Documento.

3.7.2 Equipo de Gestión del Grupo IAG

La gestión ordinaria del Grupo IAG será llevada a cabo por el Equipo de Gestión del Grupo IAG encabezado por su Consejero Delegado, Willie Walsh e incluirá los otros dos consejeros ejecutivos y a los miembros de la alta dirección de IAG. El Equipo de Gestión del Grupo IAG será el responsable de la estrategia y dirección global del negocio integrado, la obtención de sinergias y la coordinación de funciones centrales. Para designar a los miembros del Equipo de Gestión del Grupo IAG se ha atendido al principio de paridad entre British Airways e Iberia.

El Equipo de Gestión del Grupo IAG estará inicialmente compuesto por:

- Willie Walsh, Consejero Delegado del Grupo IAG;
- Keith Williams, Consejero Delegado de British Airways;
- Rafael Sánchez-Lozano Turmo, Consejero Delegado de Iberia;
- Enrique Dupuy De Lôme, (actual Director Financiero (CFO) de Iberia), Director Financiero (CFO) del Grupo IAG;
- Robert Boyle (actual Director de Estrategia y Unidades de Negocio de British Airways), Director de Sinergias de Ingresos del Grupo IAG; e
- Ignacio de Torres Zabala (actual Director Financiero y de Administración de Iberia), Director de Sinergias de Costes del Grupo IAG.

3.7.3 *Consejos de Administración de las Opcos*

3.7.3.1 *Responsabilidad*

British Airways e Iberia Opco seguirán desarrollando su actividad como compañías aéreas operativas. Con sujeción a, y dentro de los parámetros de, la estrategia global y los acuerdos sobre gobierno corporativo del Grupo IAG (que serán establecidos por el Consejo de IAG), British Airways e Iberia Opco seguirán siendo responsables de su respectiva gestión operativa y comercial diaria y tendrán el control sobre sus ingresos y gastos.

3.7.3.2 *Composición*

- Cada Opco será gestionada por un Consejo de Administración compuesto por nueve miembros, la mayoría de los cuales serán británicos (en el caso de British Airways) o españoles (en el caso de Iberia Opco). El Consejo de cada Opco incluirá a los Consejeros Delegados de cada sociedad operativa y al Director Financiero (CFO) del Grupo IAG.
- La composición inicial del Consejo de Administración de British Airways será la siguiente:
 - Presidente no ejecutivo – Martin Broughton (de nacionalidad británica);
 - Consejero Delegado de British Airways – Keith Williams (de nacionalidad británica);
 - Dos consejeros ejecutivos que se nombrarán antes de la Fecha de Efectos de la Fusión;
 - Director Financiero (CFO) del Grupo IAG – Enrique Dupuy De Lome (de nacionalidad española);
 - Consejero Delegado de Iberia Opco – Rafael Sánchez-Lozano Turmo (de nacionalidad española); y
 - Tres consejeros designados por el titular de Acciones B de BA (siendo éste el *UK Trustee*) – Alison Reed (de nacionalidad británica), Ken Smart (de nacionalidad británica) y un tercer consejero que se nombrará por el Consejo de Administración de British Airways antes de la Fecha de Efectos de la Fusión.
- La composición inicial del Consejo de Administración de Iberia Opco será la siguiente:
 - Presidente no ejecutivo – Antonio Vázquez Romero (de nacionalidad española);
 - Consejero Delegado de Iberia Opco – Rafael Sánchez-Lozano Turmo (de nacionalidad española);
 - Dos consejeros ejecutivos – Jose María Fariza Batanero (de nacionalidad española, actual Director de Compras y Servicios de Iberia) y Manuel Antonio López Aguilar (de nacionalidad española, actual Director General Comercial y Clientes de Iberia);

- Director Financiero (CFO) del Grupo IAG – Enrique Dupuy De Lôme (de nacionalidad española);
- Consejero Delegado de British Airways – Keith Williams (de nacionalidad británica); y
- Tres consejeros nombrados por la Sociedad de Nacionalidad Española – Javier Gómez-Navarro Navarrete (de nacionalidad española), José Manuel Serra Peris (de nacionalidad española) y Jorge Pont Sánchez (de nacionalidad española).

3.7.3.3 *Gestión y toma de decisiones*

Como regla general, los Consejos de Administración de British Airways e Iberia Opco confiarán la gestión ordinaria de cada sociedad al Consejero Delegado de la Opco en cuestión. No obstante, existirán determinados asuntos reservados a los Consejos de Administración de British Airways e Iberia Opco que requerirán que el acuerdo correspondiente sea adoptado por una determinada mayoría. Estas materias reservadas, expresamente previstas en el Artículo 30 de los Estatutos de BA Opco y en el artículo 24.4 de los Estatutos de Iberia Opco, son las siguientes:

- a) rendición de cuentas ante la Junta General.
- b) formulación y propuesta a la Junta General de la aprobación de las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de cada ejercicio.
- c) nombramiento y cese de los miembros de la Comisión de Seguridad.
- d) aprobación del plan de negocio y los presupuestos anuales.
- e) aprobación de la política de responsabilidad social corporativa.
- f) aprobación de la política de supervisión y gestión de riesgos y el seguimiento periódico de la información interna y los sistemas de control.
- g) aprobación de la retribución de los Consejeros dentro de los límites puedan ser establecidos por la Junta General.
- h) evaluación de la calidad y eficiencia del Consejo y de la Comisión de Seguridad del Consejo, sobre la base de los informes remitidos por dicha Comisión.
- i) cualquier asunto que requiera de la aprobación del Consejo de Administración en virtud de la cláusula 3.3(C) o 3.5(B) (en el caso de Iberia Opco) y 3.4(C) (en el caso de British Airways) del Contrato de Salvaguardas (sobre el que se ofrece información detallada a continuación).
- j) supervisión del consejero delegado de Iberia Opco
- k) cualquier otra materia que sea delegada por los accionistas en el Consejo de Administración.

Las decisiones de los Consejos de British Airways e Iberia Opco se adoptarán por mayoría simple, con excepción (i) de aquellas materias que sean contrarias a las Salvaguardas, las cuales requerirán el voto de, al menos, siete de los nueve miembros del Consejo y (ii) las decisiones que, por la normativa aplicable, requieran una mayoría superior.

Al tomar decisiones, los consejeros tendrán que cumplir las obligaciones legales que les correspondan frente a la sociedad en cuestión. IAG podrá efectuar recomendaciones a los Consejos de British Airways e Iberia Opco sobre el sentido del voto de cualquier consejero con respecto a cualquier acuerdo que vaya a ser propuesto ante el Consejo (incluida la aprobación del plan de negocio y de los presupuestos anuales).

Las recomendaciones de IAG se efectuarán por el Consejero Delegado o por el Consejo de Administración, dependiendo del tipo de asuntos sometidos a deliberación y decisión, teniendo en cuenta las materias reservadas al Consejo de Administración de IAG que han de decidirse por el consejo de conformidad con el artículo 3.4 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG. Para más información en relación con las materias reservadas al Consejo de Administración de IAG, véase el apartado 26.2.2 de este Documento.

Cuando IAG tenga intención de efectuar una recomendación, deberá consultar primero de buena fe con el Consejo (o con el Presidente o con el Consejero Delegado) de la Opco que corresponda, la naturaleza de la recomendación. A salvo de cualquier acción u omisión que haya de ser aprobada por los consejeros de acuerdo con lo previsto en las cláusulas 3.3, 3.4 y 3.5 del Contrato de Salvaguardas, cada consejero estará obligado a votar de acuerdo con cualquier recomendación efectuada por IAG en la sesión del consejo de administración en la que se haya propuesto el acuerdo en cuestión, siempre y cuando esté convencido de que el hecho de votar de acuerdo con la recomendación en cuestión no constituirá un incumplimiento de sus obligaciones legales como administrador.

En las cláusulas 3.3, 3.4 y 3.5 del Contrato de Salvaguardas se estipula que durante los cinco primeros años posteriores a la Fecha de Efectos de la Fusión British Airways e Iberia Opco se abstendrán de llevar a cabo cualquier actuación o de omitir la realización de cualquier actuación que pueda derivar en un incumplimiento de las Salvaguardas, a menos que la realización de la actuación o, en su caso, su omisión:

- esté expresamente contemplada en el primer plan de negocio conjunto para el Grupo IAG;
- venga exigida por cualquier ley aplicable; o
- haya sido aprobada por al menos siete de los Consejeros de British Airways (cuando se refiera exclusivamente al negocio de British Airways) o de los Consejeros de Iberia Opco (cuando se refiera exclusivamente al negocio de Iberia Opco) o por al menos siete de los Consejeros de British Airways y siete de los Consejeros de Iberia Opco (cuando se refiera a ambos negocios).

(las “Excepciones al Compromiso de Salvaguardas”).

Además, durante los cinco primeros años tras la Fecha de Efectos de la Fusión, British Airways e IAG no emprenderán ni dejarán emprender ninguna acción que resultara en un incumplimiento de la Salvaguarda descrita en la sección 10 del apartado 3.8.1 de este Documento, a menos que el emprender o dejar de emprender dicha acción esté permitido en virtud de que se englobe dentro de una Excepción al Compromiso de Salvaguardas y sea aprobado por, al menos, siete de los Consejeros de Iberia Opco.

3.7.3.4 *Nombramiento y cese de consejeros*

Las Entidades de Nacionalidad tendrán derecho a nombrar y cesar a tres consejeros de la Opco que corresponda.

El Consejo de Administración de British Airways ha especificado o especificará los tres consejeros que deben ser tratados como consejeros iniciales de British Airways por designación del titular de las Acciones B de BA (siendo éste el *UK Trustee*). Esos tres consejeros serán Alison Reed y Ken Smart, junto con un tercer consejero no ejecutivo que será nombrado por British Airways con anterioridad a la Fecha de Efectos de la Fusión.

Los tres consejeros nombrados por la Sociedad de Nacionalidad Española Javier Gómez-Navarro Navarrete, José Manuel Serra Peris y Jorge Pont Sánchez.

IAG tendrá derecho a nombrar y cesar a cuatro consejeros. Los acuerdos en relación con el nombramiento y cese del Presidente y el Consejero Delegado de cada Opco, se describen más adelante.

Cualquier consejero nombrado por las Entidades de Nacionalidad tendrá que ser británico (en el caso de la Estructura de Nacionalidad de British Airways) o español (en el caso de la Estructura de Nacionalidad de Iberia). La Entidad de Nacionalidad consultará de buena fe con IAG antes de proceder al nombramiento de cualquier consejero de una de las Opco. No obstante, una vez efectuada la consulta, la decisión última sobre el nombramiento corresponderá únicamente a la Entidad de Nacionalidad.

En relación con el Presidente y el Consejero Delegado de cada Opco, resultará de aplicación lo siguiente:

- IAG tendrá derecho a cesar al Presidente y al Consejero Delegado. Cuando haya de nombrarse a un nuevo Presidente o Consejero Delegado, una comisión de nombramientos propondrá a una persona para ocupar el cargo pertinente. Dicha comisión de nombramientos estará integrada por aquellas personas que IAG especifique y que deberán ser consejeros de las Opco o consejeros de IAG, debiendo incluir como mínimo uno de los consejeros nombrado por la Entidad de Nacionalidad correspondiente (que será el denominado “**Consejero B Senior**”);
- La Entidad de Nacionalidad correspondiente tendrá derecho de veto sobre cualquier persona propuesta como Presidente o Consejero Delegado de acuerdo con lo previsto en el subapartado anterior; y

- De ejercitar la Entidad de Nacionalidad correspondiente su derecho de veto, la comisión de nombramientos podrá proponer a otra persona (con respecto a la que la Entidad de Nacionalidad podrá ejercer de nuevo su derecho de veto) o bien IAG podrá plantear el asunto ante sus accionistas, en cuyo caso los derechos de voto de los accionistas de IAG que tengan nacionalidad británica (en el caso de British Airways) o los accionistas de IAG que tengan nacionalidad española (en el caso de Iberia Opco) serán objeto de magnificación, de tal forma que representen una mayoría del total de los derechos de voto de IAG en relación con dicho asunto.

En lo que respecta a la mecánica de magnificación y a modo de ejemplo ilustrativo de los votos de los accionistas británicos en relación con British Airways, si IAG tiene, por ejemplo, 799.999 acciones ordinarias emitidas, cada una de las cuales confiere un voto y 200.000 de dichas acciones son titularidad de accionistas británicos, los votos que comporta cada acción titularidad de accionistas británicos se magnificarán, de tal forma que se entenderá, en este caso y a estos solos efectos, que cada una de dichas acciones confiere 3 votos por cada uno conferido por las acciones ordinarias que no son titularidad de accionistas británicos, por lo que las acciones titularidad de accionistas británicos conferirán, en términos globales, 600.000 votos de los 1.199.999 votos que pueden emitirse con respecto al acuerdo en cuestión. Por lo tanto, los accionistas británicos representarían, en ese caso, una mayoría de los derechos de voto totales. Como ya se ha mencionado anteriormente, este ejemplo se refiere a British Airways pero serían aplicables los mismos principios con respecto a Iberia Opco y a los accionistas que tengan nacionalidad española.

Es preciso señalar que el múltiplo anteriormente mencionado se cita a modo de ejemplo y que dependerá del número global de acciones ordinarias representativas del capital social de IAG y de las acciones titularidad de accionistas británicos o españoles (según corresponda) en cada momento.

En caso de que IAG plantee el asunto ante sus accionistas, IAG y la Entidad de Nacionalidad en cuestión estarán obligadas a acatar la decisión de los accionistas de IAG de forma que si estos votan a favor del candidato propuesto por la comisión de nombramientos, la persona en cuestión será nombrada Presidente o, en su caso, Consejero Delegado. Por tanto, en caso de conflicto entre IAG y las Entidades de Nacionalidad sobre quién debe ser nombrado nuevo Presidente o Consejero Delegado de cualquiera de las Opco, la última palabra la tendrán los accionistas de IAG (magnificándose los votos de los accionistas que tengan la nacionalidad relevante, según corresponda, del mismo modo mencionado anteriormente).

Por otro lado, las Entidades de Nacionalidad estarán obligadas a solicitar el cese del Presidente y/o el Consejero Delegado de la Opco que corresponda si así lo solicitan tres de los cinco accionistas de IAG de nacionalidad británica más significativos, en términos de número de Acciones de IAG (o CDIs de IAG representativos de Acciones de IAG) que conforman su participación (en el caso de British Airways) o tres de los cinco accionistas de IAG de nacionalidad española más significativos, en términos de número de Acciones de IAG (o CDIs de IAG representativos de Acciones de IAG) que conforman su participación (en el caso de Iberia Opco) (a estos efectos, cualquier persona que controle, esté controlada por o se encuentre bajo control común con otra persona será tratada, junto con dicha persona, como un titular). El referido derecho dependerá del número de Acciones de IAG (o CDIs de IAG representativos de Acciones de IAG) del que sean titulares

tales accionistas independientemente del porcentaje que representen en el capital social de IAG. Si, tras un período de consultas, IAG accede a la solicitud correspondiente, el Presidente y/o el Consejero Delegado que corresponda será cesado. Si IAG no está conforme con la petición, podrá plantear el asunto con carácter consultivo ante sus accionistas, en cuyo caso los derechos de voto de los accionistas de IAG que tengan nacionalidad británica (en el caso de British Airways) o los accionistas de IAG que tengan nacionalidad española (en el caso de Iberia Opco) serán objeto de magnificación, de tal forma que representen una mayoría del total de los derechos de voto de IAG en relación con dicho asunto (del mismo modo mencionado anteriormente).

IAG y la Entidad de Nacionalidad en cuestión estarán obligadas a acatar la decisión de los accionistas de IAG. Por tanto, en caso de conflicto entre IAG y las Entidades de Nacionalidad y los accionistas mayoritarios en cuestión sobre quién debe ser designado como Presidente o Consejero Delegado de cualquiera de las Opco, la última palabra la tendrán los accionistas de IAG (magnificándose, según corresponda, los votos de los accionistas).

3.8 Salvaguardas

3.8.1 Contratos de Salvaguardas

Para proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia y sus respectivos accionistas, IAG, British Airways, Iberia Opco e Iberia Holding han suscrito un Contrato de Salvaguardas en virtud del cual las partes han acordado las Salvaguardas expuestas a continuación con respecto a la explotación del negocio del Grupo IAG. El Contrato de Salvaguardas vencerá automáticamente una vez transcurridos cinco años desde la Fecha de Efectos de la Fusión, con independencia de la eliminación o renovación de las Estructuras de Nacionalidad.

Las Salvaguardas son las siguientes:

1. British Airways e Iberia Opco seguirán operando como aerolíneas, manteniendo sus respectivas sedes principales en España y el Reino Unido, y cada una de ellas conservará sus propias licencias de explotación y certificados de operador aéreo, y mantendrá sus códigos.
2. Tanto British Airways como Iberia Opco adoptarán todas las medidas razonables y que sean coherentes con el objetivo de maximizar la rentabilidad del Grupo IAG a efectos de proteger sus slots y derechos a operar destinos internacionales. A tal efecto, de preverse que una decisión económica de cancelar un determinado servicio podría dar lugar a la pérdida total o parcial de una autorización y/o derecho de explotación de una ruta internacional, todas las partes implicadas realizarán los esfuerzos razonables para salvaguardar los derechos y autorizaciones pertinentes, sin poner en peligro la decisión económica subyacente.
3. Se conservarán las marcas de “British Airways” e “Iberia”.
4. La estrategia de red del Grupo IAG se desarrollará de forma tal que refleje la importancia de Madrid Barajas y Londres Heathrow, que seguirán siendo

componentes fundamentales de la estrategia multicentro del Grupo IAG en su conjunto y tendrá en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes:

- la exigencia de satisfacer las necesidades de los clientes y atender los flujos de tráfico naturales;
 - la necesidad de maximizar la estabilidad financiera y rentabilidad del Grupo IAG;
 - una división razonable de nuevas oportunidades entre las dos redes, teniendo en cuenta los flujos de tráfico naturales y las condiciones económicas aplicables a cada aeropuerto;
 - el principio según el cual debe existir un desarrollo a largo plazo equilibrado de las redes atendidas desde cada aeropuerto;
 - el principio según el cual la evolución de uno de los centros no debe ir en detrimento del otro, su cartera existente de destinos clave y su potencial de crecimiento, salvo que dicha evolución represente un beneficio económico, o de otra naturaleza, significativo para el Grupo IAG; en consecuencia, no debe trasladarse ningún destino de un aeropuerto a otro a menos que el traslado represente un beneficio económico significativo, o de otra naturaleza, para el Grupo IAG; y
 - el hecho de que las actuales limitaciones de capacidad en Londres Heathrow podrían implicar la existencia de una mayor capacidad de crecimiento en Madrid Barajas.
5. Reconociendo la importancia de los recursos humanos para el éxito de la fusión, las promociones en IAG, British Airways e Iberia Opco y todas las actividades de reestructuración de personal que se lleven a cabo en cualquiera de las sociedades del Grupo IAG, estarán basadas únicamente en méritos sin ningún tipo de discriminación.
 6. Los convenios colectivos y los contratos de trabajo referentes a los empleados de British Airways e Iberia Opco se seguirán negociando y gestionando en British Airways e Iberia Opco, respectivamente.
 7. IAG e Iberia Opco serán gestionadas y explotadas, y todas las transacciones y dividendos (u otras distribuciones) entre British Airways, de una parte, e IAG y/o Iberia Opco, de otra, se estructurarán y gestionarán de forma que el Regulador de Pensiones británico, establecido conforme a lo previsto en el artículo 1 de la ley de pensiones británica (*Pensions Act*) de 2004 (en su versión vigente en cada momento) no tenga motivos en base a los cuales resulte razonable imponer a Iberia Opco o IAG la obligación de realizar un pago, o asumir cualquier otro tipo de obligación con respecto a cualquier fondo de pensiones patrocinado, operado o contribuido por British Airways o cualquier filial de British Airways (incluyendo, por ejemplo, la emisión de una notificación de aportación (*contribution notice*) u orden de financiación (*financial support direction*), con el sentido atribuido a dichos términos en la *Pensions Act* de 2004).
 8. IAG e Iberia Opco no otorgarán ninguna garantía a ningún plan de pensiones patrocinado, operado o contribuido por British Airways o cualquier filial de British Airways, ni usarán su caja ni sus líneas de financiación para financiar dicho tipo de planes; y

9. IAG y British Airways no otorgarán ninguna garantía a ningún plan de pensiones patrocinado, operado o contribuido por Iberia Opco o cualquier filial de Iberia Opco, ni usarán su caja ni sus líneas de financiación para financiar dicho tipo de planes.
10. En el supuesto de que se produjese cualquier cambio en las normas contables actuales o en la forma en que son interpretadas o aplicadas (incluyendo, sin limitación, cualquier cambio relativo al denominado “*corridor method*”, a la *International Accounting Estándar 19* (NIC 19) o a cualquier regla contable) y dicho cambio diese lugar a que el UK *Pension Regulator* tuviese cualquier base bajo la que fuese razonable (el término “razonable” siendo interpretado en el sentido dado al mismo por las secciones 38(3)(d) y 43(5)(b) de la UK *Pensions Act 2004*) emitir una notificación de aportación (*contribution notice*) u orden de financiación (*financial support direction*) contra IAG, cualquiera de sus accionistas, Iberia Holding o Iberia Opco o cualquier consejero, directivo o empleado de dichas entidades en relación con cualquier fondo de pensiones patrocinado, operado o contribuido por British Airways o cualquier filial de British Airways, IAG y British Airways harán u omitirán hacer cualquier cosa que sea necesaria de acuerdo con las leyes, regulación y normas contables aplicables para modificar o adaptar sus políticas o criterios contables para evitar dicha situación y, solamente si eso no fuese suficiente, dichas partes se comprometen a realizar sus mejores esfuerzos para adoptar cualquier otra actuación apropiada para evitar dicha situación.

3.8.2 Cumplimiento de las Salvaguardas

Se ha acordado que durante los cinco años siguientes a la Fusión, IAG, British Airways o Iberia no adoptarán ninguna actuación (o incurrirán en una omisión) que pueda dar lugar a un incumplimiento de las Salvaguardas, a menos que la adopción de dicha actuación esté incluida en el ámbito de cualquiera de las Excepciones al Compromiso de Salvaguardas que se describen en el apartado 3.7.3.3 del presente Documento (en adelante el “**Compromiso sobre Salvaguardas**”).

A continuación se presenta un resumen de los mecanismos establecidos para garantizar el cumplimiento del Compromiso sobre Salvaguardas. Debe señalarse que a efectos de facilitar su descripción, el siguiente resumen únicamente se refiere a la aplicación del Contrato de Salvaguardas a aquellas actuaciones que, de adoptarse, podrían derivar en un incumplimiento del Compromiso sobre Salvaguardas. Sin embargo, el Contrato de Salvaguardas resulta igualmente de aplicación a las actuaciones que de no adoptarse (actuación por omisión) podrían dar lugar a un incumplimiento del Compromiso sobre Salvaguardas (y el resumen ha de ser interpretado en consonancia).

En el supuesto de que cualquier Consejero de IAG, Iberia Opco o British Airways considere que una de las partes del Contrato de Salvaguardas tiene intención de adoptar cualquier actuación que constituiría un incumplimiento del Compromiso sobre Salvaguardas (o tiene intención de convocar una Junta General para proponer la aprobación de un acuerdo que derivaría en la adopción de una actuación que incumpliría los Compromisos sobre Salvaguardas o tendría como consecuencia que la estructura societaria de Iberia Opco o British Airways dejara de satisfacer los requisitos de la Estructura de Nacionalidad), ese consejero podrá presentar oportunamente una notificación oponiéndose a la adopción de la actuación en cuestión. De no presentarse la notificación dentro del período estipulado, se considerará que la actuación no constituye un incumplimiento del Compromiso sobre

Salvaguardas y que como consecuencia de la misma no se dejarían de satisfacer los requisitos de la Estructura de Nacionalidad que corresponda.

Tras recibir la comunicación, el secretario de IAG convocará una comisión, integrada por el Presidente de IAG, los Consejeros Delegados de IAG, British Airways e Iberia Opco y el consejero que haya presentado la objeción con el objetivo de resolver el asunto. Mientras la comisión esté considerando el asunto, la actuación objeto de controversia no podrá ser adoptada. Si el asunto no es resuelto en un plazo de 14 días a partir de la realización de la notificación de oposición, se convocará una comisión independiente (la “**Comisión de Salvaguardas**”) a efectos de que considere la cuestión. La composición exacta de la Comisión de Salvaguardas dependerá de si el asunto se refiere a British Airways, a Iberia o ambos grupos:

- (i) *Si el asunto se refiere únicamente al negocio de Iberia Opco y/o Iberia Holding:* un miembro será nombrado por los consejeros de IAG; otro miembro será nombrado por la Sociedad de Nacionalidad Española; y el tercer miembro, nombrado por los dos primeros, será independiente del Grupo IAG y no podrá tener nacionalidad británica ni española.
- (ii) *Si el asunto se refiere únicamente al negocio de British Airways:* un miembro será nombrado por los consejeros de IAG; otro miembro será nombrado por todos los consejeros de British Airways designados por el *UK Trustee* actuando conjuntamente; y el tercer miembro, nombrado por los dos primeros, será independiente del Grupo IAG y no podrá tener nacionalidad británica ni española.
- (iii) *Si el asunto se refiere al negocio de British Airways y a Iberia Opco o Iberia Holding o a ambas:* un miembro será nombrado por los consejeros de IAG; otro miembro será designado por la Sociedad de Nacionalidad Española; otro miembro será nombrado por todos los consejeros de British Airways designados por el *UK Trustee* actuando conjuntamente y el cuarto miembro, nombrado por los tres primeros, será independiente del Grupo IAG y no podrá tener nacionalidad británica ni española.

A falta de acuerdo por parte de los consejeros de IAG sobre la persona que debe formar parte de la Comisión de Salvaguardas, ocupará dicho puesto el Presidente de IAG.

El miembro de la Comisión de Salvaguardas nombrado conjuntamente por el resto de miembros, y que es independiente del Grupo IAG, será el Presidente de la Comisión de Salvaguardas, y, en los casos previstos en los apartados (i) y (ii) anteriores, no tendrá un voto de calidad, pero en el caso previsto en el apartado (iii) anterior tendrá un voto de calidad (según corresponda).

La Comisión de Salvaguardas deberá comunicar su opinión (que tendrá que contar con la aprobación de una mayoría de sus miembros) en el plazo de un mes a partir de su designación. Si no comunica su opinión en dicho plazo, se considerará que la actuación objeto de oposición no incumple el Compromiso sobre Salvaguardas. La opinión de la Comisión de Salvaguardas será definitiva y vinculante. Si la Comisión de Salvaguardas opina que la adopción de la actuación supondría un incumplimiento del Compromiso sobre Salvaguardas, la actuación en cuestión no podrá ser llevada a cabo.

3.9 Votación y toma de decisiones por parte de los accionistas con respecto a las Opcos

En virtud de los Estatutos de BA Opco, el Contrato entre Accionistas de Iberia Opco y el *UK Trust Deed* en virtud del cual se establece el UK Trust, a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión resultarán de aplicación las siguientes normas sobre votación y toma de decisiones por parte de los accionistas. En el apartado 27 de este Documento se incluyen detalles adicionales sobre dichos documentos.

Se acuerda que British Airways e Iberia Opco (e Iberia Holding) únicamente convocarán o celebrarán Juntas Generales de accionistas en la medida en que la normativa aplicable así lo exija (por ejemplo, a efectos de la aprobación de las cuentas anuales (en el caso de Iberia Opco e Iberia Holding únicamente), para designar los auditores de cuentas de la sociedad, o a efectos de otorgar a los administradores la facultad de emitir acciones o excluir el derecho de suscripción preferente, o para modificar los estatutos de la sociedad). En tanto en cuanto cualquiera de las compañías esté obligada por la normativa aplicable a celebrar una Junta General, los únicos acuerdos que podrán proponerse se limitarán a los que dicha normativa exija.

La Sociedad de Nacionalidad Española estará obligada a ejercer sus derechos políticos en la Junta General de Iberia Holding siguiendo instrucciones de IAG, siempre y cuando los acuerdos correspondientes no resulten contrarios a las Salvaguardas o no tengan como consecuencia que la estructura societaria deje de satisfacer los requisitos de la Estructura de Nacionalidad de Iberia. La Sociedad de Nacionalidad Española tampoco estará obligada a seguir las instrucciones de IAG en aquellos casos en los que considere que el voto en el sentido propuesto por IAG no redundaría en el mejor interés de los accionistas de nacionalidad española de IAG.

El *UK Trustee* estará obligado a ejercer sus derechos políticos de acuerdo con las recomendaciones formuladas por IAG, siempre y cuando los acuerdos correspondientes no resulten contrarios a las Salvaguardas o no tengan como consecuencia que la estructura societaria de British Airways deje de satisfacer los requisitos de la Estructura de Nacionalidad relativa a British Airways. El *UK Trustee* tampoco estará obligado a seguir las recomendaciones de IAG en aquellos casos en los que el *UK Trustee* considere que el voto en el sentido propuesto por IAG no redundaría en el mejor interés de los accionistas británicos de IAG.

Las instrucciones o recomendaciones de IAG se efectuarán por el Consejero Delegado o por el Consejo de Administración, dependiendo del tipo de asuntos sometidos a deliberación y decisión, teniendo en cuenta las materias reservadas al Consejo de Administración de IAG que han de decidirse por el consejo de conformidad con los términos del artículo 3.4 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG. Para más información en relación con las materias reservadas al Consejo de Administración de IAG, véase el apartado 26.2.2 de este Documento.

Si una Entidad de Nacionalidad se plantease no seguir las instrucciones o recomendaciones de voto de IAG por considerar que votar con arreglo a tales instrucciones o recomendaciones no sería en el mejor interés para los accionistas de nacionalidad británica o en el mejor interés para los accionistas de nacionalidad española (según los casos), deberá comunicarlo a IAG. En tal caso, IAG tendrá la posibilidad de plantear el asunto de forma consultiva ante sus accionistas, en cuyo caso los derechos de voto de los accionistas de IAG que tengan nacionalidad británica (en el caso de un asunto que se refiera a British Airways) o de los accionistas de IAG que tengan nacionalidad española (en el caso de un asunto que se refiera a Iberia Opco) serán objeto de magnificación de tal forma que representen una mayoría del total de los derechos de voto de IAG en relación con dicho asunto (tal y como se explica con mayor detalle en el apartado 3.7.3.4). Si los accionistas de IAG votan a favor del acuerdo, la Entidad de Nacionalidad que

corresponda estará obligada a votar a favor del acuerdo en la Junta General de la Opco correspondiente. Si los accionistas de IAG votan en contra del acuerdo, la Entidad de Nacionalidad correspondiente votará en contra del acuerdo en la Junta General de la Opco correspondiente.

3.10 Suspensión de las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia. Exclusión de cotización de Acciones de British Airways e Iberia

Se prevé que las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia tendrán que suspender su negociación en la Bolsa de Londres y las Bolsas Españolas, respectivamente, antes del inicio de la sesión bursátil del Día Hábil en que tenga lugar la presentación a inscripción en el Registro Mercantil de Madrid de la Escritura de Fusión (el viernes 21 de enero de 2011) y hasta la apertura del mercado en la fecha de Admisión a Cotización de las Acciones de IAG en la Bolsa de Londres y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (el lunes 24 de enero de 2011)

Con anterioridad a la Fecha de Efectos de la Fusión British Airways tiene intención de solicitar a la UKLA la exclusión de la cotización de las Acciones de British Airways y de solicitar a la Bolsa de Londres que cancele la admisión a negociación de las Acciones de British Airways en la Bolsa de Londres.

Por su parte las acciones de Iberia serán excluidas de cotización en las Bolsas españolas en la Fecha de Efectos de la Fusión.

4. PERSONAS RESPONSABLES

4.1 Personas que asumen la responsabilidad del contenido del presente Documento de registro

Todos y cada uno de los integrantes del Consejo de Administración de IAG, es decir, D. Antonio Vázquez Romero, D. Martin Broughton, D. Willie Walsh, D. César Alierta Izuel, D. Patrick Cescau, D. José Manuel Fernández Norniella, Sra. Baronesa Denise Kingsmill, D. James Lawrence, D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo, D. Kieran Poynter, D. Rodrigo de Rato y Figaredo, D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, D. John Snow y D. Keith Williams, asumen la responsabilidad del contenido del Documento de Registro y han apoderado al consejero, D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, para que en su nombre y representación firme dicho Documento en virtud de acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad de fecha 19 de octubre de 2010.

4.2 Declaración de responsabilidad

Todos y cada uno de los integrantes del Consejo de Administración de IAG, mencionados en el punto anterior, han revisado el contenido del Documento de Registro y asumen la responsabilidad por el contenido de éste y la veracidad del mismo y aseguran, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, que la información contenida en el presente Documento de registro es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

5. AUDITORES DE CUENTAS

5.1 Nombre y dirección de los auditores para el período cubierto por la información financiera histórica

5.1.1 *Auditores de British Airways*

Las cuentas e informes de gestión individuales y consolidados de British Airways correspondientes a los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 han sido auditados por Ernst & Young LLP, 1 More London Place, Londres, SE1 2AF.

Los informes de auditoría de las cuentas anuales individuales y consolidadas de British Airways correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 no presentan salvedades y están a disposición de los inversores en la página web de British Airways (www.bashareholders.com).

5.1.2 *Auditores de Iberia*

Las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 han sido auditados por Deloitte, S. L.

Los informes de auditoría de las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 no presentan salvedades y se encuentran a disposición de los inversores en la página web de Iberia (www.iberia.com).

5.1.3 *Información financiera pro forma de IAG*

La información financiera pro forma no auditada del Grupo IAG, con respecto al período semestral finalizado a 30 de junio de 2010, que se incluye en el apartado 25 con el contenido previsto en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 809/2004 de la Comisión Europea de 29 de abril de 2004, ha sido objeto de un informe de revisión especial emitido por Ernst & Young LLP.

5.2 Renuncia o cese de los auditores de cuentas

Ernst & Young LLP ha sido el auditor de British Airways durante los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, no habiendo renunciado ni sido apartado de sus funciones durante dicho período.

Deloitte, S. L. ha sido el auditor de Iberia durante los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007, no habiendo renunciado ni sido apartado de sus funciones durante dicho período.

6. INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA

A continuación, en este apartado del presente Documento, se ofrece información financiera seleccionada de British Airways, Iberia y del Grupo IAG. Existen algunas discrepancias entre las políticas de contabilidad de British Airways y de Iberia que deberán ser tenidas en cuenta.

La principal diferencia entre la política contable de Iberia y la de British Airways e IAG es la siguiente:

Iberia clasifica los importes satisfechos a sus proveedores de aviones durante el periodo de construcción como activos financieros corrientes o no corrientes, según proceda, debido a que Iberia no suele adquirir los aviones a los proveedores y recupera las cantidades entregadas cuando es vendido a un tercero. La política contable seguida por British Airways Plc con respecto a este tipo de transacciones, la cual será usada también por IAG, consiste en clasificar los pagos anticipados hechos a los fabricantes como “Inmovilizaciones Materiales” dentro del balance de situación.

6.1 British Airways

Se incluye a continuación información financiera histórica seleccionada de British Airways con respecto a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los trimestres finalizados a 30 de junio de 2010 y 2009.

British Airways - información financiera seleccionada	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07	Trimestre finalizado A 30/06/10 (millones de libras esterlinas)	Trimestre finalizado a 30/06/09 (millones de libras esterlinas)	% Variación 30/06/10 – 30/06/09
Total ingresos de las operaciones (1)	7.994	8.992	8.758	(11,1%)	2,7%	1.937	1.983	(2,3%)
EBITDARfp*	642	645	1.780	(0,5%)	(63,8%)	139	118	17,8%
EBITDARf**	570	547	1.638	(4,2%)	(66;6%)	119	103	15,5%
Resultado de las operaciones	(231)	(220)	878	(5,0%)	N/S***	(72)	(94)	23,4%
Saldo neto financiero (2)	(267)	(163)	(5)	(63,8%)	N/S	(86)	(43)	(100,0%)
Resultado consolidado del ejercicio	(425)	(358)	726	(18,7%)	N/S	(122)	(106)	(15,1%)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	331	133	303	148,9%	(56,1%)	186	(29)	N/S
Total Activo / Total pasivo más patrimonio neto	10.677	10.488	11.292	1,8%	(7,1%)	10.722	10.292	4,2%
Patrimonio neto	2.113	1.846	3.262	14,5%	(43,4%)	1.899	2.188	(13,2%)
Pasivos no corrientes	4.824	4.500	4.538	7,2%	(0,8%)	4.854	4.408	10,1%
Pasivos corrientes	3.740	4.142	3.492	(9,7%)	18,6%	3.969	3.696	7,4%
Endeudamiento financiero neto (3)	2.288	2.382	1.310	3,9%	(81,8%)	2.251	2.268	0,7%
Endeudamiento financiero bruto (3)	4.002	3.763	3.174	(6,4%)	(18,6%)	4.000	3.526	13,4%
Endeudamiento financiero bruto/total pasivo más patrimonio neto	37,5%	35,9%	28,1%	1,6 pts	(7,8 pts)	37,3%	34,3%	(3,0%)
Endeudamiento financiero bruto/ flujo de efectivo de las actividades de explotación	12,1x	28,3x	10,5x	16,2x	(17,8 x)	21,5 x	(121,5 x)	N/S
Ganancias por acción básicas (peniques)	(38,5)	(32,6)	62,1	(18,1%)	N/S	(10,9)	(9,6)	(13,5%)

*EBITDARfp: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados

procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta.

** EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

*** N/S = no significativo.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) Ingresos financieros (intereses bancarios sobre depósitos e inversiones líquidas a corto plazo) menos gastos financieros (intereses cargados por préstamos, arrendamientos financieros y endeudamientos), menos gasto financiero neto relacionado con pensiones, más reconversión de cambios de divisas

(3) Ver desglose en apartado 16.1.1 de este mismo Documento..

A continuación se presentan, con el único propósito de presentar información comparativa con Iberia, la información financiera histórica seleccionada de British Airways con respecto a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los trimestres finalizados a 30 de junio de 2010 y 2009 (en euros).

British Airways - información financiera seleccionada convertida a euros*	Ejercicio 2010/09 (millones de euros)	Ejercicio 2009/08 (millones de euros)	Ejercicio 2008/07 (millones de euros)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07	Trimestre finalizado A 30/06/10 (millones de euros)	Trimestre finalizado a 30/06/09 (millones de euros)	% Variación 30/06/10 - 30/06/09
Total ingresos de las operaciones	9.015	10.917	12.542	(17,4%)	(13,0%)	2.210	2.200	0,5%
EBITDARfp	724	783	2.549	(7,6%)	(69,3%)	159	131	21,4%
EBITDARf	643	664	2.346	(3,4%)	(71,7%)	132	118	11,9%
Resultado de las operaciones	(260)	(267)	1.257	(2,6%)	N/S***	(82)	(104)	21,2%
Saldo neto financiero	(301)	(198)	(7)	52,0%	2.728,6%	(98)	(48)	(104,2%)
Resultado consolidado del ejercicio	(479)	(435)	1.040	10,1%	N/S	(139)	(118)	(17,8%)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	373	161	434	131,7%	(62,9%)	212	(32)	N/S
Total Activo / Total pasivo más patrimonio neto	11.999	11.268	14.190	6,5%	(20,6%)	13.116	12.078	8,6%
Patrimonio neto	2.375	1.983	4.099	19,8%	(51,6%)	2.323	2.568	(9,5%)
Pasivos no corrientes	5.421	4.835	5.702	12,1%	(15,2%)	5.938	5.173	(14,8%)
Pasivos corrientes	4.203	4.450	4.388	(5,6%)	1,4%	4.855	4.338	(11,9%)
Endeudamiento financiero neto	2.571	2.559	1.646	0,5%	55,5%	2.754	2.662	(3,5%)
Endeudamiento financiero bruto	4.498	4.043	3.988	11,3%	1,4%	4.893	4.138	(18,2%)
Endeudamiento financiero bruto /total pasivo más patrimonio neto	37,5%	35,9%	28,1%	1,6 pts	(7,8 pts)	37,3%	34,3%	(3%)

British Airways - información financiera seleccionada convertida a euros*	Ejercicio 2010/09 (millones de euros)	Ejercicio 2009/08 (millones de euros)	Ejercicio 2008/07 (millones de euros)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07	Trimestre finalizado A 30/06/10 (millones de euros)	Trimestre finalizado a 30/06/09 (millones de euros)	% Variación 30/06/10 - 30/06/09
Endeudamiento financiero bruto/ flujo de efectivo de las actividades de explotación	12,1x	25,1x	9,2x	13,0 x	(15,9x)	23,1x	(129,3x)	N/S
Beneficio básico por acción (céntimos de euro)	(44)	(40)	89	(10,0%)	N/S	(12,4)	(10,6)	(17,0%)

* A efectos de la información contenida en el balance de situación, se han utilizado los tipos de cambio al cierre del ejercicio correspondiente. Para el resto de cifras se han usado los tipos de cambio medios del ejercicio correspondiente. El tipo de cambio medio Libra/Euro de los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y de los periodos finalizados a 30 de junio de 2010 y 2009 es 1,128, 1,214, 1,432, 1,141 y 1,109, respectivamente. El tipo de cambio a cierre de los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y de los periodos finalizados a 30 de junio de 2010 y 2009 es 1,124, 1,074, 1,257, 1,223 y 1,174, respectivamente.

6.2 Iberia

Se incluye a continuación información financiera histórica seleccionada de Iberia con respecto a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y los semestres finalizados a 30 de junio de 2010 y 2009:

Iberia	Ejercicio 2009 (millones de euros)	Ejercicio 2008 (millones euros)	Ejercicio 2007 (millones de euros)	% Variación 09-08	% Variación 08-07	Semestre finalizado a 30/06/10 (millones de euros)	Semestre finalizado a 30/06/09 (millones de euros)	% Variación 30/06/10 30/06/09
Total ingresos de las operaciones (1)	4.458	5.515	5.535	(19,2%)	(0,4%)	2.280	2.171	5,0%
EBITDARf (2)	61	500	932	(87,8%)	(46,4%)	168	(5)	N/S
Resultado de las operaciones	(475)	5	413	N/S*	(98,8%)	(50)	(274)	(81,8%)
Saldo neto financiero (3)	24	85	66	(71,8%)	28,8%	(6)	26	N/S
Resultado consolidado del ejercicio (4)	(273)	32	328	N/S	(90,2%)	(21)	(165)	(87,3%)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	(280)	38	381	N/S	(90,0%)	186	(111)	N/S
Total Activo/ Total pasivo más patrimonio neto	5.046	5.634	6.017	(10,4%)	(6,4%)	6.001	5.479	9,5%
Patrimonio neto	1.551	1.564	2.006	(0,8%)	(22,0%)	1.954	1.474	32,6%
Pasivos no corrientes	1.732	1.765	1.896	(1,9%)	(6,9%)	1.888	1.803	4,7%
Pasivos corrientes	1.763	2.305	2.115	(23,5%)	9,0%	2.159	2.202	(2,0%)
Endeudamiento financiero neto (5)	(1.417)	(1.803)	(2.500)	(21,4%)	(27,9%)	(1.484)	(1.704)	(12,9%)
Endeudamiento financiero bruto (6)	502	469	467	7,0%	0,4%	545	537	1,5%
Endeudamiento financiero bruto / Pasivo total	14,4%	11,5%	11,6%	2,9 p.	(0,1 p.)	13,4%	13,4%	0,0 p.
Endeudamiento financiero bruto / Flujo efectivo de las actividades de explotación	(1,79x)	12,34x	1,23x	N/S	903,3%	2,92x	(4,85x)	N/S
Beneficio básico por acción (euros)	(0,295)	0,034	0,346	N/S	(90,2%)	(0,023)	(0,179)	(87,2%)

*N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta.

(3) Ingresos financieros – Gastos financieros (sin incluir diferencias de cambio ni participación en el resultado de empresas asociadas, ni otros ingresos y gastos financieros).

(4) Resultado consolidado del ejercicio procedente de las actividades continuadas. Véase desglose en el apartado 16.2.

(5) Endeudamiento financiero bruto menos saldo de disponible ajustado. Véase desglose en el apartado 16.2.

(6) Deudas con entidades de crédito más arrendamiento financiero. Véase desglose en el apartado 16.2.

6.3 Grupo IAG

A continuación se incluye información financiera seleccionada del Grupo IAG basada en un balance y cuenta de resultados pro forma respecto del período semestral finalizado a 30 de junio de 2010:

	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)
Importe neto de la cifra de negocios	6.581

	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)
EBITDARf	343
Beneficios/pérdidas de explotación	(297)
Resultado financiero neto	(83)
Resultado del período	(359)
Total Activo/Pasivo	19.083
Patrimonio Neto	4.042
Pasivos no corrientes	8.000
Pasivos corrientes	7.041
Endeudamiento financiero bruto	5.439
Beneficio por acción (céntimos)	(19,4)

* Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

En la siguiente tabla se reflejan algunos datos operativos clave sobre British Airways e Iberia en relación con las operaciones combinadas del negocio de transporte de pasajeros y del negocio de transporte de carga en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010 (respecto a British Airways) y 31 de diciembre de 2009 (en el caso de Iberia):

	British Airways		Iberia	
	2010/09	% Var. 10/09- 09/08	2009	% Var. 09-08
TKOs (millones)	21.278	(4,6)	7.278,1	(5,0)
TKTs (millones)	15.588	(2,9)	5.486,6	(7,3)
Coeficiente de ocupación total (%)	73,3	1,3 pts	75,4	(1,8 pts)
Ingresos por TKO (Céntimos de euro)	35,39	(7,3)	49.14	(17,5)
Plantilla media (PMEs)	37.595	(9,4)	8.294	(4,2)
Ingresos Totales por Pasaje y Carga (£ millones)	7.530	(11,5)	-	-
Ingresos totales por pasaje y carga (€ millones)*	8.492	(17,8)	3.576	(21,7)
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro	1,128	-	-	-

* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleados para calcular las cifras equivalentes en euros

Los ingresos de British Airways (calculados teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta) e Iberia (teniendo en cuenta las rutas dónde se han generado los ingresos) desglosados por áreas geográficas para el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 fue como sigue:

British Airways			Iberia		
(En millones de euros)	Ejercicio 2009/10	% variación ** 2009/10-2008/09	(En millones de euros)	Ejercicio 2009	% variación 09-08
			Doméstico	709	(23,7)
Reino Unido/Europa	4.969	(12,5)	Medio radio	890	(20,8)
Continente americano	1.662	(3,8)	Europa	785	(22,6)
Asia Pacífico	590	(19,0)	África y Oriente Medio	105	(4,5)
África y Oriente Medio	651	(7,4)	Largo radio	1.538	(16,3)
Ingresos totales de pasaje	7.872	(10,9)	Ingresos totales de pasaje*	3.137	(19,4)

* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

** Indica la variación de los importes en libras esterlinas.

7. INFORMACIÓN SOBRE IAG Y EL GRUPO IAG

7.1 Información sobre IAG y el Grupo IAG

Como se describe en el Apartado 3 del presente Documento, el Grupo IAG va a convertirse en la nueva sociedad holding de los grupos British Airways e Iberia combinados. IAG es una sociedad de nacionalidad española, constituida a efectos de la Fusión. IAG cotizará en régimen de *premium listing* en el mercado principal de la Bolsa de Londres y se incluirá en los índices Financial Times Stock Exchange (“FTSE”) del Reino Unido. El FTSE UK Index Series tiene por objeto reflejar el rendimiento de las compañías británicas, proporcionando a los inversores una completa serie de índices que miden los resultados de todos los segmentos de capital e industria del mercado de renta variable británico. El FTSE 100, en el que es probable que negocie IAG, comprende las 100 compañías más importantes y con mayor capitalización, que representan aproximadamente el 81% del valor del mercado del Reino Unido.

Las Acciones de IAG se negociarán además en la London Stock Exchange y en las cuatro Bolsas españolas, a través del Mercado Continuo Español.

Para más información sobre el marco legislativo aplicable a IAG, consúltese el apartado 11 de este Documento.

7.2 Estructura del Grupo IAG

En el apartado 12.1.1 del presente Documento figuran los cuadros que muestran las filiales y asociadas de British Airways. Tras la Fecha de Efectos de la Fusión, estas entidades pasarán a ser, con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad, parte del Grupo IAG.

En el apartado 12.1.2 del presente Documento figuran los cuadros que muestran las filiales y asociadas de Iberia. Tras la Fecha de Efectos de la Fusión, estas entidades también pasarán a ser, con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad, parte del Grupo IAG.

7.3 Descripción del Grupo IAG

Después de la Fecha de Efectos de la Fusión y con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad, IAG pasará a ser la sociedad holding del Grupo IAG, integrado por British Airways e Iberia. En los apartados 8 y 9 del presente Documento se describen, respectivamente, los negocios de British Airways e Iberia, incluida información sobre sus principales actividades comerciales y los mercados en que operan. En el apartado 10 puede consultarse una descripción general del sector mundial de las líneas aéreas.

7.4 Estrategia y puntos fuertes del Grupo IAG

La creación de IAG refleja la cada vez mayor presión económica y financiera sobre el sector de las líneas aéreas y las líneas aéreas de red en particular (es decir, las aerolíneas de servicio completo). La necesidad de obtener mayores eficiencias y una mayor escala estimula la consolidación. Entre otras cosas, la fusión de British Airways e Iberia se ha estructurado con la intención de facilitar una mayor consolidación en el sector, y una parte importante de la estrategia de IAG será estudiar oportunidades adecuadas para un mayor crecimiento no

orgánico. Una parte importante de la estrategia de IAG consistirá en la búsqueda y el estímulo de nuevas fusiones y adquisiciones.

Otro elemento clave de la estrategia consistirá en garantizar la obtención de las sinergias propuestas. Los Consejeros de IAG han fijado unos objetivos de sinergias anuales estimados de aproximadamente 400 millones de euros al año (antes de impuestos) a partir del quinto año posterior a la ejecución de la Fusión con un coste en efectivo de 269 millones de euros en el periodo de cinco años.

El objetivo de IAG es lograr aproximadamente el 87% de la tasa anual de sinergias en el cuarto año después de la Fecha de Efectos de la Fusión. Los planes de implantación, que están sujetos a revisión y ulterior desarrollo, tienen como objetivo que cada año después de la fusión se genere un excedente de efectivo en términos de sinergias menos costes de implantación, que se han estimado en 269 millones de euros en total a lo largo de los cinco años siguientes a la fecha de fusión. Se prevé que las ventajas de sinergias sean de aproximadamente el 40% en mejora de ingresos y del 60% en ahorro de costes.

IAG cree asimismo que es posible crear valor adicional por encima de las sinergias identificadas a partir de sus actuales negocios de mantenimiento, programa de viajeros frecuentes y carga. A medida que el mercado de dichas actividades se vaya desarrollando, la estrategia de IAG consistirá en estudiar y llevar a cabo cambios en el negocio y operaciones que potencialmente puedan aumentar el valor.

Sinergias de aumento de ingresos: aproximadamente el 80% procede de la coordinación de ventas y de precios, mejores prácticas en la gestión de los ingresos, iniciativas para optimizar las redes, ampliación del código compartido entre ambas aerolíneas y trabajo coordinado del personal de ventas. El resto de las ventajas en términos de ingresos proceden de las áreas de transporte de carga, la prestación de servicios de mantenimiento a terceros y otros servicios complementarios. Se prevé que en 2011 se creen unas sinergias de aumento de ingresos de entre 35 y 40 millones de euros (23% - 26% del objetivo anual final).

Sinergias de ahorro de costes: aproximadamente el 78% de las sinergias de ahorro de costes proceden de tres áreas principales: tecnología de la información (28%), mantenimiento de aviones (25%) y optimización de recursos (24%). Está previsto que las ventajas asociadas a la tecnología de la información se generen de actividades de desarrollo conjunto, uso de una mejor aplicación única para funciones de negocio clave, optimización conjunta de operaciones informáticas diarias y aprovechamiento de una infraestructura informática común. En lo que respecta al mantenimiento de aviones, British Airways e Iberia han desarrollado competencias complementarias, de las que se espera conseguir ventajas asociadas a la internalización (con la otra aerolínea) de trabajo que actualmente se realiza por terceros. También está previsto generar ahorro mediante la gestión conjunta de inversiones, compras coordinadas y la puesta en común de continuas ideas de mejora. Las principales áreas identificadas para la obtención de sinergias por optimización de recursos son los departamentos financiero y de control y los centros de ventas y *call centres*, que conjuntamente representan alrededor del 60% del ahorro por optimización de recursos y, en menor medida, las operaciones aeroportuarias y algunas actividades comerciales de la sede social. Actualmente pueden contemplarse como objetivo realista para 2011 unas sinergias de ahorro de costes de al menos 25 millones de euros.

Los costes asociados a la consecución de las sinergias identificadas se han estimado en una cifra aproximada de 269 millones de euros. Comprenden diversos gastos, como los derivados de inversiones en bienes de capital para el desarrollo de nuevas instalaciones conjuntas, la obtención de existencias adicionales para respaldar el desarrollo de capacidad de mantenimiento de terceros, formación de personal, relocalización y ciertos costes de reorganización.

Para más información sobre las principales ventajas de la Fusión y los puntos fuertes del Grupo Resultante de la Fusión, consúltase el apartado 3.3 de este Documento.

7.5 Historia y evolución de IAG

7.5.1 Denominación legal y comercial de IAG

La denominación social actual de IAG es “International Consolidated Airlines Group, S. A.”. El nombre “International Airlines Group” se utilizará comercialmente.

7.5.2 Lugar de registro de IAG y número de registro

IAG está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 27.312, folio 11, hoja número M-492129. Su código de identificación fiscal es el A-85845535.

7.5.3 Fecha de constitución y período de actividad de IAG, si no son indefinidos

IAG se constituyó como sociedad anónima mediante escritura autorizada por el Notario de Madrid D. Ignacio Martínez-Gil Vich el 17 de diciembre de 2009, con el número 3.866 de su protocolo. IAG tiene duración indefinida y figura con el número de inscripción 1 en la hoja del registro abierta a nombre de IAG en el Registro Mercantil de Madrid.

7.5.4 Domicilio, legislación aplicable, nacionalidad, dirección y números de teléfono del domicilio social de IAG

IAG es una sociedad anónima de nacionalidad española, con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, 130. IAG se rige por la legislación española.

En lo referente a su régimen contable, IAG está sujeto a lo establecido en el Plan General de Contabilidad y en el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre, por el cual se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas.

Una vez admitidas a negociación las Acciones de IAG, ésta preparará sus cuentas anuales consolidadas de conformidad con las IFRS (International Financing Reporting Standards).

7.5.5 Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad de IAG

Los Consejos de Administración de Iberia e Iberia Opco aprobaron el Proyecto de Segregación de Iberia con fecha de efectos 29 de junio de 2010 y fue inscrito en el Registro Mercantil de Madrid el 5 de julio de 2010.

Los Consejo de Administración de IAG, BA Holdco e Iberia, aprobaron el Proyecto de Fusión con fecha de efectos 29 de junio de 2010 y fue inscrito en el Registro Mercantil de Madrid el 6 de julio de 2010.

El 19 de octubre de 2010 IAG, British Airways, Iberia Holding e Iberia Opco, suscribieron determinados contratos accesorios a la Fusión, incluido el Contrato de Salvaguardas en relación con las Salvaguardas y contratos relacionados con las Estructuras de Nacionalidad, incluido el Acuerdo entre Accionistas de Iberia Opco, la Escritura del UK Trust, el Contrato de Préstamo del UK Trust y el Contrato de Suscripción del UK Trust.

7.6 Marco legislativo y regulatorio

En el apartado 11 de este Documento se exponen las leyes y normas nacionales e internacionales vigentes que se aplican a IAG, British Airways e Iberia, por su condición de operadores del sector de la aviación.

A continuación se presenta un resumen de las principales leyes y normas de sociedades que afectan a IAG, como sociedad de nacionalidad española que cotizará en régimen *premium listing* en la Bolsa de Londres, y cuyas acciones se negociarán en las Bolsas de Valores españolas.

Derecho mercantil español

Como sociedad cotizada de nacionalidad española, IAG y sus administradores están sujetos a la legislación española, en particular a la Ley de Sociedades de Capital y, dado que IAG cotizará en los Mercados de Valores Españoles, al Título XIV de dicha Ley de Sociedades de Capital.

Obligaciones por su condición de sociedad cotizada

Puesto que IAG es una sociedad de nacionalidad española que se admitirá en la Lista Oficial de la UKLA, IAG estará regulada tanto por la CNMV como por la UKLA.

La CNMV es la autoridad competente para la aprobación del Documento de Registro y la Nota sobre las Acciones al ser España el Estado Miembro de Origen de conformidad con la normativa comunitaria. Asimismo será la autoridad competente para cualquier otro documento de registro o nota sobre las acciones que se tenga que aprobar en el futuro de conformidad con las normas comunitarias.

Reino Unido

Habida cuenta de que IAG solicitará la admisión a cotización de sus acciones en el segmento premium de la Official List de la UKLA, estará sujeta a las reglas de cotización (*Listing Rules*) y a las reglas sobre publicidad y transparencia (*Disclosure and Transparency Rules*) de la UKLA. Igualmente, se exponen a continuación los principales rasgos de la cotización en régimen de *premium listing*.

Las *Listing Rules* de la UKLA son normas publicadas por la *Financial Services Authority*, que establecen los requisitos mínimos para la admisión a cotización de valores, las obligaciones continuas de los emisores después de la admisión a cotización y el contenido, examen y publicación de circulares a los accionistas y otra información dirigida a los mismos.

Se explica brevemente a continuación el proceso para la admisión a la Lista Oficial y a negociación en la Bolsa de Londres.

En la *Listing Rule 7* se establecen distintos principios de cotización (*Listing Principles*) que resultan de aplicación a las sociedades cotizadas con respecto a todas las obligaciones que les corresponden en virtud de las *Listing Rules* y las *Disclosure and Transparency Rules* de la UKLA.

Los Principios de Cotización son los siguientes:

- Principio 1 Las sociedades cotizadas tienen que adoptar las medidas que sean razonables para que sus administradores puedan conocer sus responsabilidades y obligaciones en calidad de tales.
- Principio 2 Las sociedades cotizadas tienen que adoptar las medidas que sean razonables para establecer y mantener procedimientos, sistemas y controles adecuados que les permitan cumplir sus obligaciones.
- Principio 3 Las sociedades cotizadas han de actuar con integridad frente a los titulares y potenciales titulares de sus acciones admitidas a cotización.
- Principio 4 Las sociedades cotizadas han de comunicar información a los titulares y potenciales titulares de sus acciones admitidas a cotización con el fin de evitar el inicio o la continuidad de prácticas que puedan falsear la libre formación de los precios de las acciones admitidas a cotización.
- Principio 5 Las sociedades cotizadas tienen que garantizar la igualdad de tratamiento a todos los titulares de la misma clase de acciones admitidas a cotización que se encuentren en la misma posición en relación con los derechos inherentes a las acciones admitidas a cotización en cuestión.
- Principio 6 Las sociedades cotizadas deben mantener una relación abierta con la *Financial Services Authority* y colaborar con ella.

Al solicitar la admisión a cotización en la Lista Oficial de la UKLA podrá optarse entre “*standard listing*” y “*premium listing*”. La cotización en régimen *standard listing* exige a los emisores de valores el cumplimiento de unos mínimos previstos en las directivas de la UE a efectos de cotización. La cotización en régimen *premium listing*, por su parte, exige a los emisores el cumplimiento una serie de medidas adicionales, denominadas “*super-equivalent*”, además de las normas incluidas en las directivas de la UE aplicables a la cotización en régimen *standard listing*. Estas incluyen, por ejemplo, el requisito de que el emisor tenga que acreditar, antes de la admisión, que dispone de capital circulante suficiente para atender las necesidades de su grupo en ese momento y durante, como mínimo, los 12 meses siguientes a la fecha de publicación del folleto concerniente a la admisión. La cotización en régimen *Premium Listing* está abierta a las acciones de sociedades mercantiles, sociedades de inversión mobiliaria de capital fijo y sociedades de inversión de capital variable. Todo solicitante de admisión a cotización en régimen premium o estándar debe tener, con respecto a todas las acciones que van a admitirse, un valor de mercado previsto de al menos 700.000 libras. Es también un requisito según las *Listing Rules*, tanto para una cotización en régimen estándar como premium, que al menos el 25% de las acciones de una compañía cotizada (sin tener en cuenta la autocartera) estén (y continúen estando) en manos del público en uno o más Estados del Espacio Económico Europeo. Las acciones no están en manos del público si directa o indirectamente están en manos de un consejero del emisor o de sus filiales (o una persona vinculada a un consejero), los administradores de cualquier plan de acciones de empleados o fondo de pensiones del emisor, cualquier persona que bajo cualquier acuerdo tenga el derecho a nombrar a un miembro para el consejo de administración del emisor, o cualquier persona o personas en el mismo grupo o personas actuando en concierto que tengan un interés del 5% o más de las acciones del emisor.

Este requisito rige para la solicitud de admisión a cotización y es también una obligación continuada del emisor después de la admisión a cotización. Una vez admitidas a cotización las acciones de un emisor en régimen *Premium Listing*, el emisor tendrá que cumplir asimismo en el marco de la gestión de su negocio, entre otras, las siguientes “obligaciones continuas” superequivalentes (establecidas en los capítulos 9 al 13 de las *Listing Rules*):

- El emisor tendrá que controlar en todo momento la mayoría de sus activos y su actividad principal deberá seguir siendo un negocio independiente, es decir, debe ser capaz de desarrollar su actividad comercial con independencia de cualquier accionista de control;
- El emisor tendrá que asegurarse de que las personas que desempeñen responsabilidades directivas (lo que incluye a sus consejeros y altos directivos) cumplan el *Model Code* de la UKLA (el código de conducta que regula la operaciones con acciones de una cotizada llevadas a cabo por sus administradores y determinados miembros de la alta dirección) por lo que respecta a la realización de operaciones con acciones del emisor. Con sujeción a determinadas excepciones, el emisor o cualquier miembro de su grupo tendrá que abstenerse de negociar con cualquier tipo de acciones durante cualquier período en el que a uno de los administradores del emisor le esté prohibida la negociación con acciones del emisor, lo que incluye cualquier momento en el que un consejero o directivo tenga información privilegiada y el periodo de 60 días inmediatamente anterior al anuncio de los resultados anuales del emisor o el plazo de 30 días inmediatamente anteriores a la publicación de resultados trimestrales. El Código Interno de Conducta de IAG incluye las obligaciones establecidas por el Código Modelo
- El emisor tendrá que ofrecer derechos de adquisición preferente a sus accionistas en relación con la emisión de capital o la venta de acciones en autocartera al contado, a menos que sus accionistas accedan en junta a que no se apliquen dichos derechos.
- El emisor tendrá que incluir en sus cuentas e informe anual información sobre el cumplimiento del *Corporate Governance Code* del Reino Unido y, de no cumplirlo, deberá razonar la falta de cumplimiento.
- Si el emisor tiene intención de celebrar una operación que no está incluida en el tráfico ordinario del negocio, tendrá que evaluar la dimensión de la operación en relación con otras operaciones del emisor mediante la aplicación de distintas “pruebas de clase” (a saber, pruebas destinadas a mostrar la dimensión de una operación en términos, entre otros aspectos, del precio de la operación o los beneficios atribuibles a los activos objeto de adquisición) y clasificar la operación en cuestión. El emisor, acto seguido, tendrá que cumplir distintos requisitos dependiendo de la clasificación de la operación. Por ejemplo, en el caso de una “operación de clase 1” (es decir, una operación importante para una cotizada, cuya dimensión hace que se alcance el umbral del 25% en cualquier “prueba de clase”), el emisor, entre otras cosas, tendrá que publicar una circular explicativa (un documento emitido a los titulares de las acciones cotizadas en el que se incluyen detalles sobre la pertinente operación) dirigida a los accionistas y obtener su aprobación antes de llevar a cabo la operación en cuestión. La circular explicativa tendrá que satisfacer los requisitos de contenido previstos en las *Listing Rules*;
- Si el emisor tiene intención de celebrar una operación o acuerdo con una parte vinculada o cualquiera de sus filiales (o una transacción entre el emisor y cualquier otra persona con el propósito y que tenga el efecto de beneficiar a una parte vinculada), tendrá que publicar en primer lugar una circular explicativa dirigida a los accionistas y obtener su aprobación. Por partes vinculadas se entiende tanto administradores como accionistas mayoritarios de la

Sociedad o cualquiera de sus filiales, así como sus asociadas. La parte vinculada no podrá votar en el acuerdo de los accionistas que corresponda; y

- Si la UKLA no está convencida del cumplimiento de las *Listing Rules*, podrá censurar a la sociedad cotizada (privada o públicamente), imponer sanciones económicas o suspender o interrumpir la cotización de la sociedad.

La UKLA realizará un seguimiento del cumplimiento por parte de IAG de las “obligaciones continuadas” superequivalentes arriba descritas. Cualesquiera documentos o información que se ponga a disposición de los accionistas en el Reino Unido en relación con el cumplimiento por parte de IAG de las “obligaciones continuadas” superequivalentes arriba descritas será asimismo puesta a disposición de los accionistas de IAG a través de la página Web de la CNMV (www.cnmv.es) y de la página web de IAG.

España

Como sociedad cotizada de nacionalidad española, IAG estará sujeta a la Ley del Mercado de Valores y a su normativa de desarrollo.

Como sociedad cotizada en los mercados españoles, IAG tendrá, entre otras, las siguientes obligaciones:

- IAG deberá garantizar igualdad de trato a todos los accionistas y a los tenedores de valores de deuda admitidos a negociación.
- IAG deberá contar con un reglamento específico que regule detalladamente la administración de sus juntas generales de accionistas. Asimismo deberá contar con un reglamento que regule el funcionamiento de su consejo de administración y un reglamento interno de conducta en los mercados de capitales.
- IAG deberá publicar con carácter anual un informe de gobierno corporativo, que será objeto de comunicación a la CNMV. En dicho informe informará sobre el cumplimiento de la IAG en materia de gobierno corporativo y las recomendaciones existentes sobre el mismo.

Obligaciones de divulgación incluyendo asuntos en materia de información privilegiada y normas de transparencia en el Reino Unido y España:

Una vez realizada la Admisión a Cotización, la CNMV será la autoridad competente para los fines de la Directiva de Transparencia. Más abajo figura una descripción de las normas españolas de divulgación y transparencia. Asimismo, IAG también estará sujeta a ciertas obligaciones británicas “superequivalentes” que rigen en virtud de las Normas de Divulgación y Transparencia de la UKLA. Éstas incluyen la divulgación de ciertas operaciones por parte de “Personas con Responsabilidades de Gestión”, anuncios a inversores de “información regulada” (que se realizarán a través de un Servicio de Información Regulado). Además, las Normas de Transparencia y Divulgación de la UKLA relativas al control y la divulgación de “información privilegiada” también regirán para IAG.

Existen también requisitos legales españoles y británicos en relación con la divulgación de las inversiones en acciones de los consejeros y altos directivos. A los consejeros y altos directivos se les exige que realicen notificaciones a la propia sociedad emisora y a la CNMV dentro de los cinco días hábiles desde el día en que se realizó la transacción correspondiente. IAG tiene un

código de conducta interno para la actuación en los mercados de valores que describe con mayor detalle los procedimientos que deben seguir los consejeros y altos directivos.

Normas españolas de divulgación y transparencia

La *Disclosure and Transparency Rule 2* y el artículo 82 de la Ley del Mercado de Valores establecen las obligaciones de las sociedades cotizadas en materia del control y la divulgación de información privilegiada. La principal obligación de una sociedad cotizada es hacer pública cualquier información privilegiada que le afecte directamente y que se encuentre en su poder.

Con arreglo a lo dispuesto en la *Disclosure and Transparency Rule 2*, el artículo 83.bis de la Ley del Mercado de Valores y el Real Decreto 1333/2005, las sociedades cotizadas tendrán que:

- establecer medidas efectivas que impidan el acceso a información privilegiada a personas que no la necesiten para el ejercicio de sus funciones;
- establecer medidas que les permitan hacer pública inmediatamente información privilegiada en el caso de ya no resulte posible mantener la confidencialidad;
- llevar registros en el que consten los nombres de las personas con acceso a información privilegiada y asegurarse de que las personas que actúen en su nombre también mantengan registros de las personas que trabajen para ellos que tengan acceso a información privilegiada referente a la sociedad cotizada; y
- garantizar que las personas incluidas en los registros mencionados conozcan las obligaciones legales y reglamentarias que les resultan de aplicación (como, por ejemplo, restricciones en cuanto a la realización de operaciones) y estén al tanto de las sanciones que comporta el uso indebido o la difusión inadecuada de dicha información.

Una sociedad cotizada podrá retrasar la publicación y difusión de información para impedir el perjuicio de sus intereses legítimos, siempre que tal omisión no sea susceptible de confundir al público y que pueda garantizarse la confidencialidad de la información. En cualquier caso, la CNMV deberá ser informada.

A tenor de la *Disclosure and Transparency Rule 1.3.4R*, el artículo 82 de la Ley del Mercado de Valores y el Real Decreto 1362/2007, las sociedades cotizadas deberán adoptar todas las medidas que sea razonable para garantizar que el contenido de la comunicación sea veraz y no induzca a confusión o engaño y no omita ningún aspecto que pueda afectar al significado de la información.

IAG y sus administradores estarán sujetos a la legislación española y británica en materia de operaciones con información privilegiada y abuso de mercado.

Con arreglo a lo previsto en la Sección V de la Criminal Justice Act (Ley de enjuiciamiento criminal) de 1993 y el Código Penal español, serán constitutivas de delito las actuaciones siguientes: el hecho de que una persona con acceso a información que puede influir en el precio de carácter privado que le conste que es información privilegiada procedente de una fuente interna opere en un mercado regulado con valores cuyo precio podría verse afectado considerablemente por dicha información de hacerse pública; la revelación de información de dicha naturaleza; o el hecho de alentar a otra persona a realizar operaciones con dichos valores.

En el artículo 118 de la FSMA y en el artículo 2 del Real Decreto 1333/2005 se prohíbe cualquier práctica que constituya un abuso de mercado. En líneas generales, el abuso de

mercado engloba divulgaciones indebidas de información privilegiada; uso indebido de información; manipulación del mercado; y comportamientos o tergiversaciones que induzcan a error.

Autoridad competente para la vigilancia del mercado, monitorización de información relevante y suspensión de cotización

La supervisión y seguimiento de la diseminación oportuna por parte de IAG de “información privilegiada”, la publicación hechos relevantes, junto con cualquier actuación en relación con la suspensión de cotización de las Acciones de IAG, los llevará a cabo la autoridad competente en el mercado más líquido. Se prevé que éste sea el Reino Unido (aunque esto se mantendrá bajo revisión constante).

Gobierno corporativo

Habida cuenta de que IAG estará admitida a cotización en la Lista Oficial bajo el régimen de *premium listing*, estará obligada a cumplir el *UK Corporate Governance Code* (código de gobierno corporativo del Reino Unido) (o a explicar la falta de cumplimiento). IAG estará obligada asimismo a cumplir el Código de Buen Gobierno Unificado español (o explicar la falta de cumplimiento).

En el *UK Corporate Governance Code* y el Código de Buen Gobierno Unificado se establecen los principios generales referentes a la igualdad de tratamiento de los accionistas, la composición adecuada del consejo de administración y comisiones de una compañía y su nombramiento, la retribución y evaluación de los administradores.

Asimismo, a IAG se le exigirá que declare en su informe y cuentas anuales cómo aplica los principios fundamentales del UK Combined Code y del Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, y bien confirmar que cumplió las provisiones del UK Combined Code o el Código Unificado de Buen Gobierno, o, *en* caso de incumplimiento, que ofrezca una explicación. Además, la legislación española establece la obligación de las sociedades cotizadas de publicar anualmente un informe de gobierno corporativo todos los años. El informe anual de gobierno corporativo español tiene que notificarse a la CNMV, acompañado de un ejemplar del informe y será incorporado a los registro oficiales de la CNMV y podrá consultarse en la página web de la CNMV (www.cnmv.es) y en la del Emisor.

Las sociedades cotizadas pueden decidir libremente cumplir o no las recomendaciones del Código de Buen Gobierno Unificado, no obstante deben explicar por qué no las han cumplido; en cualquier caso, la información que faciliten a dicho respecto tendrá que respetar en todo caso los conceptos subyacentes usados en el citado Código.

Ofertas públicas de adquisición de valores

El *City Code on Takeovers and Mergers* del Reino Unido no resultará de aplicación a IAG (en su condición de sociedad objeto de la oferta y, en cambio, se aplicará a IAG el Real Decreto 1066/2007 sobre el régimen de las ofertas públicas de adquisición de valores (que son las regulaciones que rigen para las adquisiciones de compañías españolas). Dicha normativa española también será de aplicación en caso de que IAG realice una oferta pública de adquisición en relación con una sociedad española. No obstante, el *City Code on Takeovers and Mergers* británico regiría en el caso de que IAG fuera un oferente respecto a un objetivo para el cual rigiera el *City Code on Takeovers and Mergers* británico.

7.7 Admisión a Cotización

De conformidad con las condiciones de la Fusión, una vez implementada la Fusión de IAG se procederá a solicitar la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG en el segmento *premium* de la Lista Oficial y a negociación en la Bolsa de Londres y en las Bolsas Españolas. Las Acciones de IAG se emitirán en la Fecha de Efectos de la Fusión. Está previsto que la admisión a cotización en la Lista Oficial y a negociación en la Bolsa de Londres tenga lugar, y que las negociaciones, totalmente desembolsadas, comiencen, no más tarde de las 8:00 a.m. hora de Londres del 24 de enero de 2011 y que la admisión a cotización en las Bolsas Españolas tenga lugar a las 9:00 a.m. hora de Madrid, del día 24 de enero de 2011. IAG publicará una Nota sobre las Acciones (elaborada de conformidad con el Anexo III del Reglamento Comunitario) para su admisión a cotización con carácter previo a la solicitud de Admisión a Cotización de las Acciones de IAG, con arreglo a la Directiva 2003/71/EC.

Está previsto que la última sesión en que se negocien las Acciones Ordinarias de British Airways en la Bolsa de Londres y las Acciones de Iberia en las Bolsas Españolas sea la del 20 de enero de 2011, el día anterior a la Fecha de Efectos del *Scheme*. Acto seguido, las Acciones Ordinarias de British Airways quedarán suspendidas de negociación de la Bolsa de Londres con efectos desde las 7:30 a.m. hora de Londres del día siguiente y las Acciones de Iberia quedarán suspendidas de negociación de las Bolsas Españolas desde las 8:30 a.m. hora de Madrid de ese día. La actual cotización de las Acciones Ordinarias de British Airways en la Lista Oficial y su admisión a negociación en la Bolsa de Londres serán objeto de exclusión desde las 8:00 a.m. hora local del Día Hábil en Londres siguiente a la Fecha de Efectos del *Scheme*. La actual negociación de las Acciones de Iberia en la Bolsa española será objeto de exclusión con efectos desde 24 de enero de 2011. Desde el momento en que se suspenda la negociación de las Acciones Ordinarias de British Airways e Iberia y hasta que las Acciones de IAG sean admitidas a cotización o negociación conforme a lo antedicho, no podrán negociarse en ninguna bolsa las Acciones Ordinarias de British Airways, las American Depositary Shares de British Airways, las Acciones de BA Holdco, las Acciones de Iberia ni las Acciones de IAG.

7.8 CDI, negociaciones, títulos de acciones y liquidación

7.8.1 Forma de representación de Acciones de IAG y emisión de CDIs - Introducción

Al igual que el resto de sociedades españolas cotizadas, IAG no emitirá títulos físicos de acciones para sus accionistas. En su lugar, las Acciones de IAG se mantendrán en forma electrónica sin título físico, estando representadas por anotaciones en cuenta en Iberclear, el sistema de compensación y liquidación español. El registro de Iberclear está constituido por las cuentas que las entidades financieras participantes a dicho sistema mantienen en el mismo. A su vez, las entidades participantes mantienen cuentas a nombre de cada accionista o a través del intermediario financiero acreditado del accionista.

Las operaciones sobre Acciones de IAG no podrán liquidarse en el sistema CREST (sistema para la liquidación de operaciones en valores anotados en cuenta, que gestiona Euroclear conforme al Uncertificatted Securities Regulations 2001) por tratarse de valores españoles. Para permitir la liquidación dentro del sistema CREST, IAG tiene previsto suscribir acuerdos de depositario que permitirán a los inversores mantener Acciones de IAG en CREST en forma de *depository interests* de CREST (“CDI”). Los CDI representan derechos a valores no británicos subyacentes, como las Acciones de IAG, y cada CDI de IAG representará el derecho a una Acción de IAG.

Por otra parte, para aquellas personas que no puedan o que no quieran mantener CDIs directamente (o a través de sus propios representantes), IAG prevé hacer que un representante, que será miembro de CREST, mantenga los CDIs de IAG de dichas personas, por cuenta de éstas, en un servicio de representación. Está previsto que este Servicio de Representación de IAG esté administrado por Computershare Investor Services PLC y que se preste sin coste, salvo por las comisiones de tramitación, comisiones por el suministro de duplicados y las comisiones de cancelación de CDIs de IAG. Tal y como se ha mencionado anteriormente, IAG no emitirá títulos físicos de acciones para sus accionistas. En su lugar, los titulares que mantengan Acciones de IAG a través del Servicio de Representación de IAG recibirán del Representante (*nominee*) de IAG una declaración de derechos en la que se reflejarán los datos relativos a los CDIs de IAG que se mantienen en su respectivo nombre.

7.8.2 *Forma de los CDIs de IAG*

Los titulares de CDIs de IAG no serán los titulares registrales de las Acciones de IAG a las que tienen derecho en virtud de la Fusión de IAG. En su lugar, inmediatamente después de la Fusión de IAG, el Custodio (Computershare Company Nominees Limited) transmitirá las Acciones de IAG que mantenga por cuenta de los Accionistas de la Fusión de BA a Euroclear Nominees. Estas Acciones de IAG se mantendrán a través de la siguiente estructura de CDI por cuenta de los Titulares de CDI de IAG. La estructura de CDI de IAG conlleva el establecimiento de una cadena para el mantenimiento de Acciones de IAG, en la que Euroclear Nominees mantendrá las Acciones de IAG que le sean transmitidas a través de su cuenta de Santander Investment, S A. (en adelante “**Santander Investment**”) en Iberclear y será el titular registral de esas Acciones de IAG; Euroclear Nominees mantendrá esas Acciones de IAG en fideicomiso para Euroclear Bank (que actúa como custodio); Euroclear Bank acreditará su interés en esas Acciones de IAG en la cuenta del representante de CREST Depository, Crest International Nominees (Belgium) Limited (en adelante “CIN (Belgium) Limited”); y CIN (Belgium) Limited mantendrá su interés en tales Acciones de IAG por cuenta de CREST Depository. CREST Depository mantendrá su interés en tales Acciones de IAG por cuenta de los Titulares de CDIs de IAG. Por lo tanto, la propiedad de CDIs de IAG por los Titulares de CDIs de IAG representa su derecho a las correspondientes Acciones de IAG.

Las Acciones de IAG estarán representadas por CDIs de IAG en la siguiente forma:

Los términos y condiciones en los que se emiten CDIs y se mantienen en CREST se establecen en la Escritura de Declaración Unilateral otorgada por CREST Depository y que regula los CDI (“Global Deed Poll”) y en otros documentos asociados incluidos en el Manual Internacional de CREST.

El uso de CDIs conlleva el cobro al usuario de una comisión de custodia que determinará Euroclear en cada momento. IAG prevé pagar esta comisión de custodia en nombre de cualquier persona que sea titular de CDI de IAG a través del Servicio de Representación de IAG. IAG no pagará la comisión de custodia a ninguna persona que tenga sus CDIs fuera del Servicio de Representación de IAG, descrito en esta sección.

Los derechos de los futuros titulares de CDIs de IAG frente a Euroclear o sus filiales en relación con Acciones de IAG o CDIs de IAG mantenidos a través de CREST se establecen en la Global Deed Poll.

7.8.3 Liquidación de las acciones de IAG tras la fusión para los accionistas de British Airways

En la Hora de Efectos de la Fusión, las Acciones de BA Holdco a que tengan derecho los titulares de Acciones del *Scheme* de British Airways de conformidad con el *Scheme* de British Airways se emitirán, conforme a las condiciones del *Scheme*, al Custodio, que será el tenedor registral de esas acciones en régimen de fideicomiso simple (*bare trust*) para los Accionistas de la Fusión de BA. El Custodio mantendrá las Acciones de BA Holdco, junto con cualesquiera otros derechos y valores, bienes y efectivo imputables a las citadas Acciones de Holdco, en calidad de fiduciario (*bare trustee*) de los Accionistas de la Fusión de BA, con arreglo a las condiciones expuestas en la Trust Deed de BA Holdco.

En la Fecha de Efectos de la Fusión, las Acciones de IAG a que tenga derecho el pertinente Accionista de la Fusión de BA se emitirán, como resultado de la Fusión de IAG, a favor del Custodio a cambio de la cancelación de las Acciones de BA Holdco. El Custodio mantendrá dichas Acciones de IAG a través de su cuenta en una entidad participante a Iberclear y será su titular registral. La *Trust Deed* de BA Holdco establece que, al hacerse efectiva la Fusión de IAG, Computershare hará que el Custodio emita la instrucción oportuna para que Santander Investment transfiera la titularidad legal de las Acciones de IAG que se emitan al Custodio en nombre de los Accionistas de la Fusión de BA a cambio de la cancelación de Acciones de BA Holdco desde el Custodio a Euroclear Nominees para que dichas Acciones de IAG las mantenga de conformidad con la estructura de CDIs de IAG descrita anteriormente.

Con sujeción a que la Fusión de IAG se haga efectiva, se procederá a la liquidación de las Acciones de IAG a las que, por razón de la Fusión de IAG, tengan derecho los Accionistas de la Fusión de BA, que tendrá efecto en el Día Hábil siguiente a la Fecha de Efectos de la Fusión. Información adicional sobre los acuerdos de liquidación de las Acciones Ordinarias de British Airways se puede encontrar en el Documento del Scheme.

7.8.4 Derechos inherentes a los CDI de IAG

Los titulares de CDIs de IAG tendrán derecho a las Acciones de IAG, pero no serán sus titulares registrales. Por consiguiente, los titulares de CDIs de IAG sólo podrán hacer valer y ejercer los derechos inherentes a las Acciones de IAG que se describen en el apartado 26.2 de este Documento en la forma que se describe a continuación. Como consecuencia de determinadas disposiciones de la legislación española que regulan las Acciones de IAG, los titulares de CDIs de IAG no podrán hacer valer ni ejercer directamente ciertos derechos, incluidos derechos de voto y de adquisición preferente, sino que, en lugar de ello, tendrán derecho a hacerlos valer indirectamente a través de Representantes de Euroclear Nominees, como se explica más abajo. Los titulares de CDIs de IAG (incluso, a los presentes efectos, las personas que mantienen CDIs de IAG a través del Servicio de Representación de IAG) podrán, a su opción, cancelar los CDIs de IAG mantenidos en CREST y recibir las Acciones de IAG representadas por tales CDIs de IAG en una cuenta de acciones mantenida en una entidad financiera depositaria participante a Iberclear.

Los CDIs de IAG se crearán y emitirán de conformidad con los términos de la Global Deed Poll y de los correspondientes requisitos de Euroclear aplicables a la entidad emisora, usuario o participante en CREST correspondiente, tal y como se describen en el glosario de términos de CREST emitido por Euroclear (los “**Requisitos de CREST**”) y el Reglamento denominado “*Uncertificated Securities Regulations 2001 (SI 2001 No. 3755)*”, o la “*Companies (Uncertificated Securities) (Jersey) Order 1999*”, en su redacción vigente en cada momento (según resulten de aplicación en cada caso) (los “**Reglamentos de CREST**”),

que regulan la relación entre CREST Depository y los Titulares de CDIs de IAG. Los términos y condiciones del Servicio de Representación de IAG establecen que las personas en cuyo nombre mantenga CDIs de IAG el Representante (*nominee*) de IAG tendrán todos los derechos que confieren tales CDIs de IAG. Los derechos inherentes a los CDIs de IAG que según lo indicado a continuación son ejercitables por los Titulares de CDIs de IAG son, en el caso de los CDIs de IAG mantenidos en fideicomiso por el Representante (*nominee*) de IAG, ejercitables por las personas en cuyo nombre se mantienen los CDIs de IAG a través del Representante (*nominee*) de IAG.

Con el fin de permitir que los titulares de CDIs de IAG ejerzan los derechos inherentes a las Acciones de IAG, IAG tiene previsto llevar a cabo las actuaciones necesarias antes de la Fecha de Efectos de la Fusión para hacer que, desde la Fecha de Efectos de la Fusión, todos los titulares de CDIs de IAG puedan ejercer los derechos inherentes a las Acciones de IAG representadas por éstos y, en particular:

- A. recibir convocatorias, en inglés, de todas las juntas de accionistas de IAG (en tanto en cuanto los accionistas de IAG reciban tales convocatorias);
- B. nombrar al Titular de CDIs de IAG o a cualquier otra persona como su representante en relación con las Acciones de IAG que corresponden a sus CDI de IAG para que asista y vote en las juntas de accionistas de IAG;
- C. cursar instrucciones para el ejercicio del voto en todas las juntas de accionistas de IAG;
- D. recibir copias de la memoria anual y cuentas de IAG (en tanto en cuanto se envíen copias a los accionistas de IAG) y de todos los documentos emitidos por IAG a los titulares de Acciones de IAG (en cada caso en inglés); y
- E. recibir el mismo tratamiento que los titulares registrados de Acciones de IAG en relación con todos los demás derechos que confieren las Acciones de IAG, sin perjuicio de las limitaciones descritas en el presente Documento.

en cada caso, en la medida posible de conformidad con los Reglamentos de CREST, los Requisitos de CREST, los Estatutos de IAG y la normativa que resulte de aplicación.

No obstante, es preciso señalar que para votar o ejercer otros derechos de accionista personalmente en una junta de accionistas de IAG, los titulares de CDI de IAG tendrán que nombrar un representante con respecto a las Acciones de IAG a que tengan derecho. En este sentido, podrán nombrar representante a cualquier persona, incluido el propio titular de CDI de IAG o el Presidente de IAG, para que asista con derecho de voz a las juntas de accionistas de IAG y ejerza el derecho de voto inherente a las Acciones de IAG que le corresponden, de acuerdo con las instrucciones del titular. También hay que indicar que, normalmente, la carta de representación (*proxi*) deberá hacer constar, para que sea válida, la forma en que se votará sobre cada acuerdo reflejado en la convocatoria pertinente y, por lo tanto, el representante (a diferencia del accionista, que puede adoptar su decisión en la propia junta) no podrá votar en un sentido distinto al establecido en la carta de representación con respecto a esos acuerdos. También es probable que cada titular de CDIs de IAG deba nombrar representante con algo más de antelación que un Accionista de IAG.

Cada titular de CDIs de IAG que desee ejercer los derechos de voto inherentes a las Acciones de IAG representadas por sus CDIs de IAG personalmente, en su condición de

accionista (y no de representante), asistiendo a la junta de accionistas de IAG, tendrá que proceder antes a la cancelación de los CDIs de IAG, de tal manera que las Acciones de IAG representadas por ellos se mantengan por el titular o por su representante en Iberclear a tiempo para la fecha de registro correspondiente a la junta de accionistas en cuestión. De esta forma podrán, de conformidad con los Estatutos de IAG, asistir y votar personalmente en la pertinente junta de accionistas.

Puede obtenerse información sobre la forma de ejecutar la referida cancelación, contactando con Computershare en el teléfono +84(0) 870 702 0110. Más adelante se detalla el método de dicha cancelación.

En el apartado 26.2, se incluye información adicional sobre los derechos de asistencia a las juntas de accionistas de IAG.

IAG prevé hacer que el operador del Servicio de Representación de IAG envíe a cada persona en cuyo nombre se mantengan CDIs de IAG por el Representante (*nominee*) de IAG, una declaración de sus derechos respecto a los CDIs de IAG a la mayor brevedad después de la Fecha de Efectos de la Fusión, y posteriormente con una frecuencia al menos anual, mientras la persona en cuestión conserve derechos a algún CDI de IAG en la cuenta del Servicio de Representación de IAG. Los términos y condiciones del Servicio de Representación de IAG (que, entre otras cosas, incluyen una descripción del procedimiento a seguir para la cancelación de CDIs de IAG y para la transmisión de las Acciones de IAG que representan, así como disposiciones sobre la exclusión de responsabilidad del representante societario por los Titulares de CDIs de IAG) estarán a disposición de todos los Accionistas Ordinarios de British Airways en, o alrededor de, la hora de publicación del Documento del *Scheme*.

Asimismo, en relación con las actuaciones anteriormente mencionadas, se preverá el pago de cantidades en concepto de dividendos (entre otras cosas se preverá que, mientras Euroclear siga prestando dicho servicio, los titulares de IAG podrá optar por recibir en Libras Esterlinas los dividendos repartidos en relación con las Acciones de IAG representadas por los CDIs de IAG mantenidos a través del Representante (*nominee*) de IAG). Está previsto que el operador del Servicio de Representación de IAG facilite, en la medida en que sea razonablemente posible y en que esté permitido por la legislación aplicable, la participación de las personas en cuyo nombre se mantengan CDI de IAG a través del Representante (*nominee*) de IAG, en acontecimientos relativos al capital social en la misma forma que los accionistas de IAG.

Los titulares de CDIs de IAG mantenidos en CREST podrán, mientras Euroclear siga prestando el servicio y si así lo desean, hacer que el pago de dividendos repartidos con respecto a las Acciones de IAG en euros por IAG se convierta y le sea abonado en Libras Esterlinas o en cualquier otra divisa de CREST, si lo desea CREST Depository (sin comisión por cambio de divisa).

Los CDIs de IAG tendrán el mismo código de seguridad (ISIN) que las Acciones de IAG que representan y no cotizarán aparte en la Lista Oficial.

Los CDIs de IAG pueden anotarse en la misma cuenta miembro que el resto de inversiones de un determinado inversor en CREST. Lo que significa, desde un punto de vista práctico, que los CDIs de IAG representativos de Acciones de IAG se mantendrán y transmitirán en la misma forma que las acciones de otras compañías participantes en CREST.

7.8.5 *Transmisiones de CDI de IAG*

Cancelación de CDIs de IAG por las Acciones de IAG que representan

Cada titular de CDIs de IAG podrá, a su opción, cancelar los CDIs de IAG que mantenga en CREST y recibir las Acciones de IAG subyacentes en una cuenta de acciones mantenida en una entidad participante de Iberclear. Los titulares de CDIs de IAG que deseen cancelar sus CDIs de IAG podrán hacerlo enviando instrucciones a tal efecto a CREST y seguir las normas y prácticas de CREST (con sujeción a cualesquiera restricciones legales de transmisión existentes en cualquier jurisdicción) (en el caso de aquellas personas que mantengan CDIs de IAG a través del Representante (*nominee*) de IAG, deben seguir los procedimientos descritos en los términos y condiciones del Servicio de Representación de IAG). Generalmente el titular de CDIs de IAG (incluso, a los presentes efectos, la persona que mantenga CDIs de IAG a través del Representante (*nominee*) de IAG) que efectúe dicha transmisión estará obligada a pagar comisiones de transmisión y cancelación. Se incluirá información adicional en los términos y condiciones del Servicio de Representación de IAG.

Con el fin de ayudar a aquellos titulares de CDIs de IAG que deseen cancelar sus CDIs de IAG y mantener las Acciones de IAG directamente, IAG prevé realizar actuaciones que les faciliten la apertura de una cuenta de custodia de acciones individual en Banco Santander, S.A., que mantendrá las Acciones de IAG por cuenta de dichos titulares dentro de Iberclear. El titular que tenga una cantidad igual o inferior a 5.000 CDI de IAG a través del Servicio de Representación de IAG y que desee cancelar sus CDIs de IAG y mantener Acciones de IAG a través de la referida cuenta de custodia de acciones individual en Banco Santander, S.A., no estará obligado a pagar comisiones de transmisión con respecto a la susodicha primera cancelación siempre que la cancelación se lleve a cabo dentro de las seis semanas siguientes a la Fecha de Efectos de la Fusión. Serán de cuenta de los accionistas los costes derivados del mantenimiento en custodia de sus respectivas participaciones accionariales en Banco Santander, S.A. IAG entiende que la comisión de custodia anual que Banco Santander, S.A. cobra por este servicio será del 0,20 por ciento del valor de mercado de las acciones de IAG mantenidas en la cuenta de custodia correspondiente, con un cargo anual mínimo de 12 euros. Los titulares de CDIs de IAG podrán solicitar más información sobre tales costes y sobre el método de cancelación de CDIs de IAG poniéndose en contacto con-Computershare en el teléfono +44 (0)870 702 0110. Las personas que sean titulares de CDIs de IAG a través del Servicio de Representación de IAG y que deseen cancelar los CDIs de IAG a los que tienen derecho y recibir las Acciones de IAG subyacentes representadas por dichos CDIs de IAG en una cuenta de Iberclear distinta de la ofrecida por el Banco Santander, S.A., primero tendrán que cumplir el requisito de transmitir los CDIs de IAG a los que tienen derecho desde el Servicio de Representación de IAG a su cuenta CREST (o la de su representante).

Transmisiones de CDIs de IAG

En los términos y condiciones del Servicio de Representación de IAG se describirán los procedimientos que ha de seguir una persona en cuyo nombre se mantienen CDIs de IAG por el Representante (*nominee*) de IAG.

Las personas que mantengan CDIs de IAG a través de CREST podrán transmitir esos CDIs de IAG de conformidad con las normas y prácticas de CREST (con sujeción a cualesquiera restricciones legales de transmisión existentes en cualquier jurisdicción).

Tributación

Si un Accionista de IAG o Titular de CDIs de IAG enajena sus Acciones de IAG

subyacentes mediante venta, donación o mortis causa, serán de aplicación los requisitos tributarios españoles, incluida la presentación de declaraciones españolas del impuesto sobre la renta de no residentes y del impuesto sobre sucesiones y donaciones. Las personas que tengan dudas acerca de su situación fiscal, y en particular aquellas que tengan su residencia fiscal fuera de España, deberán recibir el adecuado asesoramiento profesional acerca de su situación fiscal.

Titularidad de Acciones de IAG en CDI de IAG

Como resultado de la Fusión de IAG, los Accionistas de Iberia recibirán Acciones de IAG que se mantendrán a través de Iberclear.

Los Titulares de Acciones de IAG que mantengan sus Acciones de IAG a través de Iberclear y que deseen mantener CDI de IAG a través del sistema CREST podrán hacerlo, para lo cual deberán ponerse en contacto con el teléfono +44(0) 870 702 0110.

7.8.6 Territorios excluidos del Servicio de Representación de IAG

El Representante (*nominee*) de IAG está autorizado a ofrecer servicios de custodia, incluido el Servicio de Representación de IAG, en Argentina, Austria, Bélgica, Botswana, Brasil, Bulgaria, Chile, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Guinea, Hungría, Islandia, Indonesia, Irlanda, Isla de Man, Italia, Corea, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, México, Namibia, Países Bajos, Noruega, Polonia, Paraguay, Perú, Portugal, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Taiwán y el Reino Unido (los “**Territorios Permitidos del Servicio de Representación de IAG**”). Los residentes en jurisdicciones distintas de los Territorios Permitidos del Servicio de Representación de IAG (es decir, los Territorios Excluidos) no podrán mantener CDI de IAG a través del Servicio de Representación de IAG.

Los Accionistas de la Fusión Excluidos (es decir, los Accionistas con Título Físico de la Fusión de BA que en el libro registro de accionistas de British Airways figuren domiciliados en la Hora de Registro del *Scheme* en un Territorio Excluido) no podrán mantener CDI de IAG a través del Servicio de Representación de IAG. Los CDI de IAG que se emitan como resultado de la Fusión de IAG a favor del Agente Receptor (como se describe en el apartado 29.1.8 de este Documento), para que los mantenga por cuenta de los Accionistas de la Fusión Excluidos se venderán de acuerdo con los términos y condiciones del Acuerdo con el Agente Receptor en nombre de los Accionistas de la Fusión Excluidos. Computershare hará que tales CDI de IAG se vendan por el Agente Receptor por cuenta de los Accionistas de la Fusión Excluidos al mejor precio que pueda obtenerse razonablemente en el momento de la venta. El producto neto de la venta (una vez deducidos todos los gastos y comisiones, incluidas deducciones en relación con el impuesto sobre el valor añadido y el stamp duty aplicables) se entregará, mediante cheque, a los Accionistas de la Fusión Excluidos. Ni British Airways, BA Holdco, IAG, Computershare, el Agente Receptor, el Custodio ni ninguno de sus intermediarios o agentes responderá (salvo en caso de fraude) de daños que resulten del momento o condiciones en que se realice la venta. Los Accionistas de la Fusión Excluidos prestarán su consentimiento a dicho procedimiento como parte del *Scheme* de British Airways.

7.8.7 Accionistas de Iberia

Las Acciones de IAG a que tenga derecho un Accionista de Iberia estarán representadas por anotaciones en cuenta en la misma forma que las actuales Acciones de Iberia, a través de la

misma entidad participante en Iberclear en que el accionista de Iberia correspondiente mantenga sus Acciones de Iberia.

Una vez distribuidas las Acciones de IAG, los titulares tendrán derecho a concertar la transmisión, a su propia costa, de sus respectivas Acciones de IAG a favor de un tercero a través de otra entidad participante en Iberclear, si así lo desean. Por otro lado, los accionistas de IAG que mantengan sus Acciones de IAG a través de Iberclear podrán transmitir sus Acciones de IAG al sistema CREST y recibir CDI cotizados en la Bolsa de Londres, cursando las instrucciones pertinentes a la entidad participante en que se encuentren depositadas sus Acciones de IAG.

A partir de la Fecha de Efectos de la Fusión, toda titularidad de Acciones de Iberia mantenidas en una cuenta de valores de Iberclear y sus entidades participantes quedará invalidada.

8. INFORMACIÓN SOBRE BRITISH AIRWAYS

Al comienzo de este Documento se incluye un glosario de términos técnicos usuales en la industria aérea. Dicho términos se utilizarán a lo largo del presente Documento, en particular en los apartados 8, 9, 14 y 15 siguientes.

British Airways presenta sus resultados financieros en libras esterlinas. En la presente sección junto con las cifras en libras esterlinas procedentes de los resultados financieros anuales o intermedios, se han incluido también las cifras equivalentes en euros. Las cifras expresadas en euros no forman parte de la información financiera presentada oficialmente ni están auditadas, por lo que se incluyen en el presente Documento únicamente a efectos informativos. Los tipos de cambio aplicados son, por lo que respecta a los importes ofrecidos en relación con un periodo económico concreto, el tipo de cambio medio libra esterlina/euro correspondiente al periodo económico pertinente de British Airways o, en el caso de las cifras procedentes del balance de British Airways, el tipo de cambio libra esterlina/euro vigente en la correspondiente fecha de balance pertinente.

8.1 Introducción e Historia

8.1.1 *Nombre legal y comercial*

La denominación social actual de British Airways es “British Airways Plc”, denominación que se utiliza comercialmente junto con la de “British Airways”.

8.1.2 *Lugar de registro y número de registro de British Airways*

British Airways está inscrita en Inglaterra y Gales con el número 1777777.

8.1.3 *Fecha de constitución*

British Airways se constituyó y registró en Inglaterra y Gales el 13 de diciembre de 1983 de conformidad con las Leyes de Sociedades de 1948 a 1981 (*the Companies Acts 1948 to 1981*) como una sociedad anónima (*public limited company*).

8.1.4 Domicilio, legislación aplicable, nacionalidad, dirección y número de teléfono de su domicilio social

British Airways es una sociedad constituida en Inglaterra y Gales y se rige por la ley inglesa. Su domicilio social se encuentra en *Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, Inglaterra, UB7 0GB*. El teléfono de contacto destinado a la atención de accionistas e inversores es el +44 844 4930 787.

El apartado 11 que figura más adelante describe el marco regulador y legislativo aplicable a las actividades de British Airways.

8.1.5 Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad de British Airways

El origen de British Airways se remonta a 1919 tras el inicio de la aviación civil al final de la Primera Guerra Mundial.

El 25 de agosto de 1919, una aerolínea privada del Reino Unido, Aircraft Transport & Travel Limited (“**AT&T**”), predecesora directa de British Airways, operó el primer vuelo comercial regular del mundo entre Londres y París.

En 1924, AT&T se convirtió en propiedad del gobierno del Reino Unido junto con otras tres aerolíneas privadas británicas. Estas aerolíneas se fusionaron para formar Imperial Airways, la primera aerolínea nacionalizada del Reino Unido.

En 1940 Imperial Airlines se fusionó con otra aerolínea privada británica, British Airways, Ltd., para formar British Overseas Airways Corporation (“**BOAC**”) y continuó siendo propiedad del gobierno del Reino Unido.

Tras reiniciarse la aviación civil en 1946 al final de la Segunda Guerra Mundial, BOAC continuó operando pero se formó una segunda aerolínea nacionalizada del Reino Unido y British European Airways (“**BEA**”) para realizar vuelos europeos. BOAC concentró sus operaciones en los vuelos intercontinentales de largo radio complementados por la formación de una tercera aerolínea nacionalizada británica, British South American Airlines (“**BSAA**”), para realizar vuelos al Caribe y Sudamérica. BSAA fue absorbida por BOAC en 1949.

En 1974, BOAC y BEA se fusionaron para crear “British Airways” una compañía nacionalizada que fue la única aerolínea nacionalizada del Reino Unido. British Airways Plc fue constituida por el gobierno del Reino Unido el 13 de diciembre de 1983 y fue privatizada y salió a bolsa en la Bolsa de Valores de Londres en 1987.

El 12 de noviembre de 2009, los consejos de British Airways e Iberia firmaron un acuerdo de intenciones vinculante que sentaba las bases de la propuesta fusión de British Airways e Iberia. Las dos compañías posteriormente firmaron un acuerdo de fusión el 8 de abril de 2010.

British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito un acuerdo para la explotación conjunta de vuelos entre Europa (Unión Europea, Noruega y Suiza) y Norteamérica (Estados Unidos de América, Canadá y México). En julio de 2010, British Airways, American Airlines e Iberia han recibido inmunidad antimonopolio (“*anti-trust immunity*”) por parte del Departamento de Transporte estadounidense y el visto bueno de la Comisión Europea en relación con la alianza de participación en beneficios prevista.

En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010 British Airways alcanzó una cifra de negocios de 7.994 millones de libras esterlinas (9.015 millones de euros).

8.2 Descripción del negocio

Las actividades principales de British Airways consiste en la operación de servicios internacionales y domésticos de transporte aéreo regular de pasajeros y carga. Adicionalmente, British Airways ofrece servicios complementarios que incluyen programas de fidelización y servicios de mantenimiento de la flota. A los efectos de la información financiera, British Airways considera las operaciones de vuelos de pasaje y carga como una única unidad de negocios. Las otras fuentes de ingresos por servicios y ventas se engloban en la partida de “resto de segmentos” y consisten principalmente en ingresos procedentes de The Mileage Company Limited (programas de fidelización), British Airways Holidays Limited (que comercializa paquetes de vacaciones) y Speedbird Insurance Company Limited (que presta servicios de seguros a otros miembros del Grupo British Airways).

La tabla que figura a continuación muestra el desglose de los ingresos entre transporte de pasaje, transporte de carga, y otras fuentes de ingresos por servicios y ventas correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los periodos trimestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08-08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
Pasaje	87,3%	87,1%	86,8%	(10,9)	3,1	86,0%	86,9%	(3,4)
Carga	6,9%	7,5%	7,0%	(18,3)	9,4	9,0%	6,5%	36,7
Otros ingresos por servicios y ventas	5,8%	5,4%	6,2%	(3,9)	11,0	5,0%	6,6%	(26,7)
Total Ingresos (en millones de libras esterlinas)	7.994	8.992	8.758	(11,1)	2,7	1.937	1.983	(2,3)
Total Ingresos (en millones de euros*)	9.015	10.917	12.542	(17,4)	(13,0)	2.210	2.200	0,5
Tipo de cambio medio libra esterlina/euro**	1,128	1,214	1,432	N/A	N/A	1,141	1,109	N/A

*Los ingresos de British Airways proceden principalmente del transporte de pasajeros y mercancías. Los ingresos procedentes de estas actividades representaron aproximadamente del 95% de los ingresos de British Airways correspondientes al ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010.

** Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleados para calcular las cifras equivalentes en euros.

8.3 Transporte

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos en relación con las operaciones agregadas del negocio del transporte de pasaje y el negocio de transporte de carga correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, y a los periodos trimestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
TKOs ¹ (millones)	21.278	22.293	22.872	(4,6)	(2,5)	5.029	5.482	(8,3)
TKTs ² (millones)	15.588	16.054	16.797	(2,9)	(4,4)	3.556	3.917	(9,2)
Coefficiente de Ocupación Global (%) ³	73,3	72,0	73,4	1,3 pts	(1,4) pts	70,7	71,5	(0,8) pts
Ingresos por TKO (p)	35,39	38,17	35,92	(7,3)	6,3	36,61	33,78	8,4
Plantilla equivalente (personas)	37.595	41.473	41.745	(9,4)	(0,7)	35.947	38.980	(7,8)
Total Ingresos de Pasaje y Carga (en millones de libras esterlinas)	7.530	8.509	8.215	(11,5)	3,6	1.841	1.852	(0,6)
Total Ingresos de Pasaje y Carga (en millones de euros)	8.492	10.331	11.765	(17,8)	(12,2)	2.100	2.054	2,2
Tipo de cambio medio libras esterlinas/euros*	1,128	1,214	1,432	N/A	N/A	1,141	1,109	N/A

¹ TKO: la Tonelada-Kilómetro Ofertada es una medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de capacidad ofrecida (incluyendo pasaje y carga) para el transporte de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.

² TKT: la Tonelada-Kilómetro Transportada es una medida de tráfico, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de Carga Útil (incluyendo pasaje y carga) por la distancia en kilómetros recorrida.

³ Coeficiente de Ocupación Global: TKT divididos por TKO

* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleados para calcular las cifras equivalentes en euros.

British Airways opera el negocio de transporte principalmente desde dos *hubs* (aeropuertos centro de distribución de vuelos) clave ubicados en el Reino Unido, el aeropuerto de Londres-Heathrow y el aeropuerto de Londres-Gatwick.

8.3.1 Transporte de pasajeros

8.3.1.1 Descripción del negocio y mercados principales

La principal línea de negocios de British Airways es el transporte de pasajeros. British Airways ofrece a sus clientes una amplia gama de servicios de vuelos domésticos (Reino Unido) e internacionales (corto y largo radio) y presta servicio a una extensa área geográfica. Los principales destinos ofrecidos por British Airways en su calendario de verano de 2010 (que va del 28 de marzo de 2010 al 30 de octubre de 2010) son los siguientes: Continente Americano, principalmente EE.UU. (41), Reino Unido (9), Europa (67), África (16), Oriente Medio y Asia del Sur (15) y Asia-Pacífico (7), tal y como se detalla en el apartado 8.3.1.3.

Los servicios de transporte de pasajeros son la mayor fuente de ingresos de British Airways, generando unos ingresos de 6.980 millones de libras esterlinas (7.871 millones de euros) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, lo que representa el 87,3% de sus ingresos consolidados, una bajada del 10,9% en comparación con los 7.836 millones de libras esterlinas (9.514 millones de euros) del ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, principalmente debido al descenso de la demanda de vuelos *premium* como consecuencia de la recesión en la economía mundial. Asimismo, en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways transportó a 31,8 millones de pasajeros en comparación con los 33,1 millones de pasajeros del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009.

Las operaciones de transporte de pasaje las llevan a cabo tres entidades. A 30 de junio de 2010 British Airways, que operaba 225 aeronaves, OpenSkies, que operaba 4 aeronaves y BA CityFlyer, que operaba 11 aeronaves. SASU (“OpenSkies”) es un servicio transatlántico premium con base en el Aeropuerto de París (Orly). BA CityFlyer ofrece servicios premium y no premium entre el Aeropuerto de Londres (City) y destinos del Reino Unido y Europa. BA City Flyer opera aviones que se ajustan a las restricciones de tamaño y prestaciones aplicables al Aeropuerto de Londres (City), que es el más próximo a las áreas de negocios céntricas de Londres.

El principal *hub* doméstico de British Airways, que se utiliza para largo radio, corto radio y conexión de pasajeros es Londres (Heathrow), donde ocupa en exclusiva la Terminal 5, que se abrió en marzo de 2008. También se ofrecen otros servicios de vuelos de pasajeros, principalmente servicios directos desde/a Londres (Gatwick) (largo radio y corto radio), Londres (City) (que incluye un nuevo servicio al aeropuerto JFK de Nueva York que se inauguró en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010) y París (Orly), donde OpenSkies presta un servicio de clase business exclusivamente a Nueva York y Washington DC.

8.3.1.2 Principales datos operativos

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos para el negocio de transporte de pasajeros correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los periodos trimestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/09- 30/06/10
AKOs ¹ (millones)	141.079	148.443	149.488	(5,0)	(0,7)	32.549	36.654	(11,2)
PKTs ² (millones)	110.834	114.301	118.337	(3,0)	(3,4)	24.219	28.453	(14,9)
Ingresos por AKO (p)	4,94	5,28	5,08	(6,4)	3,9	5,12	4,7	8,9
Ingresos por PKT (p)	6,3	6,85	6,42	(8,0)	6,7	6,88	6,06	13,5
Coficiente de ocupación de pasaje (%)	78,6	77,0	79,2	1,6 pts	(2,2) pts	74,4	77,6	(3,2) pts
Número de Pasajeros (en miles)	31.817	33.097	34.573	(3,9)	(4,3)	7.036	8.450	(16,7)

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/09- 30/06/10
Ingresos de Pasaje medios (en libras esterlinas)	219,38	236,76	219,82	(7,3)	7,7	236,78	204,02	16,1
Ingresos de Pasaje (en millones de libras esterlinas)	6.980	7.836	7.600	(10,9)	3,1	1.666	1.724	(3,4)
Ingresos de Pasaje (en millones de euros)	7.871	9.514	10.884	(17,3)	(12,6)	1.901	1.912	(0,6)
Tipo de cambio medio libra esterlina/euro*	1,128	1,214	1,432	N/A	N/A	1,141	1,109	N/A

¹ AKO Asiento-Kilómetro Ofertado: es una medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de asientos ofertados por la distancia en kilómetros recorrida.

² PKT Pasajeros-Kilómetros Transportados: es una medida de tráfico, es el resultado de multiplicar los pasajeros de pago transportados por la distancia en kilómetros recorrida

* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleados para calcular las cifras equivalentes en euros.

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 British Airways lograba un margen de explotación del 10%. El entorno económico se mostró sólido en el primer semestre de dicho ejercicio pero comenzó a debilitarse en el segundo semestre. En otoño de 2008 a consecuencia de la crisis financiera mundial y la posterior recesión económica se produjo el descenso del crecimiento económico en todo el mundo. Por este motivo, British Airways sufrió una reducción significativa de la demanda de vuelos e ingresos durante el periodo de 18 meses finalizado el 31 de marzo de 2010, con una reducción del 4,4% en los PKTs y del 9,4% en los ingresos de pasaje. Con el fin de compensar dichas reducciones, British Airways ha reducido su programa de vuelos para ajustar la capacidad a la demanda, ya que los AKO cayeron en un 5,9%. En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, el coeficiente de ocupación de pasajeros descendió 2,2 puntos porcentuales hasta llegar al 77%, sin embargo en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, el coeficiente de ocupación mejoró 1,6 puntos porcentuales hasta alcanzar el 78,6%.

8.3.1.3 Segmentación del negocio de pasajeros

Los mercados de transporte de pasajeros en los que opera British Airways pueden desglosarse en cuatro segmentos principales, corto radio (Europa y Reino Unido), el Continente Americano, Asia-Pacífico y África y Medio Oriente.

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos para el negocio de transporte de pasajeros, desglosados en los cuatro segmentos, correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los periodos trimestrales finalizados el 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
Reino Unido/Europa	27.523	30.063	29.084	(8,4%)	3,3%	6.362	7.532	(15,5)
Continente Americano	63.096	65.353	65.941	(3,5%)	(0,9%)	15.217	16.543	(8,0)
Asia-Pacífico	18.865	22.421	23.256	(15,9%)	(3,6%)	4.073	5.095	(20,1)
África y Oriente Medio	31.594	30.606	31.206	3,2%	(1,9%)	6.897	7.470	(7,7)
Total AKOs	141.079	148.443	149.488	(5,0%)	(0,7%)	32.549	36.640	(11,2)
PKTs (millones)								
Reino Unido/Europa	19.804	20.711	20.857	(4,4%)	(0,7%)	4.533	5.521	(17,9)
Continente Americano	51.430	51.294	52.956	0,3%	(3,1%)	11.908	13.387	(11,0)
Asia-Pacífico	15.947	18.555	19.713	(14,1%)	(5,9%)	3.091	4.146	(25,5)
África y Oriente Medio	23.653	23.742	24.811	(0,3%)	(4,3%)	4.687	5.390	(13,0)
Total PKTs	110.834	114.301	118.337	(3,0%)	(3,4%)	24.219	28.444	(14,9)
Coefficiente de Ocupación de Pasaje								
Reino Unido/Europa	72,0	68,9	71,7	3,1 pts	(2,8) pts	71,3	73,3	(2,0) pts
Continente Americano	81,5	78,5	80,3	3,0 pts	(1,8) pts	78,3	80,9	(2,6) pts
Asia-Pacífico	84,5	82,8	84,8	1,7 pts	(2,0) pts	75,9	81,4	(5,5) pts
África y Oriente Medio	74,9	77,6	79,5	(2,7) pts	(1,9) pts	68,0	72,2	(4,2) pts
Total Coeficiente Pasaje	78,6	77,0	79,2	1,6 pts	(2,2) pts	74,4	77,6	(3,2) pts
Números de Pasajeros (miles)								
Reino Unido/Europa	19.148	20.113	21.112	(4,8%)	(4,7%)	4.278	5.239	(18,4)
Continente Americano	7.536	7.593	7.856	(0,8%)	(3,3%)	1.739	1.978	(12,1)
Asia-Pacífico	1.531	1.804	1.920	(15,1%)	(6,0%)	302	400	(24,6)
África y Oriente Medio	3.602	3.589	3.685	3,6%	(2,6%)	717	829	(13,4)
Total Números de Pasajeros	31.817	33.097	34.573	(3,9%)	(4,3%)	7.036	8.446	(16,7)

Los ingresos de British Airways (calculados teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta desglosados en las cuatro áreas geográficas para los ejercicios fiscales finalizados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres finalizados el 30 de junio de 2010 y 2009 fueron los siguientes:

	Ejercicio 2009/10	Ejercicio 2008/09	Ejercicio 2007/08 ¹	Variación en % 2009/10- 2008/09	Variación en % 2008/09- 2007/08	Trimestre finalizado 30/06/10	Trimestre finalizado 30/06/09	Variación en % 30/06/10- 30/06/09
Ingresos* (millones)								
Reino Unido/Europa	4.406	5.035	N/D	(12,5)	N/D	992	1.058	(6,2)
Continente americano	1.474	1.532	N/D	(3,8)	N/D	401	390	2,8
Asia Pacífico	523	646	N/D	(19,0)	N/D	105	130	(19,2)
África y Oriente Medio	577	623	N/D	(7,4)	N/D	168	146	15,1
Ingresos totales por pasaje	6.980	7.836	7.600	(10,9)	3,1	1.666	1.724	(3,4)

* Los ingresos se han calculado teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta para toda la red

¹ No ofrece información desglosada por ingresos del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2008, por no ser comparable con el resto de ejercicios ya que en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009 British Airways adoptó la IFRIC 13 "Contabilidad de Programas de Fidelización de Clientes". Por este motivo, se procedió a la corrección de los ingresos del ejercicio anterior, lo que resultó en un incremento de 59 millones de libras en los ingresos por pasaje reflejados anteriormente, que pasaron de 7.541 millones a 7.600 millones de libras. A efectos de corregir el análisis geográfico de los ingresos (totales) por zona de venta del ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008, en las cuentas del ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009 dicho incremento, junto con una reducción de 1 millón de libras en los ingresos por carga, se repartió por zonas geográficas en proporciones coherentes con las de los ingresos totales previamente registrados a 31 de marzo de 2008. No se realizó una corrección precisa de ingresos por pasaje en las distintas zonas geográficas.

La identificación del lugar de la venta depende de la naturaleza de la venta realizada y, para ingresos por pasaje, del canal a través del cual se realiza la venta. En relación con los ingresos por pasaje, las ventas realizadas a través de la página web de British Airways (www.ba.com) reconocen el país del comienzo del viaje como el lugar de venta; otros canales de distribución, como las agencias de viajes y los centros de atención telefónica, en términos generales, asignan el lugar de la venta a la dirección del cliente. En el caso de los ingresos por carga, generalmente el lugar de la venta es la dirección del remitente o el agente. Finalmente, para otros ingresos, se tiene en cuenta, como norma general, el lugar de residencia del cliente.

La siguiente tabla muestra el desglose porcentual de los datos estadísticos clave en las distintas áreas geográficas:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09
Reino Unido/Europa	19,51%	20,25%	19,46%	19,55%	20,56%
Continente Americano	44,72%	44,03%	44,11%	46,75%	45,15%
Asia-Pacífico	13,37%	15,10%	15,56%	12,51%	13,90%
África y Oriente Medio	22,39%	20,62%	20,88%	21,19%	20,39%
Total AKO	100%	100%	100%	100%	100%
Reino Unido / Europa	17,87%	18,12%	17,63%	18,72%	19,41%
Continente Americano	46,40%	44,88%	44,75%	49,17%	47,06%
Asia-Pacífico	14,39%	16,23%	16,66%	12,76%	14,58%
África y Oriente Medio	21,34%	20,77%	20,97%	19,35%	18,95%

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09
Total PKT	100%	100%	100%	100%	100%
Reino Unido / Europa	60,18%	60,77%	61,06%	60,80%	62,03%
Continente Americano	23,69%	22,94%	22,72%	24,72%	23,42%
Asia-Pacífico	4,81%	5,45%	0,56%	4,29%	4,74%
África y Oriente Medio	11,32%	10,84%	10,66%	10,19%	9,81%
Total Número de Pasajeros	100%	100%	100%	100%	100%

La siguiente tabla muestra el peso relativo de los ingresos por área geográfica para los ejercicios económicos finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres finalizados el 30 de junio de 2010 y de 2009 (basados en el origen del punto de venta):

Ingresos*	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09
Reino Unido/Europa	63,12%	64,25%	N/A	59,54%	61,37%
Continente Americano	21,12%	19,55%	N/A	24,07%	22,62%
Asia Pacífico	7,49%	8,25%	N/A	6,30%	7,54%
África y Oriente Medio	8,27%	7,95%	N/A	10,09%	8,47%
Ingresos totales	100%	100%	N/A	100%	100%

* Ingresos calculados teniendo en cuenta el lugar de origen de la venta del billete respecto de toda la red.

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje correspondientes a las clases “premium” y “no premium” como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways plc y BA CityFlyer en los ejercicios económicos finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Trimestre finalizado 30/06/10
premium*	43,9%	45,2%	47,1%	44,5%
no premium	56,1%	54,8%	52,9%	55,5%

* Distintos de ingresos de pasaje generados por OpenSkies. OpenSkies sólo contribuyó un 0,1% y un 0,4% a los PKTs totales de British Airways en los ejercicios económicos finalizados a 31 de marzo de 2009 y 2010 respectivamente, por lo que su contribución a los ingresos es en la actualidad poco significativa.

Mientras que los ingresos de las clases premium disminuyeron un 12% en el ejercicio finalizado del 31 de marzo de 2010 comparado con el año anterior y un 3% en el ejercicio finalizado del 31 de marzo de 2009, los ingresos totales disminuyeron un 11% en el ejercicio fiscal finalizado del 31 de marzo de 2010 y aumentaron un 2,7% en el ejercicio fiscal finalizado del 31 de marzo de 2009.

■ Reino Unido / Europa

Las rutas de corto radio del Reino Unido y Europa se ofrecen desde los aeropuertos de Londres (Heathrow), Londres (Gatwick) y, a través de BA CityFlyer, desde el aeropuerto de Londres (City). En junio de 2010, el corto radio del Reino Unido y

Europa incluía rutas domésticas del Reino Unido, así como rutas internacionales a España, Francia, Italia, Bélgica, Portugal, Luxemburgo, Gibraltar, Suiza, Suecia, Alemania, los Países Bajos, Dinamarca, Noruega, Austria, Finlandia, Rusia, Grecia, Turquía, República Checa, Hungría, Polonia, Chipre, Rumanía, Ucrania, Bulgaria, Albania, Serbia, Kosovo y Croacia. La desaceleración económica de 2008 y 2009 provocó una bajada general de la demanda en este mercado y ocasionó lo que, a juicio de los Consejeros de British Airways, puede constituir un cambio estructural permanente en los viajes *premium* de corto radio, ya que según parece, muchas de las empresas, han dejado de pagar precios “premium” en viajes de personal inferiores a tres horas.

Tras la crisis económica, British Airways ha reducido la capacidad de sus rutas de corto radio, principalmente mediante la disminución del número de aviones y la reducción de la flota operativa de corto radio de Gatwick, que ha pasado de aproximadamente 33 aeronaves a aproximadamente 20. Por ello, los AKO del negocio de corto radio europeo en el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 se sitúan en un 17 %, por debajo de los AKO correspondientes al período de tres meses terminado el 30 de junio de 2007. Durante dicho período se ha producido una disminución de las cifras de pasajeros en clase turista (vuelos nacionales y *Euro-Traveller*) aproximadamente en línea con la mencionada reducción de capacidad (durante el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 el número de pasajeros que vuela en clase económica ha disminuido aproximadamente un 16 % en comparación con el mismo período de 2007). Sin embargo, se ha producido una disminución de aproximadamente un 27 % en el número de pasajeros que volaron en clase “*premium*” (*Club Europe*) durante el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010, en comparación con el mismo período de 2007).

British Airways ha reducido la capacidad de sus rutas de corto radio del Reino Unido y Europa durante los últimos 18 meses. La reducción de la capacidad se ha conseguido mediante la retirada de 15 aviones, en particular seis Boeing 757 (que cuentan, cada uno de ellos, con 186 asientos) y su sustitución parcial por 5 aviones más pequeños de la familia del Airbus A320 (que cuentan con entre 155 y 162 asientos), la reducción de la flota Boeing 737 con base en Gatwick, de 33 aviones a 31 de marzo de 2008 a 19 aviones a 31 de marzo de 2010, y la sustitución de la flota de aviones Avro RJ100 de BA CityFlyer por los levemente más pequeños, pero más eficientes, aviones Embraer 170 en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010.

British Airways redujo los AKO un 8,4% durante el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010. Esta reducción de la capacidad fue mayor que el porcentaje de reducción de PKTs que descendieron un 4,4% durante el mismo periodo, conllevando un aumento del coeficiente de ocupación de pasaje de 3,1 puntos porcentuales, a pesar de la reducción del número de pasajeros en un 4,8% durante el mismo periodo.

Además, el número total de rutas de corto radio del Reino Unido y Europa disminuyó en 4 en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010 y 2009.

La siguiente tabla muestra datos de capacidad desglosados en rutas de corto radio domésticas del Reino Unido y europeas, correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
Reino Unido	2,814	3,156	3,500	(10,8)	(9,8)	645	748	(13,8)
Europa	24,709	26,907	25,584	(8,2)	5,2	5,545	6,784	(18,3)
Total AKOs	27,523	30,063	29,084	(8,4)	3,3	6,380	7,532	(15,3)
PKTs (millones)								
Reino Unido	2.020	2.032	N/A ¹	(0,6)	N/A	417	538	(22,5)
Europa	17.784	18.679	N/A	(4,8)	N/A	4.135	4.984	(17,0)
Total PKTs	19.804	20.711	20.857	(4,4)	(0,7)	4.552	5.522	(17,6)

¹ Coincidiendo con la adopción de la IFRIC 13 por British Airways, se modificó la definición de “Pasajero de pago” para incluir a los pasajeros que viajan con billetes comprados mediante el canje de puntos de Executive Club. La consiguiente corrección de las cifras relativas a pasajeros, PKT, TKT y derivados resultantes con respecto al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 se llevó a cabo en términos globales y no mediante un desglose por zona de viaje. Por este motivo, no se incluye en este apartado ningún desglose geográfico de PKT con respecto al ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008.

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje correspondientes a las clases “premium” y “no premium” como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer en Reino Unido y Europa para los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07
“premium”	23,6%	27,0%	29,9%
“no premium”	76,4%	73,0%	70,1%

■ Continente Americano

Se ofrecen rutas al Continente Americano desde Londres (Heathrow), Londres (Gatwick) y, desde el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, desde el aeropuerto de Londres (City) al aeropuerto JFK de Nueva York. Además, OpenSkies ofrece servicios de vuelos clase *business* exclusivamente de París (Orly) a Nueva York (Newark) y Washington D.C. En junio de 2010, este segmento incluía rutas a EE.UU., Canadá, Brasil, Argentina, Santa Lucía, Trinidad y Tobago, Méjico, Bahamas, Islas Caimán, Jamaica, Antigua, Granada, St. Kitts, Barbados, República Dominicana e Islas Turcas y Caicos.

Los PKTs de las rutas americanas supusieron un 46% de los PKTs totales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de mayo de 2010.

La desaceleración económica de los años 2008 y 2009 afectó particularmente a la demanda del mercado de los servicios financieros y, por ello, se redujo la demanda de viajes transatlánticos, siendo los servicios *premium* los que se vieron más afectados. British Airways redujo la capacidad total en los vuelos a y desde el Continente Americano, reduciendo los AKOs un 0,9% y un 3,5% en los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2009 y 2010, respectivamente. La reducción de la capacidad se vio parcialmente compensada por la introducción de nuevas rutas desde

Londres (Gatwick) a St. Kitts, de Londres (Heathrow) a Las Vegas y desde el aeropuerto de Londres (City) al aeropuerto JFK de Nueva York.

Los PKTs se redujeron significativamente en las primeras fases de la desaceleración económica en los últimos meses de 2008, conllevando una reducción total del 3,1% correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009. La disminución de la demanda redujo los coeficientes de ocupación de pasaje correspondientes al ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 en 1,8 puntos porcentuales. Los PKTs mostraron signos de recuperación en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 con un aumento del 0,3%. Como consecuencia de una mayor reducción de la capacidad, el coeficiente de ocupación de pasaje correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 aumentó en 3 puntos porcentuales.

La siguiente tabla muestra datos de capacidad y demanda desglosados en rutas a EE.UU. y rutas al resto del Continente Americano correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
EE.UU.	47.718	50.664	51.414	(5,8)	(1,5)	11.568	12.839	(9,9)
Otros	15.378	14.689	14.527	4,7	1,1	3.637	3.712	(2,0)
Total AKOS	63.096	65.353	65.941	(3,5)	(0,9)	15.205	16.551	(8,1)
PKTs (millones)								
EE.UU.	38.738	39.029	N/A	(0,7)	N/A	9.153	10.422	(12,2)
Otros	12.692	12.265	N/A	3,5	N/A	2.743	2.970	(1,8)
Total PKTs	51.430	51.294	52.956	0,3	(3,1)	11.896	13.392	(11,2)

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje correspondientes a las clases “premium” y “no premium” como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc en el Continente Americano en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07
“premium”	51,0%	52,1%	54,6%
“no Premium”	49,0%	47,9%	45,4%

OpenSkies sólo contribuyó un 0,1% y un 0,4% a los PKTs totales de British Airways en los ejercicios económicos finalizados a 31 de marzo de 2009 y 2010 respectivamente, por lo que su contribución a los ingresos es en la actualidad poco significativa.

■ Asia-Pacífico

Las rutas de Asia-Pacífico, se encuentran operadas principalmente desde Londres (Heathrow), se han visto severamente afectadas por la reciente desaceleración económica. En junio de 2010, este segmento incluía rutas a Japón, China, Hong Kong, Singapur y Australia. British Airways redujo la capacidad disminuyendo los servicios de vuelos a Tokio (Narita), y Hong Kong. Los AKOs se redujeron un 3,6% y un 15,9% en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2009 y 2010,

respectivamente. En el ejercicio cerrado el 31 de marzo de 2009, la reducción de la demanda fue mayor que la reducción de la capacidad, cayendo los PKTs un 5,9%. Como consecuencia de ello, los coeficientes de ocupación de pasaje cayeron 2 puntos porcentuales. No obstante, el porcentaje de reducción de la demanda durante el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 fue menor que el porcentaje de reducción de la capacidad y el coeficiente de ocupación de pasaje aumentó 1,7 puntos porcentuales.

La siguiente tabla muestra datos de capacidad y demanda desglosados en rutas a China (incluido Hong Kong) y rutas al resto de Asia-Pacífico correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
China incl. Hong Kong	7.660	9.270	9.241	(17,4)	0,3	1.591	2.162	(26,4)
Otros países	11.205	13.151	14.015	(14,8)	(6,2)	2.478	2.936	(15,6)
Total AKOs	18.865	22.421	23.256	(15,9)	(3,6)	4.069	5.098	(20,2)
PKTs (millones)								
China incl. Hong Kong	6.405	7.360	N/A	(13,0)	N/A	1.199	1.732	(30,8)
Otros países	9.542	11.195	N/A	(14,8)	N/A	1.890	2.415	(21,7)
Total PKTs	15.947	18.555	19.713	(14,1)	(5,9)	3.087	4.147	(25,6)

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje correspondientes a las clases “premium” y “no premium” como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc en el área de Asia-Pacífico en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07
“premium”	48,4%	49,1%	52,6%
“no premium”	51,6%	50,9%	47,4%

■ África y Oriente Medio

Las rutas de África y Oriente Medio se operan desde Londres (Heathrow) y Londres (Gatwick). En junio de 2010, este segmento incluía rutas a Sudáfrica, Libia, Argelia, Túnez, Zambia, Egipto, Nigeria, Kenia, Ghana, Mauricio, Angola, Uganda, Tanzania, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Omán, Bahréin, Kuwait, Arabia Saudí e Israel, así como rutas a Asia del Sur con destinos tales como la India y las Maldivas. La demanda de pasaje ha sido más inelástica durante la desaceleración económica si la comparamos con lo ocurrido en las áreas de Asia-Pacífico y Reino Unido/Europa, habiéndose reducido el número de pasajeros transportados en los dos ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010 y 2009 en un 2,3% frente al descenso del 9,3% en el segmento Reino Unido/Europa y una caída del 20,3% en el segmento Asia Pacífico. No obstante, el aumento de la capacidad, generado por la introducción de un tercer vuelo diario a Johannesburgo durante 5 días por semana y de servicios de

vuelos a las Maldivas, ha ocasionado una reducción en los coeficientes de ocupación de pasaje durante los dos ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010 y 2009.

La incorporación de nuevos participantes en el mercado, tales como Oman Air que comenzó su servicio de vuelos desde Muscat a Londres (Heathrow) en enero de 2009, y de capacidad adicional a través de la introducción del Airbus A380 por parte de Emirates, ha perjudicado también a determinadas rutas de África y Medio Oriente.

La siguiente tabla muestra determinados datos operativos financieros clave desglosados en rutas a África, el Subcontinente Indio y Arabia Saudí y el Golfo correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y los trimestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
África	15.535	15.142	15.928	2,6	(4,9)	3.571	3.638	(1,8)
Subcontinente Indio	9.749	10.443	10.305	(6,6)	1,3	2.073	2.320	(10,6)
Arabia Saudí y el Golfo	6.310	5.021	4.973	25,7	1,0	1.251	1.515	(17,4)
Total AKOs	31.594	30.606	31.206	3,2	(1,9)	6.895	7.473	(7,7)
PKTs (millones)								
África	12.199	12.130	N/A	0,6	N/A	2.513	2.846	(11,7)
Subcontinente Indio	7.362	7.937	N/A	(7,2)	N/A	1.429	1.572	(9,1)
Arabia Saudí y el Golfo	4.092	3.675	N/A	11,3	N/A	742	974	(23,8)
Total PKTs	23.653	23.742	24.811	(0,3)	(4,3)	4.684	5.392	(13,1)

En la siguiente tabla se desglosan los ingresos por pasajeros premium y no premium como porcentaje de la cifra total de ingresos por pasaje generados por British Airways Plc en el segmento África y Oriente Medio en los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07
“premium”	49,4%	50,7%	51,3%
“no premium”	50,6%	49,3%	48,7%

8.3.2 Transporte de Carga

8.3.2.1 Descripción del Negocio y mercados principales

British Airways, a través de British Airways World Cargo, transporta mercancías, correo y mensajería a aproximadamente 200 destinos en más de 80 países. Sobre la base del total de toneladas-kilómetros de carga (TKC) recorridos internacionalmente, British Airways World Cargo es la duodécima aerolínea de carga del mundo¹².

British Airways World Cargo generó unos ingresos de transporte de carga de 615 millones de libras esterlinas (881 millones de euros) en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008, lo que representa el 7,0% de los ingresos consolidados de British Airways, un

¹² Fuente: IATA World Air Transport Statistics para el periodo de enero a diciembre del año 2009.

aumento del 2,8% en comparación con los 598 millones de libras esterlinas (880 millones de euros) generados en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2007.

British Airways World Cargo generó unos ingresos por transporte de carga de 673 millones de libras esterlinas (817 millones de euros) en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, lo que representa el 7,5% de los ingresos consolidados de British Airways y un aumento del 9,4% en comparación con los 615 millones de libras esterlinas (881 millones de euros) generados en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008.

British Airways World Cargo generó unos ingresos por transporte de carga de 550 millones de libras esterlinas (620 millones de euros) en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, lo que representa el 6,9% de los ingresos consolidados de British Airways y una reducción del 18,3% en comparación con los 673 millones de libras esterlinas (817 millones de euros) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009.

Asimismo, en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways World Cargo transportó 760.000 toneladas de carga a destinos de Europa, el Continente Americano y del resto del mundo.

La mayor parte de la carga de British Airways World Cargo se transporta en las bodegas de los aviones de pasajeros (lo que se denomina “*belly-freight*”), el resto se transporta en cargueros arrendados o parcialmente fletados cuando las condiciones del mercado permiten su utilización. Esto permite a British Airways maximizar el uso de su red de rutas regulares para prestar un servicio de transporte de carga mundial.

No existen aviones en la flota de British Airways dedicados a operaciones de carga. Además de la flota principal, British Airways World Cargo utiliza para la prestación de sus servicios Boeing 747-400F de Global Supply Systems Limited arrendados bajo la figura del *wet lease* -en virtud de la que British Airways World Cargo en calidad de arrendataria recibe los aviones, tripulación completa, mantenimiento y seguro de los aviones- aviones de forma plurianual y también utiliza espacio en los cargueros operados por otras compañías aéreas. Los servicios de cargueros especializados ofrecen a British Airways World Cargo la oportunidad de prestar servicio en destinos que no están disponibles en la red de transporte de pasajeros de British Airways.

8.3.2.2 Principales datos operativos

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos correspondientes al negocio de transporte de carga para los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los periodos trimestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
Tráfico de carga (millones de TKCs)	4.537	4.638	4.892	(2,2)	(5,2)	1.104	1.095	0,8
Ingresos por TKC (peniques)	12,12	14,51	12,57	(16,5)	15,4	15,85	11,69	35,6
Ingresos de Carga (en millones de libras esterlinas)	550	673	615	(18,3)	9,4	175	128	36,7

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07	Trimestre cerrado a 30/06/10	Trimestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
Ingresos de Carga (en millones de euros)	620	817	881	(24,1)	(7,3)	200	142	40,8
Tipo de cambio medio libra esterlina/euro*	1,128	1,214	1,432	N/A	N/A	1,141	1,109	N/A

* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleados para calcular las cifras equivalentes en euros.

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, la desaceleración de la economía tuvo un impacto significativo en la demanda mundial de transporte aéreo de mercancías, especialmente en el segundo semestre del ejercicio. La bajada del 5,2% del tráfico de carga (medido en TKCs (Toneladas-kilómetros de Carga)) se vio más que compensada por el aumento en los *yields*, principalmente en el primer semestre del ejercicio y parcialmente impulsados al alza por los recargos en el precio del combustible que siguieron a los niveles record de los precios del crudo. Como consecuencia, durante dicho ejercicio los ingresos totales de carga aumentaron un 9,4%.

Desde noviembre de 2009, el mercado del transporte aéreo de mercancías ha mostrado la vuelta a un crecimiento positivo interanual, aunque el exceso en la capacidad global tuvo un efecto negativo sobre los *yields*, lo que conllevó una reducción del 18,3% de los ingresos por transporte de carga de British Airways en el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2010.

8.4 Servicios complementarios

8.4.1 Mantenimiento

El negocio de mantenimiento de British Airways (“**British Airways Engineering**”), que incluye servicios de ingeniería dentro de British Airways y las filiales participadas al 100% British Airways Maintenance Cardiff Limited, British Airways Avionic Engineering Limited y British Airways Interior Engineering Limited y presta sus servicios de ingeniería tanto a British Airways como a otras aerolíneas a excepción de la reparación de los incidentes aislados de mantenimiento externo por circunstancias extraordinarias, y a la reparación de motores y *overhaul* de motores desmantelamiento del motor y reparación y sustitución de sus principales componentes, incluyendo componentes con vida útil finita y reconstrucción del motor, actividades que llevan a cabo íntegramente terceros contratistas, British Airways Engineering lleva a cabo el mantenimiento de toda la flota en servicio de British Airways.

El mantenimiento de la flota de BA CityFlyer lo llevan a cabo contratistas externos.

El trabajo realizado para otros clientes representa entre el 6% y el 7% del valor del trabajo de British Airways Engineering, generando unos ingresos de alrededor de 35 millones de libras esterlinas (39 millones de euros) en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010. Por lo que respecta a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2009 y 2008, British Airways Engineering generó unos ingresos de 34 millones de libras esterlinas (41 millones de euros) y 36 millones de libras esterlinas (52 millones de euros), respectivamente.

British Airways Engineering cuenta con hangares de reparación en Heathrow, Gatwick, Glasgow y Cardiff, y cuenta con una plantilla de alrededor de 4.800 empleados. British Airways Engineering presta servicios que incluyen pruebas, reparación y *overhaul* de motores a una amplia gama de componentes instalados en los aviones del tipo Airbus y Boeing (a excepción del *overhaul* de motores), a una serie de clientes, entre los que se encuentran tanto aerolíneas como terceros clientes.

8.4.2 Servicio de asistencia en tierra (*handling*)

Los únicos servicios de *handling* significativos prestados por British Airways a terceros clientes se encuentran en la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York, donde los ingresos por año procedentes de dichos servicios ascendieron a aproximadamente 30 millones de libras esterlinas (34 millones de euros) en los tres últimos ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010.

8.5 Programas de fidelización

British Airways cuenta con dos programas de fidelización distintos: BA Miles y AIRMILES. Estos programas los administra una filial participada al 100%, Mileage Company Limited.

El programa “*frequent flyer*” de British Airways opera a través del ‘*Executive Club*’ de la aerolínea y permite a los viajeros frecuentes (o a los miembros de entidades asociadas – véase a continuación) acumular créditos de millas ‘*BA Miles*’ entre los que se incluyen vuelos gratuitos con British Airways.

El programa *BA Miles* ha experimentado un aumento en las ventas de millas a terceros del 92% en los tres ejercicios que van de abril de 2007 a marzo de 2010. El aumento en las ventas de millas se ha logrado principalmente a través del crecimiento de tarjetas de crédito copatrocinadas por varias marcas en el Reino Unido y en EE.UU., de la búsqueda de nuevas asociaciones (partnerships) tales como la American Express Membership Rewards a nivel global y mejoras en las propuestas de clientes con los miembros de las asociaciones.

British Airways opera también el programa AIRMILES. El programa permite a las empresas comprar millas para utilizarlas en sus propias actividades promocionales en el Reino Unido. Las AIRMILES pueden ser canjeadas por una amplia variedad de prestaciones, incluidos vuelos de British Airways y de otras compañías aéreas.

En los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2008 y 2009 se produjeron las siguientes salidas en relación con el programa de AIRMILES (dichos ajustes resultaron en un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias del Grupo British Airways): Durante el ejercicio que finalizó el 31 de marzo de 2008, una salida de 19 millones de libras originada en una reducción en la estimación de redención de vouchers de millas emitidos a los clientes. Durante el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2009, tuvo lugar una liberación de 16 millones de libras como resultado de una reducción en la estimación de redención respecto de clientes que utilizaban a efectos del pago a RBS (quien dejó de ser un socio de British Airways a efectos de cobro) y que, por lo tanto, se consideran que ya no forman parte del esquema de millas.

A 31 de marzo de 2010, British Airways Executive Club contaba con casi 6 millones de miembros. La siguiente tabla muestra el número de miembros y los ingresos porcentuales por clase correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08-08/07
Número de miembros (en miles)	5.975	5.545	5.073	7,8	9,3
Ingresos de BA Exec Club como % del total de ingresos	43,0	43,2	43,6	(0,4)	(0,9)
Ingresos de BA Exec Club como % de los ingresos de la clase primera/ <i>business</i>	65,2	64,5	64,2	1,1	0,5
Ingresos de BA Exec Club como % de los ingresos de clase turista	25,6	25,5	25,1	0,2	1,6

* La clase Turista está formada por la clase *economy* y la clase *World Traveller Plus*.

Un porcentaje significativo de los billetes expedidos e ingresos de pasaje de British Airways proceden de los miembros del “BA Executive Club”, que British Airways considera una valiosa herramienta para interactuar con, y reconocer la fidelidad de, sus mejores clientes.

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 el valor de los ingresos por pasajeros diferidos en relación con las millas acumuladas dentro del programa de BA Miles fue de 131 millones de libras, cifra que representa aproximadamente el 2% de los ingresos totales por pasajeros de British Airways en el ejercicio. A 31 de marzo de 2010, el valor contable de las millas no amortizadas, tanto las acumuladas (por clientes club de British Airways) como las vendidas (a terceros), fue de 348 millones de libras, cifra que representa una cantidad aproximada de 154.000 millones de millas. No es posible determinar si las amortizaciones proceden de millas acumuladas o de millas vendidas y por lo tanto no se ha estimado el desglose del pasivo por millas diferido entre millas acumuladas y millas vendidas.

8.6 Circunstancias excepcionales

En el apartado 14 se exponen los factores excepcionales que han afectado e influido en las operaciones y actividades de British Airways durante los tres últimos ejercicios y al periodo trimestral cerrado a 30 de junio de 2010, siendo los trastornos causados por la actividad volcánica y los conflictos con los trabajadores como principales factores excepcionales.

Se estima que en 2009 y 2010 las pérdidas incurridas por British Airways como consecuencia del conflicto con el personal de cabina del sindicato Unite, en términos de pérdida de ingresos y costes adicionales de tripulación y arrendamientos en régimen *wet lease*, ascendieron a un total de 185 millones de libras, de los que 43 millones de libras se incurrieron en el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2010 (lo cual equivale a un 0,5% de los ingresos totales en dicho ejercicio) y los restantes 142 millones (lo cual equivale a un 1,8% de los ingresos totales en el ejercicio fiscal cerrado el 31 de marzo de 2010) en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2011.

Se estima que British Airways registró una pérdida de unos 108 millones de libras (lo cual representa un 1,4% de los ingresos totales en el ejercicio fiscal cerrado el 31 de marzo de 2010) en total en términos de ingresos por pasaje y carga y costes adicionales durante el periodo comprendido entre los meses de abril y mayo de 2010 cuando se cerró el espacio aéreo sobre las rutas de British Airways debido a la erupción del volcán Eyjafjallajokull.

8.7 Información por segmentos

Las operaciones de pasaje y carga de la red de British Airways se gestionan como una única unidad de negocios. Las decisiones de asignación de recursos se basan en la rentabilidad de las rutas, que tiene en cuenta los aspectos económicos de las rutas y los tipos de aviones, que se realizan principalmente en función de los datos económicos de pasaje con una limitada referencia a la demanda de carga. El objetivo a la hora de tomar las decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados. Mientras que las operaciones de OpenSkies y BA CityFlyer se consideran segmentos de explotación separados, sus actividades se consideran lo suficientemente similares, en cuanto a su naturaleza, para sumar los dos segmentos y presentarlos junto con las operaciones de pasaje y carga de la red. Por lo tanto, en base a la forma en la que British Airways trata las operaciones de pasaje y carga de la red y la forma en la que se toman las decisiones sobre asignación de recursos, British Airways cuenta con un único segmento de negocio a efectos de presentación de información financiera, que se presenta como el “negocio de las aerolíneas”.

“Otros Segmentos” incluye The Mileage Company Limited (ventas de millas y millas aéreas de BA a terceros), British Airways Holidays Limited (paquetes de vacaciones) y Speedbird Insurance Company Limited (la aseguradora cautiva del Grupo British Airways).

A continuación se expone la información por segmentos relativa a los segmentos de explotación de los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008.

	En millones de libras esterlinas											
	Negocio de Aerolíneas			Otros segmentos			Sin asignar			Total Grupo		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Ingresos de Explotación:												
Externos	7.802	8.840	8.570	192	152	188	-	-	-	7.994	8.992	8.758
Inter-segmentos	52	18	31	-	-	-	-	-	-	52	18	31
Gastos de Explotación:												
Externos	8.016	9.098	7.744	171	132	167	-	-	-	8.277	9.230	7.911
Resultados de explotación¹	(252)	(240)	857	21	20	21	-	-	-	(231)	(220)	878
E.B.I.T.D.A.R. fp	621	625	1.759	21	20	21	-	-	-	642	645	1.780
Pagos Alquiler Inm.	(104)	(106)	(119)	-	-	-	-	-	-	(104)	(106)	(119)
Pagos Alquiler Flota	(69)	(73)	(68)	-	-	-	-	-	-	(69)	(73)	(68)
E.B.I.T.D.A.	448	446	1.572	21	20	21	-	-	-	469	466	1.593
Amortizaciones	(731)	(693)	(690)	-	(1)	(2)	-	-	-	(732)	(694)	(692)
Gasto financiero neto	(96)	78	181	-	(59)	(11)	(171)	(182)	(175)	(267)	(163)	(5)
Beneficio / (pérdida) de enajenación de inmovilizado	(16)	8	16	-	-	(2)	-	-	-	(16)	8	14
Derivados financieros de combustible beneficio / (pérdida)	15	(18)	12	-	-	-	-	-	-	15	(18)	12
Resultado antes de Impuestos	(381)	(180)	1.089	21	(39)	8	(171)	(182)	(175)	(531)	(401)	922
Impuesto sobre sociedades	-	-	-	-	-	-	106	43	(194)	106	43	(194)
Resultados netos	(381)	(180)	1.089	21	(39)	8	(65)	(139)	(369)	(425)	(358)	728
Plantilla equivalente (personas)	40.892	44.369	44.498	602	618	642	-	-	-	41.494	44.987	45.140
Participaciones en empresas asociadas	197	209	227	-	-	-	-	-	-	197	209	227
Inmovilizado material	6.902	7.230	7.261	2	3	2	-	-	-	6.904	7.233	7.263
Existencias ²	98	127	112	-	-	-	-	-	-	98	127	112
Resto activo	3.364	2.807	3.593	114	112	97	-	-	-	3.478	2.919	3.690
Total activo	10.561	10.373	11.193	116	115	99	-	-	-	10.677	10.488	11.292
Créditos ³	-	-	-	-	-	-	4.002	3.763	3.174	4.002	3.763	3.174

	En millones de libras esterlinas											
	Negocio de Aerolíneas			Otros segmentos			Sin asignar			Total Grupo		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Impuestos diferidos ⁴	-	-	-	-	-	-	774	652	1.075	774	652	1.075
Resto de pasivo (excluido Patrimonio Neto)	3.413	3.842	3.479	373	381	298	2	4	4	3.788	4.227	3.781
Total Pasivo (excluido Patrimonio Neto)	3.413	3.842	3.479	373	381	298	4.778	4.419	4.253	8.564	8.642	8.030

¹ Ejercicio 2008/2007 excluye 2 millones de libras de pérdidas por operaciones discontinuas.

² Consiste principalmente en piezas consumibles y fungibles de ingeniería y existencias de venta en vuelo de productos y catering.

³ Consiste en deuda financiera, incluidos préstamos bancarios y otros, arrendamientos financieros y contratos de compraventa a plazos.

⁴ Se ha efectuado una provisión completa para impuestos diferidos según la norma IAS 12.

	Negocio de aerolíneas			Otros segmentos			Sin asignar			Total Grupo		
	Ejercicio 2010/09 (millones €*)	Ejercicio 2009/08 (millones €)	Ejercicio 2008/07 (millones €)	Ejercicio 2010/09 (millones €)	Ejercicio 2009/08 (millones €)	Ejercicio 2008/07 (millones €)	Ejercicio 2010/09 (millones €)	Ejercicio 2009/08 (millones €)	Ejercicio 2008/07 (millones €)	Ejercicio 2010/09 (millones €)	Ejercicio 2009/08 (millones €)	Ejercicio 2008/07 (millones €)
Ingresos de Explotación:												
Externos	8.801	10.732	12.272	217	185	269	-	-	-	9.017	10.917	12.541
Inter-segmentos	59	22	44	-	-	-	-	-	-	59	22	44
Gastos de Explotación:												
Externos	9.144	11.045	11.089	193	160	239	-	-	-	9.336	11.205	11.328
Resultados de explotación	(284)	(291)	1.227	24	24	30	-	-	-	(261)	(267)	1.257
E.B.I.T.D.A.R.fp	700	759	2.519	24	24	30	-	-	-	724	783	2.549
Pagos Alquiler Inm.	(117)	(129)	(170)	-	-	-	-	-	-	(117)	(129)	(170)
Pagos Alquiler Flota	(78)	(89)	(97)	-	-	-	-	-	-	(78)	(89)	(97)
E.B.I.T.D.A.	505	541	2.252	24	24	30	-	-	-	529	566	2.282
Amortizaciones	(825)	(841)	(988)	-	(1)	(3)	-	-	-	(826)	(843)	(991)
Gasto financiero neto	(108)	95	259	-	(72)	(16)	(193)	(221)	(251)	(301)	(198)	(8)
Beneficio / (pérdida) de enajenación de inmovilizado	(18)	10	23	-	-	(3)	-	-	-	(18)	10	20
Derivados financieros de combustible. Beneficio / (pérdida)	17	(22)	17	-	(47)	-	-	-	-	17	(22)	17
Resultado antes de Impuestos	(430)	(219)	1.563	24	(47)	11	(193)	(221)	(251)	(599)	(487)	1.320
Impuesto sobre sociedades							120	52	(278)	120	52	(278)
Resultados Netos	(430)	(219)	1.563	24	(47)	11	(73)	(169)	(528)	(479)	(435)	1.042
Plantilla equivalente (personas)	40.892	44.369	44.498	602	618	642	-	-	-	41.494	44.987	45.140
Participaciones en empresas asociadas	222	254	325	-	-	-	-	-	-	222	254	325
Inmovilizado material	7.785	8.777	10.401	2	4	3	-	-	-	7.788	8.781	10.404
Existencias ²	111	154	160	-	-	-	-	-	-	111	154	160
Resto activo	3.795	3.408	5.437	129	136	139	-	-	-	3.923	3.544	5.576
Total activo	11.913	12.593	16.323	131	140	142	-	-	-	12.044	12.732	16.464
Créditos ³	-	-	-	-	-	-	4.514	4.568	4.545	4.514	4.568	4.545
Impuestos diferidos ⁴	-	-	-	-	-	-	873	792	1.539	873	792	1.539
Resto pasivo (excluido Patrimonio Neto)	3.850	4.664	4.982	421	463	427	2	5	6	4.273	5.132	5.415
Total Pasivo (excluido Patrimonio Neto)	3.850	4.664	4.982	421	463	427	5.390	5.365	6.090	9.660	10.492	11.499

Los resultados financieros procedentes de otros segmentos de explotación se encuentran por debajo del umbral cuantitativo de determinación de los segmentos de explotación que deben presentarse y están compuestos principalmente por los resultados financieros de The Mileage Company Limited, British Airways Holidays Limited y Speedbird Insurance Company Limited.

8.8 Asociaciones globales y alianzas estratégicas / Acuerdos de colaboración

8.8.1 Alianza oneworld

British Airways e Iberia son miembros de la alianza *oneworld* junto con American Airlines, Cathay Pacific, Finnair, Japan Airlines, Lan Airlines, Malév, Mexicana, Qantas y Royal Jordanian. La alianza *oneworld* celebró su décimo aniversario en febrero de 2009. Tres nuevos miembros, S7 (Rusia), Kingfisher (India) y Air Berlin (Alemania) se unirán a la alianza en 2010 (octubre), 2011 y 2012 respectivamente.

La alianza *oneworld* es una alianza diseñada para maximizar la oferta a los clientes ofreciendo una mayor cobertura de red y ventajas. A través de la alianza, los clientes tienen acceso a mayor variedad de rutas disponibles, escalas y combinaciones de tarifas, mayor acceso a salas en aeropuertos y oportunidades de obtener más puntos aéreos de viajero frecuente en los programas de fidelización de las mismas. Estas ventajas para los clientes aumentan el atractivo de las aerolíneas miembros, dando a las compañías la oportunidad de incrementar factores de carga, tráfico e ingresos.

Desde el 19 de agosto de 2010, entre todos los miembros de *oneworld* volaron a 701 destinos de 136 países y generaron 637 mil millones de PKTs. La alianza *oneworld* opera unos 8.200 vuelos diarios, llevando alrededor de 325 millones de pasajeros en una flota combinada de aproximadamente 2.200 aviones. Ofrece casi 500 salas aeroportuarias para clientes premium.

8.8.2 Alianzas estratégicas / Acuerdos de cooperación

8.8.2.1 British Airways, American Airlines e Iberia

British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito un acuerdo para la explotación conjunta de vuelos entre Europa (Unión Europea, Noruega y Suiza) y Norteamérica (Estados Unidos, Canadá y México). Dicho acuerdo tiene una duración indefinida.

British Airways e Iberia ya contaban con acuerdos bilaterales de códigos compartidos y otros acuerdos de cooperación con American Airlines.

Esta alianza permite a las tres compañías tomar parte en la participación en los ingresos, coordinar el marketing, la publicidad, las ventas y la distribución de servicios de pasajeros y carga y cooperar en el establecimiento de calendarios de horarios de vuelos, precios, capacidad y programas de viajeros frecuentes. British Airways e Iberia ya contaban con acuerdos bilaterales de códigos compartidos entre ellos y otros acuerdos de cooperación con American Airlines, y la alianza es una extensión de dichos acuerdos.

La alianza aumentará considerablemente las opciones y la comodidad del cliente, se generarán eficiencias operativas y un mayor valor para los clientes, aumentando la competencia en el marco de un gran número de rutas ciudad a ciudad y generando beneficios económicos para las comunidades de las redes mundiales de las tres compañías.

La alianza beneficiará asimismo a los accionistas y empleados de las tres compañías como resultado de una mayor eficiencia y crecimiento económico.

Los beneficios previstos incluyen un mayor acceso a los pasajeros (dado que las tres aerolíneas agruparán sus reservas) y la reducción de la capacidad sobrante. Esto permite a la alianza ofrecer a los pasajeros en viajes de empresa un único contrato para los tres miembros de la alianza, tal y como Skyteam y Star pueden hacer en la actualidad en relación con sus vuelos transatlánticos. British Airways e Iberia prevén que la capacidad de la alianza de ofrecer un único contrato, y la potencial reducción de costes, ayudará a *oneworld* a competir de forma más eficaz con Skyteam y Star en el estratégicamente importante mercado transatlántico.

En virtud del acuerdo de participación en ingresos, las tres aerolíneas participarán en ingresos y en los costes incrementales asociados al transporte de cada pasajero en las rutas cubiertas por la alianza. El reparto de ingresos se basará en la cuota de capacidad de cada aerolínea (medida en asientos ofertados) dentro de la alianza, corregido en función de las fluctuaciones de ingresos con respecto a su cuota relativa de ingresos incluidos en el “año base” cerrado a 31 de marzo de 2009.

Las variaciones al alza o a la baja de los ingresos de los miembros del acuerdo en relación con los otros miembros, y sujeto a determinados factores, incluyendo el tiempo de maduración de las nuevas rutas y la inversión en nuevos productos, serán compensadas entre los miembros del acuerdo.

Los ingresos totales de estas rutas representaron el 35% de los ingresos de British Airways Plc (sin incluir BA City Flyer y Open Skies) para el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. Los ingresos de carga, que habitualmente representan entre un 4% y 5% del total de ingresos de dichas rutas no está sujeto al acuerdo de participación de ingresos. Por razones prácticas, Open Skies no participará en el acuerdo de participación de ingresos hasta la primera mitad de 2012). En el caso de Iberia los ingresos de dichas rutas representaban un 11% de sus ingresos de pasaje.

Principales áreas de colaboración:

- Al participar unas en los ingresos de las otras, las tres aerolíneas les resultará indiferente, desde el punto de vista económico, la ruta y la compañía aérea que elija el cliente para un viaje transatlántico (lo que en inglés se denomina alianzas “*metal neutral*”). De esta forma se garantizará que cada compañía actúe en beneficio de, y se vea recompensada por el éxito de la *joint-venture* y su red en su conjunto.
- **Código compartido:** cada aerolínea compartirá el código de los servicios prestados por las otras en la máxima medida de lo posible. Además, las tres aerolíneas han puesto en marcha nuevos códigos compartidos en un número significativo de rutas adicionales, lo que se traduce en un aumento significativo del número de destinos de que dispondrán los clientes. American añadirá su código a 322 vuelos de British Airways e Iberia a aproximadamente 101 destinos, British Airways pondrá su código en aproximadamente 2.063 vuelos de American e Iberia a aproximadamente 181 destinos e Iberia colocará su código en aproximadamente 354 vuelos de American y British Airways a 96 destinos. Está previsto que en el futuro se añadan más códigos compartidos. En total, los pasajeros podrán combinar más fácilmente sus vuelos en la red de las tres compañías, que suma más de 400 destinos en alrededor de 105 países con en torno a 5.200 vuelos diarios.
- **Tarifas:** las tres aerolíneas colaborarán en estrategias en materia de precios y en el desarrollo de reglas y condiciones de asociación.

- **Gestión de ingresos (*Yield Management*):** las tres aerolíneas colaborarán en el control de inventario y la gestión de ingresos, en la medida en que dichas funciones se refieran a servicios prestados en virtud del acuerdo de alianza. Las aerolíneas se permitirán entre sí el acceso a sus respectivos sistemas de gestión de ingresos y discutirán a fondo el proceso de gestión de ingresos.
- **Horarios:** las tres aerolíneas planificarán conjuntamente sus respectivos horarios y los servicios de conexión pertinentes, al objeto de maximizar y optimizar las opciones de servicios y rutas viables que se ofrecen al cliente y minimizar los tiempos de conexión en beneficio de los clientes.
- **Oferta de Productos y marketing:** las tres aerolíneas comercializarán, promocionarán y harán publicidad conjuntamente de sus servicios.
- **Programas de viajeros frecuentes:** las tres aerolíneas ofrecerán programas de viajeros frecuentes que permitirán a los miembros del programa de una de las compañías acumular millas y canjear los regalos por servicios de las otras compañías.
- **Ventas:** las tres aerolíneas determinarán de mutuo acuerdo las estrategias más eficientes para vender los servicios de la alianza, coordinar sus equipos de ventas y asignar sus recursos de venta.
- **Aeropuertos:** las tres aerolíneas determinarán la forma más eficiente de utilizar sus instalaciones en los aeropuertos comunes que atiendan.
- **Reducción de costes:** las tres aerolíneas colaborarán en sus esfuerzos para reducir costes

El acuerdo de alianza recibió la aprobación de la Comisión Europea el día 14 de julio de 2010 y del Departamento de Transporte de Estados Unidos de América el día 20 de julio de 2010. La aprobación estaba sujeta al compromiso por parte de las tres aerolíneas de poner cuatro de las franjas horarias (*slot*) diarias de despegue y aterrizaje que tienen asignadas en Londres Heathrow (o Londres Gatwick si así lo prefiere el tercero que corresponda) a disposición de sus competidores para su uso en servicios a Estados Unidos de América. El proceso de recolocación de *slots* está siendo supervisado por la Comisión Europea y actualmente se encuentra en curso. Cabe la posibilidad de que sea preciso facilitar hasta tres *slot* de despegue y aterrizaje más (con los *slot* correspondientes de New York JFK, si es preciso) si el número de servicios operados por otras compañías entre Londres y Nueva York cae por debajo de los niveles actualmente hechos públicos. Las autorizaciones de la Comisión Europea y del Departamento de Transporte de Estados Unidos no limitan a los miembros de la alianza para la obtención de slots en ninguna de las rutas afectas dicho acuerdo.

Las tres aerolíneas se han comprometido asimismo a permitir el acceso a sus programas de viajeros frecuentes y a permitir la combinación de tarifas, así como a ofrecer acuerdos de tarifas especiales en relación con las rutas pertinentes.

La aprobación del acuerdo por parte del Departamento de Transporte de Estados Unidos de América deberá ser solicitada de nuevo a los diez años de la aprobación inicial.

Tras la concesión de las autorizaciones legales arriba mencionadas, las partes firmaron un acuerdo de constitución en septiembre de 2010 y British Airways, Iberia y American Airlines anunciaron cuatro nuevas rutas que se inaugurarán en abril de 2011. Dichas rutas

son las siguientes: Nueva York JFK-Budapest y Chicago- Helsinki (operadas por American), Londres Heathrow-San Diego (operada por British Airways) y Madrid-Los Ángeles (operada por Iberia).

8.8.2.2 *Acuerdo de alianza entre British Airways y American Airlines.*

British Airways y American Airlines firmaron un acuerdo de colaboración el 14 de agosto de 2008. Esta alianza establece un marco general para la coordinación de los servicios de transporte de pasajeros y carga entre las dos aerolíneas, incluyendo, entre otros, códigos compartidos, coordinación de sus programas de viajeros frecuentes o calendarios de horarios de vuelos. Este acuerdo complementa el acuerdo descrito en el apartado 8.8.2.1 anterior. No obstante, dicho acuerdo reconoce que pudieran existir algunas áreas comerciales y geográficas en las que British Airways y American Airlines pudieran desear cooperar en el futuro sin la participación de Iberia. Según los términos del acuerdo, ambas partes se comprometen a pagar a la otra parte una comisión de salida en caso de resolver unilateralmente la alianza, previa notificación efectuada por escrito después de la fecha de implementación. La comisión de salida se fija, como máximo, en 150 millones de US\$ cuando la notificación se efectúe antes de que se cumpla el cuarto aniversario de la fecha de implementación y va disminuyendo hasta los 50 millones de US\$ en el caso de que la notificación se efectúe entre el sexto y el séptimo aniversario de la fecha de implementación. A partir del séptimo aniversario de la fecha de implementación, no resultará pagadera ninguna comisión de salida. La fecha de implementación es el 21 de octubre de 2010. Este acuerdo no se ve afectado por el acuerdo de participación de ingresos, arriba mencionado.

8.8.2.3 *Qantas*

En virtud de un Contrato de Servicios de Vuelos Conjuntos (el *Joint Services Agreement* o “*JSA*”) suscrito con Qantas, se pactó una plena cooperación estratégica plena, táctica y operativa en todos los vuelos que British Airways y Qantas operan en los mercados entre el Reino Unido/Europa Continental y Sudeste Asiático/Australia. Esta cooperación proporciona a los clientes una mejora en los horarios de salida de los vuelos, rutas y relación precio-calidad. La explotación del *JSA* tiene las necesarias autorizaciones en materia de competencia, incluyendo la aprobación de la Comisión Australiana de Competencia y Consumidores (*Australian Competition and Consumer Commission*), que renovó la autorización del *JSA* hasta el año 2015. British Airways y Qantas comparten pérdidas y ganancias en las rutas incluidas en virtud de este acuerdo cubiertas por el *JSA*. En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, las rutas de British Airways incluidas en el *JSA* generaron alrededor del 5% del total de ingresos de pasaje y carga de British Airways.

En virtud del *JSA*, los ingresos de pasaje y carga, y los costes de explotación incluido un porcentaje de los costes fijos, tales como costes de titularidad de aviones, se comparten en base a la capacidad ofrecida por cada aerolínea en los mercados incluidos. Los pagos compensatorios de explotación conjunta se limitan a un máximo de 10 millones de dólares estadounidenses en relación con cada ejercicio finalizado el 30 de junio.

8.8.2.4 *Iberia – British Airways*

En enero de 2005, British Airways celebró un Contrato de Explotación Conjunta (*Joint Business Agreement*) con Iberia en virtud del cual se inició la cooperación comercial en

las rutas Heathrow-Madrid y Heathrow-Barcelona. No obstante, en octubre de 2009 la ruta Heathrow-Barcelona fue excluida del acuerdo. Las rutas de Heathrow-Madrid se gestionan como un único negocio con calendarios de horarios de vuelos, actividades de marketing, ventas, carga, precios y servicio de atención al cliente coordinados. British Airways e Iberia comparten los ingresos de pasaje y costes directos y determinados gastos fijos tales como costes de titularidad de aviones en la ruta Londres Heathrow – Madrid Barajas.

8.8.3 Franquicias

British Airways cuenta con contratos de franquicia con las aerolíneas Comair Pty Ltd (“**Comair**”) y Sun-Air of Scandinavia A/S (“**Sun-Air**”) que permiten a las dos franquiciadas volar utilizando el prefijo de vuelo de British Airways y utilizar el uniforme de British Airways. También se benefician de la red mundial de marketing y distribución de British Airways, del programa *frequent flyer* y del “*Executive Club*”. En virtud de estos contratos, British Airways recibe honorarios de franquicia en función de los ingresos obtenidos por las franquiciadas derivados los vuelos operados por éstas. Las franquiciadas soportan el riesgo comercial y obtienen los beneficios de operar los vuelos bajo acuerdos de franquicia.

British Airways no tiene más relaciones de franquicia que las mencionadas anteriormente y descritas en detalle a continuación.

8.8.3.1 Comair

Comair ha sido una franquiciada de British Airways desde el año 1996. Opera servicios de vuelos desde Johannesburgo a Durban, Puerto Elizabeth, Ciudad del Cabo, Harare, Victoria Falls, Livingston, Mauricio y Windhoek, y entre Ciudad del Cabo y Durban. Comair opera también un servicio de vuelos de bajo coste con el nombre “kulula.com”. Los vuelos operados por kulula.com está excluidos de este acuerdo de franquicia. El plazo de vigencia del acuerdo de franquicia actual es hasta mayo de 2013.

8.8.3.2 Sun-Air

Sun-Air ha sido una franquiciada de British Airways desde el año 1996. Ofrece vuelos desde Billund a Bruselas, Dusseldorf, Helsinki, Londres, Manchester, París y Estocolmo, y desde Aarhus a Gotemburgo, Oslo y Estocolmo. El plazo de vigencia del acuerdo de franquicia actual es hasta marzo de 2013.

8.8.4 Código compartido y otros contratos bilaterales

British Airways cuenta con acuerdos bilaterales suscritos con una serie de aerolíneas, algunas de las cuales son también miembros de la alianza *oneworld*, acuerdos que abarcan códigos compartidos, vínculos entre programas de *frequent flyer* y otras actividades diversas. British Airways Plc ofrece servicios de vuelos de código compartido en rutas seleccionadas con todas las aerolíneas que son miembros de *oneworld* así como en rutas con Aer Lingus (Irlanda), Flybe y Loganair (Reino Unido) y Meridiana Fly (Italia). Los contratos de código compartido disponen que una aerolínea (“línea aérea de marketing”) coloque su código de designación de vuelo en determinados vuelos acordados operados por otra aerolínea (“línea aérea de explotación”), proporcionando así a los clientes de la línea aérea de marketing un gran número de servicios de conexión y destinos globales y a la línea aérea de explotación

un canal adicional de obtención de ingresos de pasaje, con una comisión generalmente abonada por la línea aérea de marketing.

8.9 Inversiones y desinversiones de British Airways

La siguiente tabla muestra el valor neto contable del inmovilizado de British Airways a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, y a 30 de junio de 2010:

Inmovilizado	A 31 de marzo de 2010 (en millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2009 (en millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2008 (en millones de libras esterlinas)	A 30 de junio de 2010 (en millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2010 (en millones de euros)	A 31 de marzo de 2009 (en millones de euros)	A 31 de marzo de 2008 (en millones de euros)	A 30 de junio de 2010 (en millones de euros)
Inmovilizado Material								
Flota	5.739	5.996	5.976	5.749	6.450	6.442	7.509	7.033
Propiedades ¹	920	971	977	907	1.034	1.043	1.228	1.110
Equipo ²	245	266	310	236	275	286	390	289
Total	6.904	7.233	7.263	6.892	7.759	7.771	9.127	8.431
Inmovilizado Intangible ³	269	267	221	266	302	287	278	325
Total Inmovilizado Material e Intangible	7.173	7.500	7.484	7.158	8.061	8.058	9.404	8.756
Participaciones en empresas asociadas	197	209	227	192	221	225	285	235
Activo financiero disponible para la venta	76	65	80	71	85	70	101	87
Otros Activos Financieros	-	-	-	-	-	-	-	-
Total inmovilizado financiero	273	274	307	263	307	294	386	322
Tipo de cambio libra esterlina/euro*					1,124	1,074	1,257	1,223

¹ Incluye terrenos de pleno dominio, y edificios de pleno dominio y arrendados, incluidos costes de equipamiento.

² Incluye vehículos, aviones y equipos de manejo de carga, ordenadores, simuladores de vuelo y de formación de seguridad y equipos de taller de ingeniería.

³ Incluye fondo de comercio capitalizado con ocasión de la adquisición de *slots* de aterrizaje, filiales, y software informático.

* El tipo de cambio medio libra esterlina/euro para el ejercicio económico relevante se empleó para calcular las cifras equivalentes en euros. (Las cifras en euros se proporcionan a efectos meramente informativos).

La siguiente tabla muestra las altas y bajas de inmovilizado efectuadas por British Airways durante los tres ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y para el periodo trimestral cerrado a 30 de junio de 2010:

Inmovilizado	Altas* – Coste				Bajas – Valor Neto Contable			
	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	Trimestre cerrado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	Trimestre cerrado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)
Inmovilizado Material								
Flota	518	584	428	166	(118)	(2)	(63)	(1)
Propiedades	10	54	122	-	-	-	(5)	-

Inmovilizado	Altas* – Coste				Bajas – Valor Neto Contable			
	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	Trimestre cerrado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	Trimestre cerrado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)
Equipo	26	13	87	2	-	(1)	(2)	-
Total	554	651	637	168	(118)	(3)	(70)	(1)
Inmovilizado Intangible	13	61	40	2	-	-	-	-
Total Inmovilizado Material e Intangible	567	712	677	170	(118)	(3)	(70)	(1)
Participaciones en empresas asociadas	-	-	57	-	-	-	-	-
Activo financiero disponible para la venta	-	-	-	1	-	-	-	-
Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	57	-	-	-	-	-
Total	567	712	734	171	(118)	(3)	(70)	(1)

* NOTA: Las altas no incluyen los arrendamientos operativos y arrendamientos “wet lease”

Las altas que se muestran en la tabla anterior representaron el 171% de caja neta generada de actividades de explotación en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2010, el 535% en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2009, el 242% en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2008 y el 91% en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010.

Las necesidades de cash-flow para activos fijos materiales e inmateriales y para activos financieros fijos fueron las siguientes: para el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, 514 millones de libras, para el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, 605 millones de libras, para el ejercicio cerrado a 31 de marzo 2008, 683 millones de libras y para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2010, 149 millones de libras. Las diferencias entre las necesidades de flujo de caja y las adiciones mostradas en la tabla anterior vienen dadas por las desinversiones de flujo de caja. En el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2010 – 53 millones de libras. Ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2009 – 104 millones de libras. Ejercicio finalizado 31 de marzo de 2008 – 44 millones de libras. Para el periodo de 3 meses finalizado el 30 de junio de 2010 la conciliación entre las adiciones de activo fijo y las necesidades de flujo de caja no se ha llevado a cabo ya que dicha información no se exige en las cuentas anuales de British Airways para ese periodo. La salida de caja de 149 millones de libras equivale al 80% las necesidades de inversion para el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2011, reconocidas a 31 de marzo de 2010.

Las bajas incluidas en la tabla precedente se reflejan al valor contable neto. El resultado generado por dichas bajas fue de 102 millones de libras en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, 12 millones de libras (excluidas excluye 12 millones de libras en relación con la indemnización de seguro recibida por la amortización de un Boeing 777) en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009, 11 millones de libras (excluidos 51 millones de libras en relación con la indemnización de seguro recibida por la amortización del Boeing 777

anteriormente mencionada) en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2008 y 13 millones de libras en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010.

Las principales inversiones efectuadas por British Airways en inmovilizado material (propiedades, planta y equipo), durante los últimos tres ejercicios económicos y el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010 se refieren a la adquisición de aviones, motores y repuestos.

La mayoría de las altas en la flota producidas en el ejercicio económico se refieren a los aviones adicionales incorporados a la flota (16 en el ejercicio fiscal 2009/10, 9 en el ejercicio fiscal 2008/09 y 5 en el ejercicio fiscal 2007/08), con costes adicionales relativos a la incorporación de nuevos productos tales como asientos (premium) “Club World”. Véase el apartado 16.1 para obtener información sobre los acuerdos de financiación relativos a la adquisición de aviones.

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008, los costes de propiedades y equipo correspondieron, en su mayor parte, a las instalaciones y equipos de British Airways en la Terminal 5, que se inauguró en marzo de 2008.

La mayoría de las incorporaciones a activo inmaterial durante cada ejercicio correspondían a derechos de aterrizaje. En el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009, se imputaron 35 millones de la contraprestación por la compra de la aerolínea francesa L’Avion al valor de mercado de los derechos de aterrizaje en los aeropuertos de Paris Orly y Nueva York Newark.

El arrendamiento operativo es una forma alternativa al régimen de adquisición de flota y permite la utilización de aviones que no están incluidos en el balance de la compañía a cambio del pago de unas rentas, las cuales se reflejan en la cuenta de resultados.

El gasto por arrendamientos operativos para los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 31 de marzo de 2009 y fue 31 de marzo 2008 fue el siguiente: para el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, 69 millones de libras, para el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, 73 millones de libras, para el ejercicio cerrado a 31 de marzo 2008, 68 millones de libras y para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2010, 17 millones de libras.

8.9.1 Activo material (activos de flota)

La siguiente tabla describe las flotas de British Airways plc., BA CityFlyer y OpenSkies a 30 de junio de 2010 por tipo de avión, número de asientos por tipo de avión y uso operativo:

Tipo de avión	Número de asientos	Uso operativo
Airbus A318	32 (todos Premium)	Especializado en vuelos Londres (City) – Nueva York
Airbus A319/320/321	132 a 188	Operaciones de corto radio
Avro RJ85	87	Operaciones de corto radio desde Londres (City)
Boeing 737-400	147	Operaciones de corto radio
Boeing 747-400	291 a 337	Operaciones de largo radio
Boeing 757-200	4 aviones con 186 asientos	Operaciones de corto radio por British Airways
	4 aviones con 64 a 84 asientos	Operaciones de largo radio todas premium por OpenSkies
Boeing 767-300	189 a 252	Operaciones de corto radio y largo radio
Boeing 777-200	216 a 280	Operaciones de largo radio
Embraer E170/E190	76 a 98 asientos	Operaciones de corto radio en Londres (City)

La siguiente tabla muestra el desglose de las flotas de British Airways plc., BA CityFlyer y OpenSkies por tipo de avión y por métodos de adquisición a 31 marzo de 2010 y a 30

de junio de 2010. Véase el apartado 14 del presente Documento para una descripción de los distintos métodos de adquisición de aviones empleados por British Airways:

Tipo de Avión	Total flota a 30 de junio de 2010					Total flota a 31 de marzo de 2010				
	En propiedad	Arrendamientos financieros y contratos de compraventa a plazos	Arrendamientos operativos	Wet Lease	Total	En propiedad	Arrendamientos financieros y contratos de compraventa a plazos	Arrendamientos operativos	Wet Lease	Total
Airbus A318/319/320/321	19	49	18		86	18	48	19		85
Avro RJ85/RJ100			3		3			7		7
Boeing 737-400	18	1			19	18	1			19
Boeing 747-400	43	14			57	42	15			57
Boeing 757-200	11		2		13	13		2		15
Boeing 767-300	21				21	18	3			21
Boeing 777-200	15	26	5		46	15	26	5		46
Embraer E170/E190		10			10		7			7
Total	127	100	28*		255	124	100	33		257

Notas:

* 26 estaban en servicio y dos estaban en tierra a la espera de ser devueltos a los arrendadores.

La tabla excluye aviones de mercancías (*freighters*) Boeing 747-400 arrendados bajo wet lease bloque-hora por British Airways World Cargo.

La flota en propiedad incluye 34 aviones financiados mediante préstamos hipotecarios a 30 de junio de 2010 (33 aviones a 31 de marzo de 2010).

La edad media de la flota (excluidos los aviones arrendados bajo wet lease) a 30 de junio de 2010 era de 11,2 años (11,2 años a 31 de marzo de 2010).

La vida útil estimada de los aviones, empleada con fines de amortización contable, va de 18 a 25 años. La política de British Airways es utilizar los aviones durante la mayor parte de su vida útil estimada.

Los costes de amortización de flota representaron el 7,5% de los ingresos durante el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010 y el 7,7% de los ingresos en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010.

Inversiones aen curso 2010:

A 31 de marzo de 2010 British Airways tenía compromisos de inversion en flota y otros activos fijos por importe de 187 millones de libras. En el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 British Airways realizó pagos para flota y otros activos fijos por un importe de 149 millones de libras. De los nueve aviones a ser entregados en el ejercicio finalizado a 1 de marzo de 2011 (excluyendo aviones en arrendamiento operativo), se han entregado 5 aviones a 30 de junio de 2010.

Inversiones comprometidas:

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía compromisos pendientes por pedidos en firme de un total de 4.253 millones de libras 4.780 millones de euros en relación con 54 aviones (Boeing 777, Boeing 787, Airbus A320, Airbus A380 y Embraer E-jet).

Estos aviones deben entregarse entre 2010 y 2016. En el trimestre que finalizó el 30 de junio de 2010, se entregaron tres de los aviones acordados (todos Embraer E-jets).

El detalle de las entregas de los aviones comprometidos en los siguientes ejercicios es el siguiente:

	<u>2011/10</u>	<u>2012/11</u>	<u>2013/12</u>	<u>2014/13</u>	<u>2015/14</u>	<u>2016/15</u>	<u>2017/16</u>	<u>Total</u>
Airbus A320	4	3		5				12
Airbus A380				4	3	3	2	12
Boeing 777-300ER	1	1						2
Boeing 787			4	4		10	6	24
Embraer E-Jet	4							4
Total	9	4	4	13	3	13	8	54

Los compromisos de pagos son los siguientes:

<u>2011/10£ millones (€ millones)</u>	<u>2012/11£ millones (€ millones)</u>	<u>2013/12£ millones (€ millones)</u>	<u>Resto (hasta 2017/16) £ millones (€ millones)</u>
187 (210)	139 (156)	280 (315)	3.647 (4.099)

A 31 de marzo de 2010, British Airways había hecho anticipos previos a entregas por un total de 71 millones de libras, tal y como es habitual en la industria (para más información véase el apartado 14.1.13 del presente Documento).

British Airways contaba a 31 de marzo de 2010 con financiación no dispuesta por importe de 3.349 millones de dólares (2.211 millones de libras) para hacer frente a los 4.253 millones de libras de compromisos futuros. El importe restante será satisfecho mediante efectivo generado por las actividades de British Airways o con endeudamiento adicional.

Las tablas que figuran a continuación muestran las flotas de British Airways plc., BA CitiFlyer y OpenSkies por tipo de avión y la forma en la que se contabilizaron a 30 de junio de 2010 así como los cambios introducidos en la composición de la flota durante el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010. Los aviones fuera de servicio incluyen aviones retirados fuera de servicio, pendientes de su vuelta al servicio, venta o devolución a los arrendadores. Debe tenerse en cuenta que la columna de aviones fuera de servicio excluye los seis aviones Avro RJ100 cedidos a Swiss International Air Lines bajo subarriendo:

Tipo de Avión	En servicio a 30 de junio de 2010			Fuera de servicio a 30 de junio de 2010	Total flota a 30 de junio de 2010	Total flota a 31 de marzo de 2010	Altas en trimestre cerrado a 30/06/10	Bajas en trimestre cerrado a 30/06/10	Futuras Entregas *	Opciones **
	Inmovilizado en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Total							
Airbus A318	2	-	2	-	2	2	-	-	-	-
Airbus A319	31	2	33	-	33	33	-	-	-	-
Airbus A320	24	16	40	-	40	39	2	(1)	10	31
Airbus 321	11	-	11	-	11	11	-	-	-	-
Airbus 380	-	-	-	-	-	-	-	-	12	7
Avro RJ85	-	1	1	1	2	2	-	-	-	-
Avro RJ100	-	-	-	1	1	5	-	(4)	-	-
Boeing 737-400	19	-	19	-	19	19	-	-	-	-
Boeing 747-400	49	-	49	8	57	57	-	-	-	--
Boeing 757-200	6	2	8	5	13	15	-	(2)	-	-

Tipo de Avión	En servicio a 30 de junio de 2010			Fuera de servicio a 30 de junio de 2010	Total flota a 30 de junio de 2010	Total flota a 31 de marzo de 2010	Altas en trimestre cerrado a 30/06/10	Bajas en trimestre cerrado a 30/06/10	Futuras Entregas *	Opciones **
	Inmovilizado en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Total							
Boeing 767-300	21	-	21	-	21	21	-	-	-	-
Boeing 777-200	42	4	46	-	46	46	-	-	-	-
Boeing 777-300	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4
Boeing 787	-	-	-	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	6	-	6	6	-	-	-	-
Embraer E190	1	-	4	-	4	1	3	-	1	18
Total	215	25	240	15	255	257	5	(7)	53	88

Los 8 aviones Boeing 747-400 incluidos en “Fuera de servicio” fueron retirados del servicio por motivos de gestión de capacidad. Los demás aviones incluidos en la columna “Fuera de servicio” han de devolverse a los correspondientes arrendadores o entregarse a los correspondientes compradores. El avión para entrega a los compradores (Boeing 757) tiene un valor realizable total estimado, menos los costes de venta, de 30 millones de libras.

Tipo de Avión	En servicio a 31 de marzo de 2010			Fuera de servicio a 31 de marzo de 2010	Total flota a 31 de marzo de 2010	Total flota a 31 de marzo de 2009	Altas en ejercicio económico 2010/09	Bajas en ejercicio económico 2010/09	Futuras Entregas	Opciones (Nota 13)
	Inmovilizado en Balance	Arrendamientos operativos fuera de Balance	Total							
Airbus A318	2	-	2	-	2	-	2	-	-	-
Airbus A319	31	2	33	-	33	33	-	-	-	-
Airbus A320	22	16	38	1	39	35	4	-	12	31
Airbus 321	11	-	11	-	11	11	-	-	-	-
Airbus 380	-	-	-	-	-	-	-	-	12	7
Avro RJ85	-	2	2	-	2	2	-	-	-	-
Avro RJ100	-	1	1	4	5	10	-	(5)	-	-
Boeing 737-300	-	-	-	-	-	5	-	(5)	-	-
Boeing 737-400	19	-	19	-	19	19	-	-	-	-
Boeing 737-500	-	-	-	-	-	3	-	(3)	-	-
Boeing 747-400	49	-	49	8	57	57	-	-	-	-
Boeing 757-200	7	2	9	6	15	15	-	-	-	-
Boeing 767-300	21	-	21	-	21	21	-	-	-	-
Boeing 777-200	42	4	46	-	46	43	3	-	-	-
Boeing 777-300	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4
Boeing 787	-	-	-	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	6	-	6	-	6	-	-	-
Embraer E190	4	-	1	-	1	-	1	-	4	18
Total	211	27	238	19	257	254	16	(13)	58	88

De las 58 entregas futuras a 31 de marzo de 2010, 4 Boeing 777-300s serán alquilados bajo la modalidad de arrendamiento operativo con GE Commercial Aviation Services Limited y por lo tanto no se incluyen en el importe de 4.253 millones de libras de compromisos futuros.

8.9.2 *Inmovilizado intangible*

Las altas producidas durante el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 reflejan el gasto de 13 millones de libras esterlinas (15 millones de euros) en software informático. Las altas producidas durante el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009 comprendieron los siguientes conceptos: 5 millones de libras esterlinas (6 millones de euros) en fondo de comercio, 44 millones de libras esterlinas (47 millones de euros) en derechos de aterrizaje y 12 millones de libras esterlinas (13 millones de euros) en software informático. Las altas producidas durante el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 incluyeron 28 millones de libras esterlinas (35 millones de euros) en derechos de aterrizaje y 12 millones de libras esterlinas (15 millones de euros) en software informático.

Durante los tres ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010 y el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010, no se recibieron ingresos por bajas de activo inmaterial.

8.9.3 *Inversiones en inmovilizado – Filiales y asociadas*

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, British Airways compró el 100% de la aerolínea *business* exclusivamente con base en París “L’Avion” (nombre comercial de la sociedad Elysair) a un coste inicial de 34 millones de libras esterlinas (neto de caja en el negocio L’Avion de 22 millones de libras esterlinas) (38 millones de euros) y, en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways hizo otro pago adicional y final de 9 millones de libras esterlinas 10 millones de euros).

El incremento de 57 millones de libras esterlinas (82 millones de euros) en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 refleja la compra, en febrero de 2008, de 28,7 millones de acciones adicionales de Iberia, pasando de ser la participación de British Airways del 9,95% al 13,15%. 54 millones de libras esterlinas representan la contraprestación en efectivo y 3 millones de libras esterlinas representan un incremento no en efectivo atribuido a obligaciones de impuestos diferidos en los beneficios de Iberia que no han sido objeto de remesa.

8.10 Nuevos productos y servicios

8.10.1 Terminal 5

La Terminal 5 de Heathrow se inauguró el 27 de marzo de 2008 y la utiliza en exclusiva British Airways como su centro de distribución de vuelos global (“*global hub*”). British Airways trasladó la mayoría de sus operaciones a la Terminal 5 durante el verano de 2008. Entre las ventajas que la Terminal 5 ofrece a los pasajeros cabe destacar la mayor facilidad para efectuar conexiones entre vuelos de British Airways, que antes estaban repartidos en tres terminales, salas más grandes y de nuevo diseño, facturación más rápida gracias al mayor uso de instalaciones de autofacturación y acceso directo dentro de la terminal mediante servicios subterráneos y rápidos al centro de Londres.

El traslado a la Terminal 5 de Heathrow por British Airways ha supuesto el incremento de los niveles de resultados de explotación y de las eficiencias (incluidos ahorros de costes) gracias a prácticas operativas mejoradas. La ocupación exclusiva de la Terminal 5 por British Airways también significa que ahora British Airways disfruta de mayor flexibilidad en sus operaciones diarias y planificación estratégica. El buen funcionamiento en Heathrow tiene una repercusión favorable en toda la red, que ha contribuido a mejorar la puntualidad de la red (medida como “Listo para Salir”) del 34% registrado en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 al 59% en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010. En términos de maletas *shortlanded* (es decir, maletas que no llegan a destino con un pasajero), la media de British Airways en Heathrow en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 fue de 24,2 maletas por cada mil frente a las 69,3 por cada mil del ejercicio de 2008.

8.10.2 London (City) – aeropuerto JFK de Nueva York

British Airways ha comenzado a operar vuelos transatlánticos desde el aeropuerto de Londres (City) al aeropuerto JFK de Nueva York en aviones A318 especialmente modificados. Cada A318 está configurado para transportar a 32 pasajeros en asientos *Club World* totalmente reclinables, que se convierten en camas y están equipados de forma que permiten trabajar a los clientes durante el vuelo en el correo electrónico, Internet y enviar mensajes de texto desde sus móviles.

8.10.3 Primera clase (“First”)

British Airways ha desarrollado una nueva cabina de primera clase que se está instalada inicialmente en su flota de Boeing 777 (usado en el segmento de largo radio). El primer vuelo con la cabina de primera clase adaptada (“*First*”) se efectuó por primera vez el 9 de febrero de 2010.

8.10.4 Club refresh

En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways completó el lanzamiento de su nuevo producto de la clase *business* de *Club World* que ofrece nuevos niveles de confort, una mayor calidad de los servicios de entretenimiento a bordo, más privacidad y mayor elección de opciones de servicios en toda su flota de largo radio. El proyecto comenzó en 2006, abarcaba 89 aviones y un coste aproximado de 100 millones de libras esterlinas.

8.11 Licencias y patentes

British Airways mantiene tres certificados de operador aéreo y derechos de tráfico y permisos de vuelo asociados, que se detallan a continuación:

British Airways PLC AOC GB 441 concedido por la Civil Aviation Authority del Reino Unido en agosto de 2010 y válido hasta su modificación, suspensión o revocación; un *Scheduled Route Licence* (Permiso de Ruta Regular) S/009 (concedido mayo de 2007 por la Civil Aviation Authority del Reino Unido y válido hasta su revocación) que es necesario para poder operar sus aviones y transportar pasajeros, mercancías o correo; y un *Charter Route Licence* (Permiso de Ruta Charter) C/009 (concedido por la Civil Aviation Authority del Reino Unido en mayo de 2007 y válido hasta su revocación), necesario para poder operar sus aviones y transportar pasajeros, mercancías o correo.

BA CityFlyer Ltd. AOC GB 2314 concedido por la Civil Aviation Authority del Reino Unido en mayo de 2010 y válido hasta su modificación, suspensión o revocación; un *Scheduled Route Licence* (Permiso de Ruta Regular) S/060 (concedido febrero de 2008 por la Civil Aviation Authority del Reino Unido y válido hasta su revocación) que es necesario para poder operar sus aviones y transportar pasajeros, mercancías o correo; y un *Charter Route Licence* (Permiso de Ruta Charter) C/060 (concedido por la Civil Aviation Authority del Reino Unido en mayo de 2007 y válido hasta su revocación), necesario para poder operar sus aviones y transportar pasajeros, mercancías o correo.

Openskies S.A.S AOC F-N144 otorgado por la Direction Generale De L'Aviation Civile (DGAC) francesa en abril de 2010 y válido hasta el 30 de abril de 2013 o hasta su suspensión o revocación) y los derechos de tráfico y permisos de vuelo otorgados por la Direction Generale De L'Aviation Civile (DGAC) francesa en diciembre de 2006, necesarios para poder operar sus aviones y transportar pasajeros, mercancías o correo.

La *Civil Aviation Authority* del Reino Unido (con respecto a British Airways) ha confirmado que, una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de British Airways, ésta seguiría cumpliendo los requisitos de propiedad y control impuestos por las normativas del Reino Unido y europeas.

8.12 Información sobre tendencias

En el trimestre finalizado el 30 de junio de 2010, British Airways registró un resultado de explotación antes de impuestos de -72 millones de libras y unas pérdidas antes de impuestos de 164 millones de libras. El resultado neto del ejercicio (pérdida de 122 millones de libras) se vio afectado por unas pérdidas de 250 millones de libras (con una caída en los ingresos de 280 millones de libras y un ahorro de costes de 30 millones de libras). El impacto de las cenizas volcánicas y el conflicto laboral con su personal de cabina provocó que los PKTs se redujeran en un 14,9% en comparación con el trimestre finalizado el 30 de junio de 2009. Desde un punto de vista positivo, British Airways disfrutó de unos mejores yields y de una reducción de costes. Los ingresos del periodo de 3 meses finalizado el 30 de junio de 2010 ascendieron a 1.937 millones de libras un 2,3% menos comparado con el mismo periodo del año anterior.

Los *yields* crecieron un 13,5% con respecto al trimestre finalizado a 30 de junio de 2009.

Sin tener en cuenta los efectos de las oscilaciones en los tipos de cambio, los costes no relacionados con el combustible se redujeron en un 5,7% frente a los del trimestre finalizado a 30 de junio de 2009. Incluyendo las oscilaciones en los tipos de cambio, los costes no

relacionados con el combustible se redujeron en un 4,3% frente a los del trimestre finalizado a 30 de junio de 2009.

La productividad de British Airways sigue mejorando. En el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010, la plantilla se redujo en un 7% (los costes laborales disminuyeron un 7,6 %), en comparación con el mismo período de 2009. Los cambios introducidos en los complementos de la tripulación durante el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010 generaron un ahorro de 17 millones de libras

El flujo de efectivo de de British Airways resultante de las actividades de explotación fue de 225 millones de libras durante el trimestre finalizado el 30 de junio de 2010 en comparación con el mismo periodo de 2009, debido a una mejora del beneficio de explotación de 22 millones de libras (de -91 millones de libras a -72 millones de libras) y a movimientos favorables en el capital de explotación, incluyendo un aumento de las ventas anticipadas de billetes.

Los volúmenes generales en el verano de 2010 se sitúan ligeramente por debajo de los niveles máximos que se registraron en el verano de 2009 y British Airways se está centrando en aumentar los yields.

Los PKTs disminuyeron un 7,8% en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo del año anterior.

El factor de ocupación disminuyó 1.4 puntos en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo del año anterior. Los AKOs disminuyeron un 6,3% comparados con el mismo periodo del año anterior.

Es probable que durante el invierno de 2010 se ralentice el crecimiento de yields y la mejora en los costes por una serie de motivos:

- El incremento, a partir del mes de noviembre de 2010, en los Air Passenger Duties (tasa estatal a cobrar por la aerolínea y pagada al gobierno de UK).
- El mercado volverá a ampliar capacidad, principalmente en China, India y Australia, donde está previsto que el volumen de asientos por kilómetro ofertado (AKO) crezca por encima del 10% con respecto a las cifras alcanzadas en 2009. En los Estados Unidos de América y el Sureste Asiático se prevé que el volumen de AKO crezca entre un 5% y un 10%.
- British Airways espera que su propio volumen de AKO se incremente en un 3% durante el invierno (frente al volumen de AKOs generado en el invierno del ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2010) con un límite de crecimiento del 9%. Este incremento de capacidad conllevará el aumento de los costes variables de British Airways, lo que redundará negativamente en la eficiencia de costes que British Airways ha venido desarrollando.
- British Airways calcula que sus costes de combustible en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2011 se incrementarán en 200 millones de libras en comparación con los registrados en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010.
- La actual medición que British Airways hace del crecimiento de yields y mejoras de costes se basa en las previsiones más pesimistas formuladas para el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. En el futuro se espera que estas mediciones se basen en previsiones más optimistas.

El informe de gestión intermedio de British Airways sobre la información intermedia a 30 de junio de 2010, publicado el 30 de julio de 2010, que está disponible en www.bashareholders.com, incluye una previsión de beneficios de British Airways.

8.13 Política de dividendos

La siguiente tabla muestra el número de acciones emitidas y los dividendos por acción repartidos por British Airways durante los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008:

	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07
Número de acciones emitidas a 31 de marzo	1.153.673.538	1.153.628.000	1.153.105.000
Dividendos por acción repartidos (en libras)	-	-	0,05
Dividendos totales (en millones de libras)	-	-	57,7

British Airways no repartió dividendos, ni retribuyó de ninguna otra manera a sus accionistas, en relación con los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010 y a 31 de marzo de 2009.

Por lo que respecta al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 los consejeros propusieron, y los accionistas aprobaron, unos dividendos de 5 peniques por acción. Dado el capital social actual de British Airways, estos dividendos equivaldrían aproximadamente a 5 peniques por acción. La cantidad total pagada a los accionistas en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 ascendió al 8,4% de los beneficios después de impuestos imputables a los Accionistas Ordinarios de British Airways Plc. En el ejercicio 2008 British Airways no retribuyó de ninguna otra manera a sus accionistas.

Tal y como se indica en el apartado 14.1. 13, British Airways ha acordado con los trustee de sus Planes de Pensiones APS y NAPS, el no repartir dividendos hasta la finalización de la próxima valoración trienal de los Planes de Pensiones APS y NAPS y del plan de financiación del déficit de sus Planes de Pensiones que ha de finalizarse antes del 30 de junio de 2013.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* podría considerar la emisión de una notificación de aportación contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan para atender sus obligaciones.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways es parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

8.14 Procedimientos judiciales y arbitrales

A excepción de lo expuesto a continuación, no existen procedimientos administrativos, judiciales o arbitrales (incluidos los procedimientos pendientes o posibles de que British Airways tenga conocimiento) durante los 12 meses anteriores a la fecha de registro del presente Documento que puedan tener, o hayan tenido en el pasado reciente, efectos significativos sobre la rentabilidad o la situación económica de British Airways.

British Airways Plc ha sido demandado por parte de la mayoría de su comunidad de pilotos (que incluyen más de 3.000 pilotos) por 600 libras anuales adicionales que consideran que British Airways les debe pagar en relación con su paga de vacaciones. El caso se tramitó inicialmente ante el Tribunal Laboral de Londres Sur (*London South Employment Tribunal*) y British Airways perdió el caso. El recurso presentado por British Airways se vio en noviembre de 2007 y fue desestimado pero, tras un nuevo recurso, el Tribunal Superior (*High Court*) resolvió a favor de British Airways. La Asociación de Pilotos de las Líneas Aéreas Británicas (*British Air Line Pilots' Association*) recibió autorización para recurrir ante el Tribunal Supremo (*Supreme Court*) y la vista se celebró en febrero de 2010. El Tribunal Supremo ha referido ahora una serie de preguntas sobre el caso al Tribunal de Justicia Europeo y no se prevé que se dicte sentencia firme antes de doce meses. British Airways ha sido demandado también por su tripulación de cabina en relación con el caso de los pilotos. El caso ha sido pospuesto hasta que se resuelva la apelación de dicho caso.

British Airways se defendió con éxito de una demanda colectiva interpuesta contra ella ante el Tribunal Superior (*High Court*) en febrero de 2010 por un grupo de asistentes de la tripulación de cabina respaldada por el sindicato Unite que solicitaban (i) un interdicto que obligase a British Airways a retomar los niveles de complementos de la tripulación que estaban en vigor antes de que British Airways cambiase dichos complementos en noviembre y diciembre de 2009 y (ii) una indemnización por daños y perjuicios por incumplimiento de contrato. La tripulación de cabina representativa ha recurrido y el asunto se tramitó ante el Tribunal de Apelaciones (*Court of Appeal*) en octubre de 2010. En la audiencia de apelación, el Tribunal de Apelaciones ha guardado su resolución a la espera de futuras noticias.

Investigaciones de competencia:

Existen investigaciones en curso sobre los recargos por combustible de pasaje y carga de British Airways por parte de la Comisión Europea y otras jurisdicciones que previsiblemente vayan a continuar durante algún tiempo. British Airways está también sujeta a demandas colectivas (*class action*). El importe final necesario para pagar las reclamaciones, demandas y sanciones restantes es incierto.

En las cuentas de British Airways correspondientes al ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 se dotó una provisión de 255 millones de libras respecto a las siguientes investigaciones regulatorias, litigios y litigios potenciales:

- Investigación sobre carga de la comisión europea

British Airways recibió una declaración de objeciones de la Comisión Europea en relación con un presunto cártel relativo al mercado de carga en diciembre de 2007 y se contestó a la misma en febrero de 2008. En junio de 2008 se celebró una vista oral. La declaración de objeciones se dirigió asimismo a otras veinte compañías aéreas. Es probable que la decisión de la Comisión Europea de imponer una multa se dé a conocer antes de final de octubre de 2010.

- Investigación sobre recargos por combustible de pasaje de la OFT británica

En agosto de 2007, British Airways alcanzó un acuerdo en principio con la office of fair trading (“OFT”) británica en relación con la conducta anti-competitiva con Virgin Atlantic por el recargo por combustible de pasaje entre 2004 y 2006. El acuerdo se basó en una declaración sobre los hechos acordada de forma preliminar. En la actualidad se están revisando las razones en las que se fundamenta el acuerdo.

- Demandas judiciales colectivas en EE.UU.

Tras las investigaciones llevadas a cabo por el Departamento de Justicia estadounidense, está en proceso en Nueva York una demanda judicial colectiva respecto en relación con la carga, que alega una conspiración global entre más de 30 compañías aéreas para fijar los recargos por carga y en relación a otros aspectos del mercado de servicios de transporte de carga.

- Corea

La Fair Trade Commission coreana está investigando a British Airways en relación con la carga. Se ha impuesto una multa administrativa de 500.000 libras a British Airways. Esto está sujeto a confirmación por parte de los tribunales coreanos.

- Acuerdo de la demanda colectiva de pasajeros en EE.UU

En noviembre de 2007, British Airways liquidó demandas colectivas por parte de compradores británicos y estadounidenses de transporte aéreo de largo recorrido en relación con acuerdos y un intercambio de información anti-competitivos en relación con recargos por combustible de pasaje con Virgin Atlantic. Según los términos del acuerdo, los pasajeros británicos tienen de plazo hasta el 31 de diciembre de 2012 para remitir reclamaciones.

- Procedimientos por carga en Nueva Zelanda

La Comisión de Comercio de Nueva Zelanda (NZCC en sus siglas en inglés) ha iniciado un procedimiento civil contra British Airways y otras seis aerolíneas en relación con el transporte de carga. British Airways ha presentado un documento de defensa en el procedimiento y ha ofrecido una aproximación conjunta al Alto Tribunal de Nueva Zelanda con la NZCC para liquidar el procedimiento contra British Airways sobre la base de una multa civil consensuada.

- Sudáfrica

La Comisión de la Competencia sudafricana está investigando el asunto de los recargos por combustible de pasaje y carga en Sudáfrica y British Airways ha cooperado con estas investigaciones. Pese a los esfuerzos realizados para negociar una liquidación consensuada, la Comisión de la Competencia sudafricana ha remitido a British Airways junto con otras siete compañías aéreas al Tribunal de la Competencia para la determinación de la responsabilidad y las cuantías en el caso de la carga.

- Demanda colectiva por carga en el Reino Unido

En septiembre de 2008, se inició un procedimiento en el Alto Tribunal contra British Airways respecto al cártel de fletes de carga aérea por parte de una serie de consignatarios que afirmaban representar a un amplio abanico sin identificar de compradores y consumidores de productos de fletes aéreos. El 8 de abril de 2009, British Airways logró que se eliminara el elemento de representatividad de la demanda. La acusación obtuvo permiso para apelar al Tribunal de Apelaciones contra esta eliminación y se está a la espera de la sentencia del Tribunal de Apelaciones. El resto de la demanda se ha suspendido, pendiente de la decisión de la Comisión Europea en el caso de la carga.

Se esperan demandas subsiguientes en otras jurisdicciones de la UE, una vez que se dé a conocer la decisión de la Comisión Europea en el caso de la carga.

- Demandas colectivas por carga en Canadá

Se han interpuesto cuatro demandas judiciales colectivas contra British Airways en Quebec, Ontario y British Columbia. Dichas demandas no han progresado más allá de los estadios preliminares.

- Demanda colectiva por carga en Australia

Existe en Australia una demanda judicial colectiva relativa a la carga contra British Airways y otras seis compañías aéreas. Los procedimientos se encuentran en fase de interlocución.

La provisión por 255 millones de libras incluida en las cuentas de British Airways correspondientes al ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 refleja la estimación amplia de los Consejeros de British Airways de un pasivo potencial en relación con estas investigaciones regulatorias, litigios y litigios potenciales. No obstante, la opinión actual de los Consejeros de British Airways podría cambiar a resultas de acontecimientos futuros.

8.15 Seguros

British Airways cuenta con un programa global de seguros (en adelante, el “Programa”) creado a medida para cubrir los riesgos asegurables relativos a sus negocios. La política de seguros de British Airways cumple con los requerimientos exigidos por la legislación aplicable. El Programa se organiza, siempre que sea posible, a nivel del Grupo British Airways con el fin de eliminar lagunas y duplicidades en la cobertura de riesgos de las distintas pólizas de seguros contratadas en virtud del Programa. El programa se divide, en líneas generales, en dos categorías de pólizas de seguros:

- pólizas de seguros de aviación
- pólizas de seguros no de aviación

El importe anual de las primas pagadas por este programa de seguros asciende a 29 millones de euros.

El Programa cubre riesgos relativos a los propios negocios de British Airways, así como aquellos relativos a los de sus filiales. Entre las filiales cubiertas por el Programa se encuentran las siguientes: BA Cityflyer Limited, The Mileage Company, OpenSkies SASU, British Airways Avionic Engineering Limited, British Airways Interior Engineering Limited, British Airways Maintenance Cardiff Limited y British Airways Holidays Limited.

Además del Programa, British Airways contrata pólizas de seguros locales en cada país en el que cuenta con presencia comercial con el fin de ajustarse a la correspondiente legislación local. En Norteamérica, British Airways cuenta con un programa de seguros independiente que cubre riesgos para los bienes y responsabilidad civil por accidentes.

British Airways contrata sus pólizas de seguros ajustándose a la legislación aplicable, a los pertinentes acuerdos contractuales y a las Directrices de Seguros (*Insurance Governance Statement*) que aprueba la Comisión de Auditoría de su consejo.

Pólizas de seguros de aviación

Tipos de pólizas de seguros

Las pólizas de seguros de aviación contratadas en virtud del Programa pueden dividirse en cuatro categorías de pólizas de seguros:

- (i) Seguro de cascos ordinarios y responsabilidades. El seguro de casco cubre los daños sufridos por o la pérdida de la aeronave y los motores, incluidos los de repuesto. El seguro de responsabilidad cubre la responsabilidad legal de pasajeros, terceras partes, carga, correo y equipajes.
- (ii) Seguro de casco guerra. Cubre los daños sufridos por o la pérdida de la aeronave y los motores, incluidos los de repuesto como resultado de daños de guerra y peligros asociados, sujeto a términos y condiciones estándar.
- (iii) Seguro de franquicia de casco. Cubre los mismos riesgos que el seguro de casco por importes por encima de las retenciones y hasta las franquicias de las pólizas correspondientes. Siempre sujeto a los términos y condiciones habituales de este tipo de pólizas.
- (iv) Seguro con prima por responsabilidad civil ante terceros en caso de guerra. Cubre la responsabilidad legal en caso de guerra, secuestro y otros supuestos semejantes (pero solo lo que exceda del seguro de casco de guerra y del seguro de responsabilidad). Siempre sujeto a los términos y condiciones habituales de este tipo de pólizas.

Las pólizas de British Airways no cubren la compensación a pasajeros por cancelaciones, retrasos y overbooking.

Estas pólizas de seguros ofrecen una cobertura a nivel mundial por pérdidas o daños y perjuicios resultantes de los riesgos de la aviación. Los activos asegurados en virtud de estas pólizas de seguros incluyen los aviones propiedad de, y operados por, el asegurado así como los motores de repuesto. Estas pólizas de seguros cubren también la responsabilidad legal por pérdidas o daños y perjuicios a terceros, carga, correo y equipajes, así como los riesgos relacionados con guerras y terrorismo.

El límite de responsabilidad de las pólizas de seguros de casco y responsabilidad es de 200 millones de dólares USA por casco de avión, con un límite de responsabilidad único combinado (por daños materiales y personales) de 2.250 millones de dólares USA por acaecimiento de un hecho asegurado. Los límites de responsabilidad agregados de las pólizas de seguros con prima por responsabilidad ante terceros en caso de guerra y casco-guerra son de 1.000 millones de dólares USA y de 600 millones de dólares USA, respectivamente.

Las pólizas de seguros de aviación también cuentan con franquicias para cada tipo de reclamación, por encima de las cuales las compañías aseguradoras son responsables del importe correspondiente. Las franquicias de las pólizas de seguros de casco y responsabilidad para los distintos tipos de aviones son las siguientes:

- Boeing 777, Boeing 767, Boeing 757 y Boeing 747: 1 millón de dólares USA;
- Airbus A318, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321 y Boeing 737: 750.000 dólares USA;
- Avro RJ100, Avro RJ85, Embraer 190: 500.000 dólares USA; y
- Embraer 170: 250.000 dólares USA.

Reclamaciones

Se ha presentado una serie de reclamaciones en virtud de las pólizas de seguros de casco y responsabilidad, y todas ellas han sido abonadas o bien están siendo tramitadas por las compañías aseguradoras. La mayor reclamación en virtud de las pólizas de seguros de casco y responsabilidad, de 63 millones de GBP, se originó por un incidente ocurrido en el aeropuerto de Heathrow el 17 de enero de 2008, cuando un Boeing 777 fue declarado siniestro total tras aterrizar fuera de la pista. Posteriormente se determinó que British Airways no tuvo culpa en este incidente.

Pólizas de seguros ajenas a la aviación

Tipos de pólizas de seguros

Los principales tipos de pólizas de seguros ajenas a la aviación son: (i) seguro para daños a los bienes e *interrupción* de las actividades de negocio (varios límites de hasta 300 millones de GBP), (ii) seguro de responsabilidad civil de los turoperadores y productos (límite de responsabilidad de 100 millones de GBP), (iii) seguro de responsabilidad de consejeros y altos cargos (límite de responsabilidad de 125 millones de GBP), (iv) seguro de responsabilidad de empleados (límite de responsabilidad de 100 millones de GBP) y (v) seguro de accidentes personales (límite de responsabilidad de 100 millones de GBP). Los otros tipos de seguros incluyen seguros de automóviles, seguros de carga marítima, seguros de indemnización profesional, seguros de mala praxis médica y seguros a todo riesgo de contratistas y contra delitos.

Reclamaciones

Se ha presentado una serie de reclamaciones de seguros no de aviación, principalmente en virtud de las pólizas de seguro de responsabilidad de empleados, y todas ellas han sido abonadas o bien están siendo tramitadas por las compañías aseguradoras.

Seguros cautivos

En línea con las prácticas habituales de muchas grandes empresas, British Airways cuenta con una compañía de seguros cautiva, Speedbird Insurance Company Limited (“Speedbird”), que es una de sus filiales. Speedbird asegura una parte de los riesgos asegurados por British Airways y sus filiales. Speedbird es una empresa gestionada por gestores cautivos profesionales y ha sido rentable desde que comenzó sus operaciones en 1988.

A 31 de marzo de 2010, Speedbird tenía unas reservas para seguros (provisión incurrida, pero no reportada) de 16 millones de libras y un capital social de 41 millones de libras. Speedbird asegura menos del 1% del total de pólizas de seguros que cubren a British Airways.

9. INFORMACIÓN SOBRE IBERIA

9.1 Introducción e Historia

9.1.1 *Nombre legal y comercial*

La denominación social actual de Iberia es “Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.”, denominación que se utiliza comercialmente junto con la de “Iberia”.

La denominación de Iberia Opco es “Iberia, Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora” denominación que se utilizará comercialmente a partir de la consumación de la Segregación de Iberia junto con la de “Iberia”.

9.1.2 *Lugar de registro y número de registro*

Iberia está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 228, folio 138, hoja número M-4621. Su código de identificación fiscal es el A-28/017648.

Iberia Opco está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 27301, folio 79, hoja número M-491912. Su código de identificación fiscal es el A-85850394.

9.1.3 *Fecha de constitución y periodo de actividad de Iberia, si no son indefinidos*

Iberia se constituyó como sociedad anónima mediante escritura otorgada el 28 de Junio de 1927, ante el Notario de Madrid D. Juan Crisóstomo de Pereda y Górriz, con el número 1.725 de su orden de protocolo. Iberia tiene duración indefinida.

Iberia adaptó sus estatutos sociales a la Ley de Sociedades Anónimas, ya refundida en la vigente Ley de Sociedades de Capital, mediante escritura pública otorgada el 21 de junio de 1990 ante el Notario de Madrid D. Francisco Javier Rovira Jaén, con el número 1.608 de su orden de protocolo causando la inscripción 1ª en la hoja registral abierta a nombre de Iberia en el Registro Mercantil de Madrid.

Iberia Opco se constituyó como sociedad anónima mediante escritura pública otorgada el 23 de diciembre de 2009, ante el Notario de Madrid D. Antonio Fernández-Golfín Aparicio, con el número 2.980, de su orden de protocolo causando la inscripción 1ª en la hoja registral abierta a nombre de Iberia Opco en el Registro Mercantil de Madrid. Iberia Opco fue constituida por tiempo indefinido.

9.1.4 *Domicilio, legislación aplicable, nacionalidad y dirección y números de teléfono de su domicilio social*

Iberia es una sociedad anónima de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Velázquez nº 130, 28006 Madrid y regida por la legislación española, en particular, por la Ley de Sociedades de Capital y demás legislación concordante. El teléfono de contacto de Iberia destinado a la atención de accionistas e inversores es el +34 91 587 7574.

Iberia Opco es igualmente una sociedad anónima de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Velázquez nº 130, 28006 Madrid y regida por la legislación española, en particular, por la Ley de Sociedades de Capital y demás legislación concordante.

En el apartado 11 siguiente se describe el marco regulatorio aplicable a las actividades propias de Iberia y, a partir de la consumación de la Segregación de Iberia, de Iberia Opco.

9.1.5 *Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad de Iberia*

1927. Fundación de Iberia. Inicialmente suscriben su capital la sociedad alemana “Deutsche Lufthansa” y el financiero e industrial vasco H. Echeberrieta. Comienza su actividad comercial con un vuelo entre Madrid y Barcelona. Sus primeras rutas cubren destinos del territorio nacional, tanto de la Península como del norte de África.

1939. La sociedad, nacionalizada desde 1932, realiza su primer vuelo europeo (Madrid-Lisboa).

1944. Incorporación de Iberia al Instituto Nacional de Industria (INI), convirtiéndose en la compañía de bandera de España.

1946. Primera compañía aérea comercial en realizar un vuelo entre Europa y América del Sur, con el inicio de la operación a Buenos Aires. A partir de 1954 prosigue su expansión americana con la apertura de otras líneas transatlánticas (La Habana, Caracas, San Juan de Puerto Rico, México, D.F., Nueva York, etc).

Entre los años setenta y ochenta Iberia amplía su oferta de destinos (Moscú en 1978, Tel Aviv en 1983 y Tokio en 1985). Iberia funda las compañías Iber-Swiss Catering, VIVA air (para el desarrollo del tráfico chárter) y Binter Canarias (para vuelos interinsulares canarios).

1991-1992. Iberia sufre elevadas pérdidas debido a la crisis generalizada en el negocio de la aviación comercial, a raíz de la Guerra del Golfo, así como a una fuerte recesión de la economía española.

1992. Iberia recibe ayudas financieras del Estado por importe de 120.000 millones de pesetas (aproximadamente 720 millones de euros). Fueron destinadas, en parte, a realizar una reducción superior a 4.000 puestos de trabajo.

1994. La implantación del Plan de Viabilidad (1994-96) supuso una completa reestructuración de Iberia, la reducción de su deuda neta y el retorno a los beneficios.

1996. Recapitalización de la empresa. Una vez alcanzados la totalidad de los requisitos impuestos, en enero de 1996 la UE autoriza una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas (aproximadamente 523 millones de euros), quedando pendiente una ampliación adicional de 20.000 millones de pesetas (aproximadamente 120 millones de euros), autorizada por la UE en agosto de 1999.

1997. Inicio del Plan Director I (1997-99). Su finalidad era elevar la rentabilidad de Iberia a niveles equiparables al de otras aerolíneas privadas de primer orden, así como adaptarla al nuevo entorno competitivo caracterizado por la liberalización del tráfico aéreo en la UE, la entrada de segundos operadores de handling en los principales aeropuertos españoles, las políticas de alianzas, el proceso de privatización, etc. El proceso de liberalización del transporte aéreo comunitario, completado en 1997, supuso el establecimiento de tres paquetes de medidas regulatorias que garantizan la libertad de establecimiento, la libertad de prestación de servicios y libertad tarifaria. De este modo, las compañías aéreas de un Estado miembro de la UE pueden establecerse y operar las rutas que deseen, dentro del llamado Espacio Aéreo Europeo, y fijar los precios del transporte libremente.

1999. Incorporación de Iberia como miembro de pleno derecho a la alianza *oneworld* en septiembre

En diciembre de 1999, los accionistas que conformaban el núcleo estable formalizan su entrada en el capital de Iberia: British Airways and American Airlines Holdings B.V. -como socios industriales- toman una participación del 10%; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, S. A., un 10%; Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S. A., un 7,3%; Compañía de Distribución Integral Logista, S. A., un 6,7%; El Corte Inglés, S. A., un 3%; y otras entidades financieras españolas, un 3%.

En abril de 2001 se realiza la salida a Bolsa de Iberia, última etapa del proceso de privatización. La SEPI, a través de una Oferta Pública de Venta (OPV), se desprende de un 48,51% del capital social de Iberia.

En enero de 2009 se puso en marcha el Plan Director 2009-2011 que tenía como principales objetivos: mejorar la posición de Iberia en un entorno de consolidación; mejorar el servicio al cliente ofreciendo un producto segmentado; adaptar el tamaño y la estructura de la red a la evolución de la demanda; mejorar la eficiencia y continuar reduciendo los costes.

Sin embargo, la debilidad de la demanda en el contexto de una crisis económica mundial y, en particular, de la severa recesión de la economía española, llevaron a Iberia a interrumpir ese plan y elaborar un Plan de Contingencia, que se puso en marcha en el segundo trimestre de 2009, con la implantación de medidas a corto plazo para atenuar el profundo impacto de la crisis económica en sus cuentas. El Plan de Contingencia estableció acciones concretas para reducir la capacidad ofertada, disminuir los costes laborales y los gastos generales, y recortar las inversiones previstas de forma selectiva.

En octubre de 2009 se aprobó el nuevo plan estratégico de Iberia, llamado Plan 2012, cuyo objetivo fundamental es consolidar o mejorar la posición de Iberia en sus mercados estratégicos. El Plan 2012 tiene tres retos principales. Primero, reforzar la posición de Iberia en Latinoamérica, mejorando la calidad del producto a través de diversas acciones, entre las que destaca el lanzamiento del “Nuevo Producto Clase Business” en las rutas de largo radio. Un segundo reto es la transformación de la red de corto y medio radio, con el fin de hacerla más rentable y eficiente a través de la implantación de un nuevo modelo de operación en estos segmentos. Y, tercero, mantener todos los costes en niveles que permitan a Iberia adecuarse a un entorno altamente competitivo, para lo que se ha establecido un ambicioso programa de ahorro de costes, que afecta principalmente a los gastos de personal y costes generales, e implica medidas de mejora de la productividad.

9.2 Descripción del Negocio

Las principales actividades de Iberia son la operación de servicios aéreos regulares internacionales y domésticos para el transporte de pasaje y mercancías. Además, Iberia presta servicios complementarios, entre los que destacan los servicios de mantenimiento de aeronaves y de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos. Además, Iberia ha ido constituyendo o participando en diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia, y cuyas actividades complementan o están relacionadas con las de las principales actividades de Iberia.

La siguiente tabla muestra la distribución por naturalezas de los ingresos entre el transporte de pasajeros, transporte de carga, servicios de mantenimiento, servicios de *handling* y otras fuentes de ingresos, correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y los periodos semestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% Variación 09-08 (*)	% Variación 08-07 (*)	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009	% Variación 30/06/10- 30/06/09 (*)
Pasaje	75,4%	77,4%	78,3%	(21,2)	(2,5)	75,4%	75,7%	2,4
Carga	5,7%	6,4%	6,2%	(27,7)	1,2	6,2%	5,1%	25,2
Mantenimiento	7,0%	5,4%	4,9%	4,4	8,8	6,8%	7,3%	(4,4)
Handling	6,0%	5,0%	5,1%	(3,3)	(1,8)	5,5%	5,6%	0,8
Otros**	5,8%	5,7%	5,4%	(17,9)	4,3	6,0%	6,2%	(0,7)
Total Ingresos de explotación (millones de euros)***	4.409	5.450	5.521	(19,1)	(1,3)	2.227	2.167	2,8

* Variación realizada sobre los importes en millones de euros.

**Otros ingresos por servicios y ventas (que incluyen principalmente ingresos por asistencia, manejo y control de mercancía en las terminales de carga, y los ingresos por utilización de sistemas que, entre otros, recogen los generados por la utilización del sistema Amadeus, que compensan parcialmente los costes derivados del uso de dicho sistema), comisiones (entre otras, las generadas por ventas de billetes de otras compañías aéreas), alquileres (principalmente motores, aviones y simuladores de vuelo) y resto de ingresos de explotación recurrentes (trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado y cesión de personal a las UTE, entre otras).

***Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes.

9.3 Transporte

El transporte aéreo de pasajeros y carga es el principal segmento de negocio del Grupo Iberia. Iberia opera una amplia red de vuelos regulares, que en su mayoría enlazan Madrid-Barajas con destinos nacionales e internacionales distribuidos por Europa, América, África y Oriente Medio.

Desde febrero de 2006, Iberia opera en las nuevas instalaciones de la Terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, que es su centro de distribución de vuelos (*hub*).

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos para las operaciones agregadas del negocio de transporte de pasajeros y el negocio de transporte de carga correspondientes a los ejercicios económicos cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007, y a los periodos semestrales cerrados a 30 de junio de 2009 y 2010:

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre cerrado a 30/06/10	Semestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
TKOs (millones)	7.278,1	7.663,1	7.683,2	(5,0)	(0,3)	3.543,8	3.614,6	(2,0)
TKTs (millones)	5.486,6	5.915,8	6.105,3	(7,3)	(3,1)	2.801,6	2.640,9	6,1
Coefficiente de ocupación global (%)	75,4	77,2	79,5	(1,8) pts	(2,3) pts	79,1	73,1	6,0 pts
Ingresos por TKO (céntimos de euro)	49,14	59,57	60,76	(17,5)	(2,0)	51,33	48,47	5,9
Plantilla equivalente (empleados) (b)	8.294	8.657	8.816	(4,2)	(1,8)	7.877	8.445	(6,7)
Total ingresos de pasaje y carga (millones de euros) (a)	3.576	4.565	4.668	(21,7)	(2,2)	1.819	1.752	3,8

(a) Ingresos consolidados de pasaje y carga (incluidos ingresos procedentes de la recuperación de billetes de avión no utilizados, acuerdos comerciales y ajustes).

(b) Plantilla a tiempo completo equivalente de las divisiones de transporte de pasaje y carga de la compañía Iberia.

En el ejercicio 2009 los ingresos por transporte de pasajeros y carga representaron el 81,1% del total de los ingresos de explotación recurrentes. En los ejercicios 2008 y 2007 los ingresos generados por esta actividad representaron el 83,8% y el 84,5%, respectivamente, del total de los ingresos de explotación recurrentes.

9.3.1 *Transporte de pasajeros*

9.3.1.1 *Descripción del negocio y mercados principales*

La principal línea de negocio de Iberia es el transporte de pasaje.

Las principales redes de Iberia son la doméstica, el medio radio (fundamentalmente vuelos a Europa y a algunos destinos de África y Oriente Medio) y la de largo radio que se concentra en Latinoamérica y Estados Unidos de América fundamentalmente. El único vuelo de largo radio fuera de los efectuados a América es la ruta Madrid-Johannesburgo.

9.3.1.2 *Principales datos operativos*

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos correspondientes al negocio de transporte de pasaje para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y los periodos semestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

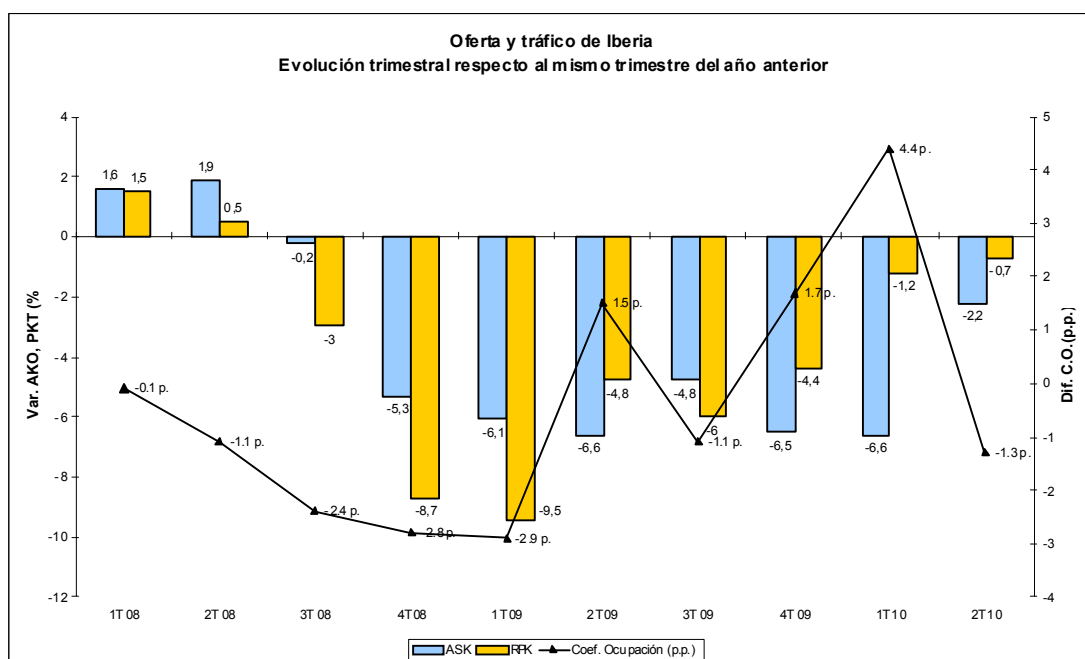
	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre cerrado 30/06/10	Semestre cerrado 30/06/10	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)	62.158	66.098	66.454	(6,0)	(0,5)	29.684	31.037	(4,4)
PKTs (millones)	49.612	52.885	54.229	(6,2)	(2,5)	24.253	24.485	(0,9)
Ingresos por AKO (céntimos de euro)	5,05	5,89	6,07	(14,3)	(3,0)	5,25	4,93	6,7

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre cerrado 30/06/10	Semestre cerrado 30/06/10	% variación 30/06/10- 30/06/09
Ingresos por PTK (céntimos de euro)	6,32	7,36	7,44	(14,1)	(1,1)	6,43	6,24	3,0
Coefficiente de ocupación (en %)	79,8	80,0	81,6	(0,2) pts	(1,6) pts	81,7	78,9	2,8 pts
Nº de pasajeros transportados (miles)	20.902	23.267	26.856	(10,2)	(13,4)	9.774	10.386	(5,9)
Ingreso medio por pasajero (€)	150,1	167,3	150,2	(10,3)	11,3	159,6	147,2	8,4
Ingresos por pasaje (millones de euros) (*)	3.137	3.891	4.034	(19,4)	(3,5)	1.560	1.529	2,0

(*) Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

Durante los últimos años, Iberia continuó la estrategia de potenciar la operación de red, que supuso un aumento del volumen de oferta en los vuelos a/desde el hub de Madrid y, simultáneamente, una reducción planificada de capacidad en la mayoría de las rutas punto a punto.

El siguiente gráfico muestra las variaciones interanuales de oferta (AKO), tráfico (PKT) y coeficiente de ocupación para el conjunto de la red de Iberia en los últimos diez trimestres. Se puede observar el impacto de la crisis económica en los años 2008 y 2009, y la gradual recuperación del tráfico en el primer semestre de 2010.



En el primer semestre de 2010 la reducción de volumen de oferta de Iberia para el conjunto de la red fue algo menor que en 2009 (un 4,4% con relación a los seis primeros meses del año anterior), principalmente porque Iberia comenzó a incrementar la capacidad en los vuelos de largo radio en el segundo trimestre de 2010, en respuesta a la

recuperación de la demanda. El tráfico de toda la red de Iberia, medido en PKT, disminuyó un 0,9% respecto al primer semestre de 2009 reducción menor a la registrada en el número de pasajeros (-5,9%) como consecuencia de la creciente participación del sector de largo radio en el conjunto del tráfico (66,2% de los PKT totales en el primer semestre de 2010, 2,1 puntos por encima del año anterior). Como consecuencia la etapa media de pasaje aumentó un 5,3%.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el primer semestre de 2010 se incrementaron un 2,0% respecto al año anterior, gracias principalmente a la subida del ingreso medio por PKT (*yield*) en los vuelos internacionales, en los que se registraron incrementos crecientes en el segundo trimestre, gracias en parte a la recuperación del tráfico de negocios. El número de pasajeros transportados por Iberia en la clase *Business Plus* del sector de largo radio aumentó un 7,2% en el primer semestre de 2010. El *yield* creció un 3,0% respecto al año anterior, a pesar de verse perjudicado por el mencionado crecimiento de la etapa media de pasaje y la mejora del coeficiente de ocupación (2,8 puntos porcentuales) impulsaron el incremento del ingreso unitario por AKO, que fue del 6,7% respecto al primer semestre de 2009. La variación de los tipos de cambio de monedas tuvo un efecto muy pequeño (+0,2 puntos) en la subida del ingreso unitario.

Las caídas del tráfico se agravaron en los primeros meses de 2009, lo que llevó a Iberia a ampliar los ajustes de capacidad para adaptarse a la evolución de los mercados, resultando una reducción media del 6% en la capacidad (medida en AKO) con relación a 2008. La gestión por parte de Iberia de la capacidad ofertada permitió mantener un nivel de coeficiente de ocupación similar al del año anterior (79,8%).

En el total del año Iberia transportó 20,9 millones de pasajeros en el conjunto de su red, 2,4 millones menos que los 23,3 millones de pasajeros transportados en 2008. El número de pasajeros totales disminuyó en mayor proporción (-10,2%) que el número de PKT (-6,2%) debido a la reestructuración de la red, que supuso una reducción mayor de la oferta en los sectores doméstico y de medio radio (-9,8%) que en el largo radio (-3,3%), con el consecuente aumento de la participación del tráfico de largo radio en el conjunto de la actividad.

En el ejercicio 2009 los ingresos por tráfico de pasaje (de billetes volados) de Iberia se situaron en 3.137 millones de euros en el conjunto de la red, descendiendo un 19,4% respecto al año anterior, debido principalmente a la profunda caída de los ingresos unitarios. El *yield* descendió un 14,1% respecto a 2008 debido al significativo deterioro del *mix* de clases (disminución de la proporción de pasajeros en clases *First* y *Business*, que tienen un ingreso medio más alto), la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y el efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje, un 4,4%. Todo ello, unido al ligero descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 14,3% en el ingreso medio de pasaje por AKO. El efecto de la variación en los tipos de cambio de monedas sobre el ingreso unitario fue ligeramente favorable en el conjunto del ejercicio, en 0,8 puntos porcentuales.

Como respuesta a los fuertes descensos del volumen de tráfico en los mercados, a partir del segundo trimestre de 2009 se produjo una reducción de las tarifas, en un intento generalizado de estimular la demanda por parte de los operadores aéreos. En el caso de Iberia, el ingreso unitario por AKO disminuyó un 15,5% en el segundo trimestre con relación al mismo periodo del año anterior, y se recuperó ligeramente durante el segundo semestre, terminando el año 2009 con una caída del 8,9% en el mes de diciembre de 2009.

En 2008 Iberia tuvo que realizar algunos ajustes adicionales de capacidad en respuesta a la progresiva debilidad de la demanda de transporte aéreo, causada por la desaceleración económica mundial.

Debido a la progresiva debilidad de la demanda, el coeficiente de ocupación disminuyó 1,6 puntos en 2008, situándose en el 80,0%. Los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia descendieron un 3,5% respecto al 2007, debido a la disminución de la demanda y, en menor medida, a la reducción del *yield*. El ingreso medio por PKT descendió un 1,1% respecto al 2007, y el ingreso de pasaje unitario por AKO disminuyó un 3,0%. En ambos casos, la comparación interanual se vio perjudicada por el crecimiento de la etapa media de pasaje y por la depreciación del dólar USA frente al euro. Con tipos de cambio de monedas constantes, el *yield* se habría incrementado un 1,3% respecto al año 2007, y el descenso del ingreso unitario por AKO habría quedado limitado al 0,7%.

9.3.1.3 Segmentación del negocio de pasajeros

Los mercados de transporte de pasajeros en los que opera Iberia pueden desglosarse como sigue: doméstico de corto radio, medio radio y largo radio.

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos correspondientes al negocio de transporte de pasajeros desglosados en función de los destinos para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y a los periodos semestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
AKOs (millones)								
Doméstico	8.492	9.546	11.516	(11,0)	(17,1)	3.909	4.225	(7,5)
Medio radio	15.643	17.223	16.738	(9,2)	2,9	7.212	7.925	(9,0)
Europa	13.586	15.192	14.762	(10,6)	2,9	6.202	6.912	(10,3)
África y Oriente Medio	2.057	2.031	1.975	1,3	2,8	1.010	1.013	(0,3)
Largo radio	38.023	39.330	38.201	(3,3)	3,0	18.563	18.887	(1,7)
Total AKOs (millones)	62.158	66.098	66.454	(6,0)	(0,5)	29.684	31.037	(4,4)
PKTs (millones)								
Doméstico	6.091	6.810	8.738	(10,6)	(22,1)	2.813	3.008	(6,5)
Medio radio	11.823	12.584	12.172	(6,0)	3,4	5.397	5.792	(6,8)
Europa	10.314	11.049	10.693	(6,7)	3,3	4.633	5.077	(8,7)
África y Oriente Medio	1.510	1.535	1.478	(1,6)	3,8	763	715	6,8
Largo radio	31.698	33.490	33.319	(5,4)	0,5	16.044	15.684	2,3
Total PKTs (millones)	49.612	52.885	54.229	(6,2)	(2,5)	24.253	24.485	(0,9)
Coeficiente de ocupación (%)								
Doméstico	71,7	71,3	75,9	0,4 pts	(4,5) pts	72,0	71,2	0,8 pts

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09	% variación 30/06/10- 30/06/09
Medio radio	75,6	73,1	72,7	2,5 pts	0,3 pts	74,8	73,1	1,7 pts
Europa	75,9	72,7	72,4	3,2 pts	0,3 pts	74,7	73,5	1,3 pts
África y Oriente Medio	73,4	75,6	74,8	(2,2) pts	0,7 pts	75,6	70,5	5,0 pts
Largo radio	83,4	85,2	87,2	(1,8) pts	(2,1) pts	86,4	83,0	3,4 pts
Coefficiente de ocupación (%)	79,8	80,0	81,6	(0,2) pts	(1,6) pts	81,7	78,9	2,8 pts
Nº de pasajeros (miles)								
Doméstico	8.918	10.304	13.732	(13,5)	(25,0)	4.165	4.451	(6,4)
Medio radio	7.977	8.761	8.935	(9,0)	(1,9)	3.595	3.963	(9,3)
Europa	7.336	8.106	8.302	(9,5)	(2,4)	3.277	3.656	(10,4)
África y Oriente Medio	641	655	633	(2,1)	3,4	318	307	3,7
Largo radio	4.007	4.202	4.189	(4,6)	0,3	2.014	1.972	2,1
Total nº de pasajeros (miles)	20.902	23.267	26.856	(10,2)	(13,4)	9.774	10.386	(5,9)
Ingresos de pasaje (millones €)								
Doméstico	709	929	1.113	(23,7)	(16,5)	334	355	(5,8)
Medio radio	890	1.124	1.119	(20,8)	0,4	422	432	(2,2)
Europa	785	1.014	1.016	(22,6)	(0,2)	368	382	(3,5)
África y Oriente Medio	105	110	103	(4,5)	6,8	54	50	7,7
Largo radio	1.538	1.838	1.802	(16,3)	2,0	803	742	8,2
Total ingresos de pasaje (millones €)(*)	3.137	3.891	4.034	(19,4)	(3,5)	1.560	1.529	2,0

* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

La siguiente tabla muestra el peso de cada sector para cada uno de los principales indicadores estadísticos del negocio de transporte de pasajeros del Grupo Iberia:

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09
Doméstico	13,7%	14,4%	17,3%	13,2%	13,6%
Medio radio	25,2%	26,1%	25,2%	24,3%	25,5%
Europa	21,9%	23,0%	22,2%	20,9%	22,3%
África y Oriente Medio	3,3%	3,1%	3,0%	3,4%	3,3%
Largo radio	61,2%	59,5%	57,5%	62,5%	60,9%
Total AKOs (millones)	62.158	66.098	66.454	29.684	31.037
Doméstico	12,3%	12,9%	16,1%	11,6%	12,3%
Medio radio	23,8%	23,8%	22,4%	22,3%	23,7%
Europa	20,8%	20,9%	19,7%	19,1%	20,7%

África y Oriente Medio	3,0%	2,9%	2,7%	3,1%	2,9%
Largo radio	63,9%	63,3%	61,4%	66,2%	64,1%
Total PKTs (millones)	49.612	52.885	54.229	24.253	24.485
Doméstico	42,7%	44,3%	51,1%	42,6%	42,9%
Medio radio	38,2%	37,7%	33,3%	36,8%	38,2%
Europa	35,1%	34,8%	30,9%	33,5%	35,2%
África y Oriente Medio	3,1%	2,8%	2,4%	3,3%	3,0%
Largo radio	19,2%	18,1%	15,6%	20,6%	19,0%
Total pasajeros (miles)	20.902	23.267	26.856	9.774	10.386
Doméstico	22,6%	23,9%	27,6%	21,4%	23,2%
Medio radio	28,4%	28,9%	27,7%	27,1%	28,3%
Europa	25,0%	26,1%	25,2%	23,6%	25,0%
África y Oriente Medio	3,4%	2,8%	2,6%	3,5%	3,3%
Largo radio	49,0%	47,2%	44,7%	51,5%	48,5%
Total ingresos de pasaje (millones €)*	3.137	3.891	4.034	1.560	1.529

* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

La siguiente tabla muestra la proporción de los ingresos de pasaje correspondientes a los pasajeros de la clase Business y de la clase Turista respecto al total de ingresos de pasaje de Iberia, para el conjunto de la red en el semestre terminado el 30 de junio de 2010 y en los ejercicios 2009, 2008 y 2007:

Total Red	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Semestre finalizado 30/06/10
Ingresos Clase Business	21,7%	24,3%	24,6%	23,1%
Ingresos Clase Turista	78,3%	75,7%	75,4%	76,9%

a) Doméstico

El sector doméstico agrupa todos los vuelos interiores (los operados entre puntos situados dentro de España) se realicen o no dichos vuelos sobrevolando aguas internacionales o el territorio de otros Estados. Durante el primer semestre de 2010 Iberia operó vuelos de tráfico regular entre Madrid y la mayoría de las principales ciudades españolas, situadas en la Península, las Islas Baleares y las Islas Canarias.

En el sector doméstico Iberia ha seguido en los últimos años una estrategia enfocada a la mejora de la rentabilidad, y ha realizado una amplia reestructuración de su programa de vuelos. Durante los últimos tres años el número total de destinos nacionales operados a/desde el *hub* de Madrid se mantuvo estable (en torno a 23), pero Iberia fue reduciendo su oferta en vuelos punto a punto que enlazaban otros aeropuertos.

Iberia ha tenido que enfrentarse a la competencia de los nuevos operadores aéreos en el mercado español, y también a la puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad, como las que unen Madrid con Málaga (diciembre de 2007), y Madrid con Barcelona (febrero de 2008). En particular, en la conexión entre Barcelona y Madrid, Iberia ha ido ajustando su oferta desde abril de 2008, incorporando aviones más pequeños. Así, los AKO y PKT de Iberia del sector

doméstico registraron un descenso del 26,3% y del 30,3% respectivamente en el acumulado de los ejercicios 2008 y 2009. En el caso de la ruta entre Barcelona y Madrid de Iberia, la disminución acumulada en esos dos años fue del 37,4% en la oferta y del 48,2% en el tráfico.

En el primer semestre de 2010 Iberia continuó reduciendo el volumen de oferta en el sector doméstico, pero a un ritmo algo inferior al de los dos años anteriores. Así, los AKO descendieron un 7,5% frente a una disminución del 6,5% en los PKT. El coeficiente de ocupación de Iberia se situó en el 72,0%, mejorando 0,8 puntos porcentuales respecto al primer semestre de 2009. En el caso del enlace entre Barcelona y Madrid, el tráfico aumentó un 5,0% con relación al primer semestre de 2009, frente a una reducción del 12,9% en el volumen de oferta, y el coeficiente de ocupación mejoró 11,2 puntos hasta alcanzar el 65,9%.

De acuerdo a la estrategia planificada, en 2009 Iberia redujo el volumen de oferta en el conjunto del sector doméstico un 11,0% respecto al año anterior para responder a la disminución de la demanda, que afectada también por la recesión económica disminuyó un 10,6%. El coeficiente de ocupación se situó en el 71,7% mejorando 0,4 puntos.

El mayor descenso del tráfico, en términos relativos, correspondió a los enlaces entre Barcelona y Madrid (incluyendo el Puente Aéreo y los vuelos con reserva), con una disminución del 27,6% en los PKT de 2009, frente a una reducción del 20% en los AKO.

En el sector doméstico el volumen de oferta descendió significativamente en 2008 (-17,1%), debido principalmente a ajustes en vuelos punto a punto, aumentando los AKO en los enlaces con Madrid, a excepción de la ruta entre Barcelona y Madrid, cuyo volumen de oferta disminuyó un 21,7% respecto a 2007, por la nueva competencia del tren de alta velocidad. El volumen de tráfico en el conjunto del sector doméstico cayó considerablemente (-22,1%), al verse debilitada la demanda aérea por el empeoramiento de la situación económica y por el impacto de la entrada en explotación de las líneas ferroviarias de alta velocidad. El coeficiente de ocupación disminuyó 4,5 puntos respecto al nivel alcanzado en 2007 (75,9%).

Los ingresos de pasaje del sector doméstico disminuyeron un 5,8% en el primer semestre de 2010, con una reducción del tráfico del 6,5% y un aumento del 0,8% en el *yield*. Los ingresos registraron descensos interanuales del 23,7% en el ejercicio 2009, debido a la disminución del volumen de tráfico y a la caída del 14,6% en el ingreso medio por PKT, y del 16,5% en el ejercicio 2008, debido a la disminución de los PKT, que fue parcialmente compensada por un incremento del 7,1% en el *yield*.

En los tres últimos años ha disminuido la proporción de pasajeros que vuelan en clase *Business* respecto al número total de clientes en los vuelos domésticos de Iberia, siguiendo la tendencia del mercado español. La siguiente tabla muestra el peso de los ingresos correspondientes a los pasajeros de la clase *Business* de Iberia en el sector doméstico en los ejercicios 2009, 2008 y 2007:

Sector doméstico	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Ingresos Clase Business	13,1%	15,3%	16,1%
Ingresos Clase Turista	86,9%	84,7%	83,9%

El tráfico de negocios en el mercado interno español todavía registró caídas importantes en los primeros meses de 2010, que se han ido moderando. En el caso de los vuelos domésticos de Iberia, los ingresos correspondientes a la clase Business representaron el 13,8% del total de los ingresos de pasaje en el primer semestre de 2010, la misma proporción que la obtenida en los seis primeros meses de 2009.

b) Medio radio

El sector de medio radio agrupa los vuelos internacionales operados por Iberia con destino a Europa (Alemania, Austria, Bélgica, Croacia, Dinamarca, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Rusia, Suecia, Suiza y Turquía), África (Argelia, Egipto, Guinea Ecuatorial, Marruecos, Nigeria y Senegal) y Oriente Medio (Israel, Jordania y Siria).

En el primer semestre de 2010 los PKTs de Iberia en el sector de medio radio internacional disminuyeron un 6,8%, con una reducción del 9,0% en los AKOs. Una parte de estos descensos se explica por la reducción de actividad en algunas rutas punto a punto. Así, considerando los vuelos internacionales de medio radio desde/a Madrid, los descensos de demanda y oferta quedaron limitados al 3,2% y al 5,0% respectivamente. El coeficiente de ocupación mejoró 1,7 puntos respecto al mismo periodo de 2009, hasta alcanzar el 74,8% en el sector de medio radio.

En 2009 y para el conjunto de este sector el volumen de tráfico, medido en PKT, disminuyó un 6,0% respecto al año anterior, frente a una reducción del 9,2% en el volumen de oferta. Así, el coeficiente de ocupación mejoró 2,5 puntos, alcanzando el 75,6% en 2009, el nivel más elevado de todas las compañías de la Asociación Europea de Aerolíneas, AEA, (RB3, diciembre 2009). Considerando los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino en Madrid, los descensos en la actividad de Iberia en 2009 fueron menores: un 2,3% en los PKT y un 5,0% en los AKO.

En 2008 la oferta y el tráfico del sector de medio radio internacional se incrementaron con relación a 2007 (véase la primera tabla del punto 9.3.1.3), gracias al fortalecimiento de las conexiones en el *hub*, al aumentar Iberia el número de frecuencias a distintos destinos. Los incrementos de actividad fueron mucho más elevados en el agregado de los vuelos internacionales de medio radio con llegada o salida en Madrid: en 2008 la capacidad ofertada aumentó un 16,1% respecto a 2007, y la demanda se incrementó un 16,7% (más de 13 puntos porcentuales por encima de los aumentos registrados en el conjunto del sector).

En el subsector Europa, un mercado caracterizado por la intensa competencia y el rápido crecimiento de los operadores de bajo coste, Iberia disminuyó un 10,6% el número de AKO en 2009 respecto al año anterior, con descensos en la mayoría de los destinos, debido a la adaptación de la oferta a la disminución generalizada del tráfico en los mercados, muy afectado por el impacto de la crisis económica, y a la finalización del plan de ajustes en rutas punto a punto. El tráfico de Iberia descendió en menor proporción que la oferta (-6,7% respecto a 2008), y el coeficiente de ocupación mejoró 3,2 puntos porcentuales hasta alcanzar el 75,9%.

En el primer semestre de 2010 se mantuvo una tendencia similar en el subsector Europa, con descensos del 10,3% en los AKO y del 8,7% en los PKT, y una mejora de 1,3 puntos en el coeficiente de ocupación.

El número de destinos europeos ha aumentado en los tres últimos ejercicios. En 2009 Iberia añadió un nuevo destino –Zagreb- a su red de vuelos operados, al que voló durante los meses de verano. En 2008 también incorporó otro nuevo destino - Dubrovnik- a su programa, que operó de junio a octubre. Por su parte, en 2007 realizó la apertura de cuatro nuevas rutas desde Madrid a Europa del Este (Bucarest, Praga, Varsovia y San Petersburgo).

La capacidad ofertada en el subsector África y Oriente Medio todavía tiene un peso minoritario en el total de la red (un 3,3% de los AKO totales en 2009), pero Iberia espera aprovechar la situación geográfica de España para captar tráficos europeos hacia África en los próximos años. Durante los años 2007, 2008 y 2009 el número de destinos operados por Iberia a África y Oriente Medio se mantuvo estable (nueve en total), pero en el verano de 2010 Iberia incorporó otros tres destinos (Amman y Damasco desde julio y Omán a partir de septiembre). El volumen de oferta, medida en AKO, registró incrementos interanuales en este subsector en los dos últimos años (1,3% en 2009 y 2,8% en 2008), y permaneció estable (-0,3%) en el primer semestre de 2010, periodo en el que los PKT aumentaron un 6,8%.

La siguiente tabla muestra la evolución de los AKO y PKT del sector de medio radio internacional desglosado por grandes áreas en los ejercicios 2009, 2008 y 2007 y en el primer semestre de 2010 y de 2009:

Medio radio	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09	% variación 30/06/10-30/06/09
Países de la Unión Europea	11.447	13.000	13.078	(11,9)	(0,6)	5.204	5.873	(11,4)
Otros países europeos	2.139	2.193	1.685	(2,4)	30,2	998	1.039	(4,0)
África y Oriente Medio	2.057	2.031	1.975	1,3	2,8	1.010	1.013	(0,3)
Total AKOs (millones)	15.643	17.223	16.738	(9,2)	2,9	7.212	7.925	(9,0)
Países de la Unión Europea	8.682	9.429	9.470	(7,9)	(0,4)	3.865	4.312	(10,4)
Otros países europeos	1.631	1.621	1.224	0,7	32,4	769	765	0,5
África y Oriente Medio	1.510	1.535	1.478	(1,6)	3,8	763	715	6,8
Total PKTs (millones)	11.823	12.584	12.172	(6,0)	3,4	5.397	5.792	(6,8)

Los ingresos de pasaje del conjunto del sector de medio radio internacional disminuyeron un 2,2% en el primer semestre de 2010, debido a la reducción del volumen de tráfico, que fue parcialmente compensado por un incremento del 5,0% en el ingreso medio por PKT, que tuvo una importante progresión durante el semestre. En particular, el tráfico en clase Business tuvo una significativa recuperación en el primer semestre de 2010, y sus ingresos representaron el 20,3% de los ingresos de pasaje totales del sector de medio radio internacional.

En 2009 el yield disminuyó un 15,7% respecto al año anterior, afectado por el desplome del tráfico en las clases Business en el mercado, por la competencia en las rutas europeas y por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,2%). Esa caída del yield, unida al descenso del volumen de tráfico, llevó a una disminución del 20,8% en los ingresos de pasaje del sector de medio radio. En el año 2008 los ingresos de pasaje aumentaron un 0,4% gracias al aumento del volumen de tráfico en el sector, disminuyendo el ingreso medio por PKT un 2,8% respecto a 2007, con un incremento de la etapa media de pasaje del 5,4%.

En los enlaces aéreos entre España y Europa se registró en 2009 una caída de pasajeros en las clases Business del conjunto de los operadores del 32% respecto al año anterior (en base a las reservas MIDT). En el año 2008 el tráfico de negocios en este mercado ya había descendido un 13,2% respecto a 2007.

La siguiente tabla muestra el peso de los ingresos correspondientes a los pasajeros de la clase Business de Iberia en el sector de medio radio internacional en los ejercicios 2009, 2008 y 2007:

Sector Medio Radio	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Ingresos Clase Business	18,5%	21,2%	22,9%
Ingresos Clase Turista	81,5%	78,8%	77,1%

c) Largo radio

De acuerdo a la estrategia de Iberia, el volumen de oferta en el sector de largo radio ha ido aumentando en los últimos años (un 6,8% en 2007 y un 3,0% en 2008), siendo el sector con el menor ajuste de capacidad (-3,3% en 2009 y -1,7% en el primer semestre de 2010 con relación al año anterior) durante el periodo en el que la crisis económica ha afectado a la evolución de la demanda. De esta forma, los vuelos de largo radio han ido pesando cada vez más en el conjunto de la operación de Iberia, hasta alcanzar el 61,2% de los AKO totales en el año 2009 y un 62,5% en el primer semestre de 2010. Las rutas de largo radio operadas por Iberia durante los tres últimos años incluyen 23 destinos repartidos en los siguientes países: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Panamá, Perú, Puerto Rico, Rep. Dominicana, Rep. de Sudáfrica, Uruguay y Venezuela).

El tráfico, medido en PKT, disminuyó un 5,4% en 2009, pero se ha recuperado progresivamente durante la primera mitad de 2010, registrando un incremento interanual del 2,3%. Gracias a esto, el coeficiente de ocupación mejoró 3,4 puntos porcentuales respecto al año anterior, situándose en el 86,4% en el primer semestre de 2010 para el conjunto del sector.

Dentro del largo radio, los enlaces entre Europa y América son un mercado prioritario para Iberia, compañía que opera una amplia red de destinos a Latinoamérica, que suponen el 81% del total de la red de largo radio (medido en AKO).

El volumen de oferta a América Central (que incluye los destinos de Centro América y Caribe) representó el 44,3% de los AKO del sector de largo radio en el ejercicio 2009 y un 45,9% en el primer semestre de 2010. En este último periodo,

Iberia aumentó un 2,4% los AKO y un 3,7% los PKT en este subsector, situándose el coeficiente de ocupación en el 86,2% (+1,1 puntos). En 2009 Iberia tuvo que reducir un 5,0% la capacidad ofertada en América Centro, en respuesta a una disminución del 6,5% en el tráfico, situándose el coeficiente de ocupación en el 84,4% (-1,4 puntos respecto a 2008). El motivo fundamental de estos descensos fue la caída de la demanda (-35%) y el consiguiente ajuste de la oferta (-28%) en el importante subsector de México, en parte por el impacto de la aparición de la gripe A a finales de abril de 2009. En mayo y junio de 2009 Iberia tuvo que reducir casi a la mitad la capacidad ofertada en los enlaces con este país debido a la acusada caída del tráfico. Por el contrario, en 2008 la oferta y la demanda en los vuelos de América Centro registraron incrementos del 3,4% y del 1,2%, respectivamente, con relación a 2007.

En América del Sur, los PKT aumentaron ligeramente (0,2%) en el primer semestre de 2010, frente a una reducción de oferta del 7,0%, subiendo el coeficiente de ocupación hasta el 87,8% (+6,3 puntos con relación al año anterior). El tráfico disminuyó un 4,1% en 2009 respecto al año anterior debido principalmente al impacto de la crisis económica, situándose el coeficiente de ocupación en el 82,7% (-3,2 puntos), con un leve ajuste en el número de AKO (-0,3%). Iberia había aumentado la capacidad ofertada en América del Sur en los dos años anteriores, con incrementos interanuales del 1,5% en 2008 y del 12,9% en 2007. El volumen de tráfico disminuyó un 1,2% en 2008, afectado por el fuerte incremento de oferta por parte de los competidores.

Iberia, con una cuota del 20,1% en el acumulado de los doce meses de 2009, mantiene el liderazgo en el mercado Europa-América Latina, que para el conjunto de los operadores sufrió un retroceso de la demanda total del 8,8% en 2009 (datos elaborados por Iberia a partir de las reservas MIDT e incluyendo las ventas por Internet con origen en España).

En los vuelos de América del Norte los PKT aumentaron un 0,9% en el primer semestre de 2010, frente a una reducción de oferta del 3,8%, lo que llevó a una mejora de 4,0 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 85,1%. El volumen de tráfico en América Norte descendió un 3,7% en 2009, con un ajuste del 2,9% en la capacidad ofertada, situándose el coeficiente de ocupación en el 82,7% (-0,6 puntos respecto al año anterior). América del Norte había sido el subsector de largo radio con mayor crecimiento, en términos relativos, de oferta y demanda en 2008 (un 6,4% y un 4,4% respecto al año anterior), debido principalmente a la incorporación de dos nuevos destinos (Boston y Washington) al programa de vuelos en mayo y junio de 2007 respectivamente, que llevó a registrar fuertes incrementos de AKO y PKT en el primer semestre de 2008.

La siguiente tabla muestra la evolución de los AKO y los PKT del sector de largo radio desglosado por grandes áreas geográficas en los ejercicios 2009, 2008 y 2007 y en el primer semestre de 2010:

Largo radio	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09	% variación 30/06/10-30/06/09
América Norte	6.485	6.681	6.277	(2,9)	6,4	3.014	3.134	(3,8)
América Centro	16.847	17.731	17.143	(5,0)	3,4	8.512	8.314	2,4
América Sur	13.788	13.834	13.627	(0,3)	1,5	6.522	7.009	(7,0)

Largo radio	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 09-08	% variación 08-07	Semestre finalizado 30/06/10	Semestre finalizado 30/06/09	% variación 30/06/10-30/06/09
Otros destinos	902	1.083	1.154	(16,7)	(6,1)	516	431	19,9
Total AKOs	38.023	39.330	38.201	(3,3)	3,0	18.563	18.887	(1,7)
América Norte	5.362	5.565	5.329	(3,7)	4,4	2.563	2.541	0,9
América Centro	14.218	15.207	15.022	(6,5)	1,2	7.337	7.077	3,7
América Sur	11.396	11.878	12.022	(4,1)	(1,2)	5.729	5.718	0,2
Otros destinos	722	840	946	(14,1)	(11,2)	415	348	19,1
Total PKTs	31.698	33.490	33.319	(5,4)	0,5	16.044	15.684	2,3

Los ingresos de pasaje del sector de largo radio se situaron en 1.538 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo un 16,3% respecto al año anterior, como consecuencia de los descensos en el volumen de tráfico (-5,4%) y en el ingreso medio por PKT (-11,6%). Esta caída del *yield* se debió a una mayor presión competitiva sobre los precios ante la debilidad de la demanda en los mercados, junto a una mayor reducción, en términos relativos, del tráfico de negocios. En el año 2008 los ingresos de pasaje del sector de largo radio aumentaron un 2,0%, situándose en 1.838 millones de euros, con un incremento del 1,4% en el ingreso medio por PKT.

En el primer semestre de 2010 los ingresos de pasaje del sector de largo radio se situaron en 803 millones de euros, que supone un incremento del 8,2% con relación a la cifra del año anterior, impulsado por el aumento del ingreso medio por PKT (5,8%) y por el crecimiento de los PKT (2,3%).

La recesión económica mundial afectó especialmente al tráfico de negocios de las compañías aéreas en 2008 y 2009, siendo mayor, en términos relativos, el descenso del número de pasajeros en las clases *First* y *Business* que la correspondiente a los pasajeros en clase Turista en todos los mercados. Para el conjunto de la industria, el volumen de tráfico en las clases *First* y *Business* en vuelos internacionales comenzó a recuperarse en la segunda mitad de 2009, y en el primer semestre de 2010 registró un incremento del 11,9% respecto al año anterior (según datos de IATA).

En el caso de los vuelos de largo radio de Iberia, el número de pasajeros en la clase *Business Plus* descendió un 13,3% en 2009 respecto a 2008, frente a una disminución del 3,6% en el resto de los pasajeros de este sector. Los ingresos generados por los pasajeros de pago de la clase *Business Plus* en el sector de largo radio se situaron en 419 millones de euros en el ejercicio 2009.

En el primer semestre de 2010 el número de pasajeros en la clase *Business Plus* de Iberia se incrementó un 7,2%, y un 28,4% de los ingresos de pasaje del sector de largo de Iberia correspondió a los pasajeros de la clase *Business Plus*. La siguiente tabla muestra el peso de los ingresos correspondientes a los pasajeros de la *Business Plus* de Iberia en el sector de largo radio en los ejercicios 2009, 2008 y 2007:

Sector Largo Radio	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Ingresos Clase Business (en %)	27,5%	30,6%	30,8%

Ingresos Clase Turista (en %)	72,5%	69,4%	69,2%
-------------------------------	-------	-------	-------

9.3.2 *Transporte de carga*

9.3.2.1 *Descripción del negocio y mercados principales*

Iberia, a través de “Iberia Cargo”, transporta mercancías, correo y mensajería.

Iberia Cargo generó unos ingresos por transporte de carga de 208 millones de euros en el ejercicio 2009, lo que supone un descenso del 29,9% en comparación con los 297 millones de euros del ejercicio 2008, debido a la disminución del 11,6% en el volumen de carga, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) y a la caída del 20,6% en el ingreso medio por TKT, datos que reflejan el fuerte impacto que tuvo la crisis económica en el sector de transporte aéreo de carga. En el ejercicio 2009, Iberia Cargo transportó 211.243 toneladas de mercancías a destinos situados en todo el mundo, mientras que en el ejercicio 2008, Iberia Cargo transportó 242.213 toneladas de carga.

En el primer semestre del ejercicio 2010 Iberia Cargo obtuvo unos ingresos por transporte de mercancía y correo de 125 millones de euros, tras obtener un incremento del 27,4% gracias al fuerte aumento del volumen de carga transportada (un 41,5% en términos de TKT). El número de toneladas transportadas ascendió a 124.042 en la primera mitad de 2010, superando en un 34,8% el volumen del año anterior. El ingreso por TKT en el semestre descendió un 10% frente al mismo periodo del ejercicio anterior.

El negocio de carga del Grupo Iberia se basa fundamentalmente en aprovechar al máximo el uso del espacio de bodegas en los vuelos de pasajeros. Iberia Cargo también alquila, de forma selectiva, espacio de bodegas de aviones cargueros de terceros. Con esta fórmula se consigue una mayor flexibilidad para adaptarse a la evolución de la demanda y permite a Iberia atender y complementar destinos donde la capacidad de las bodegas es insuficiente. Los vuelos de largo radio son los que tienen un mayor peso relativo en el negocio de transporte aéreo de carga, representando sus ingresos el 71,9% del total de ingresos de tráfico en 2009.

Iberia cuenta con dos filiales relacionadas con la actividad de carga:

La sociedad Compañía Auxiliar al Cargo Express, S. A. (CACESA), de la que tiene un 75%, opera como transitario y consignatario de carga (intermediario entre el exportador o importador y las compañías de transporte en las operaciones de transporte internacional de mercancía), y también desarrolla actividades de transporte, almacenaje y distribución de mercancías, así como actividades auxiliares en el ámbito aeroportuario, si bien estas últimas se han ido traspasando a su filial ALAER.

La sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S. A. (ALAER) propiedad 100% de CACESA, realiza diversos servicios auxiliares logísticos, y lleva a cabo la explotación y gestión de terminales de carga.

Los ingresos de carga consolidados del Grupo Iberia, incluidos los de CACESA, se situaron en 251 millones de euros en 2009, lo que representa el 5,7% de los ingresos de explotación recurrentes consolidados de Iberia.

En el primer semestre de 2010 los ingresos de carga consolidados ascendieron a 139 millones de euros, incrementándose un 25,2% respecto al año anterior.

9.3.2.2 Principales datos operativos

La siguiente tabla muestra los datos principales datos operativos del negocio de transporte de carga Iberia Líneas Aéreas de España, individualmente considerada correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y a los periodos semestrales cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009:

Carga	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 2009/08	% variación 2008/07	Semestre cerrado a 30/06/10	Semestre cerrado a 30/06/09	% variación 30/06/10-30/06/09
Transporte de carga (millones TKTs)	1.021,5	1.156,1	1.224,7	(11,6)	(5,6)	618,8	437,3	41,5
Ingresos/ TKT (céntimos de euro)	20,37	25,67	24,47	(20,6)	4,9	20,14	22,38	(10,0)
Ingresos por transporte de carga (en millones de euros) (a)	208	297	300	(29,9)	(1,0)	125	98	27,4

(a) Ingresos procedentes de transporte de mercancías y correo (excluido exceso de equipaje)

En 2009 los ingresos por transporte de mercancía y correo de Iberia Líneas Aéreas de España, individualmente considerada, disminuyeron un 29,9% respecto al 2008, como consecuencia de la fuerte crisis económica internacional, si bien, gracias a las acciones comerciales realizadas y a la recuperación parcial de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del 2009 fue del 19,7%, frente al 33,4% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año. Los datos publicados por compañías de referencia en el sector muestran caídas de ingresos en torno al 30% y el 35% para el acumulado de los doce meses.

El ingreso medio por TKT (*yield*) en 2009 disminuyó más de un 20% respecto al año anterior debido a tres factores: (i) la bajada de precios en el sector como consecuencia del exceso de oferta en los mercados, (ii) la disminución del precio del combustible y (iii) la decisión de mantener la cuota de participación en los mercados ajustando los precios a la baja. En 2008 el *yield* había aumentado un 4,9% respecto al 2007 gracias al esfuerzo por optimizar los ingresos unitarios, a pesar de verse afectado negativamente tanto por el aumento de la etapa media como por la depreciación del dólar (con tipos de cambio de moneda constantes el incremento del *yield* habría sido del 7,5%).

Durante el primer semestre de 2010 los precios fueron limitando su caída de forma gradual, de modo que el ingreso medio por TKT (*yield*) disminuyó un 10,0% respecto a la primera mitad de 2009. El fuerte aumento del volumen de tráfico impulsó el incremento de los ingresos por transporte de carga de Iberia (un 27,4% respecto al primer semestre de 2009).

Un 94,4% de las TKT totales del ejercicio 2009 fueron transportadas en las bodegas de la flota de pasaje de Iberia, una proporción ligeramente superior a la de 2008 (93,5%).

9.4 Servicios complementarios

9.4.1 *Mantenimiento*

Actualmente la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia (Iberia Mantenimiento) ofrece servicios de mantenimiento, reparación y *overhaul*, de motores, aviones y componentes a la flota de la propia Iberia y a otros operadores aeronáuticos.

Iberia Mantenimiento efectúa trabajos de mantenimiento programado y no programado (el cual se realiza ante cualquier avería surgida en un punto y momento determinado).

El mantenimiento programado tiene como finalidad mantener en perfecto estado de aeronavegabilidad los aviones, y/o restaurar el nivel especificado de fiabilidad. Se divide en tres categorías: (i) mantenimiento en línea, (ii) mantenimiento menor y (iii) mantenimiento mayor. Cada una de las categorías cubre inspecciones determinadas cuyos intervalos y tareas van siendo progresivamente más extensas en función de las características y antigüedad de la flota.

Las inspecciones de tránsito, que deben realizarse siempre antes de cada vuelo, y lo más cerca posible de la salida del avión para comprobar el estado general del mismo, y la diaria, que debe realizarse antes del primer vuelo del día, conforman el mantenimiento en línea.

Por su parte, el mantenimiento menor está integrado por las inspecciones A, B y C, cuyos intervalos de revisión y tareas van siendo progresivamente más amplios hasta llegar a la revisión C, que consiste en una revisión completa de todas las zonas interiores y exteriores del avión incluyendo sistemas, instalaciones y estructura visible.

El mantenimiento mayor (inspecciones D) cubre el “Programa de Inspección Estructural” al 100%. Este programa define inspecciones de todos los elementos estructurales, que se realizan cada cierto número de años (oscila entre cuatro y siete años) en la denominada “Gran Parada”, que engloba el decapado completo de la pintura exterior del avión; cambio de motores, trenes de aterrizaje, mandos de vuelo y otros componentes; desmontaje, inspección, reparación, y posterior montaje de gran cantidad de elementos del avión; pintura del mismo; y, finalmente, tests funcionales entre los que se incluye un vuelo de prueba.

En el primer semestre de 2010 Iberia Mantenimiento realizó un total de 126 revisiones C y D ponderadas por valor, lo que representa un aumento del 11,8% respecto al mismo periodo de 2009. El porcentaje de las revisiones realizadas a terceros fue del 66,0% (frente al 61,8% en 2009). En el área de motores, la producción ponderada de motores (para Iberia y terceros) se situó en 97, con un descenso del 13,3% respecto al año anterior.

En 2009 Iberia Mantenimiento realizó un total de 220 revisiones C y D ponderadas por valor, lo que representa un descenso del 2,3% respecto al 2008. El porcentaje de las mismas realizadas a terceros fue del 56,6% (frente al 59,7% en 2008 y al 35,0% en 2007). En el área de motores, la producción ponderada de motores (para Iberia y terceros) se situó en 214, con un descenso del 11,9% respecto al año anterior.

La cifra total de ingresos de explotación procedentes de terceros (que incluye, además de los servicios de asistencia técnica, que son la principal partida, otros trabajos realizados por Iberia, alquileres de motores y alquileres y ventas de otro material de vuelo diverso) ascendió a 158 millones de euros en el primer semestre de 2010 (un 2,9% menos que el año anterior) y a 322 millones de euros en el ejercicio 2009, con un aumento del 4,1% sobre el año 2008.

La plantilla media de Iberia Mantenimiento se situó en 3.806 empleados equivalentes en el acumulado a junio de 2010 (-0,8% respecto al año anterior), y en 3.845 empleados equivalentes en el ejercicio 2009, aumentando un 2,1% con relación al ejercicio 2008.

La construcción del hangar de Iberia Mantenimiento en Barcelona comenzó en abril de 2008, estando prevista su finalización completa en noviembre de 2010.

9.4.2 Servicios de asistencia en tierra (ground handling)

Iberia Airport Services es responsable de la gestión de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles, tanto a terceras compañías como a la propia Iberia.

Entre los servicios que presta se encuentran los siguientes:

Servicios al pasajero: Facturación y embarque / Facturación fuera de aeropuerto, asistencia equipaje y cobro de exceso de equipaje, asistencia especial a menores no acompañados y personas de movilidad reducida, servicios de seguridad, protocolo, etc.

Servicios de rampa: Carga/descarga y transporte de correo y carga, pushback y remolque, limpieza de aviones, refrigeración y calefacción, agua potables y residuales, grupos neumático y eléctrico, deshielo y transporte de pasajeros y tripulaciones.

Coordinación: Comunicación rampa – cabina, documentación del vuelo, hoja de carga y centrado (documento obligatorio que contiene toda la información del peso total transportado y su distribución en las distintas zonas del avión, para asegurar que la carga se ha realizado de acuerdo a las normas de seguridad del fabricante del avión y de la aerolínea), informes meteorológicos/ aeronáuticos y operativos.

Asistencia a la carga: Carreteo de carga y correo, control de elementos unitarios de carga (ULD)¹³ entrega en terminal de carga, control de almacén, manejo de mercancías peligrosas y perecederas.

Servicios de vuelo: Información meteorológica, información aeronáutica, documentación de vuelo, resumen operativo, plan de vuelo operacional (conjunto de documentos en los que se detallan, todos los aspectos relacionados con la operación del vuelo, tales como elección de la ruta y niveles de vuelo óptimos, cálculo del combustible necesario, o aeropuertos alternativos, entre otros).

En julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de los nuevos contratos para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos en España hasta finales de 2013. Con esta resolución de los concursos públicos se profundizó en el proceso de liberalización del sector. La incorporación efectiva de los nuevos operadores de handling de rampa finalizó a principios de marzo de 2007, aunque los efectos de la consolidación de clientes siguieron notándose a lo largo del ejercicio 2008. Además, durante dicho año, y especialmente a partir del mes de octubre, la evolución del sector de handling se vio afectada por la disminución del número de operaciones aéreas, motivada por la crisis económica.

En el año 2009 Iberia continuó operando como agente de handling de rampa en 37 aeropuertos, en virtud de las 21 licencias que explota desde 2007. Iberia también tiene

¹³ Los ULD son los contenedores o palets utilizados para cargar el equipaje, mercancías y correo en los aviones.

presencia en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a través de su participación en las UTEs (Uniones Temporales de Empresas) que obtuvieron las licencias, que es del 32% en el primer caso, y del 30% en las otras dos UTEs de los dos aeropuertos canarios.

El año 2009 se caracterizó por una reducción de la actividad por la crisis económica. En este sentido, el mercado total de handling en España, medido en operaciones de avión, experimentó un descenso del 10,8% respecto al 2008, mientras que en el caso de Iberia Airport Services esta disminución fue menor, esto es, un 7,8% (incluida la producción para la propia Iberia y medido en términos de aviones ponderados atendidos (APA)). En el primer semestre de 2010 la reducción de actividad se moderó, y el número de aviones ponderados atendidos (incluidos los de la propia Iberia) descendió un 1,3% respecto a la primera mitad de 2009.

En el ejercicio 2008 Iberia Airport Services atendió a un total de 80 millones de pasajeros, cifra que supone un descenso del 8,3% respecto al 2007. El número total de aviones ponderados atendidos se situó en 376.040, disminuyendo un 6,8% respecto al año anterior, debido al efecto de la prestación del servicio durante los dos primeros meses de 2007 en los cinco aeropuertos en los que se perdió la licencia (Barcelona, Almería, Jerez de la Frontera, Lanzarote y Fuerteventura), y a los ajustes que se han realizado por la presencia de nuevos operadores y la competencia de mercado generada por ello.

El volumen de actividad para terceros (medida en APA) se incrementó un 2,7% en el primer semestre de 2010, pasando a representar el 56,8% de la producción total, 2,2 puntos porcentuales por encima de la relación del primer semestre del año anterior.

En 2009 el volumen de actividad para terceros representó un 56,6% de la producción total, medida en términos de APA ligeramente por encima de la relación de 2008. A pesar de la desaceleración económica y de su impacto en el mercado de handling, Iberia consiguió incrementar la cuota de mercado respecto a las de sus competidores, pasando del 34,2% en 2008 al 34,9% en 2009 de acuerdo a cifras de AENA, gracias al fortalecimiento de su cartera con 22 nuevos clientes captados.

En 2008 el volumen de actividad para terceros, que en términos de APA representó un 56,2% de la producción total, registró un descenso del 2,2% con relación a 2007. En 2008 el negocio de handling de Iberia consiguió mantener una cuota superior a la de sus competidores en cada aeropuerto, gracias al fortalecimiento de su cartera de clientes: Atlas Blue, TAM y Turkish Airlines entraron a formar parte de la misma a primeros de año y First Choice lo hizo en marzo. Con la incorporación de esta última al Grupo TUI, éste se consolida como el mayor cliente de Iberia Airport Services por volumen de vuelos atendidos, tras Iberia.

En el primer semestre de 2010 los ingresos de explotación del negocio de handling de Iberia (incluyendo las UTEs y la producción para la propia Iberia) se situaron en 230 millones de euros, ligeramente por encima (0,5%) de los alcanzados en la primera mitad de 2009. El ingreso medio por avión ponderado atendido se incrementó un 1% respecto al año anterior.

En 2009 los ingresos de explotación del negocio de handling de Iberia (incluyendo las UTEs y la producción para la propia Iberia) se situaron en 478 millones de euros en 2009, descendiendo un 2,6% en comparación con 2008 (491 millones de euros en 2008, descendiendo un 14,3% respecto a 2007) motivado por el descenso de actividad ya mencionado, pues el ingreso unitario mejoró un 2,7% en 2009.

En el primer semestre de 2010 la plantilla media de la división de handling de Iberia se situó en 6.821 empleados equivalentes (incluyendo los 490 cedidos a la UTE de Barcelona), 221 personas menos que el mismo periodo del año anterior. En 2009 la plantilla media anual se situó en 7.132 empleados equivalentes (incluyendo los 515 cedidos a la UTE de Barcelona), disminuyendo en 637 personas respecto al año anterior.

9.5 Programa de fidelización

Iberia fue una de las primeras aerolíneas en implantar en Europa un programa de fidelización de pasajeros cuando en septiembre de 1991 creó Iberia Plus. En virtud de este programa, de adhesión gratuita, el titular de una tarjeta Iberia Plus obtiene puntos al volar con las compañías del Grupo Iberia o al utilizar los servicios de las empresas participantes en el programa, puntos que luego se pueden canjear por nuevos vuelos u otros servicios para el titular de la tarjeta o los beneficiarios por él designados.

Iberia Plus es un programa que a cierre de 2009 contaba con 4,2 millones de titulares, el 32,4% de los cuales eran viajeros activos y regulares. Un 32,8% de los ingresos totales por transporte de pasajeros de Iberia procedió de titulares Iberia Plus. Un porcentaje que proviene mayoritariamente de la adquisición de billetes en tarifas completas de Turista, *Business Class* y *First Class*.

Iberia aplica la interpretación contenida en la CINIIF 13 (o IFRIC 13) para contabilizar los puntos del Iberia Plus a partir de enero de 2009. Esta nueva interpretación, que busca establecer un criterio contable uniforme con relación a los programas de fidelización, obliga a reconocer la parte del desembolso correspondiente al valor de los puntos del programa de fidelización como un crédito, de tal forma que esa parte sólo se reconocerá como ingreso una vez que la compañía haya satisfecho las obligaciones derivadas del programa. En consecuencia, Iberia contabiliza los puntos de su programa Iberia Plus por separado, como un componente identificable de sus ventas de billetes aéreos. Los puntos se valoran por su valor razonable, y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido en el pasivo del balance. Cuando los usuarios del programa redimen los puntos se reconoce un ingreso en la cuenta de resultados. Hasta el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 el valor asignado a los puntos se registraba como un gasto y la provisión por el valor estimado de los puntos pendientes de utilizar al cierre de cada ejercicio se incluía en el epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar-Proveedores y acreedores varios” del balance de situación.

En el ejercicio 2009 el valor de los puntos obtenidos por los titulares del programa Iberia Plus al volar con Iberia fue de 31 millones de euros, cifra que representa aproximadamente un 0,9% de los ingresos de pasaje. A 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de los puntos pendientes de utilizar (que se registra en el epígrafe “Periodificaciones a largo plazo” del pasivo del estado de situación financiera consolidado) ascendía a 156 millones de euros, que representan aproximadamente 1.761 millones de puntos. No es posible determinar el origen de los puntos redimidos, esto es, si procedían de los obtenidos por volar con Iberia o de los obtenidos por la contratación de los servicios de otras empresas asociadas al programa de fidelización.

La tabla que figura a continuación muestra el porcentaje de ingresos por cada clase (*Business* / Turista) asociados al programa Iberia Plus para los ejercicios 2009, 2008, 2007 y para el periodo semestral finalizado el 30 de junio de 2010:

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% variación 2009-2008	% variación 2008-2007	A 30 de junio de 2010
--	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

Número de clientes (en miles)	4.162	3.684	3.268	13,0%	12,7%	4.353
% Ingresos IBPlus / Total Ingresos	32,9%	33,0%	31,5%	(0,3%)	4,8%	33,6%
% Ingresos IBPlus en <i>Business</i>	55,9%	54,3%	52,2%	2,9%	4,1%	55,0%
% Ingresos IBPlus en Turista	27,2%	26,9%	25,6%	1,3%	4,9%	27,8%

Una proporción significativa de los billetes que se emiten y de los ingresos de pasaje del Grupo Iberia provienen de los clientes del programa de fidelización Iberia Plus, que para el Grupo Iberia constituye una valiosa herramienta de relación y reconocimiento a la lealtad de sus mejores clientes. A finales de 2009 Iberia Plus contaba con un 13% de clientes más respecto al año anterior, estando registrados más del 50% de los clientes en Iberia Plus online, un canal directo a través de la página web de Iberia.

Con carácter general, cuando un pasajero que es titular del programa Iberia Plus vuela con cargo a sus puntos acumulados (redención de puntos) en otra aerolínea con la que Iberia tiene un acuerdo de “frequent flyer”, esa aerolínea facturará a Iberia un cargo por el valor de los puntos acumulados, de acuerdo a lo establecido en el contrato firmado entre ambas compañías aéreas.

9.6 Factores Excepcionales

En el apartado 15 se exponen los factores excepcionales que han afectado e influido en las operaciones y actividades de Iberia durante los tres últimos ejercicios y al periodo semestral cerrado a 30 de junio de 2010, siendo los trastornos causados por la actividad volcánica el principal factor excepcional que afectó al periodo intermedio de 6 meses más reciente.

Se estima que Iberia registró una pérdida de unos 20 millones de euros causados por la actividad volcánica en total en términos de ingresos por pasaje y carga, ingresos de handling en aeropuertos y costes.

9.7 Información por segmentos

La información por segmentos se estructura, en primer lugar, en función de las distintas líneas de negocio del Grupo Iberia y, en segundo lugar, siguiendo una distribución geográfica.

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre de cada ejercicio; teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

Tal y como se ha descrito anteriormente, el Grupo Iberia centra sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo Iberia presenta la información relativa a su segmento principal:

- (1) Actividad de transporte (incluye tanto transporte de pasajeros como de carga).
- (2) Actividad de aeropuertos (incluye las actividades de *handling*).
- (3) Actividad de mantenimiento e ingeniería.

(4) Otras actividades.

Los ingresos y gastos que no pueden ser atribuidos específicamente a alguna línea de carácter operativo o que son el resultado de decisiones que afectan globalmente al Grupo -y, entre ellos, los gastos originados por proyectos y actividades que afectan a varias líneas de negocio, los ingresos de las participaciones estratégicas, así como el gasto por impuesto sobre beneficios, etc.- se atribuyen a un “Área Corporativa” a la que, también, se asignan las partidas de conciliación que surgen al comparar el resultado de integrar los estados financieros de las distintas líneas de negocio (que se preparan con criterios de gestión) con las cuentas anuales consolidadas del Grupo Iberia.

Los costes incurridos por el Área Corporativa se distribuyen, mediante un sistema de asignación interna de costes, entre las distintas líneas de negocio.

Por otro lado, las actividades del Grupo Iberia se clasifican geográficamente en los mercados Doméstico (España), Corto y Medio Radio Internacional (Europa, África, excepto Sudáfrica y Oriente Medio) y Largo Radio.

Los ingresos ordinarios del segmento corresponden a los ingresos ordinarios externos e internos directamente atribuibles al segmento y no incluyen ingresos financieros ni dividendos ni las ganancias procedentes de venta de inversiones.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos corporativos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. Estos gastos repartidos no incluyen intereses ni pérdidas derivadas de la venta de inversiones, ni el gasto de impuesto sobre beneficios, que no estén relacionados con las actividades de explotación de los segmentos, y por tanto, no puedan ser distribuidos utilizando un criterio razonable.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo más los que le pueden ser directamente atribuibles de acuerdo a los criterios de reparto anteriormente mencionados. Los pasivos no incluyen las deudas por el impuesto sobre beneficios.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades en los ejercicios económicos cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

	Cifras expresadas en millones de euros														
	Transporte			Aeropuertos			Mantenimiento e ingeniería			Corporativa y Otras Actividades			Total Grupo		
	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Ingresos de explotación:															
Externos	3.780	4.813	4.904	283	289	295	322	309	289	24	39	33	4.409	5.450	5.521
Internos	5	5	7	195	202	278	411	387	401	370	381	174	-	-	-
Gastos de explotación:															
Externos	3.579	4.239	3.875	451	480	566	644	616	617	198	194	179	4.872	5.529	5.237
Internos	723	694	776	30	31	33	33	31	29	195	219	22	-	-	-
Resultados de explotación	(517)	(115)	260	(3)	(20)	(26)	56	49	44	1	6	6	(463)	(80)	284
E.B.I.T.D.A.R.f	(49)	413	856	13	(4)	(10)	80	73	68	18	17	18	62	499	932
Alquiler Flota	(349)	(386)	(433)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(349)	(386)	(433)
E.B.I.T.D.A.	(398)	27	423	13	(4)	(10)	80	73	68	18	17	18	(287)	113	499
Amortizaciones	(119)	(142)	(163)	(16)	(16)	(16)	(24)	(24)	(24)	(17)	(11)	(12)	(176)	(193)	(215)
Resultados de explotación	(517)	(115)	260	(3)	(20)	(26)	56	49	44	1	6	6	(463)	(80)	284
Resultados no recurrentes										(12)	85	129	(12)	85	129
Resultados financieros										32	49	63	32	49	63
Participación en resultados de Sociedades puestas en equivalencia										8	(18)	(29)	8	(18)	(29)
Resultado antes de Impuestos										(436)			(435)	36	447
Impuesto sobre sociedades										162	(4)	(119)	162	(4)	(119)
Resultados netos													(273)	32	328
Plantilla equivalente (personas)	8.408	8.776	8.942	7.132	7.769	8.493	3.845	3.767	3.806	1.286	1.266	1.274	20.671	21.578	22.515
Inversiones ¹	88	231	198	4	5	21	42	27	30	14	22	16	148	285	265
Inmovilizado material	754	829	853	61	74	89	180	172	155	51	43	36	1.046	1.118	1.133

Borrador para su revisión.
Está sujeto a cambios

	Cifras expresadas en millones de euros														
	Transporte			Aeropuertos			Mantenimiento e ingeniería			Corporativa y Otras Actividades			Total Grupo		
	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Existencias (combustible, repuestos de flota etc.)	42	39	42	-	-	-	170	179	153	3	6	2	215	224	197
Resto activo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.785	4.292	4.687	3.785	4.292	4.687
Total activo													5.046	5.634	6.017
Anticipo de clientes ²	389	394	455	-	-	-	-	-	-	-	-	-	389	394	455
Remuneraciones Pendientes de pago	86	91	122	32	37	44	21	21	25	10	10	11	149	159	202
Endeudamiento financiero bruto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	502	469	467	502	469	467
Resto de pasivos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.455	3.048	2.887	2.455	3.048	2.887
Patrimonio Neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.551	1.564	2006	1.551	1.564	2006
Total Patrimonio Neto y Pasivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.046	5.634	6.017

1 Inversiones brutas en inmovilizado material e inmaterial, incluyendo los traspasos de anticipos de flota de inmovilizado financiero (elementos de flota, maquinaria, repuestos, equipos y aplicaciones informáticas, entre otros).

2 El saldo de “Anticipos de clientes” refleja la estimación del pasivo correspondiente a billetes de pasaje y documentos de tráfico de carga vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de cada ejercicio que están pendientes de utilizar a dicha fecha. La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe “Anticipos de clientes”, y sus ingresos solo se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

9.8 Asociaciones globales y alianzas estratégicas / Acuerdos de colaboración

9.8.1 Alianza oneworld

Como se expone en el apartado 8.8.1 Iberia es miembro de la alianza *oneworld* junto con, entre otras aerolíneas, British Airways. Consúltase en el apartado 8.8.1 para obtener información adicional sobre la alianza *oneworld*.

9.8.2 Alianzas estratégicas / Acuerdos de cooperación

9.8.2.1 Acuerdo con British Airways

Como se expone en el apartado 8.8.2, desde 2005 Iberia y British Airways han operado conjuntamente las rutas de vuelo entre London Heathrow, Barcelona y Madrid. La ruta Barcelona-Heathrow fue excluida del acuerdo en octubre de 2009, porque Iberia dejó de operarla. Véase al apartado 8.8.2 para más información.

9.8.2.2 Acuerdo con American Airlines y British Airways

Como se expone en el apartado 8.8.2, British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito una alianza de participación en ingresos para vuelos entre destinos de Europa y Norteamérica, y conexiones de vuelo con origen en tales destinos. Para más información, consúltase el apartado 8.8.2.

9.8.3 Acuerdo de Franquicia con Air Nostrum

Iberia mantiene con la compañía de aviación regional Air Nostrum un acuerdo de franquicia desde mayo de 1997, que se ha ido renovando sucesivamente, y cuya vigencia actual cubre hasta el 2014. El contrato es rescindible por denuncia de cualquiera de las partes, con un año de antelación a la fecha de renovación. Aunque Iberia no tiene participación accionarial en el capital social de Air Nostrum, la relación comercial entre ambas compañías aéreas es relevante.

En base al acuerdo, Iberia comercializa con su marca (Iberia Regional) y código los vuelos de Air Nostrum, quien opera rutas y horarios integrados en el resto de la red de Iberia pero asumiendo el riesgo económico de tales operaciones. La programación de los vuelos se hace conjuntamente. Air Nostrum paga una comisión de franquicia a Iberia a cambio de los servicios de comercialización, administración y utilización de la marca. Además, el acuerdo incorpora la participación de Air Nostrum en el programa de fidelización de clientes (frequent flyer) Iberia Plus.

Air Nostrum opera rutas secundarias de baja densidad de tráfico bajo la marca “Iberia Regional Air Nostrum”, de manera que los recursos de Iberia se pueden concentrar en rutas troncales. Además, las líneas de código Iberia operadas por Air Nostrum están coordinadas con el resto del programa de Iberia, de manera que se aprovecha el tráfico que aportan dichos puntos regionales a la red de Iberia.

La gestión de espacio la realiza Air Nostrum, pero garantizando la conexión de pasajeros a las rutas de Iberia. Para ello, el contrato recoge una “garantía de cupones en conexión”, por la cual Iberia garantiza a Air Nostrum un ingreso mínimo por pasajero en ciertos tramos.

La comisión de franquicia que paga el franquiciado se aplica sobre el volumen de ingresos de pasaje y exceso de equipaje de los servicios aéreos recogidos en el contrato. El porcentaje de la comisión se revisa cada año.

Iberia también provee a Air Nostrum con los servicios de sistemas, handling y mantenimiento.

El acuerdo de franquicia con Air Nostrum permite a Iberia la comercialización, mediante la marca “Iberia Regional Air Nostrum”, de un total de 184 rutas (algunas de ellas de forma estacional) durante el año 2009, de las cuales 128 correspondían a la red doméstica y 56 a vuelos internacionales con destinos en diez países de Europa y Norte de África.

9.8.4 Acuerdos con LAN Perú y Lan Ecuador

Desde julio de 2006 Iberia mantiene con cada una de estas dos compañías un acuerdo de “operación conjunta” para la explotación de las rutas Madrid-Lima con Lan Perú y Madrid Quito/Guayaquil con Lan Ecuador. Este acuerdo, permite a las compañías planificar y gestionar en común los vuelos que operan dichas rutas compartiendo los resultados. Los clientes disfrutan de más posibilidades de elección y mayor flexibilidad en cuanto a horarios y servicios, así como de mejores conexiones en los mencionados aeropuertos a un mayor número de destinos.

9.9 Inversiones y desinversiones de Iberia

La siguiente tabla muestra el valor neto contable del inmovilizado de Iberia a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007, y a 30 de junio de 2010:

Inmovilizado – Valor Neto Contable (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2009	A 31 de diciembre de 2008	A 31 de diciembre de 2007	A 30 de junio de 2010
Inmovilizado Material				
Flota	717	779	791	781
Propiedades ¹	37	43	46	35
Equipo ²	292	296	296	289
Total	1.046	1.118	1.133	1.105
Inmovilizado Intangible³	50	52	51	44
Total Inmovilizado Material e Intangible	1.096	1.170	1.184	1.149
Inmovilizado Financiero				
Asociadas	134	17	16	138
Instrumentos de patrimonio	269	247	42	817
Otros Activos Financieros ⁴	224	355	336	239
Total inversiones financieras a largo plazo ⁵	627	619	394	1.194

¹ Incluye terrenos, edificios y otras construcciones

² Incluye maquinaria, instalaciones y utillaje, repuestos, elementos de transporte terrestre, equipos para proceso de información, mobiliario y enseres, y simuladores de vuelo.

³ Incluyen los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de aplicaciones informáticas.

⁴ Incluye créditos a terceros y otros activos financieros.

⁵ Incluye las participaciones en entidades asociadas y excluye el valor de los derivados a largo plazo.

El epígrafe “Asociadas” recoge la participación de Iberia en las entidades participadas que consolidan por puesta en equivalencia (aquellas sobre las que la sociedad dominante tiene capacidad para ejercer una influencia significativa, pero sin control). El saldo a 31 de diciembre

de 2009 corresponde, fundamentalmente, a la participación de Iberia en Vueling Airlines, S.A. por valor de 117 millones de euros (su valor a 30 de junio de 2010 era 118 millones de euros).

El epígrafe “Instrumentos de patrimonio” recoge el valor de las participaciones de Iberia en otras sociedades que no forman parte del perímetro de consolidación del Grupo Iberia. El saldo a 31 de diciembre de 2009 corresponde, fundamentalmente, a la participación de Iberia en British Airways Plc (un 9,975% del capital) por valor de 242 millones de euros. Esta participación se ha revalorizado hasta alcanzar los 276 millones de euros a 30 de junio de 2010. Además, al cierre del primer semestre de 2010 el saldo de “Instrumentos de patrimonio” también incluye la participación en Amadeus IT Holding, S.A. (un 9,0%), valorada en 524 millones de euros a valor razonable (a 31 de diciembre de 2009 estaba valorada a su coste de adquisición).

El epígrafe “Otros activos financieros” incluye como principales partidas: créditos a otras compañías (con un valor neto de 77 millones de euros al cierre de 2009) y anticipos por adquisición de flota (122 millones a 31 de diciembre de 2009).

La siguiente tabla muestra las adquisiciones y enajenaciones de inmovilizado realizadas por Iberia durante los tres ejercicios con cierre a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y durante el semestre finalizado a 30 de junio de 2010:

Inmovilizado – Valor Neto Contable (millones de euros)	Altas – Coste (1)				Bajas – Valor Neto Contable (2)			
	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Semestre cerrado a 30/06/10	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Semestre cerrado a 30/06/10
Inmovilizado Material								
Flota	46	137	85	106	(26)	(47)	(247)	(67)
Propiedades	-	-	3	-	(2)	1	(1)	(1)
Equipo	75	65	63	32	(24)	(11)	(17)	(6)
Total	121	202	151	138	(52)	(57)	(265)	(74)
Inmovilizado Intangible	17	20	20	4	-	-	-	-
Total Inmovilizado Material e Intangible	138	222	171	142	(52)	(57)	(265)	(74)
Inmovilizado Financiero								
Participación en Entidades Asociadas	59	1	-	1	-	-	(1)	-
Instrumentos de Patrimonio	-	331	-	-	(3)	(9)	(7)	(10)
Otros Activos Financieros	42	141	146	20	(36)	(31)	(163)	(1)
Total Inversiones Financieras a largo plazo	101	473	146	21	(39)	(40)	(171)	(11)

(1) Coste de la inversión realizada

(2) En el Inmovilizado Material e Intangible se engloban las bajas a valor de coste menos la amortización y menos las provisiones asociadas a dichas las bajas. En el caso de las Inversiones Financieras se engloban las bajas a valor de coste menos la provisión asociada a dichas bajas.

Las principales inversiones materiales e inmateriales del Grupo Iberia durante los últimos tres años están relacionadas con la incorporación de aviones, motores y repuestos.

Las altas que se muestran en la tabla anterior representaron el 1.829% de la caja neta de actividades de explotación generada en el ejercicio económico finalizado a 31 de diciembre de 2008, el 83% en el ejercicio económico finalizado a 31 de diciembre 2007 y el 88% en el semestre finalizado a 30 de junio de 2010. En 2009 la caja neta de explotación generada por la compañía fue negativa.

Las necesidades de cash-flow para activos fijos materiales e inmateriales y para activos financieros fijos fueron las siguientes: para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 277 millones de euros, para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008, 633 millones de

euros, para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007, 328 millones de euros y para el semestre finalizado el 30 de junio de 2010, 120 millones de euros.

El arrendamiento operativo es una forma alternativa al régimen de tenencia de flota y permite la utilización de aviones que no están incluidos en el balance de la Compañía a cambio del pago de unas rentas.

Los gastos devengados por alquiler de aviones en el primer semestre de 2010 ascendieron a 154 millones de euros, en 2009 a 349 millones de euros, en 2008 a 386 millones de euros y en 2007 a 433 millones de euros.

Las desinversiones realizadas por Iberia en términos de flujos de caja ascendieron a 679 millones euros en 2007, 243 millones de euros en 2008 y 102 millones de euros en 2009 (para más detalles véase el apartado 24 de este Documento). Durante el primer semestre de 2010 el cobro por desinversiones ascendió a 220 millones de euros.

9.9.1 Inmovilizado material

9.9.1.1 Activos de Flota

La siguiente tabla describe los tipos de avión que integran la flota operativa de Iberia a 30 de junio de 2010, indicando para cada modelo el número de butacas disponibles para su comercialización y el tipo de rutas a las que están destinados. Todos los aviones realizan vuelos de transporte de pasajeros con una configuración de dos clases: Business y Turista. Los aviones A-340 están equipados con cuatro motores, y los A-319/320/321 con dos motores.

Tipo de avión	Número de butacas	Tipo de rutas
Airbus A-319	138 a 128	Vuelos domésticos y de medio radio
Airbus A-320	168 a 158	
Airbus A-321	198 a 174	
Airbus A-340 / 300	254	Vuelos de largo radio
Airbus A-340 / 600	342	

La siguiente tabla muestra el desglose de la flota total de Iberia, que incluye tanto operativa como fuera de servicio, por tipo de avión y por el método de adquisición a 30 de junio de 2010 y a 31 de diciembre de 2009. En el apartado 14.1.7 de este Documento se ofrece una descripción de los distintos tipos de adquisición de flota.

Tipo de avión	Flota total a 30 de junio de 2010					Flota total a 31 de diciembre de 2009				
	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total
A-319			23	-	23			22	-	22
A-320	10	6	27	-	43	10	6	29	-	45
A-321	-	4	15	-	19	-	4	15	-	19
A-340/300	6	1	11	-	18	6	1	14	-	21
A-340/600	-	1	15	-	16	-	-	13	-	13
Total	16	12	91	-	119	16	11	93	-	120

En el cuadro anterior no se incluyen 15 aviones de la flota McDonnell-Douglas (4 aviones MD-87 y 11 aviones MD-88) que se encontraban parados (a 30 de junio de 2010 y a 31 de diciembre de 2009) y cuya enajenación está prevista en los próximos ejercicios

en virtud de los contratos de venta de dicha flota. Estos 15 aviones no forman parte del Inmovilizado Material de Iberia, estando registrados en el epígrafe “Activos no corrientes mantenidos para la venta” del estado de situación financiera consolidado de Iberia. En el cuadro anterior tampoco se incluye un avión de la flota B-747 propiedad de Iberia que se encontraba parado (a 30 de junio de 2010 y a 31 de diciembre de 2009) a la espera de proceder a su venta o achatarramiento, y cuyo valor neto contable es cero.

En el cuadro anterior, a 30 de junio de 2010 figuran un A-320 en propiedad, que se encuentra arrendado a Vueling Airlines y 6 A-320 que continúan parados. A 31 de diciembre de 2009 había 8 aviones A-320 parados, un A340-600 que aún no estaba operativo y finalmente un A340-300 y un A-320 no operativos pendientes de devolución.

No se incluye un avión B-757 en arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2009, que Iberia tenía subarrendado a otra compañía aérea en esa fecha (este subarriendo finalizó en enero, y el avión causó baja definitiva en febrero de 2010).

La siguiente tabla muestra el desglose de la flota de Iberia por tipo de avión y forma en la que se ha contabilizado a 30 de junio de 2010, y los cambios introducidos en la composición de la flota durante el primer semestre de 2010:

Tipo de Avión	En servicio a 30 de junio de 2010			Fuera de servicio a 30 de junio de 2010	Total flota a 30 de junio de 2010	Total flota a 31 de diciembre de 2009	Altas en el primer semestre de 2010 (1)	Bajas en el primer semestre de 2010 (2)
	En balance	Arrendamiento operativo	Total aviones en operación					
A-319	0	23	23	0	23	22	2	1
A-320	9	27	36	7	43	45	0	2
A-321	4	15	19	0	19	19	0	0
A-340/300	7	11	18	0	18	21	0	3
A-340/600	1	15	16	0	16	13	3	0
Total	21	91	112	7	119	120	5	6

- (1) Durante los primeros seis meses del ejercicio 2010 Iberia adquirió dos aviones A-319 para, posteriormente, proceder a su venta y alquiler en régimen de arrendamiento operativo. Adicionalmente se incorporan tres nuevos aviones A-340/600 a la flota en el primer semestre de 2010, uno en arrendamiento financiero y dos en arrendamiento operativo. Adicionalmente entra en servicio bajo régimen de arrendamiento operativo la aeronave que a 31 de diciembre de 2009 aún no había empezado a operar. Asimismo, adquirió un A-320 para su posterior venta obteniendo un resultado positivo de 2 millones de euros, que ha sido registrado en el epígrafe de “Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes” y que no está incluido en el cuadro.
- (2) Un A-319 en arrendamiento operativo fue devuelto al propietario. También causaron baja dos A-320 en arrendamiento operativo, uno de los cuales se encontraba inactivo a finales del ejercicio 2009. Además, el cuadro anterior también incluye un avión A-320 en propiedad de Iberia que ha sido arrendado a otra compañía. Tres aviones A-340/300 en arrendamiento operativo (uno de ellos inactivo a finales de 2009) causaron baja en el primer semestre de 2010.

La siguiente tabla muestra el desglose de la flota de Iberia por tipo de avión y forma en la que se ha contabilizado a 31 de diciembre de 2009 y los cambios introducidos en la composición de la flota durante el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009:

Tipo de Avión	En servicio a 31 de diciembre de 2009			Fuera de servicio a 31 de diciembre de 2009 (1)	Total flota a 31 de diciembre de 2009	Total flota a 31 de diciembre de 2008	Altas en el Ejercicio 2009 (2)	Bajas en el Ejercicio 2009 (3)
	En balance	Arrendamiento operativo	Total aviones en operación					
A-319	0	22	22	0	22	22	0	0
A-320	8	28	36	9	45	46	0	1
A-321	4	15	19	0	19	19	0	0
A-340/300	7	13	20	1	21	21	0	0
A-340/600	0	12	12	1	13	12	1	0
Total	19	90	109	11	120	120	1	1

- (1) y (2) Iberia aparcó en 2009 temporalmente ocho aviones A320 en régimen de propiedad, cuatro de ellos en el mes de mayo, uno en junio y los tres restantes en octubre. Un A340/300 en régimen de arrendamiento operativo estaba inactivo en diciembre de 2009, a la espera de su devolución. En 2009 Iberia formalizó el contrato de arrendamiento operativo

de un nuevo avión A340/600, que a 31 de diciembre no se había incorporado a la operación de la compañía. Asimismo Iberia compró en 2009 un avión A-320, que fue posteriormente vendido, que no está incluido en el cuadro.

Además, a lo largo del año se produjeron varios cambios en el régimen de algunas unidades de flota. Los tres aviones A340/300 que a principios de 2009 operaban para Iberia bajo la modalidad de *wet lease* pasaron a operar en arrendamiento operativo, dos en el primer semestre y el último a finales de agosto.

- (3) Asimismo, se devolvió un avión A-320 que a 31 de diciembre de 2008 no estaba operativo, ya que se encontraba pendiente de devolución al arrendador.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de aviones operados por Iberia a 31 de diciembre de 2009:

Flota	Año										Nº de
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aviones
A-319	1	1	4	8	4	1	-	-	-	3	22
A-320	1	1	2	6	2	2	5	-	-	9	28
A-321	-	-	-	1	-	2	3	2	1	6	15
A-340-300	3	1	3	2	3	1	-	-	-	-	13
A-340-600	-	-	-	-	-	3	2	3	4	-	12
Total	5	3	9	17	9	9	10	5	5	18	90

Iberia ha homogeneizado su flota a dos familias: el Airbus A340 para los vuelos de largo radio, con una edad media de 8,5 años, y el Airbus A320 (que comprende los modelos A319, A320 y A321) para los vuelos de corto y medio radio, cuya edad media se sitúa en 7,1 años.

La vida útil estimada de la flota de Iberia, utilizada para establecer la amortización contable, se encuentra comprendida entre 18 y 22 años, según el avión. Las dotaciones a la amortización de flota suponen un 2,2% de todos los costes de explotación consolidados de Iberia a 30 de junio de 2010 y un 2,1% en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009.

a) Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2009

Las operaciones de inversión en flota efectuadas por el Grupo Iberia durante el año 2009 incluyeron modificaciones (en su mayoría, cambios en la configuración interior de los aviones), boletines de aviones (trabajos de obligado cumplimiento que se realizan en los aviones de acuerdo a los requisitos que va emitiendo el fabricante, y que incluyen mano de obra y materiales) y trabajos de células activados de A319, A320, A321 y A340, que totalizaron 34 millones de euros. Los trabajos de células activados consisten fundamentalmente en la cumplimentación de directivas y cambios de configuración. También se realizó la compra de dos motores de repuesto para las flotas A319 y A340, con una inversión total de 13,5 millones de euros. Adicionalmente, se adquirió un avión A320, que fue dado de baja en diciembre de 2009 mediante una operación de venta.

Con relación a la flota en montaje (inmovilizado en curso), en el ejercicio 2009 se produjo una desinversión neta de 8 millones de euros. La flota en montaje incluye fundamentalmente elementos de configuración interna del avión (butacas, cortinas, equipos de cocina,...), denominados "Buyer Furnished Equipment" (BFEs) en la industria aérea. Iberia adquiere los BFEs de distintos proveedores y se los entrega a Airbus para su montaje en el avión (pasando a ser reconocidos como inmovilizado en curso en la contabilidad). Cuando el avión es entregado por Airbus e Iberia no adquiere su propiedad, sino que formaliza un contrato de arrendamiento operativo con un tercero, el valor de los BFEs queda incorporado en el valor del avión,

Airbus devuelve a Iberia el valor de esos elementos y se lo cobra al nuevo propietario.

Adicionalmente, se procedió a la baja de un motor siniestrado durante el ejercicio, del que la Sociedad ha recuperado 1 millón de euros de la compañía aseguradora. Además, se dieron de baja otros dos aviones B-747 que a 31 de diciembre de 2008 se encontraban parados, con un valor neto contable de cero.

b) Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2008

Las operaciones de inversión en flota efectuadas durante el 2008 incluyeron modificaciones y boletines de aviones A319, A320, A321 y A340 (31 millones de euros en total), y la compra de cuatro motores de repuesto para las flotas A319 (4 millones de euros), A320 (5 millones de euros), A321 (6 millones de euros) y A340/600 (12 millones de euros). Adicionalmente, dos aviones A340/300 que previamente se encontraban en régimen de arrendamiento operativo fueron incorporados al balance (70 millones de euros), uno traspasado a propiedad (que supuso un desembolso por el ejercicio de la opción de compra) y el otro a arrendamiento financiero (que no tuvo incidencia significativa en los flujos de caja). Por otra parte, Iberia realizó la venta de ocho aviones de la flota MD87 y de 20 motores de esta flota (obteniendo un beneficio total de 5 millones de euros), y se traspasó al epígrafe “Activos no corrientes mantenidos para la venta” el resto de unidades de esta flota, que se encontraban inactivas y cuya enajenación estaba prevista en virtud de los contratos de venta de dicha flota vigentes al cierre del ejercicio.

c) Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2007

Las operaciones de inversión en flota efectuadas consistieron en modificaciones de interiores de aviones A340/300, A340/600, A320, A321 y A319 (20 millones de euros en total), y a la activación de revisiones y boletines de A320 en propiedad (12 millones de euros), y de A320 y A321 en régimen de arrendamiento (6 millones de euros). También compró un motor de repuesto para la flota A321 (2,5 millones de euros) y dos para la flota A340-600 (21,8 millones de euros). Por otra parte, Iberia realizó la venta de seis aviones MD87 (3,6 millones de valor neto contable por todos ellos) y de un motor de B757 (un millón de valor neto contable). Además, se dio de baja un avión MD-88. Adicionalmente, Iberia vendió otros seis aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en ese ejercicio y que no se llegaron a operar por Iberia. Estos aviones se vendieron a entidades financieras y como resultado de la venta el epígrafe “Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control” de la cuenta de pérdidas y ganancias incluye 64 millones de euros. Asimismo, procedió a la venta de 14 motores de la flota B-747, venta que generó un beneficio de un millón de euros, aproximadamente.

Iberia vendió también en el ejercicio 6 aviones que A-320 operaban en régimen de arrendamiento financiero y sobre los que previamente se había ejercido una opción de compra. Esta venta se realizó a entidades financieras que posteriormente procedieron a alquilarlos a Iberia en arrendamiento operativo.

Inversiones en curso

Para el ejercicio 2010 las inversiones previstas ascienden a 305 millones de euros.

Durante la primera mitad de 2010 el importe de las inversiones ascendía a 163 millones de euros de los que 106 correspondían a altas de flota. Iberia adquirió un avión A320, que después fue vendido a otra compañía aérea porque la operación de Iberia actual no lo necesitaba, obteniendo un resultado neto de 2 millones de euros. Iberia adquirió dos nuevos A-319, para posteriormente proceder a su venta y alquiler en régimen de arrendamiento operativo. También se realizó la compra de dos motores de repuesto para las flota A320, con una inversión total de 8 millones de euros. Adicionalmente, se ha formalizado un contrato de arrendamiento financiero y dos contratos de arrendamiento operativo para tres aviones de la flota A-340-600.

El principal proyecto de inversión en curso corresponde al hangar de mantenimiento en Barcelona. La sociedad del proyecto está participada por Iberia en un 75% y el Consorci de Barcelona en un 25%.

El proyecto se encuentra en una fase muy avanzada, estimándose la entrada en servicio para el mes de noviembre de 2010.

Inversiones comprometidas

A 30 de junio de 2010 Iberia tenía comprometida con Airbus la entrega de 16 aviones. En julio recibió un A-340/600. Del resto de aviones comprometidos, tres aviones A-319 se entregarán en 2011, diez A-320 en 2013 y dos A-320 en 2014. Adicionalmente, a 30 de junio de 2010 Iberia tenía opciones en relación con nueve aviones de la familia A-320.

Para atender a ese plan de renovación de flota Iberia mantiene el compromiso de constituir anticipos de flota por importe de 251 millones de euros de los cuales al 30 de junio de 2010 ya se habían entregado 124 millones de euros.

Los anticipos pendientes serán entregados de acuerdo con el siguiente calendario: 8 millones de euros en 2010, 39 millones de euros en 2011, 71 millones de euros en 2012 y 9 millones de euros en 2013

A 30 de junio de 2010 y de acuerdo con los precios básicos establecidos en los contratos el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 30 de junio de 2010 asciende, aproximadamente, a 875 millones de euros.

Iberia con anterioridad a la entrega de cada avión articulará la forma de financiación del mismo, si bien la compañía contaba a 30 de junio de 2010 con un nivel de saldo de disponible ajustado de 2.029 millones de euros, suficiente como para poder hacer frente a sus compromisos de flota.

9.9.1.2 Otros activos

Las principales inversiones efectuadas en otros elementos del activo material e inmaterial se produjeron en maquinaria y utillaje de mantenimiento, rotables y reparables, maquinaria y equipos de aeropuertos e instalaciones.

9.9.2 *Inmovilizado intangible*

Las principales inversiones efectuadas en activos intangibles corresponden a aplicaciones informáticas que han sido adquiridas a terceros y con importes muy similares en los tres ejercicios.

9.9.3 *Principales inversiones en sociedades participadas y asociadas*

9.9.3.1 *Vueling Airlines S. A. y Clickair, S. A.*

En el año 2006 Iberia se asoció a otras cuatro empresas españolas para constituir la compañía aérea Clickair, con la finalidad de participar en la fuerte expansión que protagonizan las compañías de bajo coste en el sector aéreo europeo. Los accionistas de Clickair eran Iberia, Nefinsa, S.A., Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.L., Cobra Ingeniería de Montajes, S.A. y Agrolimen Inversiones S.C.R., S.A., teniendo cada socio una participación accionarial del 20%.

Clickair, que tenía su sede y su principal base de operaciones en El Prat-Barcelona, inició su operación en octubre de 2006, y tuvo un rápido crecimiento durante 2007 y 2008. Clickair operaba vuelos punto a punto de corto y medio radio. Todos los vuelos de Clickair eran operados en código compartido con Iberia (serie de código IB5000).

Vueling Airlines S. A. (“Vueling”) es una compañía aérea de bajo coste que fue constituida en el año 2004. Tiene su sede y principal base de operaciones en El Prat – Barcelona.

Vueling combina las ventajas de los operadores de bajo coste, como son unos precios reducidos y una elevada productividad, con algunos servicios de valor añadido de las compañías tradicionales, tales como la flexibilidad, el volar a los principales aeropuertos europeos, la utilización de los principales sistemas de reservas (GDS), o el ofrecer a sus clientes la posibilidad de acumular puntos en el programa de fidelización Iberia Plus.

En 2009, Iberia incrementó su participación en Clickair, S. A. (“Clickair”) hasta el 91,7% mediante una serie de operaciones que supuso un desembolso total de 58,6 millones de euros. Una vez realizado el canje de todas las acciones que Iberia tenía de Clickair por acciones de Vueling, Iberia se convirtió en el titular de un 45,85% del capital social de Vueling. Vueling también cotiza en las Bolsas españolas.

El coste de la inversión total realizada en Clickair, S.A. fue de 139 millones de euros, y su valor neto contable, tanto en las cuentas anuales individuales como consolidadas, fue de 89 millones de euros. El coste de adquisición de la participación en Vueling Airlines, S.A. se evaluó teniendo en cuenta el valor de cotización de ésta, en lugar del valor en libros de la contraprestación entregada, por ser los precios cotizados en un mercado activo la mejor evidencia del valor razonable.

De este modo, el valor de la participación de IBERIA en Vueling Airlines, S.A. se calcula de la siguiente forma:

Número de acciones propiedad de IBERIA (en millones)	13.712
Valor de cotización Vueling Airlines, S.A. (en euros) (*)	7.980
Valor de la inversión (en millones de euros)	109

(*) Cotización al 20 de julio de 2009

Consecuentemente, la plusvalía obtenida es el resultado de la diferencia entre el valor de la inversión en Vueling Airlines, S.A. (109 millones de euros) y el valor en libros por la que figuraba registrada la inversión en Clickair, S.A. (89 millones de euros).

En julio de 2009 también se hizo efectiva la integración de las operaciones de Clickair en Vueling. Esta compañía aérea disponía de una flota de 35 aviones Airbus A320 a finales de 2009, con la que operaba en 45 aeropuertos distribuidos en 17 países de Europa y Norte de África, de los cuales seis (Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia) son bases operativas de Vueling. Como consecuencia de la fusión de ambas sociedades, la nueva Vueling se convirtió en la cuarta compañía en España por volumen de pasajeros según datos de AENA.

Desde Julio 2009, Vueling e Iberia tienen implementado un acuerdo de código compartido, por el que Iberia comercializa con su código todos los vuelos de Vueling, con excepción de los que tocan Madrid. Por sus ventas sobre la operación de Vueling en los vuelos de código compartido, Iberia cobra una comisión.

Desde el mes de septiembre de 2009 Vueling opera desde la nueva Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona El Prat, que es la principal base operativa de Vueling.

Vueling transportó 8,2 millones de pasajeros en 2009, lo que supone un incremento del 39,3% respecto al año anterior. Con un volumen de oferta de 10.181 millones de AKO (28,1% de incremento respecto a 2008), alcanzó un coeficiente de ocupación del 73,7%, mejorando en 3,4 puntos porcentuales el nivel del año 2008. En la comparación con el año anterior hay que tener en cuenta que la nueva compañía resultante de la fusión opera desde el 15 de julio de 2009.

En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009 el importe neto de la cifra de negocios de Vueling se situó en 598 millones de euros, superando en un 36,8% a la cifra registrada en el año 2008 (437 millones de euros), un incremento que recoge el efecto de la fusión. En el ejercicio 2009 el resultado de explotación se situó en 40 millones de euros de beneficios, frente a 38 millones de pérdidas en 2008, y el resultado después de impuestos ascendió a 28 millones de euros de beneficios (9 millones de euros en 2008).

La CNMV ha eximido a Iberia y a IAG de la obligación de realizar una oferta pública de adquisición sobre la totalidad de las acciones de Vueling como consecuencia de (i) la filialización de Iberia y (ii) la fusión de IAG con British Airways e Iberia.

Dado que Iberia Opco es una filial al 100% de Iberia (tanto antes como a resultas de la filialización) y, por lo tanto, pertenece al mismo grupo en el sentido del artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores (que, a su vez, se remite al artículo 42 del Código de Comercio), será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5.4 del Real Decreto 1066/2007 y, en su virtud, la adquisición por parte de Iberia Opco del 45,85% del Vueling como consecuencia de la operación de filialización no producirá obligación de formular una oferta pública de adquisición sobre Vueling.

La fusión por absorción de Iberia y BA Holdco por parte de IAG no constituye un supuesto de adquisición indirecta por parte de IAG de una participación de control en Vueling de las previstas en el artículo 7.1 del Real Decreto 1066/2007, por lo que no existirá obligación de formular una oferta pública de adquisición sobre el 100% del capital social de esta última. En efecto, la previa existencia de IAG, sociedad inactiva, obedece a razones instrumentales para facilitar la integración de los accionistas de Iberia y British Airways en una única entidad que pase a ser titular de las respectivas compañías

operadoras sin que, por los demás, ningún accionista vaya a tener en virtud de la ecuación de canje pactada y anunciada para la operación, una participación en la sociedad resultante de la fusión (IAG) igual o superior al 30% de su capital social, por lo que no concurrirá el supuesto de hecho previsto en dicho artículo.

Por otra parte, como consecuencia de lo anterior (ningún accionista adquiriría en IAG una participación igual o superior al 30%), no se produce una modificación de la situación de control de Iberia al tiempo de concederle la dispensa bajo el artículo 8.g) del Real Decreto 1066/2007, por lo que entendemos que la misma seguirá siendo de aplicación y, por lo tanto, IAG tampoco vendrá obligada a formular una oferta pública de adquisición sobre el 100% de Vueling. Asimismo resultaría de aplicación a la exención del artículo 8.g) del Real Decreto 1066/2007 (interés industrial) a la fusión que nos ocupa, cumpliéndose los requisitos establecidos en el mismo para su aplicación.

9.9.3.2 *Amadeus*

Es destacable el posicionamiento de Iberia en los sistemas de distribución automatizados, a través de su inversión en Amadeus IT Holding, S. A. (“Amadeus”) dado que es un sector de fuerte desarrollo, caracterizado por su alto contenido tecnológico. Iberia es titular del 7,5% de Amadeus (sociedad que cotiza en las bolsas españolas desde abril de 2010).

Los ingresos ordinarios de Amadeus ascendieron a 2.461.383 miles de euros en el ejercicio 2009 (un 1,7% menos que el ejercicio anterior). El beneficio consolidado del ejercicio 2009 ascendió a 272,120 miles de euros (un 47,8% más que el año anterior). El valor de mercado de Amadeus ascendió a 5.819 millones de euros a 30 de junio 2010.

Amadeus es la sociedad matriz del Grupo Amadeus, que opera sistemas de tecnología de la información (TI) dirigidos a la industria de viajes y turismo, ofreciendo soluciones tecnológicas de última generación a sus clientes en todo el mundo a través de tres áreas de negocio:

Distribución: Amadeus actúa como red internacional de distribución de productos y servicios de viaje y ofrece el acceso a una plataforma tecnológica que pone en contacto a los proveedores de viajes (aerolíneas, hoteles, compañías ferroviarias, compañías de cruceros y ferry, empresas de alquiler de coches, tour operadores y compañías aseguradoras, principalmente) con las agencias de viaje (tradicionales y online, así como aquellas especializadas en viajes de negocios o TMCs). La plataforma pone a disposición de los proveedores el acceso a una red de más de 103.000 agencias de viaje (incluyendo tanto pequeñas agencias de viaje como sucursales o puntos de venta pertenecientes a los grandes grupos) que permite, esencialmente, la realización de reservas y la emisión de billetes. Adicionalmente, Amadeus ofrece (i) diversas soluciones de TI a las agencias de viaje, que automatizan, entre otros, el proceso de planificación del viaje, la búsqueda de tarifas, la venta y la emisión de billetes y soluciones de mid y back office, y (ii) diversas funcionalidades a los proveedores con el fin de optimizar sus procesos de venta y distribución e información comercial (estadísticas de reservas) y venta de publicidad. En menor medida, el Grupo Amadeus también ofrece algunos productos y servicios a viajeros, tanto empresas como particulares.

Soluciones de TI: Amadeus ofrece a los proveedores de viajes (principalmente a las aerolíneas) una amplia gama de soluciones tecnológicas que les permiten automatizar determinados procesos críticos, tales como la venta a través de sus canales directos,

gestión de inventarios (horarios, disponibilidad de plazas, etc.), gestión de salidas de vuelo y soluciones de comercio electrónico.

Opodo: Amadeus está presente en el área de agencias de viaje online a través de Opodo.

9.9.3.3 British Airways

Durante el año 2008, Iberia adquirió el 9,975% del capital social de British Airways por 331 millones de euros. A 31 de diciembre de 2009 el valor neto contable (valorado a valor razonable) de la mencionada participación se situaba en 242 millones de euros. A 30 de junio de 2010 el valor razonable de la inversión de Iberia en British Airways ascendía a 276 millones de euros.

9.9.4 Inversiones en inmovilizado financiero

9.9.4.1 Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2009

Las desinversiones financieras más relevantes corresponden al traspaso y a la devolución de anticipos de flota A320 y A340, que han supuesto una desinversión por un importe total de 93 millones de euros, y al traspaso a corto plazo de los préstamos Iberbus (15 millones de euros) con vencimiento inferior a un año. Las sociedades Iberbus (se ofrece una descripción de estas sociedades en el apartado 9.9.5) son las arrendadoras de 6 aviones A-340. Iberia tiene participación en dichas sociedades, a las que tiene igualmente concedidos préstamos. A medida que han ido venciendo los arrendamientos asociados a estas sociedades se han ido reembolsando los citados préstamos.

9.9.4.2 Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2008

En las inmovilizaciones financieras, las inversiones más relevantes por su cuantía fueron la entrega de anticipos de flota de los modelos A340 (49 millones) y A320 (28 millones de euros), por un importe total de 77 millones de euros.

Las desinversiones financieras más relevantes se corresponden a los siguientes hechos: devolución de anticipos de flota A319 y A320, que han supuesto una desinversión por importe de 31 millones de euros; traspasos de anticipos de flota (que suponen la baja contable de depósitos a largo plazo y el alta contable correspondiente en otras partidas del activo) por valor de 45 millones de euros, que obedecen a la adquisición de dos aeronaves A320 (con el traspaso de los saldos de los depósitos al inmovilizado material) y el estacionamiento y financiación temporal de dos aeronaves A319 (con el traspaso a corto plazo del saldo de sus depósitos); la baja de las participaciones en sociedades Iberbus Concha, Rosalía, Chacel y Arenal (9 millones de euros), con la consiguiente recuperación del capital; y el traspaso a corto plazo de los préstamos a las compañías Iberbus Teresa y Emilia (28 millones de euros).

9.9.4.3 Ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre de 2007

En referencia a las inmovilizaciones financieras, las inversiones más relevantes por su cuantía fueron la entrega de anticipos de flota de los modelos A340 (79 millones de euros), A320 (34,4 millones) y A319 (16,2 millones de euros).

Las desinversiones financieras más importantes se corresponden a los siguientes hechos: devolución de anticipos de flota A319, A320 y A321 (devolución por valor de 107 millones de euros y 77 millones de traspaso a inmovilizado material) y de motores A340/600 (14 millones de euros); al traspaso a corto plazo de préstamos a sociedades Iberbus Concha, Chacel, Rosalía y Arenal (59 millones de euros) que vencieron en 2008 y financiaban cuatro A340/300; a la actualización por tipo de cambio de los citados préstamos Iberbus; a la cancelación del préstamo otorgado por Iberia a Wam Acquisition, S. A., habiéndose procedido a su cobro (47 millones de euros), junto con la venta del 0,5% de su participación (6,8 millones de euros de valor en libros).

9.9.5 *Adquisición de aviones por parte de Iberia*

El apartado 14.1.7 de este Documento incluye una descripción general de los distintos métodos usados por Iberia para adquirir y operar su flota.

9.10 Nuevos productos y servicios

9.10.1 *Business Plus*

Iberia está remodelando la cabina *Business Plus* para que el cliente tenga más espacio y privacidad, ofreciendo la posibilidad de reclinar las butacas-cama hasta conseguir una posición totalmente horizontal. Se está retirando una fila completa de asientos en los aviones de la flota de largo radio, ampliando la separación entre filas en 30 centímetros, de modo que cada cliente dispondrá de 2,20 metros de espacio personal en esta cabina y podrá disfrutar de más comodidad en sus viajes. Esta transformación de todos los aviones A340 comenzó en octubre de 2009 y finalizó en mayo de 2010.

9.10.2 *Tarjeta de embarque electrónica*

Con la finalidad de reducir el tiempo que el cliente debe dedicar a la facturación y hacer más cómoda su estancia en el aeropuerto, se ha implantado el acceso a los vuelos a través de una tarjeta de embarque que se descarga en el teléfono móvil o PDA, se han abierto mostradores de entrega de equipaje, y se han unificado los puestos de atención al cliente y venta de billetes.

9.11 Licencias y Patentes

Iberia tiene en vigor el certificado de operador aéreo (otorgado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) el 19 de enero de 2010 con validez indefinida) y la licencia de explotación (otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) el 16 de febrero de 2009 con validez indefinida y supeditada al cumplimiento de los requisitos exigidos para su concesión y a la posesión de un certificado de operador aéreo válido y en vigor) necesarios para poder operar sus aeronaves y transportar pasajeros, carga y/o correo.

9.12 Información sobre tendencias

En el semestre finalizado a 30 de junio de 2010, Iberia declaró unas pérdidas consolidadas después de impuestos en 2010 de 21 millones de euros, sin embargo, en último el trimestre finalizado a dicha fecha el beneficio neto se situó en 31 millones de euros.

El aumento del 2,4% en los ingresos por pasajeros respecto al primer semestre de 2009 es imputable, en parte, al incremento del factor de ocupación de pasaje y a la mejora del yield.

El coeficiente de ocupación alcanzó en los seis primeros meses de 2010 el 81,7% subiendo 2,8 puntos respecto al mismo periodo del año anterior. La gradual mejora en el yield, que en el acumulado de los seis meses creció un 3% obedeció principalmente a la recuperación del tráfico en clase business en los vuelos internacionales, así el número de pasajeros business creció un 7% respecto al primer semestre de 2009.

En los meses de abril y mayo de 2010, Iberia canceló 883 vuelos a causa de las cenizas volcánicas. El impacto económico de estas cancelaciones se estima en una cifra aproximada de 20 millones de euros.

Los costes de explotación hasta el mes de junio de 2010, inclusive, cayeron un 5,9% frente a los registrados en el mismo periodo de 2009, debido en gran parte al menor coste del combustible, a los recortes de capacidad y a las medidas de control de costes. Asimismo, la plantilla media se redujo un 4,3% y la utilización media de la flota mejoró un 2,6%.

En el tercer trimestre de 2010 y para el total de la red de Iberia, el coeficiente de ocupación mejoró 3,4 puntos respecto al año anterior, situándose en el 85,6%, al aumentar la demanda un 7,7% en PKT con un incremento del 3,4% en el volumen de la oferta.

Los consejeros de Iberia consideran que el ritmo de la recuperación económica constituye el principal riesgo a que se enfrenta Iberia en la segunda mitad de 2010. Está previsto que el crecimiento siga siendo sólido en Asia, Iberoamérica y Oriente Medio, pero no tanto en las economías de Europa y el Norte América. Las turbulencias económicas sufridas por la zona euro durante el segundo trimestre de 2010 han debilitado las previsiones y han hecho caer la confianza en el crecimiento económico en la segunda mitad de 2010.

El Fondo Monetario Internacional prevé que España salga de la crisis a un ritmo más lento que otras grandes economías, estimando una contracción del PIB español del 0,3% en 2010.

Las previsiones de IATA apuntan a un aumento de la capacidad total (carga y pasaje) de las aerolíneas de un 7,0% en el acumulado del año 2010 (con mayores incrementos en la capacidad de carga que en la de pasajeros), con buenos augurios para los futuros coeficientes de ocupación. No obstante, estas previsiones podrían verse negativamente afectadas por la más rápida reactivación de la capacidad y la consiguiente amenaza para los yields o por las presiones que los conflictos políticos o laborales ejercen sobre los costes.

En el semestre finalizado a 30 de junio de 2010 el precio medio del queroseno de avión rondó los 700 US\$ por tonelada, lo que supone un aumento del 42% con respecto al mismo semestre de 2009. La mayoría de los analistas prevé que los precios del queroseno permanecerán en un nivel similar al registrado hasta el mes de junio de 2010.

En armonía con sus objetivos estratégicos y a la vista de los buenos resultados registrados en la demanda en los mercados de larga distancia, Iberia pretende dar un paso más en la expansión de su oferta intercontinental incluyendo nuevos destinos (Córdoba (Argentina), Panamá y San Salvador) y aumentando la frecuencia de sus vuelos. A tal efecto, incorporará un nuevo avión Airbus A340/600 y prorrogará el arrendamiento de un avión A340/300. Al mismo tiempo, Iberia seguirá reduciendo la capacidad en el sector doméstico, resultando un aumento de capacidad aproximado del 6% en la red total de la compañía en la segunda mitad de 2010.

Está previsto que Iberia mantenga las iniciativas de recorte de costes durante el segundo semestre de 2010 al tiempo que diseña un nuevo modelo de explotación para la red doméstica y de medio recorrido.

9.13 Política de dividendos

La siguiente tabla muestra el número de acciones emitidas y los dividendos por acción repartidos por Iberia en relación con los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

	2009	2008	2007
Número de acciones emitidas a 31 de diciembre	953.103.008	953.103.008	952.908.815
Dividendos por acción repartidos (euros/acción)	-	0,17	0,035
Dividendos Totales (millones de euros)	-	162,03	33,35

Iberia no realizó ningún pago de dividendos en 2009, con cargo a los resultados del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008. Todos los beneficios del ejercicio 2008 se destinaron a reservas.

En 2008, el Consejo de Administración propuso y la Junta General de Accionistas aprobó un dividendo de 0,17 euros por acción con cargo a los beneficios del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007. El pay-out correspondiente a dichos dividendos fue del 50,2%.

En 2007, el Consejo de Administración propuso y la Junta General de Accionistas aprobó un dividendo de 0,035 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2006. El pay-out correspondiente a dichos dividendos fue del 39,1%.

En los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 no hubo otras remuneraciones a los accionistas.

9.14 Procedimientos judiciales y arbitrales

A 30 de junio de 2010, el epígrafe "Otras provisiones" del estado de situación financiera consolidado de Iberia presentaba un saldo de 83 millones de euros, que es el importe total previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios y actas fiscales en curso de resolución. Las provisiones se han realizado en función de la mejor información disponible, y los Administradores de Iberia estiman suficiente el mencionado valor.

Excepto lo expuesto a continuación no se han iniciado procedimientos administrativos, judiciales o arbitrales (incluidos los pendientes o de cuya posible incoación tenga conocimiento Iberia) durante los doce meses anteriores a la fecha del presente Documento, que puedan tener, o hayan tenido en los últimos tiempos, efectos significativos sobre la situación financiera o rentabilidad de Iberia.

A continuación se resumen los litigios administrativos, civiles y arbitrales (por importe superior a 10.000.000 de euros) en los que Iberia es parte:

9.14.1 *Acta de Disconformidad en relación con el Impuesto sobre la Renta de No Residentes*

Con fecha 30 de octubre de 2008, le ha sido incoada a Iberia Acta de disconformidad por parte del Departamento de Inspección de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes por el concepto Impuesto sobre la Renta de No Residentes, retenciones e ingresos a cuenta, correspondiente a los ejercicios 2003 (marzo a diciembre) y 2004 (enero a diciembre), por pagos por el arrendamiento de aeronaves a casco desnudo. La cuantía objeto de reclamación es de 29.377.643,94 euros (que incluye la cuota incoada y los intereses de demora iniciales). Esta cifra se va incrementando con los intereses durante el periodo de suspensión y se acumularán hasta que se resuelva judicialmente el pleito. La provisión dotada cubre adecuadamente el riesgo en el que se estima que incurre Iberia. La referida Acta se fundamenta por parte de la Inspección en que, pese a ser correctas las bases declaradas, la entidad pagadora debió practicar retención sobre los pagos efectuados a no residentes por el arrendamiento de aeronaves, al no ser plenamente aplicable la exención establecida en la normativa española de tributación de no residentes, por tratarse de aeronaves utilizadas tanto en el tráfico internacional como nacional. Por ello, debería estar sujeta a retención la parte proporcional de renta derivada de la utilización de las aeronaves arrendadas en el tráfico aéreo nacional.

Iberia ha interpuesto reclamación económico-administrativa ante el Tribunal Económico Administrativo Central. Iberia no comparte la interpretación de la Inspección y considera que la exención prevista en la ley debería interpretarse en el sentido de que la exención será aplicable a las aeronaves que estén esencialmente destinadas a la navegación aérea internacional, de forma similar a lo dispuesto a estos efectos por la normativa del Impuesto sobre el Valor Añadido. El proceso está en curso.

9.14.2 *Acta de Disconformidad IRPF. Retribuciones en especie ("Billetes free")*

Con fecha 16 de Abril de 2009, la Inspección de los Tributos, procedió a incoar a Iberia un Acta por "Retenciones e Ingresos a Cuenta" del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, años 2003-2004, por una cuantía de 10.476.280,35 euros (incluyendo cuota e intereses).

En relación con los billetes sin reserva de plaza que Iberia concede a sus empleados y que valora a "Coste Marginal", la Inspección propuso una nueva valoración basada en lo establecido en el art. 47.1.1º.f) del Real Decreto Legislativo 3/2004, de 5 de Marzo por tratarse de una retribución en especie derivada del trabajo y satisfecha por una compañía que tiene como actividad la realización del transporte aéreo de viajeros. De acuerdo con el referido apartado f) la valoración de los billetes sin reserva de plaza que Iberia concede a sus empleados no podrá ser inferior al precio ofertado al público de los referidos pasajes aéreos.

Al no disponer de las tarifas vigentes en la fecha en que el empleado de Iberia efectuó la reserva, la Inspección valora este tipo de billetes según tarifas "Air Miles". Estas tarifas son aplicables a desplazamientos estándar. La Inspección considera que el hecho de que los empleados viajen sin reserva de plaza no debería reducir la tarifa respecto del vuelo con reserva, puesto que los hipotéticos inconvenientes derivados de la no reserva quedan supuestamente compensados con las ventajas de este tipo de billetes.

Iberia ha interpuesto Reclamación Económico-Administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Central, sobre la base de que no deberían tener el mismo valor unos billetes con reserva de plaza que otros sin reserva.

9.15 Seguros

Iberia cuenta con un amplio programa de seguros que cubre las distintas áreas de su negocio. Este programa puede dividirse en dos:

- Actividades de aviación.
- Actividades ajenas a la aviación

El importe anual de las primas pagadas por este programa de seguros asciende a 19 millones de euros.

9.15.1 *Actividades de aviación.*

Iberia asegura su flota de acuerdo con las prácticas que siguen otras principales aerolíneas del sector y de conformidad con la legislación aplicable en cuanto al pago de indemnizaciones (Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, Reglamento (CE) nº 889/2002, de 13 de mayo, por el que se modifica el Reglamento del Consejo (CE) nº 2027/97, 9 de octubre, Real Decreto 32/2001 de 19 de enero y Reglamento (CE) nº 785/2004 de 21 de abril).

El seguro está documentado en tres pólizas: Póliza de Cascos Ordinarios y Responsabilidades, Póliza de Cascos-Guerra y Póliza de Exceso de Responsabilidades derivadas de Riesgos de Guerra. Estas pólizas ofrecen una cobertura mundial para los daños y perjuicios resultantes de los riesgos habituales de la aviación, incluidas operaciones durante el vuelo y en pista.

La póliza de Cascos y Responsabilidades, incluye;

- El seguro de cascos de las aeronaves; se asegura el valor de la aeronave, es decir, se cubren bajo este seguro los daños físicos que sufran las aeronaves, motores de repuesto, repuestos, recambios, y equipos tierra.
- El seguro de Responsabilidades; cubre la responsabilidad civil de Iberia derivada de su actividad como línea aérea frente a terceros, pasajeros (sus efectos personales y equipajes) carga y correo, es decir, cubre las lesiones personales y/o daños materiales causados a un tercero, las lesiones sufridas por los pasajeros, y la pérdida y/o daños materiales sufridos por la carga o el correo transportado causadas por un accidente.

El seguro de Cascos tiene un límite máximo de indemnización de 200 millones de dólares estadounidenses por avión

El límite de responsabilidad que se considera como la máxima responsabilidad que asume nuestra aseguradora para el conjunto de las coberturas previstas en esta póliza (límite único combinado) es de 2.000 millones de dólares estadounidenses por siniestro.

La póliza de Exceso de Responsabilidades derivadas de riesgos de guerra: cubre las lesiones y/o daños materiales causados a un tercero como consecuencia de riesgos de guerra, huelgas, secuestro, y otros análogos.

La póliza de Cascos Guerra: cubre los daños o pérdidas que sufran las aeronaves a consecuencia de riesgos de guerra, huelgas, secuestros, y otros análogos.

La indemnización a los pasajeros por cancelaciones y retrasos de vuelos, así como el overbooking no está cubierta por las pólizas y la soporta Iberia.

9.15.2 Incidentes de aviación.

En los últimos años, la frecuencia y tipo de incidentes relativos a las actividades de aviación de las compañías pertenecientes al Grupo Iberia han estado relacionados con daños producidos a aviones o a terceros y están dentro de los parámetros normales de la industria.

No se han producido incidentes graves, a excepción del incidente de Quito del 9 de noviembre de 2007. Un avión A340-600, con número de registro EC-JOH, se salió de la pista cuando trataba de aterrizar en el Aeropuerto de Quito llevando a bordo a 345 pasajeros y 14 miembros de la tripulación. No hubo víctimas pero el avión sufrió daños y fue declarado siniestro total.

Cuando se produce un siniestro, la compañía aseguradora del Grupo Iberia soporta la correspondiente indemnización por daños y perjuicios de conformidad con los términos y condiciones establecidos en las pólizas. Las pólizas de aviación cuentan con límites deducibles por tipo de avión, por encima de los cuales la aseguradora debe abonar el correspondiente importe de la indemnización. El importe de la franquicia pagadera por el Grupo Iberia es el siguiente, dependiendo del tipo de avión:

- Fuselaje ancho (familia B747, B757 y A340): 1.000.000 dólares USA
- Híbrido: (familia MD 87, MD 88, A319, A320 y A321): 750.000 dólares USA
- Fuselaje estrecho (ninguno en la flota actual de Iberia): 500.000 dólares USA

9.15.3 Actividades ajenas a la aviación.

Estas actividades incluyen actividades no relacionadas con la actividad principal de aviación de Iberia, fundamentalmente:

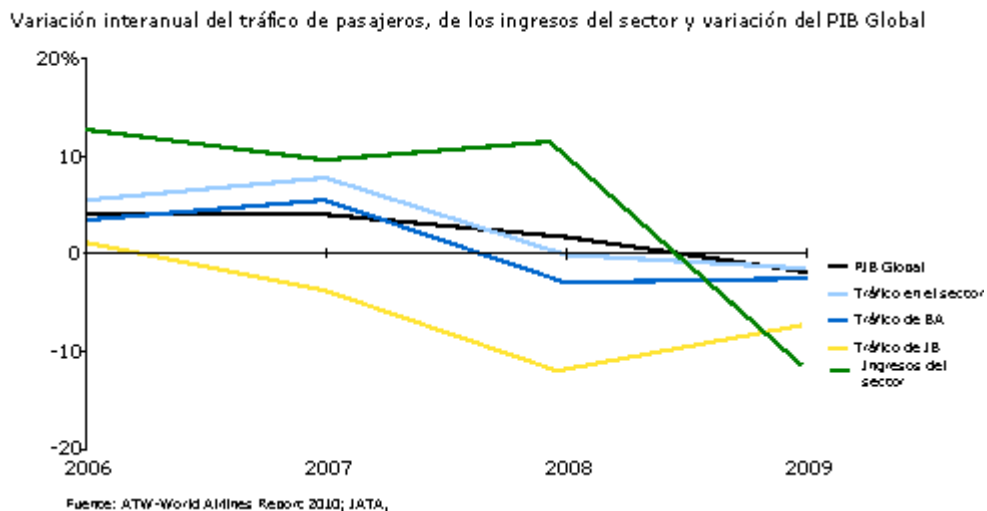
- Póliza de seguro de daños materiales: que cubre los activos de Iberia en España y en todo el mundo (edificios, maquinaria, equipos electrónicos y existencias propias y de terceros). El límite de la indemnización es de 100.000.000 de euros por reclamación.
- Póliza de seguro de responsabilidad medioambiental. Contratada de conformidad con lo previsto en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, que establece la obligación para las compañías que superen un determinado nivel de riesgo de contar con una garantía económica que cubra el coste de reparar cualquier daño medioambiental que puedan causar potencialmente. El límite de indemnización de la póliza es de 10.000.000 de euros por reclamación por año.
- Póliza de seguro de responsabilidad civil general. Los límites globales son los siguientes: 4.507.590 de euros por siniestro y duración del seguro, y 450.759 euros por víctima. Incluye:
 - Responsabilidad Civil de Explotación
 - Responsabilidad Civil Locativa
 - Responsabilidad profesional

- Responsabilidad Civil por contaminación accidental y repentina
- Responsabilidad Civil Patronal
- Seguro de responsabilidad de consejeros y altos cargos.
- Otras pólizas de seguro (crédito, coches, accidentes, bienes de valor declarado, etc.).

10. INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR AÉREO

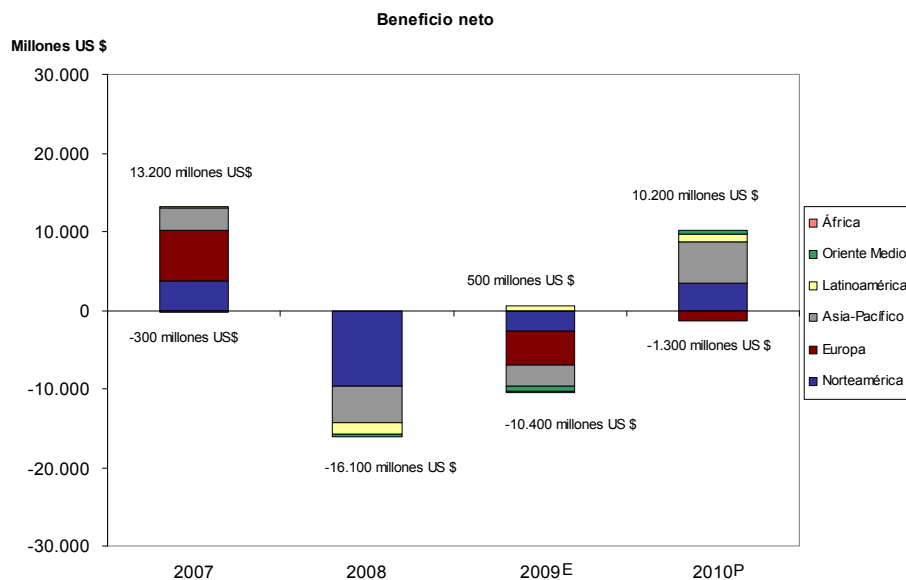
10.1 Información sobre el sector Aéreo

Se estima que el sector mundial de líneas aéreas tiene un volumen de aproximadamente 500.000 millones de US\$. El sector ha atravesado recientemente por varios años complicados, consecuencia de la recesión económica mundial. Según un análisis de los resultados económicos de algunas de las principales aerolíneas tanto estadounidenses como europeas, las pérdidas imputadas a la reciente crisis económica se registraron por primera vez en los Estados Unidos de América en el primer trimestre de 2008 y más avanzado el 2008 en lo que respecta a las aerolíneas europeas. El sector aéreo está en condiciones de registrar una recuperación significativa en 2010. Aunque el sector perdió 16.000 millones de US\$ en 2008 y casi 10.000 millones de US\$ en 2009, las últimas previsiones financieras de la IATA (septiembre de 2010) anticipan un beneficio para el sector de 8.900 millones de US\$ en 2010, frente a las pérdidas inicialmente previstas.



En relación con los pasajeros transportados, el tráfico de Iberia creció un 0,5% en 2006 y cayó un 3,4% en 2007, un 13,4% en 2008 y un 10,2% en 2009. En relación con British Airways, el tráfico creció un 2,0% en 2006, un 4,7% en 2007 y cayó un 4,3% en 2008 y un 3,9% en 2009. Desde 2006, British Airways e Iberia han experimentado un crecimiento menor en el tráfico de pasajeros (o un descenso mayor, según el caso) que el total de la industria en cada año. En general el tráfico en la industria, así como en British Airways, ha crecido más lentamente que el crecimiento del PIB, con excepción de 2007. El tráfico de Iberia, medido en pasajeros, ha crecido más lentamente que el PIB en todos los años. No obstante, es necesario aclarar que la amplia reestructuración de la red que ha desarrollado Iberia en los últimos años (aumentando la

oferta en la operación de largo radio y reduciéndola en los sectores de corto y medio radio) ha provocado la mayor parte de los descensos del número de pasajeros en el conjunto de la red. Así, las variaciones interanuales del tráfico de Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados, fueron: incrementos del 7,0% en 2006 y del 3,3% en 2007; y descensos del 2,5% en 2008 y del 6,2% en 2009. El siguiente gráfico muestra la rentabilidad del sector mundial de aerolíneas entre 2007 y 2010:



E= estimación P= previsión

Fuente: Previsiones de la IATA, ATW Online y Literature Search

Las últimas previsiones para el 2010 de la IATA (septiembre de 2010) indican que los volúmenes de tráfico de pasajeros aumentarán un 7,7% con respecto a 2009 y los de transporte de carga un 19,8%. Asimismo, todo apunta al inicio de la recuperación de los viajes en primera clase y clase business de una recesión cíclica, lo que mejora la rentabilidad de las aerolíneas. Está previsto que los ingresos del sector aumenten en torno al 15,9% a lo largo de 2010 y se espera que crezcan a razón de un 5,5% en 2011 en base a las estimaciones de la IATA.

Según la IATA, de enero a agosto de 2010, los PKTs del sector habían aumentado aproximadamente un 9,2% en comparación con el mismo período de 2009. De enero a agosto de 2010, los PKTs de British Airways aumentaron aproximadamente un 8,4% comparado con el mismo período de 2009 y un 6,3% comparado con el mismo período de 2007. De enero a agosto de 2010, los PKTs de Iberia aumentaron aproximadamente un 2,1% comparado con el mismo período de 2009 y disminuyeron un 5,2% comparado con el mismo período de 2007.

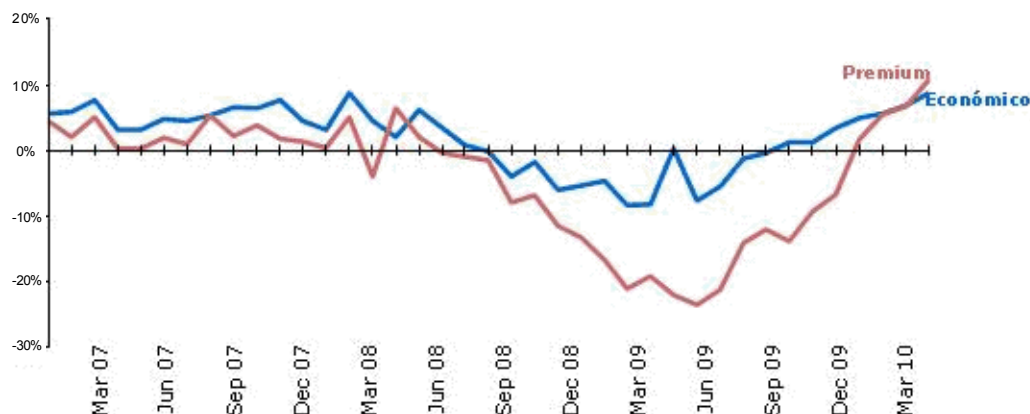
Los PKTs disminuyeron un 7,8% en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo del año anterior.

El factor de ocupación disminuyó 1.4 puntos en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo del año anterior. Los AKOs disminuyeron un 6,3% comparados con el mismo periodo del año anterior

El periodo de tres meses finalizado el 30 de septiembre de 2010 y para el total de la red de Iberia la demanda en términos de PKT creció un 7,7% mientras que la oferta en AKO lo hizo en un 3,4%. Así el coeficiente de ocupación mejoró 3.4 puntos hasta el 85.6%.

El siguiente gráfico muestra la recuperación del tráfico premium en 2010:

Variación interanual (comparado con el mismo trimestre del año anterior) del tráfico de pasajeros por tipo de billete, en %



Fuente: IATA Route Tracker

No obstante, la recuperación del sector es desigual. En Europa, se calcula que las perturbaciones provocadas por la erupción del volcán Eyjafhallajökull en Islandia contribuirán a que las pérdidas sectoriales asciendan a casi 3.000 millones de US\$ en 2010. De hecho, se estima que, en 2011, la mayor parte del crecimiento y la rentabilidad provendrá de los flujos con destino y procedencia en los mercados en crecimiento de las regiones de Asia-Pacífico, Latinoamérica y Oriente Medio.

Además, en un futuro previsible persistirán determinados riesgos relacionados con el sector. La posibilidad de nuevas crisis financieras sigue presente y los conflictos laborales pueden mantener la presión sobre los costes y los beneficios. Por último, el precio del combustible de aviación se incrementó desde finales del año 2008 hasta principios del 2010, ejerciendo una presión adicional sobre los costes.

10.2 Competidores

British Airways e Iberia ocupan, respectivamente, el tercer y cuarto lugar entre las aerolíneas de transporte regular de Europa en términos de ingresos. El Grupo IAG se convertirá, tras la Fusión, en la tercera aerolínea regular de Europa y la sexta del mundo (por ingresos). Los principales competidores de British Airways e Iberia en Europa son el Grupo Lufthansa y Air France – KLM. En términos globales, sus principales competidores son United Continental y American Airlines. En el siguiente cuadro se refleja un ranking de las mayores aerolíneas de servicios completos a nivel global en términos de ingresos en 2009. En el cuadro se indican asimismo las cifras correspondientes a beneficio neto, PKT y pasajeros transportados, además de información comparativa de las mayores aerolíneas de bajo coste de Europa.

(millones de dólares)	Ingresos	Beneficio neto
Grupo Lufthansa	31.900	(160,5)
United-Continental	28.900	(933,0)
AF-KLM	28.300	(2.098,3)
Delta	28.100	(1.237,0)
American Airlines	19.900	(1.468,0)
United Airlines	16.300	(651,0)
ANA	13.300	(619,3)
Continental Airlines	12.600	(282,0)

Japan Airlines	12.400	(1.929,1)
British Airways	12.100	(641,0)
Emirates	11.800	963,5
Quantas	11.700	99,0
Singapore	9.100	154,3
Cathay Pacific	8.600	627,2
Korean Airlines	8.100	(52,8)
Iberia	6.300	(391,1)
SAS	6.300	(410,4)
TAM	5.600	251,3
Air Berlín	4.700	13,6
Alitalia	4.200	(467,0)
Virgin Atlantic	3.700	64,2
LAN	3.700	231,1
Líneas aéreas de bajo coste		
Easyjet	4.200	113,4
Ryanair	4.000	410,9

Fuente: ATW World Airline Report 2010

10.3 Historia del sector mundial de líneas aéreas y desregulación

Las primeras empresas de aviación comercial se fundaron poco después de comienzos del siglo XX en Europa, EE.UU. y Australia. En Reino Unido, los Países Bajos y Francia, las aerolíneas se desarrollaron por la necesidad de conectarse con sus posesiones coloniales. En EE.UU. y otras naciones como España, el sector prestó inicialmente servicios de correo aéreo, que con el tiempo se convertirían en las principales líneas aéreas de pasajeros.

El siguiente cuadro refleja el ranking de las 25 mayores compañías aéreas de transporte regular de pasajeros de acuerdo al volumen de tráfico (medido en pasajeros y en pasajeros-kilómetro transportados) en el año 2009:

Compañías aéreas	Pasajeros (miles)	Compañías aéreas	PKTs (millones)
1. Southwest Airlines	101.338	1. American Airlines	196.939
2. American Airlines	85.720	2. Delta Air Lines	161.904
3. Delta Air Lines	67.935	3. United Airlines	161.436
4. China Southern Airlines	65.959	4. Air France	126.415
5. Ryanair	65.282	5. Continental Airlines	125.048
6. United Airlines	56.024	6. Lufthansa	123.083
7. Lufthansa	53.223	7. Southwest Airlines	119.804
8. US Airways	50.975	8. Emirates	118.284
9. Air France	47.965	9. BRITISH AIRWAYS	111.995
10. Continental Airlines	44.032	10. Northwest Airlines	100.152
11. China Eastern Airlines	43.382	11. Qantas Airways	97.488
12. All Nippon Airways	41.921	12. US Airways	93.110
13. Japan Airlines	41.826	13. China Southern Airlines	92.370
14. Northwest Airlines	40.865	14. Singapore Airlines	81.552
15. easyJet	39.743	15. Cathay Pacific Airways	81.086
16. Air China	39.665	16. KLM	73.472
17. Qantas Airways	38.316	17. Air China	72.908
18. BRITISH AIRWAYS	32.281	18. Japan Airlines	72.727
19. TAM Airlines	28.956	19. Air Canada	70.988
20. Gol Airlines	27.962	20. Ryanair	68.733
21. Emirates	25.921	21. China Eastern Airlines	59.932
22. Turkish Airlines	24.495	22. Korean Air	54.763

23. AirTran Airways	23.968	23. All Nippon Airways	52.465
24. JetBlue	22.378	24. Thai Airways	52.449
25. KLM	22.333	25. IBERIA	49.556

Fuente: IATA, World Air Transport Statistics (WATS) núm. 54. Datos del año 2009

En la siguiente tabla se agregan los datos de tráfico de las compañías Air France y KLM, que se fusionaron en 2004 pero siguen operando con sus propias marcas, así como los datos agregados de Iberia y British Airways (de acuerdo al WATS de IATA):

Compañías aéreas	Pasajeros (miles)	Compañías aéreas	PKTs (millones)
Air France – KLM	70.298	Air France – KLM	199.887
British Airways – Iberia	53.033	British Airways - Iberia	161.551

Una de las tendencias más relevantes en la historia del sector de las últimas décadas ha sido el ininterrumpido avance de la desregulación, que, en muchos casos, permitió la entrada de nuevas compañías en el sector.

El sector de líneas aéreas fue desregulado en EE.UU. en 1978, lo que propició el rápido crecimiento del sector, con entradas (y fracasos) de muchas líneas aéreas nuevas en Estados Unidos de América y la aparición de una elevada volatilidad que ha caracterizado los resultados financieros del sector de las últimas décadas.

Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 provocaron unas pérdidas en la industria de 7.000 millones de dólares en 2001, que hubiesen sido mayores de no haber sido por la ayudas prestadas por los gobiernos a determinadas aerolíneas.

En Europa, la desregulación del sector comenzó a principios de los años 1990. Antes de la desregulación del sector aéreo, las normas nacionales en Europa protegían a las aerolíneas de bandera, restringiendo el acceso de las demás aerolíneas a las rutas internacionales y domésticas. La última etapa de la desregulación en la UE entró en vigor en abril de 1997, al permitir a las líneas aéreas de un Estado miembro el transporte aéreo de pasajeros en el mercado interno de otro Estado miembro. Además, la primera fase del Acuerdo de Cielos Abiertos Unión Europea-Estados Unidos de América entró en vigor el 30 de marzo de 2008, creando el llamado marco transatlántico de “cielos abiertos”, que permite a las aerolíneas comunitarias volar entre cualquier punto de la UE y cualquier punto de los Estados Unidos de América (aunque no les está permitido operar internamente entre localidades de Estados Unidos de América) sin restricciones de capacidad y les ofrece la posibilidad de continuar los vuelos más allá de los Estados Unidos de América hasta terceros países. Asimismo permite a las compañías norteamericanas volar entre cualquier punto de Estados Unidos de América y cualquier punto de la UE, así como entre destinos de la UE. La segunda fase del Acuerdo de Cielos Abiertos entre Estados Unidos de América y la UE se firmó el 24 de junio de 2010.

El siguiente cuadro refleja los siete principales operadores aéreos europeos de transporte regular de pasajeros, ordenados de acuerdo a su volumen de oferta (medida en asientos-kilómetro transportados) y de tráfico (medido en pasajeros-kilómetro transportados), y su evolución en los años 2009, 2008 y 2007:

Compañías aéreas europeas	2009	2008	2007	2009/08	2008/07
AKO (millones)					

Compañías aéreas europeas	2009	2008	2007	2009/08	2008/07
Air France	160.400	166.787	160.927	(3,8)%	3,6%
Lufthansa	158.180	160.269	152.731	(1,3)%	4,9%
BRITISH AIRWAYS	143.419	149.513	149.870	(4,1)%	(0,2)%
KLM	90.320	94.401	89.317	(4,3)%	5,7%
Ryanair	83.487	75.403	62.999	10,7%	19,7%
IBERIA	62.083	66.043	66.419	(6,0)%	(0,6)%
easyJet	54.357	57.499	45.468	(5,5)%	26,5%
PKT (millones)					
Air France	126.415	131.845	128.914	(4,1)%	2,3%
Lufthansa	123.083	126.267	122.091	(2,5)%	3,4%
BRITISH AIRWAYS	111.995	115.734	113.273	(3,2)%	2,2%
KLM	73.472	77.556	74.496	(5,3)%	4,1%
Ryanair	68.733	61.983	51.653	10,9%	20,0%
IBERIA	49.556	52.846	54.197	(6,2)%	(2,5)%
easyJet	45.236	49.064	38.317	(7,8)%	28,0%
Coefficiente de ocupación (%)					
Air France	78,8	79,0	80,1	(0,2) p.p	(1,1) p.p
Lufthansa	77,8	78,8	79,9	(1,0) p.p	(1,2) p.p
BRITISH AIRWAYS	78,1	77,4	75,6	0,7 p.p	1,8 p.p
KLM	81,3	82,2	83,4	(0,8) p.p	(1,3) p.p
Ryanair	82,3	82,2	82,0	0,1 p.p	0,2 p.p
IBERIA	79,8	80,0	81,6	(0,2) p.p	(1,6) p.p
easyJet	83,2	85,3	84,3	(2,1) p.p	1,1 p.p

Fuente: IATA, WATS núm. 54, 53 y 52.

En la siguiente tabla se agregan los datos de oferta y tráfico de las compañías Air France y KLM, que se fusionaron en 2004 pero siguen operando con sus propias marcas, así como los datos agregados de Iberia y British Airways (de acuerdo a la información publicada por IATA):

Compañías aéreas europeas	2009	2008	2007	2009/08	2008/07
AKO (millones)					
Air France – KLM	250.720	261.188	250.243	(4,0)%	4,4%
British Airways – Iberia	205.502	215.556	216.289	(4,7)%	(0,3)%
PKT (millones)					
Air France – KLM	199.887	209.402	203.410	(4,5)%	2,9%
British Airways – Iberia	161.552	168.580	167.471	(4,2)%	0,7%
Coefficiente de ocupación (%)					
Air France – KLM	79,7	80,2	81,3	(0,4) p.p	(1,1) p.p
British Airways – Iberia	78,6	78,2	77,4	0,4 p.p	0,8 p.p

El siguiente cuadro refleja los ingresos de explotación y el resultado neto (después de impuestos) de las principales compañías aéreas europeas, según las cuentas anuales consolidadas auditadas del último ejercicio financiero cerrado:

Compañías aéreas europeas (en millones de euros)	Ingresos de explotación	Resultado neto	Ejercicio finalizado a	Tipo de cambio (1 € =)
Lufthansa	24.755	(112)	Dic-09	----
Air France - KLM	20.999	(1.559)	Mar-10	----

BRITISH AIRWAYS	9.015	(479)	Mar-10	£0,88677
IBERIA	4.409	(273)	Dic-09	----
SAS	4.212	(276)	Dic-09	Kr10,663
easyJet	3.068	82	Sep-09	£0,86923
Ryanair	2.988	305	Mar-10	----

Fuente: Cuentas anuales auditadas publicadas por las compañías.

Se incluye a continuación una lista de las 10 mayores aerolíneas de bajo coste de Europa, clasificadas por ingresos y pasajeros transportados (según datos de 2009). La cuota de mercado de las aerolíneas de bajo coste en Europa, basada en la capacidad (número de pasajeros), es de aproximadamente de un tercio.

	Ranking (por ingresos)	Ingresos (millones de euros)	Ranking (por pasajeros)	Pasajeros (millones)
Easyjet	1	3.089,33	2	45,2
Ryanair	2	2.926,00	1	66,5
Norwegian Air Shuttle	3	915,70	3	10,8
Transavia (Holanda)	4	670,40	7	5,2
Vueling	5	627,40	4	8,2
Germanwings	6	604,50	5	7,2
FlyBe (Reino Unido)	7	591,53	6	6,7
Jet2 (Reino Unido)	8	461,23	8	3,1
Blue 1 (Finlandia)	9	222,00	9	1,5
Sky Express (Rusia)	10	84,40	10	1,0

Fuente: ATW World Airline Report 2010

10.4 El sector mundial de líneas aéreas: perspectiva general

El sector mundial de líneas aéreas puede ser clasificado de muchas formas distintas:

- **Líneas aéreas mundiales / internacionales y líneas aéreas regionales:**
 - **Las líneas aéreas mundiales** cuentan con redes de rutas internacionales; entre los ejemplos se incluyen American Airlines y United en EE.UU., British Airways-Iberia, Lufthansa y Air France-KLM en Europa, y Qantas, Japan Airlines y Emirates en el resto del mundo.
 - **Las líneas aéreas regionales** sólo vuelan en el ámbito nacional o dentro de una región; estas aerolíneas son filiales o negocios de las principales líneas aéreas, como American Eagle (del grupo American Airlines) o CityFlyer de British Airways, o constituyen entidades independientes, como Air Berlin
- **FSC (*Full-Service Carriers*) y LCC (*Low -Cost Carriers*):**
 - Las FSC son las tradicionales compañías aéreas de “servicio completo” o regulares; también son conocidas como “compañías aéreas históricas” y frecuentemente vuelan rutas internacionales de largo radio, así como rutas de corto recorrido, dentro de una red radial.
 - Los LCC son “compañías aéreas de bajo coste”, que empezaron a adquirir relevancia con la aparición de, entre otras, Southwest Airlines y Ryanair; estas líneas aéreas aplican unos modelos de negocio punto a punto más sencillos (es decir, prestar servicios directos entre destinos) y, tal como aquí se expone, un posicionamiento de costes inferior; se basan en flotas simples y servicios básicos.

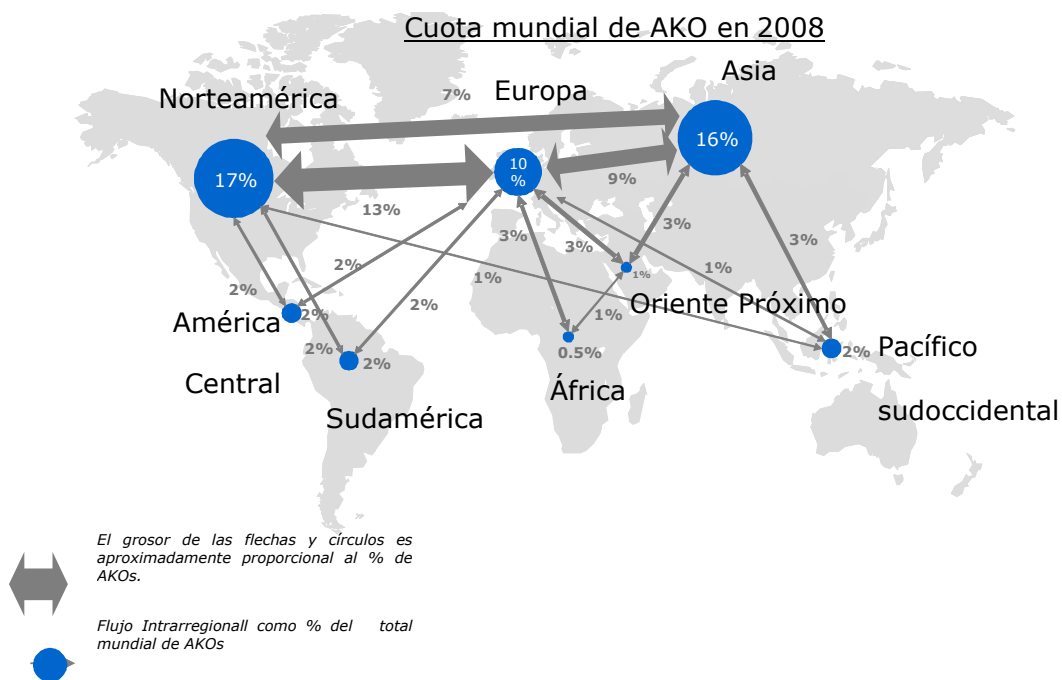
- **Líneas aéreas de pasajeros o líneas aéreas mixtas de pasajeros y carga, y transportistas exclusivos de carga**

El sector mundial de líneas aéreas se distribuye con una cierta igualdad entre las aerolíneas de Norteamérica, Europa y la región de Asia-Pacífico, que en conjunto constituyen el grueso del mercado. Aunque las líneas aéreas de Oriente Medio y Latinoamérica tienen un tamaño considerablemente menor, crecen rápidamente a medida que compañías como Emirates incrementan su capacidad a gran velocidad.

Las líneas aéreas de servicio completo suponen alrededor del 90% de la totalidad del mercado (en términos de ingresos), mientras que las líneas aéreas de bajo coste y las de vuelos charter/recreo equivalen a aproximadamente el 10%.

El grueso de la capacidad está disponible en las tres regiones clave de Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico, o entre las mismas. Entre Norteamérica y Europa se sitúa el mayor corredor de tráfico interregional, que acapara el 13% de la capacidad mundial en 2008.

El siguiente gráfico muestra la capacidad mundial de las líneas aéreas en términos de AKO (asiento kilómetro ofrecido) en 2008. Los círculos muestran la capacidad intrarregional (como % del total mundial), y las flechas indican la capacidad interregional:



Nota: principales flujos de tráfico como porcentaje de los AKO totales, en base a los datos de IATA, WATS 2008; gráfico simplificado.

Fuente: IATA, World Air Transport Statistics (WATS) 2008

10.5 Aspectos económicos del sector de líneas aéreas

A medida que se incrementa la competencia, el interés por la rentabilidad ha adquirido una creciente importancia mediante el uso de factores de mejora de los ingresos y costes.

El presente apartado expone algunos principios básicos de las líneas aéreas en materia económica.

10.5.1 *Gestión de ingresos*

La principal fuente de ingresos del sector proviene de la venta de billetes, que se rige por un complejo sistema de gestión de ingresos e inventarios. Habitualmente, una compañía aérea tendrá distintas cabinas de servicio (como primera clase, clase Business y clase económica) con distintos niveles de precios. Además, las compañías aéreas emplean precios distintos dentro de una cabina para diferenciar el pasaje según su capacidad de compra por anticipado y sus necesidades de flexibilidad en sus itinerarios; con estas medidas, las líneas aéreas determinan la gama completa de precios de cualquier “O&D” (par de “origen y destino”).

En consecuencia, el precio que se le pide a un cliente depende de la oferta y la demanda, residiendo la clave en el grado de ocupación de su vuelo. Por tanto, las líneas aéreas ajustan los precios de forma casi constante, empleando un sistema de gestión de inventarios para equiparar la oferta a la demanda y garantizar la optimización de la carga (es decir, utilización de la capacidad) con el yield (esto es, el ingreso generado por la línea aérea por unidad de capacidad), empleando un sofisticado software de gestión de ingresos.

Para una línea aérea de servicio completo, surgen complejidades adicionales cuando trata de asignar su inventario entre los pasajeros punto a punto y los que tienen conexiones a través de un hub o centro de distribución de vuelos. Una vez más, ello se realiza mediante un software que emplea datos históricos y pautas de reserva, para optimizar los ingresos.

Las líneas aéreas de bajo coste aplican un sistema mucho más sencillo. Su gestión de ingresos es considerablemente más simple, gracias a sus redes punto a punto y porque frecuentemente sólo ofrecen una clase de servicio.

10.5.2 *Ingresos complementarios*

Junto a la venta de billetes, las líneas aéreas y, en concreto, las aerolíneas de bajo coste, dependen cada vez más de los “ingresos complementarios” para aumentar sus ingresos. Estos ingresos complementarios pueden proceder de distintas fuentes, como:

- Tasas por facturación de equipaje
- Tasas por emisión de billetes y utilización de tarjetas de crédito
- Alimentos y bebidas a bordo
- Tasas por selección de asiento y servicios preferentes de handling aeroportuario

10.5.3 *Costes*

Las compañías aéreas tienen una compleja estructura de costes, con un nivel elevado de gastos fijos y no controlables.

Este apalancamiento operativo elevado acentúa aún más las fluctuaciones en los resultados existentes en la industria aérea. Así, una pequeña variación en los ingresos unitarios (por AKO) de la aerolínea aérea causado por cambios en el coeficiente de ocupación o en las fluctuaciones del yield, puede tener un efecto amplificado en la rentabilidad de la aerolínea.

Por otra parte, los ingresos se pueden ver afectados por distintos factores no controlables por la compañía (coyuntura económica, desastres naturales, conflictos laborales, entrada de nuevos competidores, etc.). En el apartado 14.1 se facilita más información sobre estos aspectos.

Las mayores partidas de gasto de una línea aérea son normalmente los salarios y el combustible. En el caso de Iberia, los costes de personal y de combustible representaron un 26,6% y un 24,3% respectivamente del total de costes de explotación recurrentes en el ejercicio 2009. En el caso de British Airways, los gastos de personal y de combustible equivalían a un 25,3% y un 28,8% respectivamente del total de sus costes operativos en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010.

Otros costes importantes son el coste de la titularidad o alquiler de las aeronaves y los motores, y las piezas de repuesto, los gastos de usuario como las cuotas de aterrizaje y sobrevuelo, costes de handling aeroportuario, catering y mantenimiento. véase los apartados 14 y 15 para ver el peso relativo de cada partida en el conjunto de los costes.

De todos esos costes, las decisiones relativas a las flotas son probablemente las más complejas, en concreto el equilibrio que ha de alcanzarse entre escoger una composición de la flota que tenga la flexibilidad necesaria para realizar los objetivos estratégicos y empresariales de una línea aérea, pero suficientemente simple para permitir ahorros de costes. Además, las aerolíneas deben anticipar sus necesidades cuidadosamente, ante el elevado coste inicial de las aeronaves (que incluye pagos previos a la entrega) y el tiempo necesario para organizar la financiación de nuevas incorporaciones a la flota. Para más información véase el apartado 14.1.13 del presente Documento.

Por el acusado repunte del precio del combustible de aviación en los últimos años, el coste del carburante es una partida cada vez más volátil e impredecible en el gasto de las líneas aéreas; el sector ha respondido mediante la creación de recargos por combustible en el precio del billete y el uso de contratos de cobertura, que pueden ser una importante herramienta de gestión de riesgos si se ejecutan de forma efectiva.

10.5.4 Entorno sectorial

Las líneas aéreas se enfrentan a un entorno sectorial desafiante.

Los fabricantes de aviones gozan de un poder elevado, ante la concentración en el sector de fabricación de aeronaves, y los aeropuertos y autoridades públicas disponen de capacidad para fijar los precios dentro de los límites de las restricciones regulatorias.

Los clientes también tienen bastante fuerza, pues los crecientes niveles de desregulación y competencia, así como el mayor acceso a la información a través de Internet, conllevan que las líneas aéreas han de competir cada vez más por precio.

Otras formas de transporte que compiten directamente con las líneas aéreas son los trenes de alta velocidad en determinados países (como la Alta Velocidad Española en España). Además la creciente utilización de soluciones tecnológicas, como la videoconferencia en el sector de negocios, ejerce también presión sobre el sector. La recuperación del sector de la recesión económica mundial puede indicar que los pasajeros de negocios todavía prefieren las reuniones cara a cara, aunque los avances tecnológicos pueden suponer una amenaza para las líneas aéreas.

Por último, en un entorno desregulado son frecuentes las nuevas compañías entrantes (aunque tradicionalmente han sido con frecuencia vulnerables).

10.5.5 Códigos compartidos y alianzas

Debido a los elevados costes fijos característicos de esta industria, las líneas aéreas se centran a menudo en incrementar sus coeficientes de ocupación para maximizar la utilización de su flota. Las Alianzas permiten alcanzar estos objetivos con mayor eficacia.

La forma más básica de colaboración es la combinación de pasajes entre líneas aéreas (interlining), por la que las aerolíneas pueden vender billetes a otras líneas aéreas. Un “código compartido” es una forma más estrecha de colaboración en ventas, por la que básicamente las líneas aéreas pueden vender espacio de los vuelos de otras aerolíneas como parte de sus propias redes. Los códigos compartidos existen desde la década de los sesenta.

En la actualidad, los códigos compartidos son habituales y hacen posible que los viajeros adquieran billetes fácilmente de diversas aerolíneas asociadas, lo que en otro caso hubiera requerido varios billetes distintos. Desde el punto de vista operativo de las líneas aéreas, los códigos compartidos permiten que una aerolínea cubra su capacidad a través de sus socios, lo que propicia unos mayores coeficientes de ocupación. Los códigos compartidos permiten a la compañía aérea ofrecer a sus clientes un abanico de destinos más amplio.

Últimamente, las “alianzas” se han convertido en un elemento importante del sector. Una alianza es una forma de colaboración más estrecha, que conlleva no sólo códigos compartidos, sino también puede tener billetes especiales que abarcan al grupo de líneas aéreas y servicios coordinados a los viajeros (como programas frequent-flyer (para viajeros habituales) y salas de espera), y quizás incluso acuerdos de titularidad cruzada entre los socios de la alianza.

10.6 Principales tendencias del sector de líneas aéreas

El sector aéreo ha estado sometido a importantes contratiempos durante las últimas décadas, como recesiones económicas, volatilidad en el precio del combustible de aviación y acciones terroristas. En los últimos años, esos contratiempos se han hecho más frecuentes, con importantes crisis internacionales y regionales en la última década que han culminado en la recesión económica mundial de 2008 y 2009.

El siguiente gráfico es un calendario que muestra los eventos económicos y políticos significativos que han afectado al sector de líneas aéreas en las últimas décadas:

En los últimos años, diversos grupos de líneas aéreas se han erigido como los más rentables del sector.

En los mercados desarrollados de Norteamérica, los líderes en costes han sido los más rentables. Entre ellos se cuentan aerolíneas regionales de EE.UU., como Skywest Airlines (que opera en nichos de mercado y que en numerosas ocasiones genera negocio para las FSC). En Europa, Ryanair y Easyjet han estado entre las más rentables y han continuado generando beneficios en el 2009, pero varias aerolíneas de servicio completo de Europa han registrado resultados positivos en 2009, como Lufthansa.

Las líneas aéreas de servicio que han tenido una rentabilidad significativa han sido las de mercados en crecimiento como los de Asia-Pacífico, Oriente Medio y Latinoamérica. Ello es debido al intenso crecimiento de sus economías en los últimos años y la relativamente baja base de costes de esos mercados.

En este entorno, junto con las presiones competitivas a raíz de la desregulación, las líneas aéreas han prestado una atención creciente a la reducción de costes, en su intento por mejorar su rentabilidad. Tanto el crecimiento de las LCC como la consolidación sectorial entre las FSC suponen vías por las que el sector de líneas aéreas se ha adaptado a un contexto más competitivo y volátil.

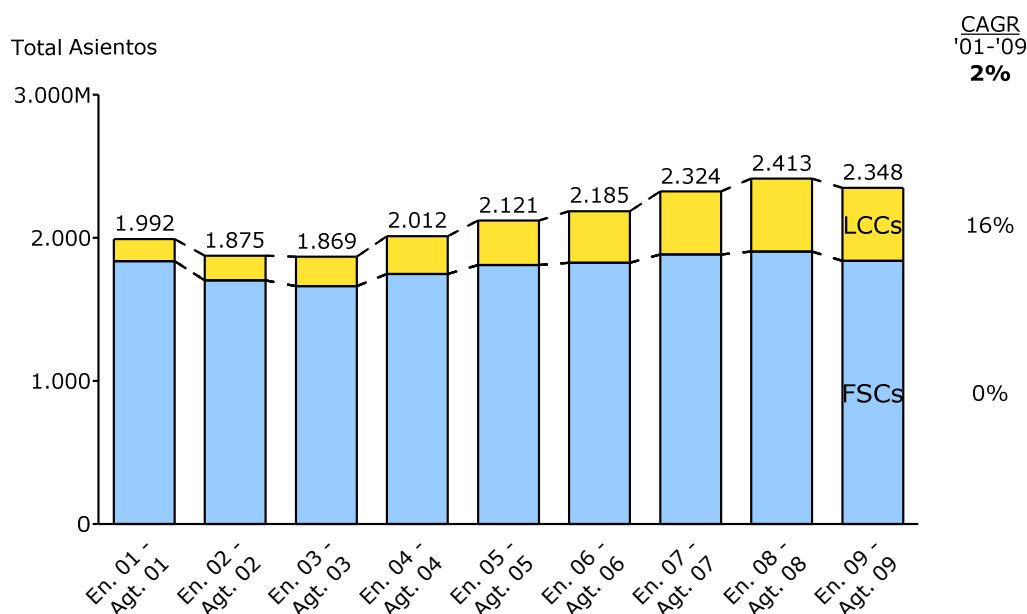
10.6.1 El crecimiento de las LCC

Como hemos indicado antes, en los últimos años, LCC como Southwest Airlines y Ryanair se han contado entre las líneas aéreas más rentables del mundo. El modelo de negocio de LCC crea un “ciclo virtuoso” que permite a las LCC estimular la rentabilidad. Las LCC han utilizado su liderazgo en costes para impulsar sus cuotas de mercado, repercutiendo sus costes inferiores en sus clientes mediante menores precios. Ello ha generado una mayor fidelidad de los clientes y un aumento de la cuota de mercado, permitiendo reducir adicionalmente sus costes.

El siguiente diagrama ilustra el “ciclo virtuoso” utilizado por las aerolíneas de bajo coste:

En la última década, el crecimiento del sector de líneas aéreas ha provenido fundamentalmente de las LCC.

El siguiente gráfico muestra el crecimiento de capacidad (medida en asientos) del sector de líneas aéreas entre 2001 y 2009



No obstante, las fronteras de las líneas aéreas de “bajo coste” se están difuminando a medida que los mercados punto a punto y mercados infra-atendidos, y los aeropuertos secundarios de las mayores ciudades se están saturando, y las LCC se están viendo obligadas cada vez más a ocuparse de los aeropuertos atendidos tradicionalmente por FSC y los vuelos de mayor recorrido.

Para cubrir los mayores costes asociados a estas decisiones empresariales, muchas LCCs, interesadas en obtener mayores yields, están prestando una gran atención al pasajero de negocios ofreciendo algunos servicios extras de valor añadido, como son la flexibilidad de los billetes y la mejor selección de los asientos.

10.6.2 La consolidación en el sector entre aerolíneas de servicio completo

Ante el crecimiento de las LCC, las aerolíneas de servicio completo han respondido mediante la racionalización (reduciendo costes y servicios) y la consolidación en el sector.

Una tendencia importante de los últimos años ha sido la consolidación entre aerolíneas de servicio completo, para conseguir sinergias de costes e ingresos. Las líneas aéreas buscan oportunidades para maximizar sus coeficientes de ocupación, gracias a la ampliación de sus redes y la puesta en común de las mejores prácticas. Mientras buscan mejorar la rentabilidad, están buscando impulsar cada vez más los ahorros de costes mediante ventajas de escala.

En los últimos años, tanto Europa como Norteamérica han registrado una intensa actividad de consolidación, y las mayores líneas aéreas de ambas regiones han surgido de operaciones de fusión y adquisición recientes. La fusión de Delta con Northwest y de Air France con KLM, o la compra de Swiss Airlines y Austrian Airlines por Lufthansa, suponen otros tantos ejemplos de esa tendencia.

Como cabía esperar, esas fusiones se han producido fundamentalmente en el seno de alianzas actuales entre líneas aéreas, como se muestra a continuación.

El siguiente gráfico muestra la tendencia de las fusiones recientes realizadas en el seno de alianzas actuales:

	Oneworld	Star Alliance	Skyteam
Fusiones	British Airways e Iberia	Lufthansa, Swiss Air Lines, Austrian Airlines, Brussels Airlines y bmi	Delta y NWA Air France y KLM Alitalia*
Joint Ventures transatlánticas	British Airways, Iberia y American Airlines	United y Continental Air Canada y Lufthansa	Delta Air France y KLM
Otras	Finnair Qantas LAN Malév Royal Jordanian JAL Cathay Pacific Mexicana S7 Airlines (member-elect) Kingfisher Airlines (member-elect)	Adria Airways TAP Portugal Croatia Airlines Egypt Air Spanair LOT US Airways Aegean Airlines South African Airways SAS Scandinavian Airlines Singapore Airlines Thai ANA TAM Shanghai Airlines Turkish Airlines Air New Zealand	CSA Czech Airlines Kenya Airways Aeroflot Air Europa China Southern Aeroméxico Korean Air TAROM Vietnam Airlines

		Air China Blue1 Asian Airlines	
--	--	--------------------------------------	--

*Se está negociando la fusión. Air France tiene una participación en Alitalia del 25%.

Suponiendo que llegaran a buen fin, la fusión de British Airways e Iberia así como la de United y Continental supondrán la concentración de las líneas aéreas de vuelos regulares número 3 y 4 de cada una de sus regiones, respectivamente (por ingresos fuente: ATW World Airline Report). En EE.UU., United-Continental se erigirá como la aerolínea número 1 (por ingresos) tras la fusión; BA-Iberia seguirá por detrás del Grupo Lufthansa y de Air France-KLM, pero se prevé que cuente con unas dimensiones mucho más comparables tras la fusión. América del Norte y Europa pueden estar mucho más allá en el proceso de consolidación que otras regiones, existiendo posibilidades de futuras consolidaciones en los mercados emergentes de Asia y Latinoamérica. La consolidación entre regiones presenta también potencial, aunque es difícil prever el momento en que se producirá, por las barreras regulatorias.

Adicionalmente a la alianza ***oneworld*** descrita en el apartado 8 del presente Documento, existen otras dos grandes alianzas:

SkyTeam es la segunda mayor alianza de líneas aéreas del mundo, después de Star Alliance y por delante de Oneworld. Fundada en 2000 por Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines y Korean Air, en la actualidad la alianza está compuesta por trece aerolíneas de cuatro continentes.

Star Alliance es la primera y mayor alianza de líneas aéreas del mundo. Fundada en 1997, su nombre y emblema representan las cinco aerolíneas fundadoras: Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International y United Airlines. Desde su creación, Star Alliance ha crecido considerablemente y en la actualidad tiene 28 miembros.

10.7 Perspectivas de crecimiento

Aunque el sector mundial de líneas aéreas se ha enfrentado a unos años difíciles, las previsiones de crecimiento a medio y largo plazo son positivas.

De acuerdo con las previsiones de Boeing y Airbus, el tráfico mundial aumentará, en términos de PKTs, aproximadamente un 5% interanual en las próximas dos décadas.

Las estimaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) también prevén un crecimiento del tráfico mundial (en términos de PKT) en un 5% en los próximos 7 años.

Se prevé que Europa impulse significativamente el crecimiento absoluto del tráfico, dada el alto tráfico existente en la actualidad en esta región, en particular entre Europa y América del Norte.

Se prevé que los mercados emergentes tendrán una de las tasas de crecimiento más elevadas de tráfico aéreo; Boeing y Airbus pronostican un crecimiento de en torno al 7% para cada una de las siguientes regiones: Asia Pacífico (donde el motor del crecimiento será el crecimiento de los mercados chino e indio); Oriente Medio (mediante el incremento de la capacidad de las aerolíneas de Oriente Medio y de su posición para enlazar Europa y Asia) y Latinoamérica.

10.8 Canales de distribución de British Airways e Iberia

A continuación se presentan los canales a través de los que British Airways e Iberia distribuyen actualmente sus productos al cliente final.

Existen cuatro canales principales a través de los que British Airways e Iberia distribuyen actualmente sus productos al cliente final:

- Agencias de viaje;
- Sitios web de las compañías aéreas (BA.com, Iberia.com);
- Oficinas de venta en centros urbanos (CTO) / en aeropuertos (ATO); y
- Líneas de atención telefónica de las compañías aéreas

Por otro lado, clientes corporativos y compañías aéreas negocian contratos, lo que permite la aplicación de descuentos a los clientes corporativos con respecto a los billetes que generan ingresos más altos. Por lo general, la venta de estos billetes y su distribución se realiza a través de una agencia de viaje.

Las agencias de viajes actúan como intermediarios entre las compañías aéreas y el cliente final, a cambio de lo cual perciben una comisión incentivo financiero. Entre los diferentes tipos de agencias de viajes minoristas, destacan las dedicadas principalmente a la gestión de los viajes de las empresas, las vendedoras de productos vacacionales, las mixtas, y las agencias on line que distribuyen su producto a través de una página web. Así mismo las agencias mayoristas o tour operadores confeccionan paquetes turísticos que a su vez son comercializados a través de las minoristas.

Los sitios web, las CTO/ATO y las líneas de atención telefónica son considerados canales “directos”, puesto que el cliente final se relaciona directamente con la línea aérea para la reserva de billetes o para pagar servicios complementarios, sin que haya ningún intermediario. Los sitios web incluyen las ventas realizadas a través de los sitios BA.com e Iberia.com. Las CTO y las ATO son oficinas de venta situadas en el centro de las ciudades (CTO) o en los aeropuertos (ATO) y que son utilizadas por las líneas aéreas para la venta directa de billetes a los clientes. Las líneas de atención telefónica son utilizadas asimismo tanto por British Airways como por Iberia para vender billetes directamente por teléfono.

Otros canales de distribución más pequeños incluyen a los agentes de venta no especializados, las reservas de viajes del personal y los canjes de los programas de viajeros frecuentes (FPP). Los agentes de venta no especializados normalmente son representantes de ventas externos que obtienen una comisión por la venta de billetes de avión.

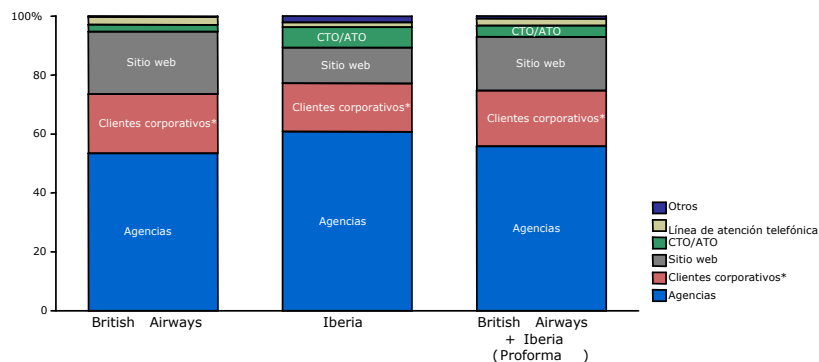
Tanto para British Airways como para Iberia, las agencias de viajes son el canal más importante, representando el 74% de los ingresos obtenidos durante el año natural 2009 por British Airways y el 78% de los ingresos de pasaje de Iberia. En este canal, los contratos con empresas representan el 20% de las ventas totales de British Airways y el 19% de los ingresos de Iberia. Los sitios web BA.com e Iberia.com constituyen el segundo canal más importante, representando el 21% de los ingresos de British Airways y el 12% de los ingresos de Iberia durante el año natural 2009. Las CTO y las ATO suponen un 2% de los ingresos de British Airways y un 7% de los de Iberia. La línea de atención telefónica ha supuesto un 3% de los ingresos de British Airways y un 2% de los de Iberia. El resto de canales (incluyendo GSA,

canjes de FFP y viajes de personal) ha representado menos del 1% de los ingresos de British Airways y aproximadamente un 2% de los de Iberia.

IAG seguirá usando estos canales de distribución principales: agencias (incluyendo contratos con clientes corporativos), sitios web y líneas de atención telefónica. Con el paso del tiempo, las dos sociedades operativas integrarán sus equipos de venta y desarrollarán una propuesta de venta conjunta que aproveche los puntos fuertes de las relaciones de distribución de cada una de ellas y ofrezca una propuesta de mayor valor a clientes e intermediarios. En este momento no se contempla integración total de los sitios web BA.com e Iberia.com, si bien está previsto que cada sociedad operativa pueda vender con el tiempo su gama completa de productos a través de los dos sitios web.

En el gráfico siguiente pueden consultarse en mayor detalle las cuotas de cada canal de distribución de British Airways e Iberia durante el año natural 2009, junto con una versión pro forma del negocio resultante de la fusión:

Ingresos totales de transporte de pasajeros por canal de distribución (2009)



11. REGULACIÓN DE IAG, BRITISH AIRWAYS E IBERIA

A continuación se incluye un resumen de la regulación más importante que afecta a IAG, British Airways e Iberia, a nivel internacional y de la UE, el Reino Unido y España.

11.1 Regulación Internacional

El transporte aéreo internacional está regulado por distintos tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por los estados. A continuación se exponen algunos de los tratados y convenios suscritos ratificados por el Reino Unido y/o España:

- Convenio de Montreal de 1999. Sustituye el régimen preexistente del Convenio de Varsovia (véase a continuación) y actualiza las normas sobre obligaciones referentes a emisión de billetes y carta de porte aéreo de carga, así como la responsabilidad del transportista por fallecimiento, lesiones o retraso de pasajeros y la pérdida, avería, destrucción o retraso de equipaje y carga. Este convenio, en aquellos casos en los que resulta aplicable, establece asimismo los límites de la responsabilidad (medida en Derechos Especiales de Giro cuyo valor se actualiza diariamente).

El Convenio de Montreal resulta de aplicación a todo transporte internacional efectuado en aeronaves cuyo punto de partida y punto de destino esté situado en el territorio de estados que lo hayan ratificado (como, por ejemplo, el Reino Unido y España), o bien un transporte desde y hasta un estado que lo haya ratificado, siempre que sea haya previsto una escala en el territorio de un tercer estado. Por otro lado, en virtud del Derecho comunitario, las disposiciones del Convenio de Montreal resultarán de aplicación a todos los vuelos, nacionales o internacionales, operados por transportistas cuyas licencias de explotación hayan sido concedidas por un Estado miembro.

El Convenio de Montreal entró en vigor en el Reino Unido y España (al igual que en el resto de Estados miembros de la UE) el día 28 de junio de 2004.

- El Convenio de Varsovia de 1929 fue creado para resolver conflictos de derecho aplicable planteados en el transporte aéreo internacional y establecer reglas que regulen determinadas áreas clave del transporte aéreo como, por ejemplo, las obligaciones en materia de emisión de billetes y cartas de porte aéreo y la responsabilidad del transportista por fallecimiento/lesiones de pasajeros y por la pérdida/avería/destrucción de equipaje/carga (y los límites de dicha responsabilidad). El convenio original ha sido objeto de posteriores modificaciones, principalmente por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955 y los Protocolos Adicionales de Montreal nº. 1, 2, 3 y 4 de 1975, y ha sido complementado asimismo por el Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961. Ninguna de las modificaciones o complementos del Convenio de Varsovia son de obligado cumplimiento, si bien las modificaciones contempladas por el Protocolo de La Haya y los Protocolos Adicionales de Montreal nº. 1, 2 y 4 han sido aceptados por la mayoría de los países.

El régimen del Convenio de Varsovia sigue resultando de aplicación a los vuelos operados por transportistas no comunitarios siempre que los países de salida y destino hayan ratificado sus términos pero no el Convenio de Montreal de 1999, así como a vuelos desde y hasta un estado ratificante que no sea parte del Convenio de Montreal de 1999, siempre que se haya previsto una escala en cualquier otro estado.

En aquellos casos en los que la situación de ratificación de los estados de salida y llegada sea distinta, el Convenio aplicable que regulará el régimen de responsabilidad del vuelo en cuestión será el de la versión más reciente que haya sido ratificada por ambos estados.

- Convenio de Chicago, firmado el 7 de diciembre de 1944. Este convenio estableció determinadas “libertades del aire” para promover la regulación de la navegación aérea. Fundó asimismo la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”), bajo cuyos auspicios se acordaron normas y métodos recomendados (“SARP” por sus siglas en inglés). A continuación se ofrece información más detallada sobre la OACI. Las SARP, que son objeto de revisión periódica por parte de la OACI, aparecen expuestas en los Anexos del Convenio y cubren áreas como, por ejemplo, cualificación de personal, reglas del aire, manejo de aviones y aeronavegabilidad. Las SARP, por lo general, son acordadas con carácter multilateral y seguidas normalmente por los miembros de la OACI a través de la aplicación de sus reglas en la legislación local de los Estados miembros.
- Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales de 1944, del que forman parte la mayoría de países. Establece los derechos de las compañías aéreas a sobrevolar o a efectuar paradas en países extranjeros por motivos técnicos en el transcurso de sus vuelos internacionales regulares. Sin embargo, los derechos de tráfico entre países y la regulación de las tarifas suele ser acordada de forma bilateral por los gobiernos (por ejemplo, el *Bermuda Agreement* de 1977 suscrito por el Reino Unido y Estados Unidos de

América y, más recientemente, el Acuerdo de Cielos Abiertos entre la UE y los Estados Unidos de América). Una notable excepción la constituyen los acuerdos multilaterales de mercado único que rigen en la UE.

- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma en 1952. Este convenio fue ratificado por España en 1957 (si bien nunca ha sido ratificado por el Reino Unido) y prevé la responsabilidad objetiva del operador de la aeronave (matriculada en un estado firmante) por daños en la superficie causados en cualquier estado firmante. Este convenio ha sido ratificado por pocos estados y la OACI concluyó en 2009 dos nuevos convenios sobre responsabilidad por daños en la superficie causados por aeronaves e interferencia ilegal con aeronaves, si bien ninguno de ellos ha entrado todavía en vigor.
- Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. Establece normas sobre el estado al que corresponde la jurisdicción en caso de cometerse infracciones y determinados otros actos a bordo de una aeronave y define las facultades del comandante de la aeronave, es decir el capitán.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970. Su objetivo es garantizar el enjuiciamiento y castigo de aquellas personas que se apoderen (es decir, secuestren) una aeronave.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el día 23 de septiembre de 1971. Es similar al Convenio de La Haya de 1970 pero cubre actos distintos del apoderamiento de una aeronave como la destrucción o el hecho de causar desperfectos en aeronave o poner en peligro su seguridad. En 1988 se firmó en Montreal un protocolo que complementa el convenio para garantizar la seguridad en aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional.
- Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991. Se trata de un convenio con un alcance limitado: prohibir e impedir la entrada o salida del estado firmante de explosivos plásticos sin marcar.

11.2 Organismos internacionales

La OACI es la agencia de Naciones Unidas que se encarga de codificar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y emite normas y recomendaciones sobre las principales áreas de la aviación civil. Se trata del organismo internacional más importante en el campo de la aviación civil. La OACI está integrada por ochenta y tres estados (incluido el Reino Unido y España).

Aparte de la OACI existen numerosas asociaciones profesionales internacionales, entre las que destaca la IATA. La IATA fue fundada en 1945, siendo su objetivo primordial asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con la mayor velocidad, comodidad, eficiencia y seguridad posibles. La IATA, que se financia mediante las cuotas de sus socios y la prestación de distintos servicios a la industria por los que se cobra una determinada cantidad, está permanentemente al servicio de las empresas aéreas y del público en general. Entre sus funciones destaca el establecimiento de códigos designadores de líneas aéreas, la prestación de determinados servicios financieros (incluido el suministro de sistemas que facilitan la liquidación de pagos entre aerolíneas y el cobro de pagos de agentes de viajes) y el desarrollo de procedimientos y prácticas

recomendadas para el transporte de carga y servicios de pasaje (no teniendo estos últimos carácter vinculante si bien ampliamente seguidos). Para las compañías aéreas, el hecho de pertenecer a la IATA supone una forma de encontrar soluciones comunes a problemas que no podrían resolver individualmente. En este momento, tanto British Airways como Iberia son miembros de la IATA.

Otro destacado organismo internacional es Eurocontrol, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Europea, creada en 1963 por el Convenio de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea. Eurocontrol es una organización civil y militar integrada por 38 estados de toda Europa, incluidos la mayoría de los Estados miembros de la UE. El principal objetivo de Eurocontrol es el desarrollo de un sistema de gestión de tráfico aéreo paneuropeo. Entre sus actividades destacan la gestión del flujo estratégica y táctica, la formación de los controladores, el control regional del espacio aéreo, las tecnologías y procedimientos de garantía de la seguridad y la facturación y el cobro de tasas de navegación aérea. Eurocontrol participa asimismo, junto con la Comisión Europea, en la iniciativa Cielo Único Europeo.

11.3 Acuerdos multilaterales / bilaterales

Por lo que respecta a la regulación de las relaciones contractuales aéreas civiles entre países, tanto España como el Reino Unido han firmado un gran número de tratados o convenios bilaterales con otros estados en materia de aviación civil, designación de compañías aéreas y derechos de tráfico. Por lo general, en todos los acuerdos de esta naturaleza cada Estado se reserva el derecho de denegar, suspender o condicionar la autorización de explotación de los servicios aéreos por parte de una compañía designada por el otro Estado, en caso de que la propiedad sustancial y/o el control efectivo de la empresa de transporte aéreo no se halle en manos del Estado contratante que designa a la compañía aérea o de sus nacionales.

En 2002, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaminó que los acuerdos bilaterales entre ocho Estados miembros de la UE y EE.UU. eran contrarios al derecho comunitario, en concreto, sus cláusulas de nacionalidad (que restringían los derechos de tráfico internacional a las compañías de bandera de los países contratantes) eran contrarias al derecho fundamental de los nacionales de la UE de crear una empresa en la UE libremente sin ningún tipo de discriminación. Este fallo derivó en la promulgación del Reglamento (CE) n°. 847/2004 que contemplaba una serie de principios destinados a garantizar un adecuado intercambio de información dentro de la UE, de forma que los Estados miembros, en sus relaciones bilaterales con terceros en el área de los servicios aéreos, no corran el riesgo de infringir el Derecho comunitario. En la práctica, dicho dictamen ha dado lugar a la eliminación/modificación de las cláusulas de nacionalidad existentes en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (de forma tal que se pasa de un criterio de nacionalidad al de comunitariedad en materia de propiedad y control de aerolíneas). Estos acontecimientos han hecho asimismo que determinados acuerdos de servicios aéreos (incluidos los celebrados con Estados Unidos de América y Canadá) hayan sido negociados a nivel de la UE y no de un Estado miembro en concreto.

Por ejemplo, el 30 de marzo de 2008 entró en vigor la primera fase del "Acuerdo de Cielos Abiertos entre la UE y los EE.UU." Este acuerdo sustituyó a los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros y Estados Unidos de América para crear un marco denominado de "cielos abiertos". En virtud del acuerdo, las líneas aéreas de la UE y las estadounidenses están autorizadas a volar entre cualquier aeropuerto dentro de la UE y EE.UU. Asimismo, las aerolíneas estadounidenses pueden volar entre puntos de la UE. Sin embargo, las líneas aéreas de la UE, por ahora, no pueden operar vuelos interiores dentro de EE.UU. El 24 de junio de 2010 se firmó una "segunda fase" de este acuerdo, que pretende generar nuevas oportunidades comerciales y consolidar la cooperación en cuestiones como, por ejemplo, medio ambiente, protección social, competencia y seguridad (por ejemplo, facilitando un mayor acceso de

aerolíneas de la UE al mercado estadounidense y fomentando la futura liberalización de la propiedad y el control de aerolíneas de la UE y de EEUU). A pesar de haber sido firmado por todas las partes pertinentes, el nuevo acuerdo no entrará en vigor hasta que el Parlamento Europeo dé su consentimiento y haya sido ratificado por todos los Estados miembros. La fecha de ratificación variará en cada Estado miembro y, por tanto, no puede saberse con seguridad cuándo se completará el proceso.

11.4 Regulación Comunitaria

A continuación se expone un resumen de las principales leyes y reglamentos que afectan a la aviación civil en Europa:

11.4.1 Agencia Europea de Seguridad Aérea

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (“EASA”) fue creada el día 28 de septiembre de 2003 en virtud de lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº. 1592/2002 (recientemente derogado y sustituido por el Reglamento (CE) nº. 216/2008 de abril de 2008).

La EASA se encarga de la regulación de una serie de áreas de la aviación civil en la UE, incluida la certificación de aeronavegabilidad, la certificación de organizaciones de producción y diseño, el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la aprobación de las cualificaciones del personal y organizaciones de mantenimiento. Está previsto que el alcance de las responsabilidades de la EASA se amplíe a lo largo de los próximos años (mediante la aprobación de nuevas normas de aplicación) para cubrir otras áreas significativas de la aviación civil en la UE, incluida la regulación del otorgamiento de licencias al personal de vuelo, operaciones de aviación y operadores de terceros países (cuya implantación está prevista en abril de 2012), la regulación de los servicios de navegación y gestión del tráfico aéreo (prevista a finales de 2012) y la regulación de los aeropuertos (prevista en 2013).

Parte del mandato de la EASA consiste asimismo en promover, en el campo de la aviación civil, un alto nivel de protección medioambiental de los ciudadanos europeos. A tal efecto la EASA ha adoptado las normas del Anexo 16 de la OACI (referentes a emisiones de los motores y ruido de los aviones).

En aquellos casos en los que un aspecto de la regulación de la aviación civil dentro de la UE no queda incluido en el ámbito de las responsabilidades de la EASA ya sea porque la aeronave no queda bajo el mandato de la EASA (por ejemplo, cuando un avión se utiliza para la prestación de servicios militares, aduaneros, policiales o similares o cuando un avión satisface determinados criterios de tamaño, finalidad y tipo) o porque se trata de un aspecto de la aviación civil no cubierto por las normas de aplicación existentes), serán las autoridades de cada Estado miembro las que se ocuparán de dicha regulación (la *Civil Aviation Authority* en el Reino Unido y el Ministro de Fomento en España) de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables.

11.4.2 Licencia de Explotación y Certificado de Operador Aéreo; requisitos de negocio y de titularidad

El Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad intenta armonizar la legislación comunitaria en relación con el mercado interior de aviación e introduce algunas adaptaciones al marco jurídico vigente, entre otras

cuestiones, en materia de: control de la situación financiera de las compañías aéreas, requisitos de las licencias de explotación, arrendamientos de aeronaves y derechos de tráfico intracomunitario con terceros países, eliminación de restricciones entre Estados miembros referentes a vuelos intracomunitarios, obligaciones de servicio público, distribución del tráfico entre aeropuertos de una misma ciudad y transparencia y no discriminación en tarifas. El Reglamento reconoce la relación entre la solidez financiera de una compañía aérea y la seguridad y permite a la autoridad nacional competente evaluar en cualquier momento los resultados financieros de una compañía comunitaria a la que haya otorgado una licencia. En base a dicho examen la autoridad podrá suspender o revocar la licencia de explotación si no está convencida de que la compañía pueda hacer frente a sus obligaciones existentes y potenciales durante un período de 12 meses. Por lo que respecta a las “restricciones entre Estados miembros”, el Reglamento establece la posición básica de que las compañías aéreas tendrán derecho a prestar servicios aéreos intracomunitarios y la obligación de que los Estados miembros no sometan la prestación de servicios aéreos intracomunitarios por parte de compañías comunitarias a la obtención de un permiso o autorización.

En virtud del Reglamento, las compañías aéreas sujetas a las normas comunitarias sobre regulación de tráfico aéreo deben poseer una licencia de explotación para el transporte de pasajeros, correo y/o flete en el tráfico aéreo comercial. Las licencias de explotación se otorgan únicamente si la compañía aérea posee un Certificado de Operador Aéreo ("AOC"). El AOC es expedido por la autoridad aeronáutica nacional previa acreditación por la compañía aérea de su competencia para explotar la aeronave, lo que normalmente implicará el examen del manual de operaciones de la compañía aérea e inspecciones de áreas como, por ejemplo, competencia organizativa y de gestión, formación de la tripulación y mantenimiento de las aeronaves. El AOC especificará los tipos de aeronave que la línea aérea puede explotar así como otras particularidades operativas y técnicas, incluyendo las áreas autorizadas de operaciones y los tipos de operaciones permitidas. Otras condiciones para el otorgamiento de una licencia de explotación son, entre otras, que el lugar principal de negocio de la compañía aérea radique en el Estado miembro que emite la licencia y que su negocio principal sea la prestación de ciertos servicios aéreos. Asimismo, los Estados miembros y/o sus nacionales deben ser titulares de la mayoría de la compañía y tener su control efectivo.

11.4.3 Cielo Único Europeo

En 2004 la Comisión Europea adoptó varias normas destinadas a mejorar la eficacia y seguridad del sistema comunitario de gestión del tráfico aéreo y reestructurar el espacio aéreo europeo. El proceso institucional de la UE con respecto al Segundo Paquete de Medidas del Cielo Único Europeo ("SES II"), que modifica los reglamentos aprobados en 2004, sigue adelante. El SES II pretende mejorar la eficacia general de la estructura y del uso del espacio aéreo Europeo mediante la creación de objetivos de obligado cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea en cuestiones como seguridad, medioambiente, capacidad y rentabilidad, apoyando el desarrollo tecnológico de los sistemas de gestión del tráfico aéreo y ampliando las competencias de la EASA. La Comisión Europea adoptó las propuestas SES II el 25 de marzo de 2009. El reglamento se aplicará por etapas a partir de 2010, lográndose la plena implantación antes de 2014.

11.4.4 Asignación de franjas horarias (slots) en los aeropuertos

Las franjas (*slots*) son autorizaciones para aterrizar en y para despegar desde un aeropuerto en una hora determinada en un período de tiempo concreto. La adjudicación de franjas horarias en aeropuertos con gran volumen de tráfico se rige por el Reglamento (CEE) n°

95/93, posteriormente modificado, por el que se establecen normas y procedimientos transparentes y no discriminatorios para la asignación de franjas horarias de aterrizaje y despegue en los aeropuertos.

Los coordinadores distribuyen franjas horarias durante un período concreto de programación de horarios. Si el número de solicitudes excede el número de franjas horarias disponibles, se dará prioridad a las compañías aéreas que hubieran tenido la franja horaria correspondiente en el período de programación de horarios anterior y que hubieran utilizado dicha franja horaria al menos durante un 80% del tiempo. Si una compañía aérea no cumpliera el umbral de uso, podrá perder la franja horaria de que se trate, que podrá colocarse en un fondo de reserva para su asignación a otras compañías. Sin embargo, si una compañía aérea no hubiera utilizado una franja horaria por motivos excepcionales como, por ejemplo, circunstancias imprevisibles e inevitables fuera de su control razonable, la compañía aérea podrá tener derecho a conservar la franja horaria.

Las modificaciones al Reglamento (CEE) nº 95/93 llevadas a cabo durante 2004 pretendían mejorar los procedimientos de utilización de las franjas horarias y facilitar el acceso a las mismas a otros participantes. El reglamento modificado también estableció criterios y consideraciones de tipo técnico y medioambiental a tener en cuenta a la hora de asignar franjas horarias, al tiempo que establece la independencia de los coordinadores (criterio que cumplen principalmente Airport Coordination Limited en el Reino Unido y AENA en España) y la revisión judicial de sus decisiones. Los coordinadores de franjas horarias de los aeropuertos tienen derecho a revocar franjas únicas o series de franjas durante el resto de un período de programación de horarios a modo de sanción a las compañías aéreas que se dediquen a prácticas abusivas en relación con las franjas horarias como, por ejemplo, realizar operaciones en horarios no aprobados por el coordinador. Las compañías aéreas pueden intercambiar franjas horarias bajo ciertas condiciones y, desde el 30 de abril de 2008, la Comisión Europea viene aceptando el comercio secundario de franjas horarias siempre que dichos intercambios tengan lugar de forma transparente, respetando todos los demás requisitos administrativos para la asignación de franjas horarias establecidos en el reglamento de aplicación.

El 18 de junio de 2009 se aprobó una modificación al Reglamento (Reglamento (CE) nº 545/2009), en el que se reflejan las circunstancias excepcionales creadas a raíz de la crisis financiera. La modificación establece que la no utilización de franjas horarias asignadas durante el período de programación correspondiente al verano de 2009 (del 31 de marzo al 31 de octubre de 2009) no hará que las compañías aéreas pierdan su derecho a las referidas franjas para el verano de 2010.

British Airways e Iberia no han sufrido la pérdida de ningún *slot* salvo aquellos establecidos en relación con el acuerdo de participación en ingresos entre American Airlines, Iberia y British Airways.

11.4.5 Asistencia en tierra

El mercado de asistencia en tierra se halla regulado por la Directiva 96/67/CE, que ha abierto gradualmente los servicios de asistencia en tierra (*handling*) a la competencia. La directiva estipula que el acceso al mercado en los principales aeropuertos comunitarios por parte de los proveedores de servicios de asistencia en tierra es libre y que, para ciertas categorías de servicios, el número de proveedores no puede ser inferior a dos por cada una de ellas. Además, al menos uno de dichos proveedores debe ser totalmente independiente del aeropuerto o de la compañía aérea dominante en ese aeropuerto. Existen disposiciones

similares en lo relativo a la autoasistencia, es decir, el supuesto en que la propia compañía aérea presta los servicios en cuestión. Actualmente, la Comisión Europea está estudiando modificar la directiva 96/67/CE con el propósito de incrementar la competencia en el mercado de la asistencia en tierra teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la adecuada protección social del personal de asistencia en tierra. El 12 de febrero de 2010 concluyó una reciente consulta pública por parte de la Comisión Europea en cuanto al impacto de una posible revisión de la directiva.

11.4.6 Precios

En virtud del Reglamento (CE) nº 1008/2008 y con sujeción a las salvaguardas contra precios predatorios y discriminación por motivos de nacionalidad (así como la normativa aplicable en materia de prácticas anticompetitivas), las aerolíneas europeas pueden fijar libremente los precios de los billetes y las tarifas de cargo para los servicios aéreos intracomunitarios. Sin perjuicio de la obligación de identificar los recargos en el precio del billete, no hay un límite legal respecto al recargo del combustible o tasas en el precio del billete.

11.4.7 Tasas aeroportuarias y de control del tráfico aéreo

Tasas aeroportuarias aplicables a vuelos de entrada/salida

Los operadores de aeropuertos cobran una serie de tasas por vuelos entrantes y salientes en función de una serie de criterios. La Directiva 2009/12/EC, aprobada el 11 de marzo de 2009, establece un marco común para la regulación de las tasas aeroportuarias. La directiva se aplica a todos los aeropuertos de los Estados miembros cuyo tráfico anual sea superior a cinco millones de pasajeros y al aeropuerto con el mayor volumen de pasajeros de cada Estado miembro aunque sea inferior a la citada cifra de pasajeros. La directiva establece el principio de no discriminación entre los usuarios de los aeropuertos o los pasajeros, sistemas comunes y transparentes de cobro, consultas entre los órganos de gestión de los aeropuertos y los usuarios en relación con las tasas aeroportuarias, y el establecimiento de autoridades supervisoras nacionales independientes dentro de cada Estado miembro para garantizar la correcta aplicación de la directiva. Sin embargo, la directiva no exige que las tasas aeroportuarias sean idénticas en cada aeropuerto, aunque las diferencias deben obedecer a razones de coste y ser transparentes y no discriminatorias. Los Estados miembros disponen hasta el 15 de marzo de 2011 para poner en práctica la directiva.

Tasas de protección de la aviación

En la actualidad, las tasas de protección de la aviación son objeto de regulación a nivel nacional. El día 11 de mayo de 2009 la Comisión Europea propuso una nueva directiva en materia de tasas de protección de la aviación. La directiva propuesta exigiría, entre otras cosas, que las tasas de protección de la aviación impuestas por los aeropuertos no fueran discriminatorias entre pasajeros o compañías aéreas así como la obligatoriedad por parte de las autoridades aeroportuarias de consultar con aquéllas la aplicación de tasas de protección de la aviación en el aeropuerto correspondiente. La propuesta se halla actualmente sometida a debate en el seno de la Comisión y se desconoce el calendario para su adopción.

Tasas de navegación aérea

Los operadores de aeronaves están sujetos asimismo al pago de tasas por servicios de navegación aérea en ruta. En Europa, la principal responsabilidad de cobro de dichas tasas

recae sobre Eurocontrol, devolviendo los ingresos procedentes de dichas tasas a los estados miembros de Eurocontrol que corresponda a efectos de que los destinen a la financiación de infraestructura y servicios de gestión de tráfico aéreo. Con sujeción a determinadas excepciones, se cobra una única tasa de ruta por cada vuelo en el espacio aéreo competencia de los estados miembros de Eurocontrol pertinentes, calculándose su importe en función de la distancia recorrida y el peso del avión. Eurocontrol cobra también tasas de aproximación por los vuelos que salgan de determinados estados miembros de la asociación.

La obligación del pago de las tasas a Eurocontrol recae sobre la persona o empresa que fuera el operador en el momento en que tuvo lugar el vuelo, si el operador no puede ser identificado, la obligación recaerá sobre el propietario de la aeronave, a menos que pueda acreditar que era otra persona o empresa la que operaba el vuelo.

Dentro de la UE, el pago de las tasas de navegación aérea de ruta y aproximación está regulado actualmente por el Reglamento (CE) nº. 1794/2006, aprobado en el marco de la iniciativa Cielo Único Europeo. El reglamento que prevé un sistema común de tarificación de dichos servicios en la Unión Europea entró en vigor por fases, resultando de aplicación las disposiciones sobre tasas de ruta a partir del 1 de enero de 2008 y las referentes a las tasas de aproximación el 1 de enero de 2010. Dado que en la fecha de aprobación del reglamento la mayoría de los Estados miembros de la UE eran estados contratantes del sistema de Eurocontrol, las disposiciones del reglamento fueron desarrolladas de forma que fueran compatibles con el sistema de tasas de Eurocontrol.

11.4.8 Seguridad

El Reglamento (CE) nº. 300/2008 tiene por objetivo impedir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil y realizar una interpretación común de los requisitos en cuanto a seguridad previstos en el Anexo 17 del Convenio de Chicago (comentado más detalladamente anteriormente). Para alcanzar su objetivo, se establecen reglas y normas básicas (es decir, mínimas) para proteger a la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita en áreas como el acceso y la seguridad de los aeropuertos, inspecciones de vehículos, control de pasajeros/carga/equipaje, seguridad durante el vuelo y contratación y formación de personal, estableciéndose asimismo mecanismos para garantizar su cumplimiento.

En virtud del reglamento, las compañías aéreas están obligadas a elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad aeroportuaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos impuestos por el reglamento y los requisitos del programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro desde el que preste servicios la compañía.

El Reglamento (CE) nº. 300/2008 se ha visto complementado por posteriores reglamentos que establecen medidas generales complementarias a las normas básicas comunes sobre seguridad de la aviación civil en determinadas áreas, entre las que se incluye control de personas, control de acceso, artículos prohibidos y contratación y formación de personal.

Como consecuencia de los avances tecnológicos en la inspección de equipajes, el Reglamento (UE) 297/2010 pretende eliminar gradualmente determinadas restricciones relativas a los líquidos que pueden llevarse en el equipaje de mano. Actualmente, si un pasajero llega a un aeropuerto de la UE con un vuelo de conexión, sólo podrá llevar líquidos, aerosoles y geles ("LAG") en dicho vuelo si proceden de determinados terceros países (incluidos Estados Unidos de América, Canadá, Singapur y Croacia). A partir del 29 de abril de 2011, no obstante, está previsto que los pasajeros que tengan un vuelo de conexión en la UE podrán llevar todos los LAG obtenidos en el aeropuerto de un tercer país o a bordo de

una aeronave no comunitaria en su vuelo de conexión (con sujeción al cumplimiento de determinadas condiciones). A partir del 29 de abril de 2013, se eliminarán totalmente las restricciones sobre LAG transportados en el equipaje de mano de los pasajeros, habiendo sido sometidos a control dichos líquidos.

11.4.9 Seguridad aérea

Las operaciones de las compañías aéreas europeas se hallan sujetas a múltiples estándares operativos. El anexo III del Reglamento (CEE) nº 3922/91, posteriormente modificado, (“EU OPS”) detalla una serie de requisitos técnicos comunes así como procedimientos de seguridad aplicables al transporte comercial en aeronave. Los requisitos y procedimientos EU OPS afectan, entre otras, a cuestiones de certificación y supervisión, operaciones de vuelo, condiciones climatológicas, rendimiento y equipo de los aviones, mantenimiento, tripulación y transporte de mercancías peligrosas.

Por otro lado, según lo comentado anteriormente, el Reglamento (CE) 216/2008 amplía el alcance de la supervisión reguladora de la EASA a las operaciones, con sujeción al establecimiento de las normas de aplicación adecuadas. Una vez que entren en vigor dichas normas (previsiblemente a mediados de 2012), quedará derogado el EU OPS.

11.4.10 Protección de los consumidores

En la Unión Europea existen varias normas de protección de los consumidores en materia de viajes aéreos. En virtud del Reglamento (CE) nº 261/2004, los pasajeros de líneas aéreas cuya licencia de explotación haya sido emitida por un Estado miembro tienen derecho, en caso de grandes retrasos, denegación de embarque o cancelación a solicitar asistencia a dichas aerolíneas. Los pasajeros de vuelos de líneas aéreas no comunitarias que salgan de la UE también tendrán los mismos derechos. La asistencia podrá incluir, en determinadas circunstancias, el ofrecimiento de alojamiento en un hotel, transporte y comida y refrescos, el reembolso del precio del billete y/o la posibilidad de obtener un transporte alternativo. Asimismo, los titulares de un billete válido a los que se hubiese denegado el embarque, tendrán derecho a recibir una indemnización fija de €250, €400 o €600 por pasajero, calculándose el importe en función de la distancia del vuelo. Este reglamento también impone los mismos niveles fijos de indemnización para los pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado, salvo que la compañía aérea pueda demostrar que dicha cancelación se ha debido a “circunstancias extraordinarias” tales como mal tiempo, cenizas volcánicas, huelgas en aeropuertos, retrasos del control de tráfico aéreo o problemas de seguridad. La indemnización pagadera por cancelaciones de vuelos también puede verse reducida en un 50% en determinadas circunstancias.

De velar por el cumplimiento de las obligaciones de los transportistas aéreos en virtud del citado reglamento se encargan las autoridades nacionales competentes de cada Estado miembro, así como sus tribunales.

El Reglamento (CE) nº 2027/97, modificado para aplicar el Convenio de Montreal, establece reglas en materia de responsabilidad de las líneas aéreas (y sus límites) en lo relativo al transporte aéreo de personas y de sus equipajes por parte de transportistas aéreos comunitarios. El reglamento prevé que en dichos vuelos el transportista responderá ante los pasajeros en caso de fallecimiento o lesiones causados por accidente, demora o en caso de destrucción, pérdida o deterioro del equipaje, ya sea en el transcurso del vuelo o durante el embarque o desembarque de la aeronave. Los transportistas están obligados a informar sobre las disposiciones en materia de responsabilidad (del modo acordado) en el punto de venta.

El operador puede evitar la responsabilidad acreditando que los daños se produjeron por negligencia del propio pasajero. En casos de fallecimiento o lesiones del pasajero, el operador puede eximirse de responsabilidad por encima de 113.100 Derechos Especiales de Giro (aproximadamente 171.000 dólares USA a día 15.09.10) si puede acreditar que el daño no se debió a negligencia o acción u omisión ilícita del operador, sus trabajadores o agentes o que el daño se debió únicamente a la negligencia o cualquier otra acción u omisión ilícita de un tercero. Por lo que respecta a reclamaciones por daños sufridos por equipaje que haya sido sometido a control, el transportista podrá evitar la responsabilidad en la medida en que el daño hubiera sido causado por un vicio, características o defectos inherentes del equipaje. En el caso del equipaje de mano, el transportista podrá evitar la responsabilidad si el daño no trae causa de negligencia por su parte o la de sus empleados. Adicionalmente, salvo en limitadas circunstancias, la responsabilidad del transportista para con los pasajeros por el equipaje extraviado o dañado está limitada a 1.131 Derechos Especiales de Giro (aproximadamente 1.710 dólares USA a día 15.09.10).

El Reglamento (CE) nº 1107/2006 establece normas de protección y de prestación de asistencia a minusválidos y a personas con movilidad reducida que viajen en avión, con el fin de protegerles frente a discriminaciones y asegurar que reciban asistencia. Dicho reglamento se aplica a todos los pasajeros con salida, destino o en tránsito en un aeropuerto situado en territorio de la UE cuya movilidad se halle reducida como consecuencia de una discapacidad (física o intelectual) por motivos de edad o por un problema temporal de movilidad (así, una pierna rota).

11.4.11 Seguro

El Reglamento (CE) nº 785/2004 prescribe una serie de requisitos mínimos en materia de seguros para todas las compañías aéreas y transportistas aéreos que operen vuelos dentro del territorio de un Estado miembro de la UE o que tengan por destino o procedan de dicho territorio o lo sobrevuelen con respecto a su responsabilidad para con los pasajeros, el equipaje, la carga y terceras personas. Tanto las líneas aéreas como los operadores de aeronaves deben obtener suficiente cobertura en la forma establecida en dicho reglamento.

Salvo en determinadas circunstancias, la cobertura mínima del seguro exigida para la responsabilidad por los pasajeros (por lesiones o fallecimiento, por ejemplo) es de 250.000 DEG por pasajero, para la responsabilidad por equipaje es de 1.131 DEG por pasajero, y para la responsabilidad por carga de 19 DEG por kilogramo. Por lo que respecta a la responsabilidad frente a terceros, la cobertura mínima del seguro por accidente se calculará en función de la masa máxima de despegue (MTOM) de la aeronave. Por ejemplo, se exige una cobertura mínima del seguro con respecto a terceros de 300.000.000 DEG por cada aeronave con una MTOM de entre 50.000 y 200.000 kg. La cobertura mínima aumentará a 500.000.000 DEG en el caso de que la MTOM de la aeronave oscile entre 200.000 y 500.000 kg y a 700.000.000 DEG si la MTOM de la aeronave es superior a 500.000 kg.

11.4.12 Competencia

Las líneas aéreas que operan en la UE deben observar las normas comunitarias sobre competencia, en particular los artículos 101 y 102 del tratado constitutivo de la UE (TFUE), que regulan el comportamiento contrario a la competencia. El artículo 101(1) prohíbe acuerdos, decisiones de asociaciones y prácticas concertadas que restrinjan la competencia, en tanto que el artículo 102 regula la conducta unilateral de empresas que tienen una posición dominante en el mercado y actúan de manera abusiva. Los acuerdos subsumibles en el artículo 101(1) no son, necesariamente, ilegales. Los acuerdos, decisiones o prácticas

concertadas que reúnan ciertas condiciones pueden beneficiarse de una excepción individual a tenor del artículo 101(3) o caer bajo la denominada exención en bloque. En principio, las entidades individuales deben evaluar por sí mismas si sus acuerdos, prácticas concertadas y decisiones son compatibles con el artículo 101 del TFUE.

El Reglamento (CE) n° 487/2009, que codifica el Reglamento (CE) n° 3976/87, autoriza a la Comisión Europea a aplicar las exenciones del artículo 101(3) a ciertas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo en relación con el tráfico dentro de la UE, así como con respecto al tráfico entre la UE y Estados no miembros. A pesar de que esta facultad ha sido utilizada en algún momento, no hay actualmente en vigor exenciones en bloque basadas en el Reglamento (CE) n° 487/2009 o en el previo Reglamento n° 3976/87. Debe tenerse en cuenta no obstante que la Comisión Europea ha adoptado exenciones en bloque generales para ciertos tipos de acuerdos horizontales y verticales que se aplican también al sector del transporte aéreo.

British Airways e Iberia recibieron la aprobación formal de su Fusión por parte de la Comisión Europea el 14 de julio de 2010. La Comisión Europea determinó que la Fusión no daría lugar a una reducción significativa de la competencia en ningún mercado de la UE. La Comisión Europea determinó que el grupo resultante de la fusión tendrá que hacer frente a una competencia suficientemente fuerte en todos los mercados relevantes después de la Fusión.

En el apartado 8.14 se indican los procedimientos relevantes de British Airways en materia de competencia. Iberia no se ha visto involucrada en procedimientos relevantes en materia de competencia.

11.4.13 Comercio de derechos de emisión

El día 2 de febrero de 2009, la Directiva 2008/101/CE amplió el alcance del régimen comunitario de comercio de derechos de emisión (“ETS”) establecido en la Directiva 2003/87 al sector de la aviación.

El ETS se caracteriza por ser un sistema de limitación y comercio flexible basado en el mercado. El régimen opera a través de la asignación y comercialización de derechos de emisión (equivaliendo cada derecho a 1 tonelada equivalente de dióxido de carbono) que se repartirán entre las empresas sujetas al régimen, las cuales tendrán que asegurarse de contar con derechos suficientes para cubrir sus emisiones. Las empresas cuyas emisiones superen a las emisiones que tienen asignadas podrán comprar más derechos de emisiones a otras empresas cuyas emisiones sean inferiores a las que tienen asignadas. En el supuesto de que los derechos de emisión resulten insuficientes, las empresas podrían enfrentarse al pago de una sanción de €100 por derecho de emisión, así como verse obligadas a comprar derechos de emisión adicionales para cubrir el déficit.

A partir del 1 de enero de 2012, todos los vuelos de aviación civil que operen dentro del territorio de un Estado miembro de la UE o que tengan por destino o procedan de dicho territorio o lo sobrevuelen quedarán incluidos en el ETS.

La Decisión de la Comisión Europea de 16 de abril de 2009 establece una serie de directrices con respecto a la supervisión y la comunicación de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de operaciones aéreas a las que resulte de aplicación el ETS.

La ampliación del ETS al sector de la aviación ha sido muy discutida (en particular por lo que respecta a los transportistas no comunitarios cuyos vuelos quedarán cubiertos por el régimen). La Directiva 2008/101 y la legislación británica de desarrollo son actualmente objeto de un recurso ante los tribunales británicos y se ha pedido un pronunciamiento al respecto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

11.4.14 Viajes combinados

En virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo se imponen una serie de restricciones y obligaciones a los operadores que vendan u ofrezcan la venta de viajes combinados (en general contratos que incluyen dos o más de los siguientes elementos, transporte (incluido un vuelo), alojamiento y otros servicios turísticos) en la UE. En la medida en que British Airways y/o Iberia ofrecen paquetes de estas características, estarán sujetas al cumplimiento de lo previsto en la directiva.

La directiva incluye una serie de obligaciones en cuanto al contenido de los contratos del paquete, la información que es preciso facilitar a los consumidores, los derechos de los consumidores a, por ejemplo, solicitar compensaciones a los operadores en caso de cancelación o modificación significativa de los paquetes antes de la salida, y se establecen asimismo las obligaciones de los operadores, después de la salida, en aquellos casos en los que no se prestan debidamente los servicios que integran el paquete. La directiva prevé asimismo la obligación de los operadores de garantizar el reembolso de los fondos depositados y la repatriación de los consumidores. En este momento la Directiva 90/314/CEE está siendo objeto de consultas dentro de la UE con vistas a su probable modificación y actualización.

11.4.15 Otra legislación europea

A continuación se incluye una lista (no exhaustiva) de otras normas comunitarias que en cierto modo resultan de aplicación a la aviación civil:

Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, modificada por la Directiva 2000/34/CE del Consejo para incluir el sector del transporte aéreo. Directiva 2000/79/CE del Consejo relativa al tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil.

Directiva 96/29 del Consejo por la que se establecen las normas básicas relativas a la protección sanitaria de los trabajadores y de la población contra los riesgos que resultan de las radiaciones ionizantes y contiene medidas con respecto a las tripulaciones aéreas.

Directiva 2002/30/CE del Consejo sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.

Directiva 2004/36/CE del Consejo relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la UE y el Reglamento (CE) nº. 2111/2005 relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora.

Directiva 2004/82/CE del Consejo sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas, con el objetivo de mejorar el control fronterizo y luchar contra la inmigración ilegal.

Acuerdo Multilateral, de 9 junio 2006, ratificado por Instrumento de 19 julio 2007. El objetivo del Acuerdo es crear una Zona Europea Común de Aviación, ZECA. La ZECA se basa en el libre acceso al mercado, la libertad de establecimiento, la igualdad de condiciones de competencia y la existencia de normas comunes en materia de seguridad aérea, protección de la aviación, gestión del tránsito aéreo y medio ambiente. A tal fin, el Acuerdo define las normas aplicables a las Partes contratantes.

Reglamento (CE) n°. 2008/351 que aplica la Directiva 2004/36/CE en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

Reglamento (CE) n°. 80/2009 por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva.

11.5 Normativa inglesa

A continuación se ofrece un resumen de las principales leyes y reglamentos que afectan a la aviación civil en el Reino Unido. Este apartado no incluye detalles de la normativa británica específica que transpone Reglamentos europeos (cuyos detalles se establecen en el apartado 11.4 anterior). Cuando dichos Reglamentos son de aplicación, es necesario que las aerolíneas tengan en cuenta las correspondientes leyes nacionales con el fin de determinar todas las obligaciones a las que pueden estar sujetas.

11.5.1 *Departamento de Transporte y la CAA*

El Departamento de Transporte (Department for Transport) es el órgano gubernamental responsable en el Reino Unido de la organización, ejecución y fomento de medidas para el desarrollo de la aviación civil, incluido el desarrollo y la producción de aeronaves civiles y la promoción de la seguridad.

El cometido del Departamento de Transporte es principalmente legislativo por naturaleza, encargándose de los aspectos administrativos y reguladores la CAA (siguiendo las directrices e instrucciones del Departamento de Transporte). La CAA es una entidad de derecho público que supervisa y regula la aviación civil en el Reino Unido.

El Secretario de Estado de Transporte es responsable asimismo de garantizar la aplicación de la legislación europea en el Reino Unido (mediante la introducción, por ejemplo, de normas de aplicación locales).

En virtud de la Civil Aviation Act 1982 (Ley de aviación civil) y el Civil Aviation Authority Regulations 1991 (Reglamento de la Civil Aviation Authority), se otorgaron a la CAA un amplio número de funciones referentes a la aviación civil, incluyendo otorgamiento de licencias, matriculación, certificación y obligaciones en cuanto a seguridad. La CAA es asimismo el órgano designado en el Reino Unido para velar por el cumplimiento de distintos reglamentos comunitarios, entre los que se incluye el 261/2004 (asistencia a pasajeros) y el 785/2004 (requisitos de seguro) y se encarga asimismo de supervisar el programa de concesión de licencias a organizadores de viajes aéreos (ATOL o Air Travel Organisers' Licensing).

11.5.2 Concesión de licencias

En virtud de lo dispuesto por el artículo 69A de la Civil Aviation Act de 1982 (en su versión modificada), en aquellos casos en los que un transportista comunitario vaya a utilizar una aeronave para el transporte de pasajeros o carga fuera de la UE, o a o desde un punto de la UE a título oneroso, el transportista tendrá que ser titular (y cumplir los términos de) la pertinente “licencia de ruta” para operar dichos vuelos. Estas licencias son concedidas por la CAA (que está asimismo facultada para hacer exenciones con respecto a dicho requisito) y sólo se concederán si el solicitante cuenta con una licencia de explotación válida.

11.5.3 Normativa dictada en virtud de la ANO

Las órdenes de navegación aérea (Air Navigation Orders o ANO) son normas promulgadas para permitir el cumplimiento por el Reino Unido del Convenio de Chicago y para regular la navegación aérea. Las ANO 2009 (la versión más reciente) incluyen normas detalladas sobre áreas como, por ejemplo, otorgamiento de licencias y matriculación de aeronaves, otorgamiento de licencias de aeropuertos, requisitos de aeronavegabilidad, mantenimiento y reparación de aeronaves, obligaciones referentes a ruidos y garantía de la seguridad de aeronaves. Dichas órdenes establecen asimismo determinadas facultades del Secretario de Estado de Transporte (*Secretary of State for Transport*) en áreas como, por ejemplo, la CAA, el otorgamiento de licencias de transporte aéreo y la publicidad aérea.

Las ANO 2009 disponen asimismo la promulgación por el Secretario de Estado de Transporte de distintas normas destinadas a regular la aviación civil en el Reino Unido.

11.5.4 Tasa sobre transporte de pasajeros

El reglamento referente a la tasa sobre el transporte de pasajeros (*The Air Passenger Duty Regulations 1994*) (en su versión modificada) impone una tasa sobre el transporte de pasajeros desde un aeropuerto del Reino Unido (con sujeción a determinadas excepciones). La tasa será pagada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (ya sea británico o extranjero), calculándose su importe en función del destino final del pasajero y de la clase del viaje. El gobierno británico está estudiando en este momento la revisión del régimen de tasas sobre el transporte de pasajeros (incluida la cuestión de si la tasa debe gravarse por aeronave, en lugar de por pasajero). Se prevé la apertura de un proceso de consultas a lo largo de 2010.

11.5.5 Legislación medioambiental

La orden de navegación aérea (normas medioambientales para aeronaves no cubiertas por la EASA) (*The Air Navigation (Environmental Standards for non-EASA Aircraft) Order 2008*) establece una serie de normas sobre ruidos y emisiones que tienen que ser cumplidas por determinadas categorías de aeronaves que no están sujetas al Reglamento (CE) nº. 216/2008 (sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea la EASA, comentado anteriormente).

11.5.6 Viajes combinados y otorgamiento de licencias a organizadores de viajes aéreos

La Directiva 90/314/CEE (comentada anteriormente) ha sido objeto de transposición a la legislación del Reino Unido a través del reglamento sobre viajes combinados (Package Travel, Package Holidays and Package Tours Regulations 1992), que establece las

obligaciones y responsabilidades de los operadores frente a los consumidores que adquieran viajes combinados. Esta norma resulta de aplicación a los organizadores en tanto en cuanto ofrezcan o vendan paquetes (según la definición atribuida a dicho término). Por lo que respecta a la obligación de los operadores turísticos de garantizar las devoluciones y/o la repatriación de los consumidores, dicha garantía, en el caso de los paquetes que incluyen un vuelo quedará acreditada mediante la posesión por el operador pertinente de una licencia de organizador de viajes aéreos (Air Travel Organiser's Licence o ATOL).

Los requisitos de la ATOL aparecen expuestos en el reglamento de aviación civil sobre licencias de organizadores de viajes aéreos (Civil Aviation (Air Travel Organisers' Licensing) Regulations 1995) (en su versión modificada) y el reglamento de aviación civil sobre aportaciones al Air Travel Trust (Civil Aviation (Contributions to the Air Travel Trust) Regulations 2007). Con sujeción a determinadas excepciones, la ATOL es obligatoria para toda empresa que venda paquetes basados en vuelos, vuelos charter o reservas únicamente de vuelos. Todos los titulares de ATOL tendrán que pagar una tasa (actualmente £2,50) por cada pasajero que reserve un paquete/transporte aéreo y los nuevos titulares de licencias tendrán asimismo que depositar una fianza durante los primeros cuatro años de funcionamiento. Las líneas aéreas que vendan sus propios vuelos directamente a los pasajeros no tendrán que ser titulares de la ATOL. El régimen de licencias ATOL actualmente está siendo objeto de consultas con vistas a su revisión y actualización y los resultados se esperan durante los próximos 12 meses. Como resultado de la consulta cabe esperar una ampliación de las obligaciones relativas a la titularidad de una licencia ATOL, si bien en este momento no se espera que dicha obligación vaya a afectar a las compañías que vendan sus propios billetes.

11.5.7 *Derechos de los pasajeros*

La orden sobre actos de transporte aéreo (aplicación de disposiciones) (The Carriage by Air Acts (Application of Provisions) Order 2004) aplica las disposiciones del Convenio de Montreal (incluidas las referentes a responsabilidad del transportista y sus límites) al transporte de ámbito nacional en el Reino Unido.

11.5.8 *Daños en la superficie*

El Reino Unido no es uno de los países firmantes del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (comentado anteriormente). En su lugar, cuando una aeronave causa daños en la superficie en el Reino Unido, el artículo 76 de la *Civil Aviation Act 1982* dispone que el propietario (o, en algunos casos, el operador) será el responsable objetivo de cualesquiera daños ocasionados, a menos que el daño haya sido causado por la negligencia del afectado o su negligencia haya contribuido al mismo. La responsabilidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 76, es ilimitada.

11.6 Normativa española

Además del derecho comunitario, se reseña a continuación un resumen de las principales normas que rigen para el sector de la aviación en España:

En el apartado 3.6.5 anterior se indican los requisitos para la concesión de licencias de ruta a las compañías aéreas españolas cuando operan vuelos fuera de la UE.

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que regula las potestades públicas de ordenación y supervisión de la aviación civil, determina sus fines y dota a la autoridad aeronáutica con los medios necesarios para asegurar la regularidad de los servicios aeronáuticos, el orden y la seguridad del transporte aéreo.

El Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, tiene por objeto desarrollar la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea. En dicho reglamento se determinan los diferentes tipos de actuaciones de inspección aeronáutica y se definen, entre otras cosas, los interesados, el procedimiento y la documentación de las actuaciones de inspección aeronáutica.

Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación, cuando éstas adopten la forma jurídica de sociedad, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

En el caso de que una compañía aérea, a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que, por razón de los porcentajes, directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la CNMV, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones se proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversiones y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también dicha circunstancia al Ministerio de Fomento a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (actual titular de las competencias de la antigua Dirección General de Aviación Civil). A partir de dicha comunicación, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el consejo de administración de la compañía aérea, acreditativa de que dicha adquisición no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios aéreos bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

Si la compañía aérea tiene conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior, pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados, el consejo de administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización, adquisición que se llevara a cabo al precio equivalente al más bajo de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate o el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado en cumplimiento de la normativa aplicable a su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el consejo de administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones.

Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que da cumplimiento a la disposición adicional de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social y completa la recepción en nuestro ordenamiento de la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, en cuanto a los requisitos exigibles para el ejercicio de la actividad de asistencia en tierra. Este Real Decreto (i) establece los requisitos exigibles para el ejercicio de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general; (ii) liberaliza, con algunas excepciones, el régimen de prestación de dichos servicios; (iii) regula los supuestos en los que, en razón al

espacio disponible, la capacidad, la seguridad y demás condiciones propias de un aeropuerto, el número de agentes o usuarios que presten servicios de asistencia ha de quedar limitado y (iv) encomienda a la entidad pública empresarial AENA la gestión de las infraestructuras aeroportuarias que, por su complejidad, coste económico o impacto en el medio ambiente, deban mantenerse bajo la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.

Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, sobre el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de la aviación civil partiendo de un mejor conocimiento de los sucesos que denotan un riesgo en la seguridad aérea.

Real Decreto 1392/2007, el cual establece los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países. Este Real Decreto tiene por objeto regular el régimen de acreditación de las compañías aéreas de terceros países que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España. Este sistema de acreditación contribuirá a garantizar el desarrollo de los servicios aéreos en condiciones seguras, la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, la protección de los derechos de los usuarios y terceros, el respeto al medio ambiente y, en general, la adecuación de los servicios aéreos a los intereses generales de los ciudadanos. La acreditación no constituye una autorización para la realización de operaciones aéreas, sino un requisito previo y necesario para la obtención de dicha autorización.

El Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, establece los requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial

El Real Decreto 1952/2009 deroga el Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles, e incorpora la regulación relativa al procedimiento para la emisión, modificación o revocación del certificado de operador aéreo, que corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, así como las disposiciones relativas al sobrevuelo y aterrizaje de las aeronaves de Estado de otros países y a la compatibilidad del Reglamento de Circulación Aérea (aprobado por el Real Decreto 57/2002) con las reglas OPS (normas comunes adoptadas por las JAA).

Real Decreto 1762/2007, de 28 diciembre, que determina los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo (lista maestra establecida para un tipo de aeronave, que determina los instrumentos, elementos del equipo o funciones que pueden no estar en funcionamiento temporalmente manteniendo el nivel de seguridad pretendido por las correspondientes especificaciones de la certificación de aeronavegabilidad, debido a la redundancia del diseño de la aeronave o a procedimientos) y la lista de equipo mínimo (lista basada en la lista maestra de equipo mínimo, en la que se prevé el funcionamiento de la aeronave, en condiciones específicas, sin que estén en funcionamiento determinados instrumentos, elementos del equipo o funciones al inicio del vuelo) exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

Orden de 27 de noviembre de 1997 por la que se regula la autorización de servicios aéreos intracomunitarios y el registro de sus tarifas (esta Orden se dictó en ejecución de los Reglamentos (CEE) nº 2408/92, de 23 de julio, sobre el acceso de compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias y nº 2409/92, de igual fecha, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos, actualmente derogados por el Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008).

En virtud de esta Orden, las compañías aéreas comunitarias podrán realizar (en los términos de sus correspondientes licencias de explotación) servicios aéreos entre los aeropuertos españoles (esto es, servicios de cabotaje aéreo), así como entre éstos y otros aeropuertos comunitarios, siempre y cuando obtengan la preceptiva autorización administrativa.

Aunque las compañías aéreas tienen en principio libertad para la fijación de tarifas aplicables a los servicios aéreos, la Orden dispone que éstas deben ser objeto de registro previo en la Dirección General de Aviación Civil (“DGAC”) y actualmente en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (“AESA”).

Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen normas para la concesión y mantenimiento de licencias de explotación a compañías aéreas, que fue dictada en ejecución del Reglamento (CEE) nº 2407/92, actualmente derogado por el Reglamento (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008

11.7 Legislación medioambiental

A continuación se reseña la normativa medioambiental estatal y comunitaria de aplicación a las actividades de Iberia. A este respecto, debe tenerse en cuenta que además de la normativa aplicable a las operaciones de vuelo, se incluye la normativa que afecta a las actividades de tierra (mantenimiento, destacamentos de carga y aeropuertos, etc.), siendo en muchos casos complementaria. En este contexto, se ha optado por clasificar la normativa por sectores:

11.7.1 Responsabilidad medioambiental

Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad medioambiental. Esta disposición regula la responsabilidad de determinados operadores económicos con el objeto de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales, de conformidad con los principios de prevención y de que quién contamina paga.

11.7.2 Normativa sectorial en materia medioambiental

En materia medioambiental existen diversas normas dirigidas a la protección medioambiental desde una perspectiva sectorial. Dentro de dichas normas cabe destacar las siguientes:

Ruido: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, que tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente. Esta norma ha sido objeto de desarrollo reglamentario.

En este ámbito cabe citar, asimismo:

- (a) Real Decreto 1422/1992, de 27 de noviembre, sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles, que tiene por objeto la limitación del uso en el territorio nacional de los aviones de reacción subsónicos civiles cuya masa máxima al despegue sea igual o superior a 34.000 kilogramos o cuya capacidad interior certificada para el tipo de avión de que se trate sea superior a 19 pasajeros, excluidos los asientos reservados a la tripulación.

- (b) Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos. Este reglamento regula los procedimientos para la adopción de medidas que, con la finalidad de reducir los niveles de ruido, restrinjan el acceso de aviones de reacción subsónicos civiles a los aeropuertos tenga más de 50.000 movimientos de aviones de reacción subsónicos civiles por año natural.
- (c) Ordenanzas municipales y normativa urbanística
- (d) Normativa establecida por los propios aeropuertos y Aviación Civil.

11.7.3 Comercio de derechos de emisión

En este contexto, debe tenerse en cuenta la Ley 13/2010, de 5 de julio, por la que se modifica la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, para perfeccionar y ampliar el régimen general de comercio de derechos de emisión e incluir la aviación en el mismo, así como la Disposición adicional segunda de la Ley 5/2009, de 29 de junio, en la que se establecen una serie de obligaciones de información para distintos sectores de nueva incorporación al régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, entre los que se encuentra el sector aeronáutico.

12. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

12.1 Descripción del Grupo IAG y de la posición que el IAG ocupa en el mismo

En el apartado 3.4 del presente Documento se describe la estructura societaria del Grupo IAG una vez consumada la Fusión.

En el apartado 12.1.1 del presente Documento se incluyen tabla con las filiales y entidades asociadas de British Airways. A partir de la Fecha de Efectos de la Fusión, dichas entidades serán parte del Grupo IAG, con sujeción a las Estructuras de Nacionalidad.

En el apartado 12.1.2 de este Documento se incluyen tablas con las filiales y participaciones de Iberia. A partir de la Fecha de Efectos de la Fusión estas entidades también pasarán a formar parte del Grupo IAG. Tal y como se establece en el apartado 3 de este Documento, no existirán compañías entre IAG e IB Opco y BA Opco (salvo Iberia Holding, que será constituida como consecuencia de la implementación de las Estructuras de Nacionalidad).

12.1.1 Relación de filiales y asociadas de British Airways a 31 de marzo de 2010

Filiales de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación/ derechos de voto
BA and AA Holdings Limited		Sociedad holding	Inglaterra	100

Filiales de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación/ derechos de voto
BA Call Centre India Private Limited		Servicios y ventas por teléfono	India	100
BA Cityflyer Limited		Operaciones aéreas	Inglaterra	100
BA European Limited		Sociedad holding	Inglaterra	100
BritAir Holdings Limited		Sociedad holding	Inglaterra	100
British Airways 777 Leasing Limited		Financiación de aviones	Inglaterra	100
British Airways Associated Companies Limited		Sociedad holding	Inglaterra	100
British Airways Avionic Engineering Limited		Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100
British Airways Capital Limited		Financiación de aerolíneas	Jersey	100
British Airways Holdings Limited		Financiación de aerolíneas	Jersey	100
British Airlines Holidays Limited		Paquetes de vacaciones	Inglaterra	100
British Airways Interior Engineering Limited		Mantenimiento de Aviones	Inglaterra	100
British Airways Leasing Limited		Financiación de aviones	Inglaterra	100
British Airways Maintenance Cardiff Limited		Mantenimiento de Aviones	Inglaterra	100
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited		Administración de pensiones	Inglaterra	100
British Airways Plc Employee Benefits Trustees (Jersey) Limited		Administración de pensiones	Jersey	100
British Airways Regional Limited		Operaciones aéreas	Inglaterra	100
British Caledonian Group Limited*		Sociedad holding	Inglaterra	100
Deutsche BA Holding GmbH		Sociedad holding	Alemania	100
Flyline Tele Sales & Services GmbH		Servicios y ventas por teléfono	Alemania	100
Illiad Inc		Sociedad holding	Estados Unidos de América	100
Speedbird Cash Management Limited		Inversiones	Bermudas	100
Speedbird Insurance Company Limited		Seguros	Bermudas	100

Filiales de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación/ derechos de voto
Speedwing International Limited*		Consultoría en la industria aérea	Inglaterra	100
Teleflight Limited		Servicios y ventas por teléfono	Inglaterra	100
The Mileage Company Limited		Marketing de líneas aéreas	Inglaterra	100
The Plimsoll Line Limited		Sociedad holding	Inglaterra	100
British Airways Ejets Leasing Limited	BritAir Holdings Limited	Financiación de aviones	Bermudas	100
Overseas Air Travel Limited	British Airways Holidays Limited	Paquetes de vacaciones	Inglaterra	100
British Airways Holdings BV	BA and AA Holdings Limited	Sociedad holding	Países Bajos	100
BA Cash Management Limited Partnership	Speedbird Cash Management Limited & BritAir Holdings Limited	Inversiones	Inglaterra	100
Société de Participation Aérienne SAS	BA European Limited	Sociedad holding	Francia	100
OpenSkies SASU	Société de Participation Aérienne SAS	Operaciones aéreas	Francia	100

*Sociedad sin actividad comercial. Se trata de sociedades que no llevan a cabo ninguna actividad comercial pero son distintas de las inactivas (véase a continuación) en la medida en que registran algunas operaciones contables significativas en sus libros. British Caledonian Group Limited y Speedwing International Limited no operaron en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010 pero no se consideran “inactivas” porque en el anterior ejercicio realizaron un reducido número de operaciones no relevantes. Los únicos activos registrados en sus respectivos balances son cuentas a cobrar de British Airways Plc (23 millones de libras para British Caledonian Group Limited y 60.000 libras para Speedwing International Limited). Estos balances intragrupo se eliminan en la consolidación del Grupo British Airways Plc.

Filiales inactivas* de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación/ derechos de voto
Air Miles Travel Promotions Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Airways (España) Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Airways (European Operations at Gatwick) Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Airways Quest Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Airways Travel Shops Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Airways Visitors Services Limited		Inactiva	Inglaterra	100

Filiales inactivas* de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación/ derechos de voto
OpenSkies Aviation Limited		Inactiva	Inglaterra	100
Remotereport Trading Limited		Inactiva	Inglaterra	100
Web Travel Systems Limited		Inactiva	Inglaterra	100
British Caledonian Airways Limited	British Caledonian Group Limited	Inactiva	Inglaterra	100
Caledonian Aviation Investments Limited	British Caledonian Group Limited	Inactiva	Inglaterra	100

*Una sociedad "inactiva" es una sociedad que no ha llevado a cabo ninguna operación contable significativa desde su constitución o desde el cierre del último ejercicio. Estas sociedades inactivas podrían disolverse en algún momento.

Entidades asociadas de British Airways a 31 de marzo de 2010				
Nombre	Titular (si British Airways no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Línea de negocio	Domicilio	Porcentaje de participación / derechos de voto
Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited		Sociedad holding	Inglaterra	40
Iberia	BritAir Holdings Limited	Operaciones aéreas	España	3,02
	British Airways Holdings BV			10,13

No se han producido cambios en la información contenida en este apartado desde el 31 de marzo de 2010. A 30 de junio de 2010 British Airways no tiene obligación legal o estatutaria para recapitalizar ninguna de las filiales relacionadas en este apartado.

12.1.2 Lista de las filiales y participaciones de Iberia a 31 de diciembre de 2009

Filiales de Iberia a 31 de diciembre de 2009				
Nombre	Titular (si Iberia no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Actividad	Domicilio social	Porcentaje de participación/ derechos de voto
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S. A.		Transporte de mercancías	Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid	75%
Cargosur, S. A.		Transporte aéreo de mercancías	Velázquez, 130; Madrid	100%
Iberia Tecnología, S. A.		Servicios de mantenimiento aéreos	Velázquez, 130; Madrid	100%

Filiales de Iberia a 31 de diciembre de 2009				
Nombre	Titular (si Iberia no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Actividad	Domicilio social	Porcentaje de participación/derechos de voto
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S. A.	Cargosur, S. A.	Mantenimiento de Aeronaves	Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca	100%
Campos Velázquez, S. A.	Cargosur, S. A.	Adquisición y tenencia de fincas urbanas	Velázquez, 34; Madrid	100%
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S. A.	Compañía Auxiliar al Cargo Express, S. A.	Transporte de mercancías	Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid	75%
Consultores Hansa, S. A.	VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S. A.	Consultoría de mercados	Velázquez, 130; Madrid	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S. L. R.	Iberia Tecnología, S. A.	Promoción y desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	Bergara, 3; Barcelona	75%
Iberia México, S. A.		Realización de servicios de ingeniería aeronáutica	Ejército Nacional 439; México	100%
Binter Finance, B.V.		Financiación y Tesorería	Strawinskian 3105 100 BL; Ámsterdam	100%
IB Opco Holdings, S. L.		Gestora Patrimonial y servicios de asesoramiento	Velázquez, 130; Madrid	100%
Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora		Transporte de pasajeros y otros servicios relacionados	Velázquez, 130; Madrid	100%
Iberia Airlines of Spain, L.T.D.		Sin actividad	Sudáfrica	100%

Todas las entidades relacionadas en el cuadro anterior consolidan por el método de integración global en las cuentas del Grupo Iberia, excepto “Iberia Airlines of Spain, L.T.D.”, una sociedad sin actividad y con un valor mínimo, no integrada en el perímetro de consolidación del Grupo Iberia. La constitución de esta sociedad fue requerida cuando Iberia comenzó a operar vuelos a la República de Sudáfrica.

Participaciones de Iberia a 31 de diciembre de 2009				
Nombre	Titular (si Iberia no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Actividad	Domicilio social	Porcentaje de participación/derechos de voto
Entidades Asociadas				
Vueling Airlines, S. A.		Transporte de pasajeros	Parque de Negocios Mas Blau; Pla de l'Estany, 5; El Prat de Llobregat; Barcelona	45,85%
Multiservicios Aeroportuarios, S. A.		Realización servicios auxiliares en ámbito aeroportuario	Bravo Murillo, 52; Madrid	49,00%

Participaciones de Iberia a 31 de diciembre de 2009				
Nombre	Titular (si Iberia no es el titular directo de la participación en el capital total o parcial)	Actividad	Domicilio social	Porcentaje de participación/derechos de voto
Empresa Logística de Carga Aérea, S. A. (ELCA)	Cargosur, S. A.	Explotación de una terminal de carga	Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana (Cuba)	50,00%
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S. A.	Iberia Tecnología S. A.	Mantenimiento de Aeronaves	Aeropuerto Jose Martí. Ciudad de La Habana (Cuba)	50,00%
Handling Guinea Ecuatorial, S. A. (HANGESA)	VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S. A.	Handling	Malabo (Guinea Ecuatorial)	51,00%
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S. A. (IBERIA CARDS)		Emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago	Ortega y Gasset, 22; Madrid	43,50%
Air Miles España, S. A.		Fidelización multisectorial	Avda. de Bruselas, 20; Alcobendas. Madrid	33,33%
Serpista, S. A.		Mantenimiento de equipos aeroportuarios	Velázquez, 130; Madrid	39,00%
International Supply Management, S. L.		Comercialización de productos químicos	Pozuelo de Alarcón. Madrid	49,00%
Iber-América Aerospace, LLC		Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	Miami, Florida (Estados Unidos de América)	65,33%
Noamar Air Handling		Tenencia y financiación de Sociedades	Amsterdam (Holanda)	40,00%
Aerohandling Ltd	Noamar Air Handling	Tenencia y financiación de Sociedades Handling	Tel Aviv (Israel)	40,00%
Viajes AME, S.A.	Air Miles España, S. A.	Organización y comercialización de servicios de ocio	Avda. de Bruselas, 20; Alcobendas. Madrid	33,33%
Sociedades multigrupo				
Madrid Aerospace Services, S. L.	Iberia Tecnología, S. A.	Mantenimiento de trenes de aterrizaje	Pol. Ind. Las Monjas - C/Verano, 9. Torrejón de Ardoz; Madrid	50,00%
Participaciones significativas en otras sociedades a largo plazo:				
British Airways Plc		Operaciones aéreas	Waterside, Hamondsworth, Londres	9,975%
WAM Acquisition, S.A.		Gestión, administración, adquisición, fusión y concentración de empresas.	C/ Salvador Madariaga, 1 Madrid	11,57%
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.		Entrenamiento de tripulantes de simuladores de vuelo	Polígono Industrial La Garena, P 1 N 1- Alcalá de Henares (Madrid)	19,90%
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA)		Sin actividad	Oscar M. Zuloaga, s/n Caracas (Venezuela)	45,00%

Las entidades asociadas y sociedades multigrupo consolidan por el método de puesta en equivalencia en las cuentas del Grupo Iberia. La sociedad VIASA, que se dedicaba al transporte de pasajeros y mercancías, cesó sus operaciones en enero de 1997. En marzo de 1997, tras el acuerdo de los accionistas, se presentó la suspensión de pagos de VIASA y se inició el proceso de liquidación de la sociedad. Como consecuencia de este proceso, desde 1997 el Grupo Iberia ha mantenido provisionados todos los riesgos relacionados con su participación en VIASA en los balances de situación a cierre de cada ejercicio.

El 13 de diciembre de 2000, VIASA fue declarada en quiebra y, en consecuencia, se han unido las demandas contra VIASA e IBERIA por el reembolso de las aportaciones al Fondo de Pensiones para Pilotos y por las indemnizaciones dobles por despido.

En mayo de 2010 Iberia vendió un 7,5% de Air Miles España, S. A. a Banco Sabadell, obteniendo un resultado positivo de un millón de euros, y su participación directa pasó a ser del 22,5% (un 25% si consideramos la autocartera de dicha entidad asociada). Asimismo redujo su participación en la filial de Air Miles, Viajes Ame, hasta el actual 22,5% (un 25% si consideramos la autocartera).

A 30 de junio de 2010 Iberia tenía una participación del 9,0% en Amadeus IT Holding, S.A. (anteriormente denominada WAM Acquisition, S.A.). El 29 de abril de 2010 Amadeus IT Holding, S.A. inició su cotización en Bolsa. Previamente a dicha fecha, Iberia procedió a la venta de parte de su inversión (29,8 millones de acciones de clase B) en dicha sociedad, obteniendo un beneficio neto de 13 millones de euros. El 8 de octubre de 2010 Iberia procedió a desinvertir una participación equivalente al 1,5% del capital de Amadeus IT Holding, S.A. a un precio de 13,50 euros por acción. La operación le supondrá un efectivo de 89,99 millones de euros, y representa una plusvalía bruta de 89,90 millones de euros.

Durante los seis primeros meses del año se han realizado por parte de Iberia Tecnología a Madrid Aerospace Services S.A las siguientes aportaciones: por importe de 425.537 € en concepto de ampliación de capital y de 574.462,50 € en concepto de compensación de pérdidas.

Sin perjuicio de lo anterior ninguna sociedad del Grupo Iberia se encuentra en situación de disolución obligatoria ni tiene necesidad de realizar recapitalizaciones en ninguna de ellas.

13. PROPIEDAD, INSTALACIONES Y EQUIPO

13.1 Información relativa al inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto.

13.1.1 British Airways

Los cambios en el inmovilizado material en los últimos tres ejercicios y en el período de tres meses finalizado el 30 de junio de 2010 se presentan a continuación:

British Airways	Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas)	% variación 10/09-09/08	% variación 09/08-08/07	Trimestre finalizado a 30/06/10 (millones de libras esterlinas)
Coste						
Flota	11.952	11.836	11.389	1,0%	3,9%	12.058
Terrenos y construcciones	1.520	1.516	1.508	0,3%	0,5%	1.520
Equipos	744	783	804	(5,0%)	(2,6%)	747
Coste total	14.216	14.135	13.701	0,6%	3,2%	14.325
Amortización acumulada y deterioro						
Flota	6.213	5.840	5.413	6,4%	7,9%	6.309
Terrenos y construcciones	600	545	531	10,1%	2,6%	614
Equipos	499	517	494	(3,5%)	4,7%	511
Total amortización acumulada y deterioro	7.312	6.902	6.438	5,9%	7,2%	7.433
Valor contable neto	6.904	7.233	7.263	(4,5%)	(0,4%)	6.892

La sede de operaciones de British Airways se encuentra en Waterside, Harmondsworth, West Drayton. British Airways tiene la plena propiedad de estos edificios.

El cuadro siguiente contiene un resumen de sus bienes inmobiliarios principales a 31 de marzo de 2010:

Bien inmobiliario	En propiedad / arrendado	Uso principal
Waterside, Harmondsworth, West Drayton, Londres	En propiedad	Sede de operaciones de British Airways
World Cargo Centre en el aeropuerto de Heathrow, en Londres	En alquiler (el arrendamiento del terreno vence el 31 de marzo de 2051)	Centro de operaciones de las actividades de flete aéreo de British Airways
Terminal 5 de Heathrow	Arrendado (varios alquileres. El alquiler sobre los edificios principales vence el 31 de marzo de 2020). El contrato de arrendamiento no se renueva automáticamente.	La Terminal 5 es de uso exclusivo para British Airways, como sede de su red mundial de pasajeros

Bien inmobiliario	En propiedad / arrendado	Uso principal
Terminal 7 del aeropuerto John F. Kennedy, en Nueva York	Arrendado (el arrendamiento vence el 30 de noviembre de 2015)*.	British Airways ocupa la Terminal 7 del aeropuerto John F. Kennedy, en Nueva York
Áreas de mantenimiento en el aeropuerto de Heathrow	Arrendado (el arrendamiento del terreno vence el 31 de marzo de 2145)	British Airways utiliza esta área para llevar a cabo comprobaciones de mantenimiento en aeronaves propias y de otras aerolíneas
BAMC Engineering Base, en el aeropuerto de Cardiff	Arrendado (el alquiler tiene un vencimiento de 980 años)	British Airways utiliza esta base para realizar tareas de mantenimiento de alto nivel en su flota Boeing 747.

* Si el arrendamiento no se renovara, British Airways deberá abonar a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey una deuda de 200 millones de dólares en noviembre de 2015.

British Airways posee y arrienda, u ocupa con licencia, numerosos espacios comerciales, oficinas y locales para operaciones en todo el mundo. Como es habitual en la industria de las aerolíneas, el único inmovilizado significativo que British Airways posee o arrienda son sus aeronaves. El apartado 8.9.1 de este Documento se detalla la flota de British Airways, que engloba una descripción de los distintos regímenes de propiedad (incluidos los arrendamientos) y los gravámenes a los que están sujetos.

Con la excepción de los aviones y los simuladores de vuelo de British Airways que se relacionan en el capítulo 16 del presente Documento, en su totalidad sujetos a hipoteca, actualmente no existe ninguna otra hipoteca, carga, prenda, gravamen u otro derecho de garantía sobre los activos significativos de inmovilizado material de British Airways. A 31 de marzo de 2010, el endeudamiento de British Airways incluía arrendamientos financieros y compromisos de arrendamientos con opción a compra por un total de 2.518 millones de libras esterlinas y préstamos bancarios y otros préstamos garantizados sobre aviones, inmuebles y equipos específicos por un total de 967 millones de libras esterlinas. El endeudamiento garantizado total resultante de 3.485 millones de libras esterlinas representa el 59,5% del valor contable neto del total de inmuebles, plantas y equipos de British Airways a esa fecha. En el caso de Iberia, la parte garantizada con activos son los arrendamientos financieros que, a 30 de junio de 2010, ascendían a 325 millones de euros.

A día 31 de marzo de 2009, British Airways controlaba el 42% de los *slot* de aterrizaje en Heathrow. El valor total los derechos de aterrizaje de British Airways reconocidos en el balance de situación de British Airways a 31 de marzo de 2010 era de £202 millones (£205 millones a 31 de marzo de 2009). British Airways únicamente reconoce en su balance de situación el valor de los *slots* cuya adquisición ha supuesto el pago de una contraprestación a otras aerolíneas.

13.1.2 Iberia

La evolución del inmovilizado material en los tres últimos ejercicios y en el semestre finalizado a 30 de junio de 2010 es la que figura en la siguiente tabla:

Iberia	Ejercicio 2009 (millones de euros)	Ejercicio 2008 (millones de euros)	Ejercicio 2007 (millones de euros)	% variación 09- 08	% variación 08- 07	Semestre finalizado a 30/06/10 (millones de euros)
COSTE:						
Flota	1.457	1.549	2.092	(5,9%)	(26,0%)	1.555
Otro inmovilizado material	1.027	1.016	1.001	1,1%	1,5%	1.035
Terrenos y otras construcciones	158	161	162	(1,9%)	(0,6%)	157
Maquinaria, instalaciones y utillaje	466	450	464	3,6%	(3,0%)	467
Mobiliario y enseres	22	21	21	4,8%	0,0%	21
Repuestos para inmovilizado material	209	216	207	(3,2%)	4,3%	213
Equipos para procesos de información	114	112	100	1,8%	12,0%	112
Otro inmovilizado material	58	56	47	3,6%	19,1%	65
AMORTIZACIÓN ACUMULADA:						
Flota	(723)	(731)	(1.162)	1,1%	37,1%	(755)
Otro inmovilizado material	(698)	(674)	(656)	(3,6%)	(2,7%)	(711)
Terreno y otras construcciones	(121)	(118)	(116)	(2,5%)	(1,7%)	(122)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(347)	(330)	(329)	(5,2%)	(0,3%)	(354)
Mobiliario y enseres	(16)	(16)	(15)	0,0%	(6,7%)	(16)
Repuestos para inmovilizado material	(97)	(105)	(99)	7,6%	(6,1%)	(100)
Equipos para procesos de información	(90)	(81)	(73)	(11,1%)	(11,0%)	(91)
Otro inmovilizado material	(27)	(24)	(24)	(12,5%)	0,0%	(28)
PROVISIONES						
Flota	(17)	(39)	(139)	56,4%	71,9%	(19)
Otro inmovilizado material	0	(3)	(3)	100,0%	0,0%	0
TOTAL NETO	1.046	1.118	1.133	(6,4%)	(1,3%)	1.105

A 31 de diciembre de 2009 el valor neto del inmovilizado material e intangible del Grupo Iberia era de 1.046 millones de euros. La flota aérea constituye la partida más importante, con 717 millones de euros de valor neto contable. Como es habitual en el sector, los aviones en arrendamiento financiero de la flota de Iberia (267 millones de euros a 31 de diciembre de 2009) son utilizados como garantía en estas operaciones de financiación. No hay más flota utilizada como garantía. A 31 de diciembre de 2009 el valor neto contable de la flota en arrendamiento financiero (11 aeronaves) representaba un 25,5% del valor neto de todo del inmovilizado material de Iberia.

Otras partidas relevantes son “Maquinaria, instalaciones y utillaje”, “Repuestos para Inmovilizado Material” y “Equipos para procesos de información”. Iberia también es propietaria de un terreno de 1,3 millones de metros cuadrados adyacente al aeropuerto de Madrid (La Muñoza). A 31 de diciembre de 2009 el valor en libros de estos terrenos se elevaba a 2,4 millones de euros. El marco regulatorio de la Zona Industrial de La Muñoza fue establecido por la Ley 1 / 1.969, que aprobó el II Plan de Desarrollo Económico y Social y actualmente por el Nuevo Plan Director del Aeropuerto de Barajas, que califica dicha Zona Industrial como de Reserva Aeroportuaria. Esta “Reserva Aeroportuaria” se constituye para garantizar la posibilidad de desarrollo y expansión del Aeropuerto de Barajas en el futuro. Dicha calificación supone que los terrenos incluidos en el área de reserva no están contemplados en el planeamiento urbanístico.

En la siguiente tabla se resume la información sobre los principales inmuebles de Iberia a 31 de diciembre de 2009:

Inmueble	En propiedad/Arrendado	Uso Principal
Velázquez, 130 Bloque VI (Madrid)	Alquilado (el contrato de arrendamiento vence en enero de 2011, y se prorroga anualmente)	Sede Corporativa de Iberia.
Martínez Villergas, 52 (Madrid)	Alquilado (el contrato de arrendamiento vence en marzo de 2013)	Sede D. Gral Comercial y Cliente
Zona Industrial nº2, La Muñoza (Madrid)	Propiedad	Zona Industrial. Mantenimiento de aeronaves, Sistemas, Simuladores y otros soportes técnicos
Zona Industrial nº1 Barajas (Madrid)	Alquilado (varios contratos de alquiler que se renuevan cada año de forma tácita).	Zona Industrial Mantenimiento en Línea y oficinas generales
Terrenos zona alta Barajas (Madrid)	Propiedad	Oficinas
Terminal de Carga Barajas (Madrid)	Alquilado (el arrendamiento de la Terminal está vinculado a la autorización para realizar el autohandling de carga en este aeropuerto, que es indefinida).	Centro de distribución de carga
Terminal 4 Aeropuerto de Barajas (Madrid)	Uso en régimen del derecho administrativo (contratos de arrendamiento, la mayoría con vigencia hasta febrero de 2014, que deberán renovarse al vencimiento; existe un contrato relevante de ocupación y uso de dos parcelas del aeropuerto de 30.000 m ² en total, que tiene vigencia hasta noviembre de 2036).	Iberia es arrendataria de locales comerciales, oficinas, mostradores de facturación y parcelas relacionadas con actividades comerciales y de handling. La Terminal 4 es el centro de distribución de vuelos de Iberia, pero no es de uso exclusivo de esta compañía.

No existen bienes hipotecados o pignorados entre los terrenos e inmuebles propiedad de Iberia, con la excepción de la calificación de la zona industrial de la Muñozas como Reserva Aeroportuaria.

El importe total devengado por Iberia en concepto de alquiler de inmuebles, locales y mostradores aeroportuarios ascendió a 44 millones de euros en el ejercicio 2009.

13.2 Descripción de aspectos medioambientales que puedan repercutir en la utilización, por parte de IAG, del inmovilizado material.

El apartado 11 de este Documento la principal regulación medioambiental relevante para British Airways e Iberia

13.2.1 British Airways

Se está desarrollando a nivel nacional, regional e internacional la normativa en materia de cambio climático que cubre las actividades aéreas. British Airways ha ejercido y sigue ejerciendo una influencia activa en el diseño de dicha normativa con intención de asegurar que la industria aérea se responsabiliza de su impacto al tiempo que evita incurrir en costes excesivos y distorsionar la competencia. British Airways cumple la legislación medioambiental aplicable.

El programa de cambio climático de British Airways se basa en cinco puntos principales: asegurar una política global para el sector con ambiciosos objetivos de reducción de CO₂ a largo plazo; mejorar su eficiencia de carbono; desarrollar potenciales combustibles con bajo contenido de carbono; promover su plan de compensación voluntaria de carbono; y apoyar la investigación científica del impacto de la aviación sobre el cambio climático.

British Airways sigue desempeñando un papel preponderante en el desarrollo de un marco global para la regulación de las emisiones de carbono de aviación. Trabaja en estrecha colaboración con la IATA con el fin de conseguir el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ en un 50% para el 2050, por ejemplo, en comparación con 2005. Para el cumplimiento de este objetivo será necesario invertir en nuevas tecnologías y en combustibles sostenibles para biojets y conseguir reducciones rentables en otros sectores de la economía mediante la creación de eficaces mercados globales de comercio de carbono.

A partir de 2012, British Airways participará en el ETS (Sistema de Comercio de Emisiones) de la UE. Para satisfacer los requisitos legales británicos asociados al ETS de la UE, British Airways estará obligada a entregar cada año natural créditos de emisiones equivalentes al CO₂ total emitido dentro del marco del sistema, unos 16 millones de toneladas de CO₂. Aproximadamente dos tercios de los créditos necesarios se asignarán sin coste, obteniéndose el resto de los mercados de carbono. El coste de estos créditos se estima en una cantidad aproximada de £112 millones anuales en 2012, aumentando gradualmente hasta aproximadamente £199 millones al año en 2020. No es posible prever actualmente las repercusiones que este sistema de comercio tendrá en un futuro para British Airways e Iberia; sin embargo, debido a la orientación europea del sistema, es posible que British Airways, al igual que todas las aerolíneas europeas, deba afrontar desventajas competitivas que no afectarán a otras compañías aéreas que exploten una proporción menor de rutas con origen o destino en

la UE, o dentro de la UE (el ámbito de aplicación del ETS). Como por ejemplo, las compañías norteamericanas.

British Airways no publica información sobre los gastos medioambientales ni sobre sus activos afectos a actividades medioambientales en sus cuentas anuales.

13.2.2 Iberia

La protección ambiental es una de las prioridades corporativas de Iberia, que cumple con la normativa medioambiental que le es aplicable. Iberia desarrolla diversas actividades y proyectos en el marco de una política global de protección del medio ambiente, que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo.

El Grupo Iberia ha incurrido en los siguientes gastos de naturaleza medioambiental en los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

Gastos de naturaleza medioambiental (millones de euros)	2009	2008	2007
Reparaciones y conservación medioambientales	2	1	1
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1	1	1
Tributos medioambientales y otros	2	2	1
Total	5	4	3

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 78 millones de euros y una amortización acumulada de 57 millones de euros al 31 de diciembre de 2009.

Las actividades en tierra de Iberia se guían por medidas de mejora permanente, a través de los Sistemas de Gestión Medioambiental certificados en las áreas de servicios aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves (ISO 14001/AENOR). Además, Iberia identifica y evalúa sus aspectos ambientales, estableciendo el grado de impacto ambiental, y en función de esa evaluación, desarrolla su estrategia de gestión.

Con relación a las operaciones en vuelo, Iberia establece planes de acción que permiten la implantación de las variables medioambientales en los procesos de renovación de la flota, la adopción de las mejores prácticas en las operaciones de las aeronaves, el ajuste de la programación de vuelos a la evolución de la demanda, la asignación de aviones y la optimización del coeficiente de ocupación que permiten la reducción de las emisiones, especialmente las de gases de efecto invernadero asociadas al cambio climático, habiendo conseguido reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) por unidad transportada un 12% acumulado en los últimos 5 años.

Iberia recibió en 2009 el certificado de AENOR de su reducción de emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo. Este certificado, el primero de su clase en España, acredita que Iberia ha reducido las emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo Madrid-Barcelona gracias a la renovación de la flota y a los nuevos interiores de la cabina. Asimismo, se proporciona formación y sensibilización a los tripulantes técnicos sobre el desarrollo de las mejores prácticas con objeto de reducir el impacto acústico y el consumo de combustible, éste último, directamente proporcional a las emisiones de CO₂.

Asimismo, los avances tecnológicos incorporados a los actuales motores, junto a las mejoras obtenidas en la aerodinámica de las aeronaves, han propiciado una reducción del 50% del ruido emitido actualmente por avión, en relación con el emitido hace diez años.

Iberia colabora en distintos grupos de trabajo que, a nivel nacional e internacional, analizan, promueven y difunden las mejores prácticas ambientales del sector. Por ejemplo, Iberia participa en el Grupo de trabajo europeo SESAR (Single European Sky ATM Research) para el desarrollo e implantación del Cielo Único Europeo (Single European Sky), que pretende disminuir la congestión del tráfico aéreo, así como su impacto sobre el medio ambiente. El espacio aéreo europeo permanece fragmentado en 27 bloques, correspondientes a los 27 estados miembros de la Unión Europea, y la mayoría de ellos cuentan con más de un control aéreo, totalizando 60 controles aéreos. El Cielo Único Europeo los reducirá a 9 bloques funcionales, y su implantación permitirá realizar un trazado de rutas aéreas más eficiente y reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de CO₂ en la aviación europea, entre un 6% y un 12%.

Adicionalmente, durante 2009 Iberia participó en el proyecto RETACDA (Reduction of Emissions in Terminal Areas using Continuous Descent Approaches) en colaboración con AENA, para reducir las emisiones a través de un descenso continuado en el aterrizaje. Las aproximaciones con descenso continuado tienen como fin la utilización, en estrecha colaboración con los centros de control de tráfico aéreo, de trayectorias de descenso que no sufran interrupciones o desviaciones que obliguen a la aeronave a modificar la senda ideal de consumo y emisiones, haciendo innecesaria la utilización de potencia por encima de la suministrada a ralentí. Con estas aproximaciones se logra una reducción de entre 4 y 6 decibelios en las poblaciones situadas a más de 18 kilómetros de la pista de aterrizaje y se ahorran entre 300 y 480 kilos de CO₂ por aterrizaje. Estas aproximaciones están actualmente en pruebas en España. Se espera que queden implantadas en algunos aeropuertos españoles a lo largo de 2010. Durante el periodo de prueba de 2009, Iberia realizó un total de 892 operaciones siguiendo este procedimiento. No se originó ningún coste adicional para Iberia. Por el contrario, la compañía ahorró entre 100 y 150 kilos de combustible en cada uno de esos vuelos.

A partir de 2012, Iberia participará en el “Emissions Trading Scheme” (ETS, o Sistema de Comercio de Emisiones) de la UE. Bajo este sistema, entre 2012 y 2020 Iberia deberá entregar derechos de emisión de CO₂ equivalentes a los totales de CO₂ emitidos cada año. Aproximadamente dos tercios de los derechos de emisión necesarios se asignarán de forma gratuita, y el resto se obtendrán a través de los mercados de carbono. Aunque hay una gran incertidumbre sobre el futuro precio del CO₂, el coste de estos derechos de emisión para Iberia en los mercados de carbono se estima alrededor de 24 millones de euros en el año 2012, aumentando hasta los 102 millones de euros en 2020.

Todas estas acciones ponen de manifiesto el alto nivel de implicación de todos los colectivos de Iberia hacia la reducción de los impactos ambientales y, hacia el cumplimiento de la normativa medioambiental que les es de aplicación.

En los últimos ejercicios Iberia ha tenido que pagar indemnizaciones por contaminación acústica, al incumplir en determinadas maniobras de aproximación, aterrizaje o despegue, los procedimientos operativos establecidos por las autoridades

de aviación civil. El importe acumulado de los ejercicios 2007, 2008 y 2009 correspondiente a esas sanciones por ruido se situó en 1,4 millones de euros.

14. ANÁLISIS OPERATIVO Y FINANCIERO DE BRITISH AIRWAYS

14.1 Factores que afectan a los resultados de operaciones y la situación financiera de British Airways e Iberia

Se indican a continuación los factores que afectan a los resultados de operaciones y situación económica de British Airways e Iberia como operadores en el sector aéreo. Como quiera que los factores descritos en el apartado 14.1 son de aplicación al sector aéreo en general, con el fin de evitar reiteraciones no repetimos los factores en el apartado 15, “Análisis Operativo y Financiero de Iberia”. Los factores descritos en el apartado 14.2 son específicos de British Airways y los descritos en el apartado 15 son específicos de Iberia.

14.1.1 Precios del combustible

En el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, los costes de combustible y petróleo del Grupo British Airways sumaron £2.372 millones, un 28,8% del total de los gastos de British Airways, lo que supone la mayor partida dentro de este epígrafe. En el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009, los costes de combustible de Iberia sumaron 1.184 millones de euros, es decir, el 24,3% del gasto de explotación recurrente de Iberia, la mayor partida de gastos de explotación de Iberia. Los precios del combustible para la aviación, o queroseno, son volátiles y están firmemente ligados al precio del petróleo, y además están sujetos a una serie de factores, entre los que se incluyen las fluctuaciones en el tipo de cambio euro/dólar, los sucesos políticos, guerras o la amenaza de guerra, y las decisiones de fijación de precios coordinadas de los cárteles de productores, tales como la Organización de Países Exportadores de Petróleo. Esta volatilidad queda reflejada en la siguiente tabla, que recoge los precios mínimos, máximos y medios del combustible (en dólares estadounidenses por tonelada) para los años naturales indicados (fuente: cotizaciones CIF en el mercado ARA) (Coste, seguro y transporte, Europa noroccidental):

	Mínimo	Máximo	Medio
2007	541,50	956,75	711,62
2008	442,00	1,466,50	1,006,08
2009	390,75	698,00	567,04
2010 (primer semestre)	630,00	784,00	703,67

La volatilidad en los precios puede tener una repercusión material en el negocio, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones de British Airways.

El cuadro siguiente expone los costes de combustible de British Airways en los ejercicios con cierre a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y de Iberia en los ejercicios con cierre a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

	British Airways			Iberia		
	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Precio medio del combustible antes de operaciones de cobertura (dólares/tonelada)	624,9	938,0	809,9	619,20	1.112,82	747,91
Volumen de combustible de aviación adquirido (miles de galones)	5,252	5,530	5,585	1.841,5	1.971,2	2.062,3
Total costes de combustible (millones)	£2.372	£2.969	£2.055	€1.184	€1.666	€1.145
Costes de combustible como % del total de gastos de explotación recurrentes	28,8	32,2	26,1	24,3%	30,1%	21,9%
Costes de combustible como % del total de ingresos de explotación recurrentes	29,7	33,0	23,5	26,9%	30,6%	20,7%

British Airways e Iberia, al igual que muchas otras aerolíneas, incorporan recargos por combustible en los costes de billetes de pasaje y comisiones por fletamento de carga con vistas a compensar en parte el incremento en los precios de combustible. British Airways e Iberia cubren de forma activa su exposición a los precios de combustible para aviación. A 30 de junio de 2010, British Airways había suscrito contratos de cobertura de combustible para el 73% del consumo de combustible para aviación estimado para los últimos 9 meses del ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2011 y del 27% de sus necesidades previstas de combustible para el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2012.

A 30 de junio de 2010, Iberia tenía suscritos contratos de cobertura de combustible respecto al 72% de sus necesidades previstas de combustible en el segundo semestre del año y respecto al 50% de sus necesidades proyectadas de combustible en el ejercicio económico 2011.

IAG puede decidir una política futura común en relación a la adquisición de combustible. A la fecha de registro de este Documento no se ha tomado ninguna decisión al respecto.

14.1.2 Fluctuación de divisas

British Airways e Iberia están expuestas al riesgo asociado a las fluctuaciones de divisas en relación con sus ingresos, compras y créditos denominados en moneda extranjera.

El examen de la cuenta de pérdidas y ganancias de British Airways pone de manifiesto este riesgo. En el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, British Airways incluyó los siguientes efectos derivados de fluctuaciones de divisas con respecto a su moneda de presentación en la cuenta de pérdidas y en los movimientos en otras reservas:

Cuenta de pérdidas y ganancias:

- Ganancia neta de £2 millones por reconversión del fondo de maniobra de divisa extranjera a libras esterlinas, y diferencias de liquidación; y
- Pérdida neta de £14 millones por reconversión de endeudamientos de divisa extranjera a libras esterlinas.

Movimientos en otras reservas (mostrados como parte de “otros ingresos y gastos reconocidos”):

- Ganancia neta de £123 millones, antes de impuestos diferidos de 34 millones de libras con respecto a las ganancias diferidas en operaciones de cobertura de flujos de efectivo; y
- Ganancia neta de £3 millones (antes de los impuestos diferidos de £1 millón) por otras diferencias de cambio.

British Airways busca reducir sus riesgos derivados de operar en varias divisas mediante una política de correlación de ingresos y gastos en cada moneda y la venta de excedentes o compra de déficits de sus obligaciones en divisas.

Se indican a continuación las fluctuaciones en los tres principales tipos de cambio con respecto a la libra esterlina en los tres últimos ejercicios:

1 libra esterlina igual a	A 31 de marzo			Media anual		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Dólar USA	1,51	1,43	1,99	1,60	1,75	2,01
Euro	1,12	1,07	1,26	1,13	1,21	1,43
Yen	141	140	197	148	177	231

Iberia procura reducir las exposiciones cambiarias derivadas de operaciones en diversas monedas a través de una política de equiparación, en la medida posible, de los cobros y pagos en cada moneda y de vender el excedente o comprar el déficit de sus obligaciones monetarias utilizando instrumentos financieros de cobertura.

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 el efecto de las coberturas en la cuenta de resultados fue positivo por importe de 41 millones de euros y negativo en Patrimonio neto por un importe de 12 millones de euros. En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 el efecto de las coberturas en la cuenta de resultados fue negativo por importe de 12 millones de euros y positivo en Patrimonio neto por un importe de 47 millones de euros. En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007 el efecto de las coberturas en la cuenta de resultados fue negativo por importe de 35 millones de euros y negativo en Patrimonio neto por un importe de 6 millones de euros.

A continuación se muestran las variaciones registradas, en los últimos tres años, en el tipo de cambio del euro en relación con:

1 euro equivale	A 31 de diciembre de			Promedio anual		
	2009	2008	2007	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Dólar	1,4406	1,3917	1,4721	1,3948	1,4707	1,3705
Libra esterlina	0,8881	0,9525	0,7333	0,8909	0,7963	0,6843
Yen	133,16	126,14	164,93	130,33	152,45	161,25

Fuente: BCE

14.1.3 Tipos de interés

British Airways e Iberia están expuestas a cambios en los tipos de interés de la deuda a tipo variable y depósitos de efectivo.

Aunque Iberia tiene una deuda neta de balance negativa, si se incorpora la deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos, la deuda neta total ajustada asciende a 1.034 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 y a 1.244 millones a 31 de diciembre de 2009. La deuda nocional correspondiente a los arrendamientos operativos se obtiene multiplicando por ocho (estándar utilizado en el sector sobre la duración media de estos arrendamientos) la cifra de rentas por alquiler de aviones, y restando los intereses capitalizados de los préstamos Iberbús. A 31 de diciembre de 2008, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que Iberia mantenía a tipo fijo fue el 57%; a tipo de interés variable con protección, un 6%; y el 37% restante, a tipo variable. A 31 de diciembre de 2009 el porcentaje de la deuda bruta ajustada a tipo fijo fue el 46%; a tipo de interés variable con protección, un 6%; y el 48% restante, a tipo variable.

Si se hubiera producido un cambio en los tipos de interés, bien en forma de incremento de 50 puntos básicos o de reducción de 50 puntos básicos, la repercusión sobre los recursos propios habría sido nula al igual que su repercusión sobre la cuenta de resultados de British Airways con respecto al ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. Dicho impacto nulo es resultado de que el importe de la deuda a tipo variable es muy aproximado al de los depósitos a tipo variable. En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 y debido a una deuda neta más elevada, un incremento en los tipos de interés de 50 puntos básicos habría tenido un impacto negativo sobre la cuenta de resultados equivalente a 1 millón de libras. Un caída en los tipos de interés de 50 puntos básicos habría tenido un impacto favorable sobre la cuenta de resultados de 1 millón de libras.

La sensibilidad teórica a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro fue positiva en 17,5 millones en 2008 y en 11 millones de euros en 2009, debido a la posición de caja que mantenía Iberia. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del dólar fue negativa en 7,9 millones de euros en 2008 y en 6,1 millones de euros en 2009.

14.1.4 Empeoramiento económico y crisis financiera mundial

La industria aérea es muy sensible a las condiciones económicas generales.

La demanda de transporte aéreo depende de las condiciones económicas generales, de los niveles de empleo, de la confianza por parte del consumidor y las empresas, y de la disponibilidad de créditos al consumo y a las empresas. La industria aérea tiende a padecer resultados financieros adversos en períodos de recesión económica, ya que los viajeros a menudo optan por reducir sus desplazamientos o rebajar el precio que pagan por dichos desplazamientos. Además, las situaciones de crisis económica suelen provocar una caída en los ingresos de carga aérea, como resultado de la reducción del comercio internacional y de los intentos de las empresas por recortar sus existencias y por efectuar sus envíos a través de medios más económicos. Para más información acerca de la industria de las aerolíneas y la repercusión de la crisis económica, consúltese el apartado 11 de este Documento.

La crisis sufrida por la economía mundial en el período de 2008 se tradujo en un recorte en la demanda de vuelos, concretamente del sector de los servicios financieros, uno de los principales segmentos de clientes de British Airways. Datos de la IATA muestran que, en los 12 meses finalizados a 31 de diciembre de 2008, el tráfico global en clases nobles (en número de pasajeros) disminuyó un 2,8%, y en los primeros tres meses de 2009 (cuando la crisis económica estaba en su etapa más dura) la disminución fue mucho más significativa en 19,2% (la reducción total en el año 2009 fue de un 15,8%). Por estas razones, ha disminuido la demanda de pasajeros en viaje de negocios o en primeras clases y los ingresos por pasajes de British Airways se han desplazado de los billetes más rentables a billetes de menor rentabilidad, ya que los pasajeros se han trasladado de clases Premium a clases más económicas y seleccionando tarifas más baratas en los billetes dentro de una misma clase. Hubo que esperar hasta diciembre de 2009 para que las estadísticas de la IATA mostraran un crecimiento interanual mes a mes, y constatar que el número de pasajeros Premium que viajaron en diciembre de 2009 fue un 1,7% superior que el número de pasajeros Premium que viajaron en diciembre de 2008. La IATA prevé para el año 2010 unos beneficios para la industria aérea de 8.900 millones de dólares frente a los 13.200 millones de dólares en 2007, antes de la crisis económica.

El efecto principal de la desaceleración económica y la crisis financiera fue el descenso del 10,9% en los ingresos por pasajes de British Airways en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 (de £7.836 millones a £6.980 millones de libras esterlinas). Asimismo, el deterioro en la economía mundial y la crisis económica global derivaron en una caída del transporte aéreo, a causa de la disminución de la demanda de mercancías y de los intentos por parte de las empresas para recortar sus existencias y efectuar envíos por medios más baratos. En el ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2010, las toneladas de carga transportadas por British Airways descendieron un 5,6% respecto al ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2008. Además, los ingresos por transporte de carga de British Airways descendieron un 10,6% en el ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2010 respecto al ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2008.

En el caso de Iberia el descenso del 21,2% en los ingresos de pasaje de Iberia en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009 (de 4.218 millones de euros a 3.325 millones de euros). Además, el deterioro de la economía global y la crisis financiera mundial conllevaron una reducción significativa del transporte aéreo de mercancías, a medida que caía la demanda de bienes y mercancías, los negocios fueron agotando existencias y optaron por enviar mercancías a través de rutas más económicas.

La repercusión de la reciente crisis económica mundial en British Airways puede ilustrarse mediante una comparación de los resultados de operaciones de British Airways, antes de que el sector acusara todo el efecto del empeoramiento económico. El ejercicio de British Airways con cierre a 31 de marzo de 2008 fue el último completado antes de que la crisis financiera y empeoramiento económico mundial alcanzaran el punto álgido. Durante el periodo de tres ejercicios finalizado a 31 de marzo de 2008 y los dos anteriores, un periodo de crecimiento económico generalizado en todo el mundo, los resultados de British Airways registraron mejoras interanuales, tal como muestran los siguientes datos:

British Airways	2010/09	2009/08	2008/07 ***	2007/06	2006/05*	% Variación 10/09 - 09/08	Variación 09/08 - 08/07 %	Variación 08/07 - 07/06 %	Variación 07/06 - 06/05 %*
PKT (millones)	110.834	114.301	118.337	112.851	109.713	(3,0)	(3,4)	4,9	2,9
Pasajeros transportados (miles)	31.817	33.097	34.613	33.068	32.432	(3,9)	(4,3)	4,6	2,0
Total ingresos de las operaciones (millones de £)	7.994	8.992	8.758	8.492	8.213	(11,1)	2,7	3,1	3,4
Ingresos de pasajeros por PKT (peniques)	6,30	6,85	6,42	6,44	6,31	(8,0)	6,7	(0,3)	2,1
Resultado de las operaciones antes de partidas no recurrentes** (millones de £)	(231)	(220)	878	556	694	5,0	N/S	57,9	(19,9)

* Actualizado tras la enajenación del negocio regional de BA Connect.

** Las partidas no recurrentes en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2007 englobaron un ingreso de £396 millones derivado de cambios en planes de pensiones y una pérdida de £350 millones por una provisión para liquidaciones derivadas de investigaciones en materia de competencia.

*** Reformulado para la adopción del CINIIF 13 y 14 y para incluir los datos de pasajero frecuente.

El descenso registrado en el resultado de las operaciones entre el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2006 y el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2007 se debió, fundamentalmente, a una subida en los costes de combustible de £350 millones (un aumento del 22,1%).

En el caso de Iberia el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007 fue el último año fiscal completo antes de que la crisis financiera y el empeoramiento económico mundial alcanzaran el punto álgido. En el ejercicio 2007 y en los dos años anteriores,

un periodo de crecimiento económico generalizado en todo el mundo, Iberia obtuvo los siguientes resultados:

IBERIA	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005	% Variación 09 – 08	% Variación 08 – 07	% Variación 07 – 06	% Variación 06 – 05
PKT (millones)	49.612	52.885	54.229	52.493	49.060	(6,2)	(2,5)	3,3	7,0
Pasajeros (miles)	20.902	23.267	26.856	27.799	27.675	(10,2)	(13,4)	(3,4)	0,4
Ingresos de explotación (millones de euros)	4.409	5.450	5.522	5.388	4.929	(19,1)	(1,3)	2,5	9,3
Ingresos de pasaje por PKT (cts. de euro)	6,32	7,36	7,44	7,55	7,36	(14,1)	(1,1)	(1,5)	2,6
Resultado de explotación recurrente (millones de euros)	(464)	(79)	284	122	117	N/S	N/S	132,8	4,3

14.1.5 Actividad Volcánica

En abril y mayo de 2010, el espacio aéreo que utilizan algunas de las rutas principales de British Airways (incluidos todos los aeropuertos del Reino Unido desde los cuales opera British Airways) y de Iberia fue objeto del cierre periódico decretado por las autoridades de aviación pertinentes debido a la erupción, en Islandia, del volcán Eyjafjallajökull. Se estima que British Airways alcanzó pérdidas de unos £15-20 millones por día durante abril de 2010 y de £108 millones (lo cual representa un 2,3% del total de ingresos financieros en el año finalizado a 31 de marzo de 2010) en total durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010, en ingresos por pasajeros y fletes y otros costes contraídos (incluyéndose los costes de alojamiento en hotel para los pasajeros afectados y los costes contraídos en la programación de nuevas rutas que sortearan el espacio aéreo afectado) durante el periodo de cierre. En el caso de Iberia el impacto fue de 20 millones de euros sobre el beneficio operativo.

14.1.6 Terrorismo

Los atentados terroristas (como los acaecidos el 11 de septiembre de 2001 y otros atentados posteriores en Oriente Próximo, el sureste de Asia y Europa) y los conflictos armados ocurridos en Afganistán, Irak y otras partes del mundo han tenido, en el pasado, un efecto adverso significativo sobre la industria aérea y en el negocio de British Airways y han seguido afectando al negocio del transporte de pasajeros. Algunas de las consecuencias adversas de esos sucesos, y la amenaza de que se repitan, podrían incluir un descenso en la demanda de transporte aéreo, límites en la disponibilidad de coberturas de seguros, un aumento en los costes de seguridad y restricciones de vuelo sobre zonas en guerra.

En el futuro inmediato podría continuar la atmósfera de incertidumbre, que se intensificaría en el caso de que estallaran nuevas guerras o se cometieran más atentados terroristas, en especial si el objetivo de tales atentados fueran aviones o destinos turísticos.

14.1.7 Adquisición de aviones

Una vez se haya implantado la Fusión, Iberia y British Airways podrían tomar la decisión de obtener sinergias de sus políticas de flota, pero a la fecha del presente Documento de Registro dicha decisión no se ha tomado.

A continuación figura una breve descripción de los diferentes tipos de contratos utilizados por las compañías aéreas para comprar y operar los aviones. Si se desea más información sobre los diferentes tipos de contratos empleados por British Airways e Iberia, véanse las secciones 8 y 9 del Documento, respectivamente.

En la medida en que más abajo se haga referencia a términos habituales o usuales (o expresiones similares) en la industria aérea, esto significa que dichos términos o expresiones son habituales o usuales para British Airways e Iberia. Los diferentes tipos de contratos pueden agruparse en cuatro categorías principales:

- a) Compra directa
- b) Arrendamiento financiero y arrendamiento con opción de compra
- c) Arrendamiento operativo
- d) Wet lease

a) Compra directa

Se produce cuando una compañía aérea compra una aeronave al desembolsar el precio acordado. En la mayoría de los casos se trata de un avión nuevo procedente de fábrica.

Los contratos de compra de aeronaves incluyen generalmente los siguientes términos: especificaciones del avión, fecha de entrega, precio del avión, posibles descuentos acordados, anticipos o depósitos que se entregan al fabricante o propietario antes de la recepción del avión, garantías de valor económico (sobre el fuselaje y los motores), y garantías técnicas respecto de la aeronave.

Normalmente, un acuerdo entre la compañía aérea y el fabricante recoge el compromiso de compra-venta de varias aeronaves a lo largo de un periodo de tiempo que, en la mayoría de los casos, abarca entre cuatro y seis años. En estos contratos de flota suelen incluirse, junto a los aviones comprados en firme, opciones sobre otros aviones adicionales a un precio base determinado y en una fecha futura. Normalmente hay que ejercer estas opciones con 18 ó 24 meses de antelación a la fecha prevista de entrega, para dar al fabricante tiempo suficiente para planificar la fabricación del avión. No ejercer estas opciones no conlleva por regla general ninguna penalización.

El plazo entre la firma del contrato de compra y la entrega del avión es variable y dependerá del tipo de aeronave, del volumen de pedidos que tenga el fabricante y de las necesidades del comprador, pero es habitual que transcurran varios años. En general, entre la formalización del contrato de compra y la recepción del primer avión transcurren alrededor de dos años.

Al formalizar la compra-venta de un avión es habitual la entrega de unos anticipos por parte del comprador. En general, los anticipos representan alrededor del 20% del

precio de catálogo del avión y se pagan generalmente 24 meses antes de la entrega y por consiguiente antes de que el avión haya empezado a generar ingresos.

La adquisición de un avión supone una inversión significativa para la compañía aérea. El precio de un avión se determina generalmente en referencia a un precio base en el año en que se realiza el pedido, con unos índices de actualización hasta la fecha de entrega, basados en los precios de la mano de obra y de las materias primas. Esta actualización puede estar sujeta a periodos donde es fija, se limita o se comparte con el fabricante. La moneda habitual utilizada en este tipo de contratos es el dólar estadounidense.

Es cada vez más frecuente que se incluyan asistencia financiera en forma de líneas de financiación “*backstop*” y garantías por el valor del activo (Asset Value Guarantees”, en adelante “AVG”) como parte importante de los contratos de compra de aviones. Las líneas de financiación tipo “backstop” requieren que el fabricante aporte financiación en condiciones comerciales normales, pero con frecuencia a tipos de interés más altos. Las garantías AVG suponen un apoyo al precio, para el caso de que la compañía venda el aparato en periodos de tiempo predeterminados y el precio obtenido en la venta quede por debajo de la cantidad garantizada. Se puede instrumentar una garantía AVG cuando la compañía aérea considera que el valor residual de la aeronave puede resultar insuficiente, como en las primeras versiones de un tipo de avión, los aviones fabricados al final de un ciclo de producción o cuando, según la estrategia de planificación de la flota, el avión permanecerá en la flota durante un período limitado.

El interior de los aviones, incluidas las cocinas, asientos y sistemas de entretenimiento suelen comprarse por separado, mediante contratos entre la compañía aérea y el proveedor de interiores. No obstante, el fabricante generalmente deja el interior dispuesto para que el avión esté listo en la fecha de entrega.

Los incumplimientos de contratos de compra de aviones suelen producirse por: (i) impago por parte de la compañía aérea; (ii) retraso en la entrega por parte del fabricante; o (iii) prestaciones técnicas del avión. El impago de la compañía aérea normalmente da al fabricante el derecho de cancelar el pedido del avión y, en ciertos casos, de quedarse con los anticipos ya pagados. Los retrasos en la entrega por causas ajenas al control del fabricante suelen describirse como “excusables” (los motivados por desastres naturales, conflictos bélicos, actos terroristas, explosiones, incendios, huelgas o cambios en las regulaciones gubernamentales) y no dan lugar a la obligación del fabricante de pagar indemnización, ni a reclamación frente al mismo, si bien los retrasos “no excusables” en la entrega del avión pueden dar lugar a la obligación de pago de una cantidad alzada en concepto de daños y perjuicios predeterminados contractualmente (*liquidated damages*) o a una reclamación de daños y perjuicios por “todos los costes y pérdidas”. El retraso en la entrega, cuando excede de un plazo determinado, da a la compañía aérea el derecho a cancelar su pedido. Los defectos en las prestaciones técnicas suelen estar cubiertos por un exhaustivo paquete de garantías por parte del fabricante del avión.

Al producirse la entrega efectiva del avión, la compañía lo contabiliza a su coste histórico, incorporándolo en el inmovilizado material del activo al balance y, en su caso, de la deuda asociada. Un método habitual de amortización de la flota en propiedad es el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada del avión, de manera que al finalizar su vida útil para la compañía la aeronave figura contabilizada por su valor residual estimado.

b) Arrendamiento financiero y arrendamientos con opción de compra (“hire purchase agreements”)

Las compañías aéreas pueden adquirir aeronaves utilizando sus posiciones de efectivo, y, especialmente durante el plazo de construcción de los aparatos, realizar operaciones de financiación de diversas clases encaminadas a la adquisición de los mismos. Tradicionalmente se han usado las propias aeronaves como garantía de los préstamos hipotecarios suscritos, que pueden suscribirse por un valor equivalente a distintas proporciones de la vida útil estimada del avión.

Un método alternativo de financiación es el arrendamiento. Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros u operativos atendiendo al fondo económico y la naturaleza de la transacción. Con arreglo a la NIC 17 “Contabilización de los arrendamientos”, un arrendamiento se clasificará como financiero cuando se transfieran al arrendatario sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad de un activo, mientras que los arrendamientos no clasificados como financieros se considerarán arrendamientos operativos. Como evidencias de que se han transferido sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad se incluyen las cláusulas del contrato que estipulan la transferencia automática de la propiedad de la aeronave al arrendatario al final del periodo de alquiler, o la existencia de un compromiso firme por parte de la compañía aérea de ejercer la opción de compra. Cuando exista una opción de compra pero el historial de la compañía en lo que respecta a dichos arrendamientos apunte al no ejercicio de la misma, las evidencias respaldarán su tratamiento como arrendamiento operativo.

Las condiciones habituales que contempla un contrato de arrendamiento financiero establecen, entre otras cosas: la duración del contrato, que suele ser entre 8 y 16 años; las rentas a pagar por el arrendamiento, que suelen establecerse en dólares estadounidenses, los términos del ejercicio de la opción de compra y también las características técnicas del avión, fecha de entrega y garantías.

Los arrendamientos financieros se suscriben habitualmente con entidades financieras nacionales e internacionales, normalmente bancos generalistas de primer orden, que en algunos casos cuentan con departamentos especializados en este tipo de operaciones de financiación. Un arrendamiento financiero puede realizarse a tipo de interés fijo o variable, dependiendo de la situación del mercado. La compañía aérea suele gestionar el riesgo de tipo de interés a través de operaciones de cobertura.

En un arrendamiento financiero, el coste del avión arrendado se registra en el balance bajo el capítulo de inmovilizado material y, simultáneamente, se registra un pasivo por la obligación del arrendamiento. Dicho importe se calcula bien como el valor justo del activo arrendado o el valor actual (al comienzo del arrendamiento) de los importes mínimos acordados, incluyendo la opción de compra, cualquiera que sea más bajo. El coste de financiación total del arrendamiento se registra en la cuenta de resultados del ejercicio fiscal en el que se haya incurrido, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

En las aeronaves bajo contratos de arrendamiento financiero pueden existir anticipos (alrededor de un 20% del valor del bien), si la aeronave procede de un compromiso con el fabricante.

En general, la compañía aérea tiene la posibilidad de cancelar el contrato de arrendamiento financiero y ejercer anticipadamente la opción de compra, aunque en

ocasiones es necesario que haya transcurrido un tiempo mínimo de arrendamiento (entre dos o tres años). En caso de cancelación anticipada es habitual que exista una penalización establecida en contrato, que suele situarse alrededor del 1% del principal pendiente de entrega.

El coste de los aviones registrados por arrendamientos financieros se amortiza con criterios similares a los aplicados a las aeronaves adquiridas en propiedad.

Los contratos de arrendamiento con opción de compra (“hire purchase agreements”), en el contexto de la financiación de aeronaves de British Airways, constituyen variantes del arrendamiento financiero y se contabilizan como tales. Se describen a continuación las diferencias existentes entre Arrendamientos Financieros y arrendamientos con opción de compra.

Los arrendamientos de aviones contabilizados en el balance de situación se clasifican en dos categorías: contratos de arrendamiento con opción de compra o contratos de arrendamiento financiero. Los contratos de arrendamiento con opción de compra incluyen una opción de compra ventajosa que al arrendatario le resulta económicamente muy atractivo ejercer. Los arrendamientos financieros incluyen o bien opciones de compra o bien acuerdos de recomercialización que el arrendatario puede ejercer para adquirir la propiedad del avión y, al comienzo del arrendamiento, existe la certeza razonable de que el arrendatario adquirirá la propiedad del activo al extinguirse el arrendamiento. En términos económicos ambos tipos de arrendamiento son esencialmente afines a una financiación, pero en el pasado estaban sometidos a un tratamiento fiscal distinto en el Reino Unido. En los arrendamientos que entraron en vigor antes de mayo de 2006, los arrendatarios del Reino Unido se deducían la desgravación por inversión de capital y el gasto por intereses contabilizados en el caso de los contratos de arrendamiento con opción a compra, mientras que en el caso de los arrendamientos financieros se deducían la dotación por amortización y los intereses contabilizados. En los arrendamientos que entraron en vigor a partir del mes de mayo de 2006, los arrendatarios del Reino Unido se deducen la desgravación por inversión de capital y los gastos por intereses contabilizados en ambos tipos de arrendamiento, tanto en los contratos de arrendamiento con opción de compra como en los arrendamientos financieros, lo que significa que, en los nuevos arrendamientos, la distinción entre ambas estructuras ha dejado de ser relevante.

Es posible cancelar anticipadamente contratos de arrendamiento en Reino Unido y Estados Unidos de América, pero no arrendamientos financieros japoneses o contratos de compra a plazos.

Un arrendamiento apalancado japonés es una forma de arrendamiento financiero. Un arrendamiento apalancado japonés requiere el establecimiento de una compañía con fines específicos para adquirir las aeronaves, y al menos un 20% de los recursos propios de la compañía tienen que estar en manos de ciudadanos japoneses. Bajo un arrendamiento apalancado japonés tanto la aerolínea como los inversores japoneses reciben un tratamiento fiscal favorable en sus respectivas jurisdicciones.

c) Flota en arrendamiento operativo

Los contratos de arrendamiento operativo suelen establecer, entre otras, las siguientes condiciones: especificaciones del avión; periodo del arrendamiento; cuantía de las rentas a pagar por el arrendamiento; depósitos a entregar (cuando existen, que no es lo habitual, equivalen a una mensualidad); valor de la opción de compra (en los

arrendamientos sintéticos), si la hubiera; condiciones en caso de cancelación anticipada; disposiciones relativas a la prórroga del contrato, en su caso; y condiciones de devolución de la aeronave, incluyendo la condición de mantenimiento de la aeronave.

En general, la compañía aérea tiene la posibilidad de cancelar el contrato de arrendamiento operativo anticipadamente, aunque en ocasiones es necesario que haya transcurrido un tiempo mínimo de arrendamiento (entre 2-3 años). En caso de cancelación anticipada, es habitual que exista una penalización que suele calcularse dependiendo del tiempo remanente de contrato, tomando como referencia las rentas pagaderas hasta el término del mismo, de forma que se desincentiva la cancelación anticipada.

Dentro de esta categoría de contratos de arrendamiento se pueden diferenciar los operativos puros, en los que no existe opción de compra, y los denominados “sintéticos”, en los que si existe una opción de compra.

La finalidad de los contratos de arrendamiento operativo puros es la utilización de un avión durante un periodo de tiempo, normalmente entre seis y nueve años. Es habitual que el contrato contemple la posibilidad de prolongar el periodo inicial de arrendamiento, pero al final el avión es devuelto a su propietario.

El arrendamiento operativo sintético representa una estructura híbrida entre el arrendamiento financiero y el operativo puro. La duración de estos contratos de arrendamiento oscila normalmente entre 12 y 16 años. El arrendatario paga unas rentas periódicas, normalmente en dólares, y en un determinado momento establecido en contrato (en general, entre los ocho y diez años) puede ejercer la opción de compra (que representa habitualmente alrededor del 55%-60% del valor razonable del avión. El arrendatario también puede devolver la aeronave a la finalización del periodo de arrendamiento o, en algunos casos, extender el periodo de alquiler. La operación se estructura con tres participantes: la compañía arrendataria que opera el avión; el arrendador que tiene la propiedad; y las entidades que conceden la financiación. La deuda, que supone el 80% aproximadamente, se financia a través de entidades financieras extranjeras y nacionales. El equity (capital), que supone el 20% aproximadamente, se financia a través de inversores japoneses en el caso del Japanese Operating Lease (JOL) y nacionales en el caso del Spanish Operating Lease. Estos inversores al final se quedarían con la propiedad del avión si la compañía no ejerce la opción de compra. Bajo estas estructuras los costes financieros asociados se optimizan gracias al elevado apalancamiento y a las ventajas fiscales que tienen los inversores.

A 31 de diciembre de 2009, Iberia tenía un total de 54 aviones en arrendamiento operativo sintético de un total de 120 y a 30 de junio de 2010 55 aviones de un total de 119 (21 de la flota de largo radio y 34 de corto y medio radio)

Desde el año 2007 hasta el 30 de junio de 2010 Iberia ha ejercido 6 opciones de compra de un total de 17 arrendamientos operativos que contenían opciones de compra.

Todos los arrendamientos operativos se contabilizan como gastos de alquiler en la cuenta de resultados en el ejercicio en que se devengan. El valor de la aeronave no se incorpora al inmovilizado y, por lo tanto, no se amortiza ni genera una deuda equivalente en el balance.

En el caso de Iberia, las sociedades “*Iberbus Ltd.*” (Iberbus) están relacionadas con algunos de los contratos de arrendamiento operativo que tiene Iberia. Estas sociedades, establecidas en Irlanda, están participadas por Iberia y “Airbus Industrie, Financial Services” (Airbus) en un porcentaje de entre el 40% y el 45% y de entre el 55% y el 60%, respectivamente. Cada sociedad Iberbus es propietaria de un avión A-340, que es arrendado a Iberia por un período inicial de siete años, que después ha sido extendido por otros cinco años más. A diciembre de 2009 Iberia mantenía su participación en seis sociedades Iberbus.

Iberia tiene concedido un préstamo a cada una de las sociedades Iberbus en las que participa. El principal oscila entre 11 millones y 22 millones de dólares. Estos préstamos han sido concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que se sitúa entre 2010 y 2012.

Las sociedades Iberbus no se consideran entidades asociadas y por tanto no consolidan en las cuentas del Grupo Iberia, debido a que el accionista mayoritario, Airbus, garantiza a Iberia, accionista minoritario y prestamista, la recuperación de la totalidad de su inversión una vez finalizado el periodo de arrendamiento.

d) Wet lease

Los contratos llamados “*Wet lease*” suelen cubrir un plazo corto (de uno o dos años y, normalmente, no más de 5 años), y en general son parecidos al arrendamiento operativo -esto es, el uso del avión durante un plazo determinado de tiempo- pero con una diferencia fundamental; que el arrendatario soporta la carga y el coste de otros gastos en que se incurre por razón del arrendamiento, tales como el mantenimiento, seguros y tripulaciones técnicas.

El contrato “*Wet lease*” estipula, entre otras cosas, la renta, que suele incluir una cantidad variable para cubrir el coste de mantenimiento, los seguros y las tripulaciones (técnicas, y en ocasiones, de cabina) y normalmente se denomina en dólares estadounidenses, y el plazo del arrendamiento. Por regla general se deposita una fianza y se estipula una penalización por la devolución anticipada del avión.

El arrendamiento de tipo “*Wet lease*” otorga flexibilidad para la gestión de la capacidad disponible de la compañía aérea.

14.1.8 Composición del precio del billete

El principal objetivo de toda compañía aérea, después de la seguridad, es evitar volar con asientos vacíos y maximizar los ingresos totales obtenidos mediante los precios de los billetes.

El precio es una función de la oferta y la demanda. Para cada ruta se ofrece un abanico de precios. Cada precio conlleva una serie distinta de normas y condiciones tales como la antelación con la que debe comprarse la tarifa y si es reembolsable si el pasajero desea cancelar el viaje.

Las compañías aéreas ofrecen al cliente la capacidad de equilibrar la comodidad con el coste. Los pasajeros que viajan por trabajo a menudo necesitan reservar sus vuelos poco antes de la salida para poder realizar cambios en su itinerario y obtener al menos

un reembolso parcial si tienen que cancelar a causa de un cambio de planes. Tienen una “elasticidad” de precios relativamente baja, ya que están dispuestos a pagar un precio elevado por conseguir el producto concreto que requieren. Por otro lado, los pasajeros que viajan por placer tienden a reservar con mayor antelación, quizás varios meses antes de la salida, y le dan menos importancia a opciones adicionales que requieren los pasajeros que viajan por trabajo. En consonancia, el cliente que viaja por placer tiene una elevada “elasticidad” de precios y da prioridad al precio sobre la comodidad. En general, cuanto mayor sea la antelación con la que se compre el billete, más bajo será el precio.

Las compañías aéreas optimizan el abanico (mix) de precios en cada ruta garantizando que se puede satisfacer la demanda para los productos más flexibles y de precios más altos. A este fin las compañías aéreas desarrollan sistemas que emplean datos de reservas actuales e históricos para determinar cuántos asientos deben venderse a precios más bajos. Gran parte del proceso está automatizado como resultado de haber desarrollado dichos sistemas y los precios cambian dinámicamente a medida que se hacen las reservas.

Fijar los precios correctamente en el negocio de las compañías aéreas es especialmente importante, dado que sus productos se tornan “perecederos” con rapidez; una vez el avión ha despegado, un asiento vacío puede considerarse un ingreso perdido que no puede recuperarse. Sin embargo, un vuelo lleno no es necesariamente rentable, ya que esto lo determinará el mix de precios de los billetes.

Los ingresos pueden aumentarse vendiendo al cliente productos adicionales como alojamiento en hoteles y alquiler de coches a través de las páginas web de las aerolíneas y los centros de atención telefónica. Los precios de estos productos adicionales pueden agruparse con el precio del billete de avión a fin de ofrecer al cliente un precio global.

British Airways ha llevado a cabo inversiones importantes en el desarrollo de los productos Premium, First y Club World. Estas inversiones incluyen camas en posición horizontal y salas de estar. El coste de ofrecer estos productos se ve reflejado en el aumento del precio de los billetes.

Al igual que con cualquier producto de consumo, la competencia afecta a los precios, las compañías aéreas observan constantemente el mercado para asegurarse de que sus productos tienen precios atractivos, es decir, que estén en línea con las ofertas de productos similares de las compañías aéreas con las que compiten y de otras formas de transporte. No existe un precio mínimo o máximo, pero tiene que ser competitivo, así como generar suficientes ingresos para cubrir los costes y mantener la rentabilidad.

Al precio de un billete hay que sumarle los impuestos, los cargos y recargos. Éstos se agrupan en dos grandes categorías. La primera es aquéllos que cargan terceros como el gobierno y los operadores de aeropuertos. Si a la compañía aérea se le cobra por persona, éstas traspasan estos gastos directamente al cliente y se desglosan en el precio del billete. Cargos como las comisiones de aterrizaje, que se cobran por avión, se incluyen en el precio, ya que son parte de los costes fijos operativos y de servicio y no se desglosan en el precio del billete. La segunda categoría incluye aquellos costes soportados por la compañía aérea, como el recargo por combustible, que si se desglosa en el precio del billete. Dado que éste es un coste volátil, la compañía tiene que ser capaz de reaccionar rápidamente a los movimientos de los precios, tanto al alza como a la baja. El mecanismo de recargo es una manera de garantizar que los costes de

combustible incurridos se reflejan en el coste total para el cliente. Las compañías aéreas incluyen todos estos recargos adicionales cuando un cliente pide un precio, tanto en la página web como en sus centros de atención telefónica.

14.1.9 Relaciones con los empleados

En la actualidad British Airways se halla inmersa en una disputa con su personal de cabina. En los últimos tres ejercicios con cierre a 31 de marzo de 2010, las únicas huelgas fueron las organizadas por Unite (la unión que representa a auxiliares de vuelo, conocidos como personal de cabina). Esta disputa comenzó en 2009 y está relacionada con los cambios realizados en el número de personal de cabina a bordo en los vuelos desde Heathrow. La primera serie de estas huelgas se desarrolló durante un total de siete días en marzo de 2010 y dio lugar, en conjunto, a la cancelación del 21% de los vuelos de larga distancia y del 42% de los vuelos de corta distancia durante el mencionado período de siete días. Los vuelos cancelados, y las alteraciones en los desplazamientos aéreos debidos a las huelgas de Unite de 2010 y a la incertidumbre en torno a las huelgas, se tradujeron en un efecto negativo estimado en las operaciones del Grupo British Airways de aproximadamente £43 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 (lo cual representa un 0,5% del total de ingresos financieros en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010). Dado que la mayor parte de las mercancías de British Airways World Cargo se transportan en las bodegas de aviones de pasajeros de British Airways, las alteraciones también afectaron al negocio de British Airways World Cargo. Unite organizó otras huelgas de personal de cabina en mayo y junio de 2010. Se produjo un aumento en el programa de vuelos, con respecto a las huelgas de marzo. Se estima que el efecto financiero de las huelgas de mayo y junio de 2010, que se prolongaron durante un total de veinte días, fue de £142 millones en pérdidas (lo cual representa un 1,8% del total de ingresos financieros en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010).

En los ejercicios con cierre a 31 de marzo de 2009 y 2008, no se produjeron acciones laborales reivindicativas.

14.1.10 Nivel de costes fijos elevado

En general, las líneas aéreas de red tienen una gran dependencia de activos de alto valor de capital, principalmente la flota de aviones, el uso de *hubs* en aeropuertos y los contratos industriales históricos, que determinan los costes de empleados. En consecuencia, un porcentaje considerable de los gastos de explotación de una aerolínea de red son costes fijos que no varían proporcionalmente según los índices de ocupación, el número de pasajeros o la cantidad de carga transportada, el número de vuelos realizados y los coeficientes de utilización de aviones.

Además, la base de costes fijos de una aerolínea de red es mayor que la de nuevas compañías de bajo coste punto a punto. Esto se debe a que los modelos de negocio de los operadores de bajo coste pueden incluir una utilización elevada debido a ciclos breves de carga y descarga y días largos de operaciones (ambos más factibles gracias a prácticas laborales flexibles), el uso de aeropuertos que no operan como centros de distribución de vuelos (*non-hub*) o de terminales de bajo coste especializadas en aeropuertos *hub*, y de niveles elevados de autoservicio por parte de los clientes acompañados de recargos adicionales en concepto de servicios secundarios, que las aerolíneas de red suelen prestar como parte del precio del billete. Además, los niveles

básicos de retribución del personal son, en general, menores en las compañías de bajo coste.

Por lo tanto, es posible que las líneas aéreas de red tarden más tiempo en ajustar sus recursos a cualquier cambio repentino en la demanda, como ocurrió después de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 o con la actual crisis económica. Al tratarse de un sector con un elevado grado de apalancamiento operativo, un cambio relativamente menor en los ingresos unitarios por AKO de la aerolínea, ya se deba a cambios en los coeficientes de ocupación o a fluctuaciones en los *yields*, puede tener una repercusión significativa sobre la rentabilidad de la compañía. Por otra parte, los ingresos también pueden variar debido a una serie de circunstancias como, entre otras, la presión que la competencia ejerce sobre los *yields*, peso relativo de las clases *premium*, conflictos laborales, catástrofes naturales. También en términos de costes los precios del combustible o los costes resultantes de las coberturas son volátiles y pueden afectar a la rentabilidad de la aerolínea.

14.1.11 Reestructuración

En los dos ejercicios con cierre a 31 de marzo de 2010 y 2009, British Airways emprendió importantes iniciativas de reestructuración con el objetivo de crear una base de costes competitiva. En el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, los recursos humanos se redujeron en 1.750 PME, pasando de 42.350 a 40.600, una caída del 4,1%, incluyéndose 479 gerentes que optaron por un cese voluntario. En el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, el personal se redujo aproximadamente otros 3.800 PME de un total de 36.800, una caída del 9,4%, debido a mejoras en la productividad y bajas vegetativas en combinación con despidos voluntarios, una reducción de las horas extra, un aumento del trabajo a tiempo partido y a excedencias no retribuidas. Parcialmente como resultado de estas iniciativas, los gastos de personal disminuyeron de £2.193 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 a £1.998 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, lo que representó un 25% de los ingresos totales de British Airways. Los costes anuales asociados a las iniciativas de reestructuración, fundamentalmente las indemnizaciones por despido voluntario, fueron de £78 millones y £85 millones en esos ejercicios, respectivamente.

14.1.12 Terminal 5 de Heathrow

La Terminal 5 de Heathrow se inauguró el 27 de marzo de 2008 y se utiliza exclusivamente por British Airways como su centro de distribución de vuelos global. British Airways trasladó la mayoría de sus operaciones a la Terminal 5 en el verano de 2008. Entre los beneficios para el cliente de la Terminal 5 se incluyen unas conexiones más sencillas entre los vuelos de British Airways, que anteriormente se repartían entre tres terminales, salas de espera remodeladas más grandes, un proceso de facturación más rápido a través del uso extensivo de instalaciones de autoservicio, y acceso directo dentro de la terminal al servicio de metro y trenes rápidos al centro de Londres.

El traslado de British Airways a la Terminal 5 ha dado lugar al incremento de los niveles de rendimiento operativo, así como a eficiencias (entre ellas, ahorros de costes) derivadas de mejoras en las prácticas laborales. La ocupación exclusiva de la Terminal 5 de Heathrow por British Airways también ha reportado a la compañía una mayor flexibilidad en relación con sus operaciones cotidianas y su planificación estratégica. Los buenos resultados obtenidos en Heathrow han repercutido de forma positiva en toda la red, contribuyendo a la puntualidad de la red (medida según el

parámetro denominado “Ready to Go”) que ha mejorado, pasando de un 34% durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008 a un 59% durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010. En términos de extravío de equipaje (es decir, las maletas que no llegan a destino con el pasajero al que pertenecen), la media de British Airways en Heathrow durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 fue de 24,2 maletas de cada mil, en comparación con 69,3 maletas por cada mil en marzo de 2008.

Tras la finalización de la Terminal 5C (una ampliación de la Terminal 5 que se completará y estará preparada para el uso de los pasajeros en 2011), no existen más planes para ampliar la Terminal 5.

Sin la ampliación de las pistas de aterrizaje en Heathrow (comunes a todas las terminales), British Airways tendría dificultades para expandir su capacidad debido al nivel de congestión de dicho aeropuerto.

14.1.13 Pensiones

British Airways tiene contraídas importantes obligaciones en materia de pensiones en virtud de planes establecidos a favor de sus empleados. Son tres los planes de pensiones más importantes para los empleados británicos de British Airways, dos planes de prestación definida (APS y NAPS) y un plan contributivo de aportación definida, que están cerrados para los nuevos miembros

Un plan de prestación definida calcula la pensión pagadera a los partícipes en una fecha concreta, en función de su antigüedad en el plan de pensiones y su salario a su jubilación o en alguna fecha cercana a ésta (o antes si abandonaran el plan de pensiones). El trabajador recibirá un cantidad fija y la compañía abonará la diferencia, en su caso, entre el valor de los activos del plan de pensiones y la cantidad a recibir por el trabajador. A diferencia de lo anterior, un plan de aportación definida no asegura al trabajador la percepción de un importe concreto en concepto de pensión, ya que su funcionamiento consiste en la aportación por parte de la empresa y, normalmente, del empleado, de unas cantidades definidas en función del salario de este último, las cuales se depositan en una cuenta afecta al plan. Las aportaciones ingresadas en esa cuenta se invierten. Finalmente, los fondos que la cuenta registre para un partícipe a su jubilación se utilizan para adquirir una pensión.

Los planes APS y NAPS quedaron cerrados a nuevas adhesiones en 1984 y 2003 respectivamente, y ofrecen derechos según una fórmula que depende del salario y la antigüedad en el plan, así como de un plan de aportación definida, el BARP al que la compañía y los partícipes aportan un porcentaje fijo cada mes. A 31 de marzo de 2010, el plan APS contaba aproximadamente con 30.355 partícipes (un descenso con respecto a los 31.204 registrados a 31 de marzo de 2009): el 87% pensionistas (en alza con respecto al 85% registrado a 31 de marzo de 2009), el 9% partícipes diferidos (es decir, partícipes que han dejado de acumular nuevos derechos pero que aún no han comenzado a percibir su pensión – básicamente antiguos empleados de British Airways que no han alcanzado la edad de jubilación) (en descenso frente al 10% registrado a 31 de marzo de 2009) y el 4% activos (en descenso frente al 5% a 31 de marzo de 2009). A 31 de marzo de 2010, el plan denominado “NAPS” contaba aproximadamente con 68.524 partícipes (en descenso frente a los 68.892 registrados a 31 de marzo de 2009): el 30% pensionistas (en aumento con respecto al 27% registrado a 31 de marzo de 2009), el 33% partícipes diferidos (en aumento de un 32% a 31 de marzo de 2009) y el 37% partícipes activos (en descenso frente al 41%

registrado a 31 de marzo de 2009). El personal incorporado desde abril de 2003 se ha unido al BARP, un plan de aportación definida con aproximadamente 7.100 partícipes a 31 de marzo de 2010 (en descenso frente a unos 7.200 partícipes en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009).

La financiación de estos planes procede de una combinación de aportaciones de los empleados y de la empresa, en la que los empleados pagan un porcentaje fijo de su salario y la empresa aporta la financiación restante necesaria para ofrecer estas prestaciones.

En la valoración actuarial trienal de 31 de marzo de 2009, el valor de mercado de los activos de APS era de 5.925 millones de libras (725 millones de libras menos, con respecto a los 6.650 millones de libras contabilizados a 31 de marzo de 2006), cifra que representa el 85% del valor de las prestaciones que devengan en favor de los partícipes tomando en consideración futuras subidas salariales (en descenso frente al 100% registrado a 31 de marzo de 2006). A 31 de marzo de 2009, el valor de mercado de los activos de NAPS era de 6.096 millones de libras (264 millones de libras más con respecto a los 5.832 millones de libras registrados a 31 de marzo de 2006), que representan el 70% del valor de las prestaciones que devengan en favor de los partícipes, tomando en consideración futuras subidas salariales (en descenso, frente al 74% registrado a 31 de marzo de 2006).

Según el régimen de financiación reglamentario de Reino Unido, las empresas deben aportar a los planes de pensiones a los tipos que acuerden con los *trustees* de los planes, sujeto a la aportación del actuario del plan de pensiones, aunque si no pueden llegar a un acuerdo, dicho tipo se establece por el Regulador de Pensiones. Los *trustees* del plan pueden, en el transcurso de las discusiones acerca de las valoraciones futuras que deben celebrarse al menos cada 3 años, solicitar un aumento en las aportaciones de las empresas. El Regulador de Pensiones, de conformidad con los artículos 43 a 46 de la *Pensions Act 2004*, también tiene capacidad para emitir instrucciones de soporte financiero a las empresas dentro de un grupo (que, en éste caso, tras implementarse la Fusión, sería el Grupo IAG, incluyendo a Iberia) respecto a los pasivos de los empleadores que participan en los planes de pensiones británicos, en los que una empresa es una empresa de servicios o presenta, de otro modo, unos “recursos insuficientes” (tal y como se define a efectos de la legislación relevante), lo que significa, en términos generales, que el valor razonable de sus recursos de la compañía (activos netos) es inferior al 50% de la parte que le corresponde en el *buyout deficit* en relación con el plan cuando sus entidades asociadas cuenten con tales recursos. Dicha instrucción de soporte financiero podría requerir que garanticen la provisión de seguridad para dichos pasivos o podría requerir importes adicionales a pagar en los planes de pensiones relevantes respecto a los mismos. El Regulador de Pensiones también puede emitir notificaciones de aportación si considera que una empresa ha adoptado acciones o fallado en la adopción de acciones diseñadas deliberadamente para evitar el cumplimiento de las promesas relacionadas con las pensiones o que sean materialmente adversas para la capacidad del plan de cumplir sus promesas relacionadas con las pensiones.

El Pensions Regulator ha descrito alguna de las circunstancias en que contemplaría emitir una notificación de aportación, entre las que se incluyen cambios en el nivel de garantía prestada a acreedores, rendimientos de capital tales como dividendos extraordinarios y programas de adquisición de acciones propias (pero no el pago de devenidos o programas de recompras en el curso de políticas ordinarias de retribución al accionista), cambios en la estructura de un grupo que rebajen sus compromisos de

aportación a un plan y operaciones que no se realicen en condiciones de mercado, en todos los casos cuando dichas actuaciones afecten de forma materialmente adversa a las obligaciones del empleador frente al fondo. Hasta la fecha el Regulador de Pensiones únicamente ha emitido un número limitado de notificaciones de aportación (menos de cinco). Entre las circunstancias en que podría emitirse una notificación de aportación cabe citar, por ejemplo, la declaración de concurso voluntario por una compañía con intención de seguir operando después de la declaración pero sin obligaciones adicionales en relación con el plan de pensiones.

En caso de reducción del valor de mercado de los activos de los fondos o de incremento del valor de los pasivos tasados o si los *trustees* del plan de pensiones determinan que la posición trienal requiere la adopción de un enfoque distinto para la reducción del déficit, podrán requerirse aportaciones mayores por parte de British Airways. El valor de los pasivos está basado en ciertos supuestos actuariales que incluyen, por ejemplo, factores de descuento, tendencias demográficas, esperanza de vida, tendencias de las pensiones, futuras tendencias salariales y rendimientos de activos previstos. Si cualquiera de estos supuestos resultase ser incorrecto, podrá ser necesario efectuar nuevas aportaciones a los fondos.

Cada tres años se llevan a cabo valoraciones actuariales de NAPS y APS. Las últimas valoraciones de APS y NAPS están fechadas a 31 de marzo de 2009 y concluyeron en junio de 2010 (de acuerdo con la normativa aplicable, las compañías disponen de un plazo de 15 meses para acordar una valoración con los administradores de las pensiones). La anterior valoración de APS y NAPS tuvo lugar el 31 de marzo de 2006. Dichas valoraciones determinan las aportaciones a realizar por British Airways a los planes. A marzo de 2009 (calculado con un descuento para determinar el valor actual neto), la capitalización de los dos principales planes arrojaba un déficit de 1.000 millones de libras y de 2.700 millones de libras, respectivamente.

La situación de financiación de ambos planes se deterioró entre marzo de 2006 y marzo de 2009 debido principalmente a la caída en los valores de los activos, lo que reflejó la caída en los valores de la renta variable global ante el escenario de ralentización económica.

En el periodo, el índice UK FTSE100 retrocedió aproximadamente un tercio y se produjeron caídas similares en otros índices de mercado principales; asimismo los valores de los inmuebles también retrocedieron. En menor grado, los pasivos de ambos fondos también aumentaron debido al fortalecimiento en la provisión de mejoras futuras en la expectativa de vida y a que la inflación entre 2006 y 2009 fue superior a lo supuesto anteriormente en marzo de 2006.

En junio de 2010 se llegó a un acuerdo de financiación en el marco de la normativa sobre capitalización del Reino Unido que fue aprobado por el regulador británico de pensiones. Dicho acuerdo estipula el nivel de pagos destinados a la capitalización del plan hasta 2023 en el caso del APS y hasta 2026 en el NAPS.

Las aportaciones totales al APS y al NAPS (que en 2009 ascendieron a unos 330 millones de libras, incluyendo pago del déficit y la contribución anual a dichos planes) se incrementarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual hasta que se cubra el déficit. Las aportaciones para el déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Se prevé que en los dos ejercicios transcurridos hasta el 31 de marzo de 2012, las aportaciones para cubrir el déficit

alcancen un total de 420 millones de libras y que las aportaciones totales de la empresa a APS y NAPS, incluyendo las aportaciones anuales a dichos planes, asciendan a un total de 680 millones de libras. En el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2011 las contribuciones a estos planes de pensiones ascenderán a 340 millones de libras, de los que aproximadamente 201 millones de libras corresponderán al pago del déficit.

Los requerimientos de aportaciones se negocian entre los *trustees* de APS y NAPS y la compañía, basándose en los requerimientos de financiación del Regulador de las Pensiones del Reino Unido, que se basan en que los déficits se paguen tan rápidamente como pueda permitírselo la compañía. Estos requerimientos de aportaciones se reevaluarán como parte de las siguientes valoraciones actuariales con fecha de 31 de marzo de 2012 y tienen que acordarse el 30 de junio de 2013 a lo más tardar.

También existen una serie de planes extranjeros para los empleados de British Airways con base en países distintos del Reino Unido, cuyos datos constan en el Informe y Cuentas Anuales del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. En esta fecha, estos planes también se valoraron sobre una base de la NIC 19. El déficit neto total sobre dicha base ascendió a £321 millones, de los cuales £190 millones se reconocieron como un pasivo en el balance.

Además, British Airways y los *trustees* de los planes de pensiones acordaron que si a 31 de marzo de cada año el balance de efectivo de British Airways excedía los 1.800 millones de libras esterlinas, esto derivaría en aportaciones adicionales a los planes: el efectivo que exceda de los 1.800 millones de libras esterlinas se abonará a los planes hasta que los pagos en efectivo agregados alcancen los 150 millones de libras esterlinas; a partir de esa cifra, se abonará a los planes el 50 % de cualquier saldo de efectivo que exceda los 1.800 millones de libras esterlinas y British Airways retendrá el saldo restante.

Estos umbrales serán reconsiderados como parte de la próxima valoración actuarial con fecha de 31 de marzo de 2012 y deberán ser consensuados entre las partes antes del 30 de junio de 2013.

Asimismo, British Airways asume, entre otras obligaciones, la de procurar el otorgamiento por BAHBV y BHL de una prenda a favor de los *trustees* sobre las Acciones de Iberia en poder de cada una de ellas, al objeto de garantizar el cumplimiento íntegro y puntual por British Airways de sus obligaciones conforme a los acuerdos de financiación, por un importe de hasta 250.000.000 libras esterlinas (la “Prenda sobre Acciones de Iberia”). Se conviene que la prenda sobre acciones de Iberia pueda sustituirse hasta la implementación de la Fusión por una garantía a favor de los *trustees* de pensiones sobre una cuenta bancaria de British Airways con un saldo de 250.000.000 de libras esterlinas en efectivo. La Prenda sobre Acciones de Iberia fue otorgada el 27 de julio de 2010.

Tras la implementación de la Fusión y de las Estructuras de Nacionalidad, se acuerda que esta garantía sobre la cuenta bancaria sea sustituida por una garantía otorgada por BAHBV sobre la totalidad de su participación en Iberia Holding (la “Prenda sobre Participaciones de Iberia Holding”), en unos términos sustancialmente idénticos a los de la Garantía Prendaria sobre Iberia. Además, British Airways, IAG y los *Trustees* han pactado los términos de un acuerdo de opción de compra y opción de venta por el que IAG otorgará a los *Trustees* una opción de venta sobre la participación en Iberia

Holding, opción que podrá ejercitarse en caso de ocurrencia de un Evento Desencadenante de BA (principalmente en caso de concurso de British Airways) por un precio de 250.000.000 libras esterlinas. Además, los *Trustees* han otorgado a IAG una opción de compra sobre la participación en Iberia Holding que, a su vez, podrá ejercerse previo acaecimiento de un Evento Desencadenante de BA. La opción de compra podrá ejercerse en cualquier momento durante los 3 meses posteriores a la ocurrencia de un Evento Desencadenante de BA.

Asimismo parte del acuerdo alcanzado con los *trustees* del NAPS y APS, British Airways ha acordado no repartir ni declarar dividendos hasta la fecha del acuerdo de la próxima valoración actuarial trienal del NAPS y APS (hasta el 30 de junio de 2013). La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar por lo tanto afectada por este compromiso, en la medida en que IAG como accionista de British Airways no reciba dividendos de esta última.

El 8 de julio de 2010, el gobierno del Reino Unido anunció su intención de cambiar la base sobre la cual se aplican los aumentos de inflación de los precios mínimos a las prestaciones por jubilación vinculadas a la inflación, pasando de una medida de índice de precios al por menor (RPI, por sus siglas en inglés) a una medida de índice de precios al consumo (IPC). La inflación del RPI ha sido, por término medio, superior que la del IPC durante el período transcurrido desde 2000, derivando las dos diferencias principales de los componentes de vivienda y del efecto de la fórmula empleada. El IPC no incluye diversos componentes de vivienda (por ejemplo, pago de intereses hipotecarios y el Council Tax, el impuesto que las autoridades locales británicas gravan sobre los hogares en base al valor estimado del inmueble y el número de personas que lo habitan). El IPC se calcula usando una media geométrica de agregación elemental, en contraste con la media aritmética, asumiendo implícitamente la media geométrica que los consumidores dejarán de comprar determinadas marcas o variedades de productos para pasar a adquirir alternativas más baratas al cambiar los precios relativos. Por ello, dado que las prestaciones derivadas de los planes de pensiones están vinculadas al incremento de la inflación, el uso de una medida inferior reducirá la cuantía de la prestación a la que es preciso hacer frente y la reducción de los pasivos del plan de pensiones supondrá una disminución del déficit. No se ha publicado todavía un proyecto de ley y sigue siendo incierto cómo afectarán los cambios, en caso de aprobarse, a los planes de pensiones de British Airways. Pese a que no puede haber seguridad respecto a que los cambios propuestos se aprueben en su forma actual o la base sobre los cuales pueda aplicarse a los planes de British Airways, si se adoptara una medida de inflación de IPC para NAPS y APS, los Consejeros estiman que el valor actual de los pasivos de los planes se reduciría en 500 millones de libras esterlinas y 400 millones de libras esterlinas respectivamente.

Tratamiento contable de APS y NAPS bajo la norma NIC19 a 31 de marzo de 2010			
	APS	NAPS	Total
Valor razonable de los activos del plan	6.443	8.024	14.467
Valor actual de los pasivos del plan	6.247	9.969	16.216
Activos/(pasivos) netos	196	(1.945)	(1.749)
Reconocimiento/no reconocimiento			
Reconocido en el balance (activos)	317	158	475
No reconocido en el balance:			
Superávit de APS restringido a causa de límite para los activos	50		50
Pérdidas actuariales acumuladas	(171)	(2.103)	(2.274)
Total reconocidos y no reconocidos	196	(1.945)	(1.749)

Dado que los índices reales de incremento y mortalidad pueden diferir de los asumidos, es posible que se generen ganancias y pérdidas actuariales. Según la NIC 19, APS y NAPS se reconocieron como activos derivados de retribuciones a empleados de £317 millones y £158 millones respectivamente a 31 de marzo de 2010.

A efectos contables, se realiza un cálculo anual siguiendo la NIC 19. En la valoración de las pensiones, los pasivos se presentan a su valor actual. Esto obliga a realizar una estimación de las pensiones devengadas hasta la fecha de valoración para todas las categorías de participantes (pensionistas, participantes diferidos y participantes activos), y a continuación calcular el valor actual de dichos pasivos aplicándoles un descuento. En la valoración trienal, dicha tasa de descuento es específica a cada plan, su estrategia de inversión y su margen de prudencia. En cambio, en la contabilidad anual, según lo dispuesto en la NIC 19, el descuento aplicado a los pasivos por pensiones es el que prescribe la normativa contable, es decir, la rentabilidad disponible a la fecha del balance de situación en los bonos corporativos con calificaciones de inversión más altas, pudiendo por tanto diferir sustancialmente del descuento aplicado en la valoración trienal, siendo habitualmente superior, por lo que el déficit contable suele ser menor.

Con arreglo a la NIC 19, debe reconocerse en el balance un activo o un pasivo por prestaciones a empleados, equivalente a la diferencia entre los activos a valor razonable a la fecha del balance y los pasivos descontados a la tasa basada en el rendimiento de los bonos corporativos. No obstante, al calcular el activo/pasivo por prestaciones a empleados no se registra el efecto acumulado de los cambios en las estimaciones, los cambios en las hipótesis y las desviaciones con respecto a las hipótesis actuariales (como factores de descuento, tendencia demográfica, salario futuro y rentabilidad sobre activos prevista) inferior a un 10% del mayor de o bien de las obligaciones por prestaciones de jubilación o bien los activos afectos al plan al inicio de ejercicio pertinente, si bien se informa en las notas a los estados financieros anuales. Cuando el efecto acumulado se sitúe por encima del 10% (i.e. si la ganancia o pérdida agregada no reconocida es superior al 10% del mayor de los activos o los pasivos), el importe deficitario / excedentario se reconocerá según el método lineal en la cuenta de pérdidas y ganancias a lo largo del período medio estimado restante de servicio de sus miembros. A 31 de marzo de 2010, las pérdidas actuariales acumuladas no reconocidas ascendían a £171 millones para APS y £2.103 millones para NAPS.

El siguiente cuadro muestra, a 31 de marzo de 2010, los activos y pasivos de APS y NAPS, calculados de conformidad con la norma NIC 19, y el tratamiento de estos activos y pasivos en términos de reconocimiento o no reconocimiento del balance de British Airways, nuevamente de conformidad con la norma NIC 19. Los activos y pasivos no reconocidos, como se detalla abajo, se muestran en una nota a las cuentas anuales a 31 de marzo de 2010.

14.2 Descripción de las partidas clave en las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de British Airways

14.2.1 Ingresos

British Airways obtiene ingresos de explotación principalmente de sus operaciones de transporte aéreo, consistentes en operaciones de transporte de pasajeros y carga.

14.2.1.1 Pasajes

Los ingresos de pasaje engloban los ingresos de líneas regulares de transporte de pasajeros y otros ingresos por transporte de pasajeros. Los ingresos de explotación de líneas regulares de transporte de pasajeros proceden de pasajeros transportados en vuelos operados por British Airways, BA CityFlyer y OpenSkies. Los otros ingresos de pasaje son los generados por British Airways en vuelos chárter de British Airways, recargos por encarecimiento del combustible y por aplicación de procesos de seguridad, recargos por exceso de equipaje y billetes vendidos pero no utilizados.

Los ingresos de pasaje se reconocen en el momento en que se presta el servicio de transporte. Los billetes de pasajeros netos de descuentos se registran como pasivo circulante en la cuenta de “ventas anticipadas” hasta su reconocimiento como ingresos. Los billetes de avión no utilizados se reconocen como ingresos utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento basadas en los pactos y condiciones del billete (incluyendo billetes no reembolsables) y las tendencias históricas. Los costes por comisiones se reconocen al mismo tiempo que los ingresos a los que están ligados y se cargan en los gastos de explotación.

14.2.1.2 Ingresos de carga

Los ingresos de carga consisten en ingresos de transporte de mercancías y correo, incluyéndose los recargos por encarecimiento de combustible.

Los ingresos de carga se reconocen en el momento en que se presta el servicio de transporte.

14.2.1.3 Programas de millas

British Airways opera dos programas principales de fidelización. El programa de pasajero frecuente de la aerolínea funciona a través del Club *Executive* de la aerolínea y permite a los viajeros frecuentes acumular créditos por millaje, las “Millas BA”, que dan derecho a una serie de prestaciones, fundamentalmente vuelos gratuitos. El valor razonable atribuido a los créditos concedidos por millaje se difiere en forma de pasivo y se reconoce en “Ingresos por pasaje” cuando los participantes en el programa canjean las millas recibidas. La política contable que se aplica al reconocimiento de ingresos por millaje se modificó durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, y los resultados del ejercicio anterior se modificaron en consecuencia, en línea con la adopción de la CINIIF 13, “Programas de fidelización de clientes”.

Antes de la adopción del CINIIF 13, el valor completo de un billete comprado por un miembro de Executive Club y válido para acumular Millas BA se reconoció como ingreso de pasaje, en el momento del transporte del pasajero. Se realizó una provisión

dentro de los costes operativos para imputar el coste de transporte marginal anticipado del miembro de Executive Club en el momento de reembolso de las Millas BA “obtenidas”.

Además, las “Millas BA” se venden a socios comerciales para su uso en actividades de promoción.

British Airways también opera el plan AIRMILES, a través de su filial íntegramente participada Mileage Company Limited. Este plan permite a las compañías adquirir millas para su utilización en sus propias actividades de promoción. Las millas pueden canjearse por una serie de prestaciones, incluyéndose el volar con British Airways y otros operadores. El valor razonable de las millas vendidas se difiere y reconoce como ingresos (bien en “Ingresos de pasaje” u “Otros ingresos por servicios y ventas”, en función de cómo se canjeen las millas) en el momento del canje de las millas por parte de los partícipes que las han recibido. El coste de prestar servicios de canje se reconoce en el momento en que se canjean las millas.

14.2.1.4 Ingeniería

Dentro del epígrafe “Otros ingresos por servicios y ventas”, los servicios de ingeniería para terceros guardan relación principalmente con servicios de puesta a punto de componentes. Los ingresos se reconocen en el momento en que se prestan los servicios.

14.2.1.5 Otros ingresos

El epígrafe “Otros ingresos por servicios y ventas” engloba también los honorarios cobrados en concepto de servicios de asistencia en tierra prestados por British Airways a otras aerolíneas, principalmente en el aeropuerto JFK de Nueva York, ingresos de ventas a bordo, márgenes brutos sobre ventas realizadas por British Airways Holidays, dedicada a la venta de vacaciones organizadas, y servicios no ligados al transporte prestados por British Airways World Cargo.

14.2.2 Gastos de explotación

Los gastos de explotación de British Airways incluyen gastos de personal, reestructuraciones, amortizaciones y deterioro, costes de arrendamientos operativos de aeronaves, costes de combustible, costes de ingeniería y otros costes de flota, tasas de aterrizaje y de navegación, cargos por asistencia en tierra, costes de restauración y otros gastos de explotación, costes comerciales, diferencias por cambio de divisa y alojamiento, costes de equipos en tierra y de IT.

14.2.2.1 Gastos de personal

Los gastos de personal engloban los sueldos y salarios, las primas ligadas a resultados, los costes por pensiones y otras prestaciones, y otros costes y gastos de personal (como el coste de alojamiento para la tripulación) y gastos de seguridad social.

Los gastos de personal no incluyen los pagos efectuados en relación con programas de despido / jubilación anticipada, que se registran dentro de “Reestructuraciones”.

14.2.2.2 Reestructuraciones

La reestructuración incluye costes asociados a la reducción de personal, tanto directivo como no directivo. En esto último se incluye un plan de bajas voluntarias.

14.2.2.3 Amortizaciones y deterioro

Para obtener información detallada acerca de la depreciación, amortización y deterioro, consulte las cuentas anuales de British Airways.

La flota, por lo general, se amortiza a lo largo de las vidas útiles estimadas de los aviones, que oscilan entre 18 y 25 años tras tener en cuenta su valor residual estimado. Los porcentajes de amortización anual efectiva derivados de dichos métodos son los indicados a continuación:

	Ejercicio 2010/09 (%)	Ejercicio 2009/08 (%)	Ejercicio 2008/07 (%)
Boeing 747-400 y 777-200	3.7	3.7	3.7
Boeing 767-300	4.8	4.8	4.8
Boeing 757-200	4.4	4.4	4.4
Boeing 737-400	4.8	4.8	4.9
Airbus A318. A319. A320 y A321	4.9	4.9	4.9
Embraer E170 y E190	6.4	N/A	N/A

14.2.2.4 Gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves

Los gastos por arrendamientos operativos de aeronaves engloban los costes de alquiler de aeronaves sujetas a arrendamiento operativo. Este gastos excluye los pagos realizados en virtud de contratos en régimen de *wet-lease*, que consiste en el alquiler de aeronaves con mantenimiento íntegro y tripulaciones, incluidos en el epígrafe “Ingeniería y otros costes de flota”.

14.2.2.5 Gastos de combustible

Los gastos de combustible y petróleo incluyen el coste de combustible y petróleo utilizado para operar la flota de British Airways, y el coste de distribución del combustible desde los proveedores a las aeronaves. Este gasto se indica habiendo tomado en consideración la repercusión de las coberturas de combustible y de divisas relacionadas.

14.2.2.6 Gastos de ingeniería y otros costes de flota

Los gastos de ingeniería engloban el coste de materiales y piezas relacionados con comprobaciones de la célula, revisión de componentes, el coste íntegro, mano de obra incluida, de las comprobaciones y revisiones cuando son realizadas por terceros y el coste de los wet leases y los seguros de las aeronaves. Los gastos de revisión general de motores se capitalizan y la amortización se carga en el epígrafe “Amortizaciones y deterioro”. Los componentes adquiridos en relación con reparaciones de motores,

frente a los adquiridos en revisiones generales, se contabilizan en este epígrafe de gastos.

14.2.2.7 Tasas de aterrizaje y tasas de navegación

Las tasas de aterrizaje son comisiones abonadas a las compañías aeroportuarias en concepto de aterrizaje y, cuando proceda, estacionamiento en un aeropuerto concreto. Las tasas de navegación son derechos impuestos por órganos de control de la navegación en el espacio aéreo, en muchos casos propiedad del gobierno, por el uso del espacio aéreo por ellos controlado. Asimismo se incluyen los derechos por pasajero y por aplicación de procesos de seguridad pagaderas a las autoridades locales o nacionales.

14.2.2.8 Gastos de handling restauración y otros gastos de explotación

Los gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación incluyen los gastos de agentes de asistencia en tierra por servicios al pasajero y manipulación de equipajes (incluyéndose los costes asociados a la facturación de pasajeros y la emisión de billetes/tarjetas de embarque), costes de handling de aeronaves por parte de terceros, restauración y otros gastos de explotación, incluyéndose la limpieza de los aviones, el coste de la limpieza y restauración en salas de espera en aeropuertos y el coste de las mercancías vendidas a bordo.

14.2.2.9 Gastos comerciales

Los gastos de ventas incluyen los gastos de marketing y publicidad, los gastos de sistemas informáticos de reserva (GDS), comisiones por tarjeta de crédito, comisiones de proveedores de servicios de reservas telefónicas pagaderas por British Airways, comisiones de agencias de viaje, cargos por combinación de servicios y comisiones por código compartido, que British Airways abona a otras aerolíneas por pasajes de British Airways que hayan vendido o comercializado, así como otras comisiones e incentivos y costes de terceros, tales como los costes de gestión de bases de datos, asociados al funcionamiento del Club *Executive*.

14.2.2.10 Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio no realizadas surgidas de la reconversión en el balance de activos y pasivos monetarios y diferencias de cambio realizadas en liquidaciones de transacciones.

14.2.2.11 Gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT

Los gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra (tales como ordenadores, equipos de oficina y equipos de taller) y de IT incluyen los gastos relacionados con las operaciones en tierra de British Airways (instalaciones para operaciones y oficinas de British Airways, suministros básicos, derechos de licencia de software, gastos de tecnologías de la información, y seguro de daños materiales y general).

14.2.3 Conceptos no de explotación

Los conceptos no de explotación se corresponden con ingresos y gastos en el ejercicio que surgen de activos o pasivos financieros. Incluyen algunos costes relacionados con derivados financieros de cobertura frente al encarecimiento del precio del combustible, gastos de financiación (por ej., intereses sobre créditos o sumas exigibles en virtud de arrendamientos financieros o contratos de compra a largo plazo), ingresos financieros (por ej., intereses sobre depósitos bancarios), ingresos/gastos de financiación neta correspondientes a pensiones, cargos por reconversión de endeudamientos en divisas, beneficios sobre venta de inmovilizado material e inversiones, la participación de British Airways en los beneficios después de impuestos en asociadas y cargos netos ligados a activos financieros de venta disponible.

14.2.3.1 Derivados de cobertura para el precio del combustible

La ganancia o pérdida relacionada con la parte no efectiva de la ganancia o pérdida por cambios en el valor razonable de los derivados ligados al combustible se contabiliza según las normas de contabilización de coberturas estipuladas en la NIC 39. La parte efectiva de la ganancia o pérdida por cambios en el valor razonable se difiere en reservas.

14.2.3.2 Gastos financieros netos

Los ingresos financieros guardan relación principalmente con intereses bancarios devengados sobre depósitos e inversiones líquidas a corto plazo. Los costes financieros guardan relación con intereses cargados sobre préstamos, arrendamientos financieros y endeudamientos, netos de intereses capitalizados en relación con créditos de financiación de activos en construcción.

14.2.3.3 Gasto de financiación neta correspondiente a pensiones

El gasto por intereses derivado de la actualización del pasivo por pensiones neto del aumento previsto en los valores de los activos afectos al fondo de pensiones. También se engloba la amortización (o el cargo anual respecto a las vidas de servicio previstas restantes de los miembros activos del programa) de ganancias o pérdidas actuariales acumuladas por encima del 10% de las obligaciones por prestaciones de jubilación o, si fuera mayor, los activos afectos al plan de pensiones al inicio de cada ejercicio relevante, tal y como se computan en la NIC 19.

14.2.3.4 Resultados por conversión de endeudamientos de una divisa a otra

Los resultados derivados de la reconversión a libras esterlinas de deudas en moneda extranjera en la fecha de balance según requiere la NIC 21, con el fin de reconvertirlo a la moneda funcional, teniendo por tanto un efecto meramente contable.

14.2.3.5 Beneficios por la venta de inmovilizado material e inversiones

Ingresos menos el valor en libros (valor contable neto) de los activos enajenados.

14.2.3.6 Fiscalidad

El Impuesto sobre Sociedades calculado como impuesto real pagadero a las autoridades tributarias respecto del ejercicio, incluyéndose los ajustes por estimaciones bajas y sobreestimaciones en ejercicios anteriores, y los impuestos diferidos.

14.2.3.7 Saldo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta

La suma de (i) ingresos derivados de activos financieros disponibles para su venta y (ii) inversiones canceladas, incluido el deterioro en relación con las inversiones de British Airways en Flybe Group Ltd e Inter-Capital y Regional Rail Ltd.

14.2.4 EBITDARfp

El EBITDARfp son los resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta. Dado que esta partida se refiere exclusivamente a alquileres, excluye el coste de propiedad de la flota de aviones.

Debido a que es una práctica habitual que las aerolíneas utilicen alquileres operativos de aeronaves, el coste de los cuales se incluye en el beneficio de explotación (EBIT), el EBITDARfp, que excluye los alquileres, es el mejor parámetro para comparar las ganancias de las diferentes aerolíneas, independientemente de la propiedad de su flota.

Los costes de propiedad de aeronaves dentro de balance son la depreciación e interés asociados con la financiación, que también se excluyen de los cálculos del EBITDARfp.

14.2.5 Resultado de las operaciones

El resultado de las operaciones es los ingresos de explotación menos los costes de explotación.

14.2.6 Beneficios antes de impuestos

Los beneficios antes de impuestos son los beneficios de British Airways antes de deducir el impuesto sobre sociedades y antes de aplicar las pérdidas o ganancias, de haberlas, derivadas de actividades interrumpidas. En los períodos en revisión, el único período que muestra un resultado de actividades interrumpidas fue el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, que registró una pérdida por actividades interrumpidas de £2 millones.

14.2.7 Participación en los beneficios después de impuestos de empresas asociadas

British Airways registra en su cuenta de pérdidas y ganancias su parte, basada en su porcentaje de propiedad de acciones, de beneficios después de impuestos procedentes de inversiones contabilizadas como asociadas según el método de participación.

14.2.8 Ganancias por acción

Las ganancias básicas por acción se corresponden con el beneficio o, en su caso, la pérdida del Grupo British Airways después de impuestos atribuible a los accionistas, dividido por la media ponderada del número de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio, habiendo deducido las acciones mantenidas por el *trustee* a efectos de los Planes sobre Acciones para Empleados de British Airways.

Las ganancias diluidas por acción se corresponden con el resultado del cálculo antes descrito, corregido según el efecto dilusivo potencial de las opciones sobre acciones en poder de los empleados y (únicamente en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010) los Bonos Convertibles por importe de £350 millones emitida en agosto de 2009.

14.3 Comparación de los resultados de operaciones correspondientes al período de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2010, frente al período de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2009

La tabla siguiente muestra los resultados financieros de British Airways en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 y a 30 de junio de 2009:

	Periodo de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2010			Periodo de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2009		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
Ingresos						
Pasajes	1.666	86,0	82,9	1.724	86,9	83,0
Carga	175	9,0	8,7	128	6,5	6,2
Otros	96	5,0	4,8	131	6,6	6,3
Total ingresos	1.937		96,4	1.983		95,5
Gastos de explotación						
Gastos de personal	495	25,6	24,6	527	26,6	25,4
Reestructuración				9	0,5	0,4
Amortizaciones y deterioro	174	9,0	8,7	179	9,0	8,6
Gastos de arrendamiento operativo de aviones	17	0,9	0,8	18	0,9	0,9
Gastos de combustible	592	30,6	29,5	596	30,0	28,7
Gastos de ingeniería y otros costes de aeronave	136	7,0	6,8	130	6,6	6,3
Tasas de aterrizaje y gastos en ruta	150	7,7	7,5	165	8,3	7,9
Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación	243	12,5	12,1	266	13,4	12,8
Gastos de venta	70	3,6	3,5	68	3,4	3,3
Diferencias de divisa	(7)	(0,4)	(0,3)	(20)	(1,0)	(1,0)
Gastos de alojamiento, equipo de	139	7,2	6,9	139	7,0	6,7

	Periodo de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2010			Periodo de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2009		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
asistencia en tierra e IT						
Total gastos de las operaciones	2.009	103,7	100,0	2.077	104,7	100,0
(Pérdidas) de explotación	(72)	(3,7%)	(3,6)%	(94)	(4,7%)	(4,5)%
Partidas no de explotación						
Derivados financieros de combustible	(15)	0,8%		7	(0,4%)	
Gastos financieros netos	(44)	2,3%		(25)	1,3%	
Gasto financiero neto relacionado con pensiones	(21)	1,1%		(50)	2,5%	
Reconversión de gastos de préstamo de divisas	(5)	0,3%		25	(1,3%)	
Beneficio / (pérdida) sobre la venta de inmovilizado material e inversiones	(1)	0,1%			0,0%	
Participación en pérdidas después de impuestos en empresas asociadas	(6)	0,3%		(11)	(0,6%)	
(Pérdida) antes de impuestos	(164)	(8,5%)		(148)	(7,5%)	
Impuesto	42	2,2%		42	2,1%	
Pérdida después de impuestos	(122)	(6,3%)		(106)	(5,3%)	

14.3.1 Ingresos

Los ingresos por pasajeros se redujeron en £58 millones (3.4%) en comparación con el mismo periodo del ejercicio anterior, pasando de £1.724 millones a £1.666 millones. La capacidad, medida en AKO, disminuyó un 11,2%, pasando de 36.654 millones a 32.549 millones. El *yield* de pasaje aumentó un 13,5%, de 6,06 a 6,88 peniques por PKT. El *yield* de pasaje por AKO mejoró un 8,9%, de 4,70 peniques por ASO a 5,12 peniques por AKO. Excluyendo el efecto de las variaciones ventajosas en los tipos de cambio, la mejora en el *yield* fue de un 12,7%, principalmente como resultado de la menor oferta de asientos con descuentos o con tarifas más bajas en todo el trimestre, en comparación con el año anterior. Sin embargo, de no haberse producido una alteración en los servicios durante el periodo, los ingresos de pasaje se habrían incrementado aproximadamente un 11%, con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

Los PKT descendieron un 14,9%, lo que refleja principalmente los efectos derivados de las cenizas volcánicas y las huelgas del personal de cabina.

Los PKT de Reino Unido y Europa descendieron un 17,9%, y los PKT de otras áreas de viaje descendieron un 14,1%.

Los ingresos de carga aumentaron un 36,7%, registrándose una escalada de los *yields* de carga del 33,9%, pasando de 11,69 a los 15,85 peniques por TKT de carga, impulsado por una mayor demanda, la mezcla de productos y un aumento de los recargos por combustible. Los volúmenes de carga crecieron un 2,0%, pasando de 1.097 millones a 1.118 millones de TKT de carga.

La siguiente tabla muestra el efecto de los volúmenes de ventas, los precios de las ventas y los tipos de cambio en los ingresos de British Airways correspondientes al trimestre cerrado a 30 de junio de 2010, comparado con el mismo periodo del ejercicio anterior:

	Trimestre cerrado a 30 junio 2010 (millones £)	Trimestre cerrado a 30 junio 2009 (millones £)	Variación (millones £)	Volumen (millones £)	Precio (Incl. mix) (millones £)	Tipo de cambio (millones £)
Ingresos de pasaje	1,666	1,724	(58)	(257)	186	13
Ingresos de carga	175	128	47	0	4	3
Otros ingresos	96	131	(35)	0	(35)	0
Total ingresos	1,937	1,983	(46)	(257)	195	16

14.3.2 Gastos de explotación

14.3.2.1 Gastos de personal

Los gastos de personal se redujeron un 6,1%, respecto del mismo periodo del ejercicio anterior, pasando de £527 millones a £495 millones, fundamentalmente debido a los menores costes de personal de cabina logrados mediante la reducción de los niveles de personal en cabina (*crew complements*) aplicada en noviembre de 2009, el recorte de la plantilla y las horas extras en varios departamentos, y debido a una recorte de operaciones producido por las alteraciones en los servicios registradas durante el periodo. Sin embargo, este recorte se vio parcialmente compensado por un aumento de £16 millones en los costes de los servicios respecto de los planes de pensiones APS y NAPS.

14.3.2.2 Reestructuración

No se contrajeron gastos de reestructuración en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010, a diferencia de los £9 millones registrados en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009, debido a que todos los principales programas de reestructuración tuvieron lugar en el periodo concluido el 31 de marzo de 2010.

14.3.2.3 Amortizaciones y deterioro

No se han registrado cambios materiales en las amortizaciones y deterioro entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente.

14.3.2.4 Gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves

No se han registrado cambios materiales en los costes por arrendamientos operativos de aviones entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente.

14.3.2.5 Gastos de combustible

Los gastos de combustible registrados en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 se recortaron en £4 millones (un 0,7%) con respecto a los gastos contraídos en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009. La mejora fue el resultado de cambios en el programa de vuelos, incluyéndose los recortes causados por las interrupciones, con que se tradujeron en una disminución total de en los costes de £69 millones, compensado en parte por las subidas de precio y los efectos cambiarios negativos, que totalizaron conjuntamente un total de £65 millones. El gasto de combustible y petróleo por AKO aumentó un 12,3%, de 1,62 peniques a 1,82 peniques.

14.3.2.6 Gastos de ingeniería y otros costes de flota

Los gastos de ingeniería y otros costes de flota aumentaron un 4,6%, con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, pasando de £130 millones a £136 millones, fundamentalmente a raíz de un incremento en los gastos por *wet-lease* ligados a la contratación de aeronaves y personal de cabina adicionales durante las huelgas del personal de cabina que tuvieron lugar en marzo, mayo y junio de 2010.

14.3.2.7 Tasas de aterrizaje y tasas de navegación

Se registró un recorte en las tasas de aterrizaje y tasas de navegación de £15 millones (el 9,1%) entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente, principalmente debido al recorte en operaciones de vuelo producido por la alteración registrada en los servicios durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010. Las tasas de aterrizaje y gastos en ruta por AKO aumentaron un 2,2%, de 0,45 peniques a 0,46 peniques.

14.3.2.8 Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación

Los gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación se recortaron en £23 millones (un 8,6%) entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente, principalmente debido a un menor volumen de operaciones de vuelo causado por la alteración de los servicios y a la renegociación de tarifas contractuales. Sin embargo, esta reducción se vio parcialmente compensada por el aumento en las indemnizaciones abonadas a clientes a raíz de las alteraciones en el servicio.

14.3.2.9 Gastos Comerciales

No se han producido cambios materiales en los costes de ventas entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente.

14.3.2.10 Diferencias de cambio

Las diferencias de cambio registradas en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 arrojaron una ganancia de £7 millones, mientras que en el mismo periodo del ejercicio anterior la ganancia fue de £20 millones. Las diferencias de cambio representan una combinación de diferencias de cambio realizadas en liquidaciones de transacciones (con respecto al valor al cual se mantiene el activo o pasivo no liquidado) y diferencias de cambio no realizadas surgidas de la reconversión en los balances de capital circulante a libras esterlinas desde divisas extranjeras. La mayor parte de la ganancia registrada en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 fue el resultado de diferencias no realizadas surgidas de la reconversión de los balances de capital circulante en dólares estadounidenses y euros, por un fortalecimiento de la libra esterlina frente a las anteriores, mientras que en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 las diferencias no realizadas netas registradas sobre esos balances fueron menores.

14.3.2.11 Gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT

No se han registrado cambios materiales en los gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT entre el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 y el mismo periodo del ejercicio siguiente.

14.3.3 Partidas no de explotación

14.3.3.1 Derivados de cobertura para el precio del combustible

Las pérdidas netas no realizadas en la parte no efectiva de los derivados de cobertura del combustible durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 fueron de £15 millones, mientras que en el mismo periodo del ejercicio anterior se registraron ganancias netas no realizadas por importe de £7 millones.

14.3.3.2 Gastos financieros netos

Los gastos financieros netos registrados en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 aumentaron en £19 millones (un 76%) con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los gastos financieros aumentaron en £15 millones, principalmente por el cargo en concepto de intereses sobre el Bono Convertible de £350 millones emitido en agosto de 2009. Los ingresos financieros se redujeron en £4 millones debido a la aplicación de tipos de interés menores sobre los fondos invertidos.

14.3.3.3 Gastos de financiación neta correspondiente a pensiones

Los gastos de financiación neta correspondientes a pensiones se recortaron en £29 millones (58,0%), fundamentalmente debido a un beneficio de 53 millones de libras

esterlinas procedente de una mayor tasa de rentabilidad prevista sobre los activos de los fondos de pensiones APS y NAPS. Esta mayor rentabilidad se vio parcialmente compensada por una amortización de pérdidas más elevadas en el plan NAPS utilizando el método del corredor estipulado en la NIC 19, que permite diferir determinadas ganancias o pérdidas.

14.3.3.4 Ganancias/perdidas por reconversión de endeudamientos en divisas

La reconversión de endeudamientos en divisas generó una pérdida de £5 millones en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010, a diferencia de la ganancia de £25 millones obtenido en el mismo periodo del ejercicio anterior. El motivo fue el debilitamiento de la libra esterlina con respecto al dólar estadounidense y el yen, que contrasta con el fortalecimiento de la libra con respecto a esas monedas en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009.

14.3.3.5 Pérdida por la venta de inmovilizado material e inversiones

La pérdida por la venta de inmovilizado material e inversiones en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 fue de £1 millón. No se registraron beneficios ni pérdidas netas por la venta de inmovilizado material e inversiones durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009.

14.3.3.6 Fiscalidad

El ingreso fiscal de £42 millones arroja una tasa efectiva del 25,6%, frente al tipo general del impuesto sobre sociedades en el Reino Unido, del 28%. El ingreso fiscal surge principalmente de diferencias en la contabilización de los fondos de pensiones.

14.3.4 EBITDARfp

El EBITDARfp aumentó un 17,8%, pasando de los £118 millones en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 a los £139 millones en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010, en línea con la disminución en las pérdidas de explotación.

14.3.5 Beneficios/(pérdidas) de explotación y beneficios/(pérdidas) antes de impuestos

Los ingresos y gastos de explotación se vieron perjudicados, en abril y mayo de 2010, por el cierre del espacio aéreo del Reino Unido tras la erupción en Islandia del volcán Eyjafjallajökul y por diversas huelgas organizadas por Unite (sindicato que representa al personal de cabina) en marzo, mayo y junio de 2010. Sin embargo, los resultados de operaciones fueron positivos gracias a un aumento en los *yields* de pasaje y carga y a una disminución en los gastos de explotación. Esto se tradujo en una pérdida de explotación de £72 millones, frente a la pérdida de explotación de £94 millones registrada en el periodo de 3 meses finalizado a 30 de junio de 2009, si bien unos costes financieros más elevados y la repercusión no monetaria de las variaciones cambiarias generó un aumento del 10,8% en la pérdida antes de impuestos, que ascendió a £164 millones.

14.3.6 Participación en los beneficios después de impuestos de empresas asociadas

La participación de British Airways en las pérdidas de Iberia, del 13,5%, se redujo de los £11 millones en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009 a los £6 millones en el mismo periodo finalizado el 30 de junio de 2010, lo que refleja menores pérdidas para Iberia en el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

14.3.7 Ganancias por acción

Corresponde a los accionistas una pérdida básica de 10,9 peniques por acción durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 (un 13,5% más que la pérdida de 9,6 peniques por acción durante el periodo de tres meses finalizado a 30 de junio de 2009).

14.4 Comparación de los resultados de operaciones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 y el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009

La tabla siguiente muestra los principales componentes de las pérdidas de explotación de British Airways en los dos ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010 y 31 de marzo de 2009:

	Ejercicio 2010/09			Ejercicio 2009/08		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
Ingresos						
Pasajes	6.980	87,3	84,9	7.836	87,1	85,1
Carga	550	6,9	6,7	673	7,5	7,3
Otros	464	5,8	5,6	483	5,4	5,2
Total ingresos	7.994		97,2	8.992		97,6
Gastos de explotación						
Gastos de personal	1.998	25,0	24,3	2.193	24,4	23,8
Reestructuración	85	1,1	1,0	78	0,9	0,8
Amortizaciones y deterioro	732	9,2	8,9	694	7,7	7,6
Gastos de arrendamiento operativo de aviones	69	0,9	0,8	73	0,8	0,8
Gastos de combustible	2.372	29,7	28,8	2.969	33,0	32,2
Gastos de ingeniería y otros costes de aeronave	505	6,3	6,1%	510	5,7	5,5
Tasas de aterrizaje y gastos en ruta	608	7,6	7,4%	603	6,7	6,5
Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación	997	12,5	12,1%	1.021	11,4	11,1
Gastos de venta	290	3,6	3,5%	369	4,1	4,0
Diferencias de divisa	(2)	0,0	0,0	117	1,3	1,3

	Ejercicio 2010/09			Ejercicio 2009/08		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
Gastos de alojamiento, equipo de asistencia en tierra e IT	571	7,1	6,9%	585	6,5	6,4
Gastos totales de operaciones	8,225	102,9	100,0	9,212	102,4	100,0
(Pérdidas) de operaciones	(231)	(2,9%)	(2,8%)	(220)	(2,4%)	(2,4%)
Partidas no operativas						
Derivados financieros de combustible	15	(0,2%)		(18)	0,2%	
Gastos financieros netos	(137)	1,7%		(87)	1,0%	
Gasto financiero neto relacionado con pensiones	(116)	1,5%		(17)	0,2%	
Reconversión de gastos de préstamo de divisas	(14)	0,2%		(59)	0,7%	
(Pérdida)/beneficio sobre la venta de inmovilizado material e inversiones	(16)	0,2%		8	(0,1%)	
Participación en (perdidas)/beneficio después de impuestos en empresas asociadas	(32)	0,4%		4	0,0%	
Saldo neto relativo a activos financieros disponibles para la venta				(12)	(0,1%)	
(Pérdida) antes de impuestos	(531)	(6,6%)		(401)	(4,5%)	
Impuesto sobre beneficio	106	1,3%		43	0,5%	
Pérdida después de impuestos	(425)	(5,3%)		(358)	(4,0%)	

14.4.1 Ingresos

Los ingresos de pasajes para el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 se recortaron en £856 millones, o un 10,9%, con respecto a los ingresos de pasajes registrados en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009 (£7.836 millones). En la primera mitad del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 se constató la caída más contundente en los ingresos, por un desplome súbito de la demanda de transporte aéreo a raíz de la crisis económica. British Airways respondió a la crisis económica

mundial, que afectó en medida significativa a su tráfico premium, reduciendo capacidad en términos de AKO. Comparado con los primeros seis meses del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, los AKO en los primeros seis meses del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010 se redujeron en un 3,0%, pasando de 76.726 millones a 74.412. Los recortes de capacidad incluyeron la retirada temporal de ocho aviones Boeing 747-400, dos en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009 y otros seis en el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010. Uno de estos aviones volverá a entrar en servicio para la temporada de invierno 2010/11 (que comienza el 31 de octubre de 2010) y otro volverá a entrar en servicio para la temporada de verano 2011 (que comienza el 27 de marzo de 2011). British Airways contemplará la reincorporación de los restantes aviones si hay un incremento de la demanda.

La demanda del transporte aéreo *premium* a nivel global volvió a experimentar un crecimiento interanual en diciembre de 2009, el primer incremento de este tipo en 18 meses. En diciembre de 2009 el número de pasajeros Premium que viajaron fue un 1,7% más alto al de diciembre de 2008.

Entre el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008 y el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, el tráfico *premium* de British Airways medido en PKT se recortó un 6,3%, pasando de los 118.337 millones a los 110.834 millones.

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje de las clases Premium y las clases más económicas como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer para el segmento de Reino Unido y Europa en los ejercicios financieros finalizados el 31 de marzo de 2010 y 2009:

	Ejercicio financiero 2010/09	Ejercicio financiero 2009/08
Premium	24,0%	27,4%
No Premium	76,0%	72,6%

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje de las clases Premium y las clases más económicas como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer para el segmento de largo recorrido en los ejercicios financieros finalizados el 31 de marzo de 2010 y 2009:

	Ejercicio financiero 2010/09	Ejercicio financiero 2009/08
Premium	43,6%	45,0%
No Premium	56,4 %	55,0%

En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, la crisis económica provocó la caída de los *yields* medios por pasajeros en 8% (de 6,85 a 6,30 peniques por PKT).

Un mejor ajuste de la capacidad a la demanda dio lugar a una recuperación en los ingresos y los *yields* en la segunda mitad del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010.

En su respuesta a la magnitud del empeoramiento económico, especialmente en el Reino Unido, British Airways se aprovechó de la fortaleza del euro y aumentó el número de asientos ofertados en mercados europeos, donde el tráfico arroja habitualmente rendimientos más débiles, con el consiguiente incremento de los volúmenes de enlaces que hacían uso de las capacidades de la Terminal 5 de Heathrow. El resultado fue un crecimiento de los volúmenes de enlaces de British Airways en el primer semestre del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, para después moderarse nuevamente en el momento en que los vuelos punto a punto empezaban a recuperarse. Esto contribuyó a los elevados coeficientes de ocupación de pasaje registrados durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010.

Como resultado de que las reducciones de capacidad fueron mayores que las reducciones del tráfico, el coeficiente de ocupación de pasaje aumentó durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 en 1,5 puntos, hasta el 78,5%. Los PKT se redujeron un 3,1%, de 114.436 millones a 110.851 millones, mientras que los AKO se redujeron un 4,9%, de 148.504 millones a 141.178 millones. Los PKT de Reino Unido y Europa descendieron un 4,4% y los PKT de otras áreas de viaje descendieron un 2,7%.

En términos geográficos, British Airways registró el descenso más acentuado en el tráfico de sus rutas asiáticas; en cambio, en el Atlántico Norte (Estados Unidos, Canadá y Bermuda), una parte importante del negocio de British Airways, el tráfico se mantuvo con muy buenos resultados y mostró indicios de recuperación hacia el final del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. Para consultar un desglose geográfico de los resultados de operaciones durante el periodo relevante, véase el apartado 8.

Véase en el apartado 8 un detallado desglose y análisis de los ingresos del negocio de transporte de pasajeros con respecto a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2009 y 2008.

En el primer semestre del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, el negocio de carga de British Airways acusó un marcado descenso, pero empezó a recuperarse con paso firme a medida que se alcanzaba el cierre del ejercicio.

Los mercados mundiales de flete se han visto perjudicados fundamentalmente por el empeoramiento económico, y alcanzaron un punto crítico a principios de 2009, con cifras un 20% inferior a las del ejercicio anterior. Los volúmenes de British Airways World Cargo, medidos en TKT, cayeron un 8,1% en el primer semestre del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010. Desde noviembre de 2009, tanto el mercado de carga en general como British Airways World Cargo regresaron a un crecimiento interanual positivo en términos de volúmenes, con volúmenes de British Airways World Cargo en el ejercicio en descenso un 2,2% frente a una capacidad en descenso un 4,6%. El aumento de los volúmenes se tradujo también en la vuelta de los ingresos de British Airways World Cargo a la senda del crecimiento positivo en el tercer trimestre del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010.

El *yield* de carga de British Airways World Cargo (ingresos por TKT) para el ejercicio terminado a 31 de marzo de 2010 fue, de promedio, un 16,5% inferior al registrado en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, incluyéndose la repercusión de recargos por encarecimiento del combustible, principalmente a raíz del retraso en la reducción de la capacidad de carga global en función de la caída en la demanda global.

La siguiente tabla muestra el efecto de los volúmenes de ventas, los precios de las ventas y los tipos de cambio en los ingresos de British Airways correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010, comparado con el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009:

	Ejercicio 2010/09 (millones £)	Ejercicio 2009/10 (millones £)	Variación (millones £)	Volumen (millones £)	Precio (incl. mix) (millones £)	Tipo de cambio (millones £)
Ingresos de pasaje	6.980	7.836	(856)	(236)	(866)	246
Ingresos de carga	550	673	(123)	(28)	(148)	53
Otros ingresos	464	483	(19)	0	(27)	8
Total ingresos	7.994	8.992	(998)	(264)	(1.041)	307

14.4.2 Gastos de explotación

Los gastos de explotación se han reducido en £987 millones (10,7%), a pesar de las variaciones cambiarias desfavorables en monedas que son significativas para los gastos de explotación de British Airways; el valor del dólar estadounidense frente a la libra esterlina fue un 8,8% más alto que en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, y el valor del euro frente a la libra fue un 7% más elevado.

British Airways se ha beneficiado de la reducción considerable de costes en dos áreas durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010: los gastos de personal y los costes de combustible.

14.4.3 Gastos de personal

Los gastos de personal se recortaron en £195 millones hasta los £1.998 millones, es decir, un descenso del 8,9% con respecto a los gastos de personal del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009.

Esta reducción fue posible gracias a una serie de medidas, tales como una mejora de la productividad lograda mediante la adopción de cambios permanentes en las prácticas de trabajo en todos los negocios de British Airways y la imposición de una congelación salarial de dos años a todo el personal de British Airways. Muchos de los cambios en la práctica laboral se introdujeron en el segundo semestre del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010. Por ejemplo, la decisión de British Airways de retirar a un miembro del personal de cabina en sus vuelos de largo recorrido se aplicó en noviembre de 2009. British Airways considera que estos cambios estructurales permanentes son imprescindibles para devolver su negocio a la rentabilidad.

La cifra de personal de British Airways disminuyó en unos 3.800 empleados a lo largo del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, hasta los 36.832 PME. Esta reducción se debió a mejoras en la productividad y bajas vegetativas en combinación con bajas voluntarias, una reducción de las horas extra, el paso de personal de tiempo completo a horarios de media jornada, y excedencias no retribuidas.

14.4.3.1 Reestructuraciones

Los gastos de reestructuración, representativos de las indemnizaciones por despido a empleados, aumentaron un 9,0% hasta los £85 millones en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010.

14.4.3.2 Amortizaciones y deterioro

Las amortizaciones y deterioros aumentaron en £38 millones, esto es, un 5,5% hasta alcanzar los £732 millones, fundamentalmente debido a dotaciones de amortización acelerada de once aeronaves Boeing 757, que fueron retiradas de servicio antes de lo previsto.

14.4.3.3 Gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves

Los gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves se recortaron en £4 millones, esto es, un 5,5% hasta alcanzar los £69 millones, debido a una serie de refinanciaciones de aeronaves, incluyendo un movimiento de aeronave A319 de arrendamiento operativo a arrendamiento financiero en el balance, y una reducción en los arrendamientos de aeronaves de carga operadas por otras compañías.

14.4.3.4 Gastos de combustible

El precio del petróleo continuaba siendo elevado, pero a niveles inferiores que durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, lo que se tradujo en una disminución de los gastos de combustible de £597 millones (un 20,1%), hasta alcanzar los £2.372. La disminución general fue neta de un aumento de £260 millones debido al debilitamiento de la libra esterlina frente al dólar estadounidense. Los costes de combustible y petróleo por AKO descendieron un 16,0%, de 2,00 peniques a 1,68 peniques.

14.4.3.5 Gastos de ingeniería y otros costes de flota

Los gastos de ingeniería y otros costes de flota disminuyeron en £5 millones, esto es, un 1% hasta alcanzar los £505 millones.

14.4.3.6 Tasas de aterrizaje y tasas de ruta

Las tasas de aterrizaje y tasas de ruta aumentaron en £5 millones (0,8%) hasta £608 millones. El pequeño aumento se debió principalmente a efectos cambiarios adversos, pero fue compensado por una disminución en el número de vuelos. Los vuelos remunerados se redujeron en un 7,9% hasta los 257.000.

14.4.3.7 Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación

Los gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación disminuyeron en £24 millones, esto es, un 2,4% hasta alcanzar los £997 millones, como resultado de una serie de iniciativas de ahorro de costes y recortes en el volumen.

14.4.3.8 Gastos comerciales

La disminución de £79 millones (21,4%) en los gastos de venta, hasta los £290 millones, se debió principalmente al ahorro en comisiones abonadas a agentes de

viajes, a agentes de ventas generales, y comisiones de incentivación abonadas a agentes de viajes y empresas, y en costes por tarjeta de crédito (£47 millones), así como a una menor inversión en marketing (£43 millones), contrarrestado en parte por diferencias cambiarias negativas con respecto al ejercicio anterior.

14.4.3.9 Diferencias de cambio

En contraposición a la pérdida de £117 millones registrada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, las diferencias de cambio registradas en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 sumaron una ganancia neta de £2 millones. Las diferencias de reconversión fueron menores (y ventajosas) en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, frente a las grandes diferencias negativas anotadas en el ejercicio anterior, fundamentalmente debido aumento de un 8,8% en el valor del dólar estadounidense frente a la libra esterlina, del tipo vigente a 1 de abril de 2009 al del 31 de marzo de 2010. En cambio, el aumento en el valor del dólar estadounidense con respecto a la libra esterlina fue del 29%, desde el tipo vigente a 1 de abril de 2008 al vigente a 31 de marzo de 2009. Una parte significativa de las obligaciones monetarias corrientes de British Airways está denominada en dólares estadounidenses.

14.4.3.10 Gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT

Los gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT se recortaron en una cifra neta de £14 millones (2,4%), debido a las numerosas iniciativas de ahorro de costes y otras variaciones positivas y negativas en esta clase de costes.

14.4.4 Conceptos no de explotación

14.4.4.1 Derivados de cobertura para el precio del combustible

Las ganancias netas no realizadas por la parte no efectiva de los derivados de cobertura del precio del combustible pendientes/no vencidos, registradas en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, fueron de £15 millones (frente a la pérdida de £18 millones anotada en el ejercicio anterior).

14.4.4.2 Gastos financieros netos

Los gastos costes financieros netos de British Airways en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 fueron de £137 millones, frente a los £87 millones registrados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, alcanzando un aumento del 57,5%. El gasto por intereses disminuyó en £25 millones (13,7%) hasta los £157 millones con respecto al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Los ingresos financieros en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 fueron de £20 millones, £75 millones (78,9%) menos que en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, debido a tipos de interés medios y balances de tesorería menores.

14.4.4.3 Gastos de financiación netos ligados a pensiones

El gasto de financiación de pensiones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 fue de £116 millones, a diferencia de los £17 millones registrados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Esto se debió principalmente a un descenso de £160

millones en la rentabilidad de los activos y a un cargo de £37 millones en concepto de amortización de pérdidas actuariales (ligadas fundamentalmente al New Airways Pension *Scheme*, NAPS). Este aumento del gasto fue contrarrestado en parte por £30 millones menos en concepto de gastos por intereses y por el reconocimiento inmediato de una ganancia de £85 millones en el Airways Pension *Scheme* (APS) debida al efecto del límite de reconocimiento de un activo, según el cual se realizó una revaloración de la recuperabilidad del superávit de APS.

14.4.4.4 Ganancia/pérdida por Gastos de reconversión de endeudamientos en divisas

La reconversión de endeudamientos en divisas generó una pérdida de £14 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010, frente a la pérdida de £59 millones registrado en el ejercicio anterior, a raíz del debilitamiento del dólar, si bien esto se vio compensado por la cancelación de una parte de la deuda en yenes de British Airways, lo que significa que las diferencias de cambio relacionadas ya no se difieren en reservas. (Dicha reconversión se realiza con fines exclusivamente contables).

14.4.4.5 Pérdidas por la venta de inmovilizado material e inversiones

La pérdida por la venta de inmovilizado material e inversiones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 fue de £16 millones, frente a los £8 millones de beneficios alcanzados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Los £16 millones de pérdida se deben principalmente a la pérdida por la venta y posterior arrendamiento (*lease-back*) de dos Boeing 777-200.

14.4.4.6 Fiscalidad

El ingreso fiscal de £106 millones supone un tipo impositivo efectivo del 20% aplicable a las pérdidas antes de impuestos, mientras que el tipo general del impuesto sobre sociedades aplicable en el Reino Unido es del 28%. La reducción en el ingreso efectivo se debe principalmente a un ajuste de £45 millones en términos fiscales a raíz de la contabilización de fondos de pensiones.

14.4.5 EBITDARfp

El EBITDARfp correspondiente al ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010 fue de £642 millones, cifra que estaba por debajo de la conseguida en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009 en £3 millones (0,5%). Por motivos similares a los anteriormente expuestos, esta cifra fue reflejo del cambio interanual relativamente poco importante en la pérdida de explotación.

14.4.6 Beneficios/(pérdidas) de explotación y beneficios/(pérdidas) antes de impuestos

La recesión y los cambios de mercado estructurales se tradujeron en una caída acentuada de los ingresos de British Airways durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010. El impacto de la recesión se constató en recortes significativos de la demanda de vuelos en viajes de negocio o de turismo, y de la demanda de transporte aéreo de carga. Las presiones recesionistas también contribuyeron a un recorte significativo de los precios de combustible. British Airways respondió a la situación de mercado reduciendo la capacidad y llevando a cabo cambios estructurales permanentes y significativos en su negocio.

El resultado es que, si bien todavía registra pérdidas, British Airways fue capaz de estabilizar sus resultados en el nivel de operaciones en lo que respecta al ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010. En consecuencia, British Airways registró una pérdida de explotación en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 de £231 millones, incluyendo £85 millones para la reestructuración de su negocio. Esta pérdida superó en £11 millones (5,0%) a las contraídas en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009.

A raíz del incremento en los costes de financiación de pensiones e intereses netos (un aumento de £149 millones o del 143,3%), así como por la participación del 13,15% (£32 millones) en la pérdida de Iberia registrada en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009, la pérdida antes de impuestos de British Airways para el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 aumentó a £531 millones, desde los £401 millones contabilizados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 (un aumento del 32,4%).

14.4.7 Participación en los beneficios después de impuestos de empresas asociadas

La participación del 13,15% de British Airways en Iberia permaneció invariable durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010. La participación en las pérdidas después de impuestos de las empresas asociadas fue de £32 millones, frente a la participación en beneficios después de impuestos del ejercicio anterior, de £4 millones. Esto refleja el movimiento en el resultado después de impuestos de Iberia, que pasó del beneficio alcanzado en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2008 a una pérdida de €273 millones de euros en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009 (British Airways contabiliza su inversión en Iberia con un lapso de un trimestre).

14.4.8 Ganancias por acción

Se asigna a los accionistas una pérdida básica por acción de 38,5 peniques en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2010 (un 18,1% mayor a la pérdida de 32,6 peniques en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009).

14.5 Comparación de los resultados de operaciones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 y los del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008

La tabla siguiente muestra los principales componentes de los beneficios (pérdidas) de explotación de British Airways registrados en los dos ejercicios con cierre a 31 de marzo de 2009 y a 31 de marzo de 2008:

	Ejercicio 2009/08			Ejercicio 2008/07		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
Ingresos						
Pasajes	7.836	87,1	85,1	7.600	86,8	96,4
Carga	673	7,5	7,3	615	7,0	7,8
Otros	483	5,4	5,2	543	6,2	6,9
Total ingresos	8.992	100	97,6	8.758	100	111,1
Gastos de explotación						
Gastos de personal	2.193	24,4	23,8	2.165	24,7	27,5

	Ejercicio 2009/08			Ejercicio 2008/07		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
Reestructuración	78	0,9	0,8	1	0,0	0,0
Amortizaciones y deterioro	694	7,7	7,6	692	7,9	8,8
Gastos de arrendamiento operativo de aviones	73	0,8	0,8	68	0,8	0,9
Gastos de combustible	2.969	33,0	32,2	2.055	23,5	26,1
Gastos de ingeniería y otros costes de aeronave	510	5,7	5,5	451	5,1	5,7
Tasas de aterrizaje y gastos en ruta	603	6,7	6,5	528	6,0	6,7
Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación	1.021	11,4	11,1	977	11,2	12,4
Gastos de venta	369	4,1	4,0	361	4,1	4,6
Diferencias de divisa	117	1,3	1,3	6	0,1	0,1
Gastos de alojamiento, equipo de asistencia en tierra e IT	585	6,5	6,4	576	6,6	7,3
Total gastos en operaciones	9,212	102,4	100,0	7,880	90,0	100,0
(Pérdidas) de explotación	(220)	(2,4%)	(2,4%)	878	10,0%	11,1%
Partidas no operativas						
Derivados financieros de combustible	(18)	(0,2%)		12	0,1%	
Gastos de financiación netos	(87)	(1,0%)		(64)	(0,7%)	
Gasto financiero neto relacionado con pensiones	(17)	(0,2%)		70	0,8%	
Reconversión de gastos de préstamo de divisas	(59)	(0,7%)		(11)	(0,1%)	
(Pérdida)/beneficio sobre la venta de inmovilizado material e inversiones	8	0,1%		14	0,2%	
Participación en (perdidas)/beneficio en empresas asociadas	4	-		26	0,3%	
Saldo neto relativo a activos	(12)	(0,1%)		(3)	-	

	Ejercicio 2009/08			Ejercicio 2008/07		
	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación	Millones de £	% del total de ingresos	% del total de gastos de explotación
financieros disponibles para la venta						
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(401)	(4,5%)		922	10,5%	
Impuesto sobre beneficio	43	0,5%		(194)	(2,2%)	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(358)	(4,0%)		728	8,3%	
Pérdida de operaciones discontinuas (después de impuestos)				(2)	(0,0%)	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(358)	(4,0%)		726	8,3%	

*N/S: no significativo

14.5.1 Ingresos

Los ingresos en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fueron de £8.992 millones, lo que supuso un incremento del 2,7% con respecto a la cifra de £8.758 millones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, respaldado en gran medida por las ganancias por diferencias de cambio. Dado el debilitamiento de la demanda de vuelos en el Reino Unido durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, y la fuerza de la libra esterlina, British Airways fomentó, para compensar, las ventas en el extranjero donde las diferencias de cambio mejoraban sus ingresos. Si bien los ingresos del área de ventas del Reino Unido disminuyeron en un 3,8%, los ingresos procedentes de todas las demás áreas de venta mundiales aumentaron un 9,1%.

En general, los ingresos de pasaje de British Airways fueron de £7.836 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, un 3,1% más con respecto a la cifra de £7.600 millones alcanzada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, pese a la creciente falta de demanda de las cabinas premium de British Airways. El tráfico de pasajeros de British Airways (medido en PKT) cayó un 3,4% durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, de los 118.395 millones a los 114.346 millones, fundamentalmente debido a la caída en la demanda de clases premium, que se hizo evidente por primera vez en agosto de 2008. El descenso del PKT se repartió entre una caída del 0,7%, de 20.857 millones a 20.711 millones, en Reino Unido y Europa, y una caída del 4,0%, de 97.480 millones a 93.591 millones, en otras áreas de viaje.

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje de las clases Premium y las clases más económicas como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer para el segmento de Reino Unido y Europa en los ejercicios financieros finalizados el 31 de marzo de 2009 y 2008:

	Ejercicio financiero 2009/08	Ejercicio financiero 2008/07
Premium	27,4%	30,3%
Más económicas	72,6%	69,7%

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de pasaje de las clases Premium y las clases más económicas como porcentaje de los ingresos totales de pasaje generados por British Airways Plc y BA CityFlyer para el segmento de largo recorrido en los ejercicios financieros finalizados el 31 de marzo de 2009 y 2008:

	Ejercicio financiero 2009/08	Ejercicio financiero 2008/07
Premium	45,0%	47,4%
Más económicas	55,0%	52,6%

Fueron necesarias medidas importantes de fijación de precios para estimular los volúmenes de tráfico en clases que no fueran de tipo premium, que durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 permanecieron en gran medida estacionarias con respecto a los niveles alcanzados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Las cifras totales de pasajeros cayeron un 4,3% durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 hasta situarse en 33,1 millones (de los 34,6 millones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008).

En respuesta a unos volúmenes menores de pasajeros, British Airways recortó el volumen de vuelo durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, reduciendo la capacidad total (medida en AKO) en un 0,7%, pasando de los 149.576 millones a los 148.504 millones. A raíz del descenso en la demanda, el coeficiente de ocupación de pasaje cayó 2,1 puntos hasta el 77,0% en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009.

Como resultado de la crisis económica, British Airways ha reducido su capacidad para corto radio, principalmente mediante el redimensionamiento de sus aviones y el recorte de la flota que opera a corto radio desde Gatwick, de 33 aviones a 20 aproximadamente. Como consecuencia de estas medidas, los AKO respecto del negocio de corto radio europeo en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010 cayeron un 17 % con respecto a los AKO del mismo trimestre de 2007. Durante el citado período, la reducción del número de pasajeros en clase turista (Euro-Traveller y Domestic) ha estado más o menos en línea con esta reducción de capacidad (aproximadamente un 16 % menos de pasajeros viajaron en clase turista en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010 en comparación con el mismo período de 2007). Sin embargo, el número de pasajeros que viajaron en clase premium (Club Europe) en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010 se redujo en un porcentaje aproximado del 27% comparado con el mismo período de 2007.

Los *yields* de pasajeros se incrementaron en un 6,7% en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009, impulsados por elevados tipos de recargo en combustible en el verano de 2008, cuando los precios del petróleo alcanzaron niveles record, y también por un estrecho control sobre la capacidad.

Véase en el apartado 9 un detallado desglose y análisis de los ingresos del negocio de transporte de pasajeros con respecto a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2009 y 2008.

Después de comenzar con fuerza el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, los ingresos de carga de British Airways en la segunda mitad del ejercicio sintieron la repercusión de niveles inferiores de recargos por combustible, debido a una caída en el precio del petróleo, y a una menor demanda producida por la llegada de la crisis económica. Los volúmenes de carga de British Airways en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, medidos en TKT de carga, disminuyeron un 5,2% con respecto al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008 y la capacidad (medida en TKO) acusó un descenso del 5,1%. La venta de productos de carga premium se redujo un 2,1% en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, un descenso inferior al experimentado por los servicios de transporte ordinarios. El *yield* de carga de British Airways (ingresos por TKT de carga) aumentó en un 15,4% durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, desde los 12,57 peniques por TKT de carga hasta los 14,51 peniques por TKT de carga, impulsado por mayores niveles de recargos de combustible con respecto al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, junto con los efectos de los tipos de cambio. Al igual que sucede en la actividad de venta de pasajes, los ingresos de carga de British Airways se beneficiaron de tipos de cambio favorables durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. El total de ingresos correspondiente al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fue de £673 millones, un 9,4% más sobre los £615 millones alcanzados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Sin tomar en consideración la repercusión de los tipos de cambio, el descenso fue del 3,5%.

El coeficiente de ocupación total en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fue del 72,0%, lo que supone una caída de un 1,4% con respecto al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008.

La siguiente tabla muestra el efecto de los volúmenes de ventas, el precio de las ventas y los tipos de cambio en los ingresos de British Airways correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, comparado con el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008:

	Ejercicio 2009/08 (millones £)	Ejercicio 2008/07 (millones £)	Variación (millones £)	Volumen (millones £)	Precio (incl. mix) (millones £)	Tipo de cambio (millones £)
Ingresos de pasaje	7.836	7.600	236	(260)	39	457
Ingresos de carga	673	615	58	(32)	11	79
Otros ingresos	483	543	(60)	0	(113)	53
Total ingresos	8.992	8.758	234	(292)	(63)	589

14.5.2 Gastos de explotación

Los gastos de explotación aumentaron en £1.332 millones (un 16,9%). Este aumento incluía una subida de £914 millones (un 44,5%) en costes de combustible y un aumento de £77 millones a £78 millones en costes de reestructuración.

14.5.3 Gastos de personal

Los gastos de personal se incrementaron un 1,3% durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 hasta los £2.193 millones. El promedio de empleados del Grupo British Airways disminuyó un 0,7% hasta los 42.094 PME en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Sin embargo, la productividad (calculada en TKO por PME) se debilitó un 1,9% debido a la mano de obra adicional que fue necesario contratar en la primera mitad del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 con vistas a realizar el traslado de British Airways a la Terminal 5.

14.5.4 Reestructuraciones

British Airways contrajo costes por importe de £78 millones durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, fundamentalmente a causa de las indemnizaciones por despido ligadas a la reestructuración del negocio para lograr mayor competitividad en el futuro. El personal se redujo de 42.350 a 40.600.

14.5.5 Amortizaciones y deterioro

Los costes de amortización y deterioro de £694 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 (£2 millones más que en el ejercicio anterior) engloban un deterioro de £5 millones en el fondo de comercio generado por la adquisición de Société de Participation Aérienne SAS (que actúa con el nombre comercial "L'Avion").

14.5.6 Gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves

El número de aviones que British Airways poseía en régimen de arrendamiento operativo se redujo en 17 durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, pasando de 54 a 37. Sin embargo, la repercusión de una libra esterlina débil propició un aumento en los gastos por arrendamientos operativos denominados en dólares de British Airways del 7,4%, de £68 millones a £73 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009.

14.5.7 Gastos de combustible

El ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fue testigo de una volatilidad sin precedentes en los precios del petróleo. Esta volatilidad, junto con la debilidad de la libra esterlina, propició una subida del gasto de combustible de British Airways de £914 millones (o un 44,5%) hasta los £2.969 millones durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Los gastos de combustible y petróleo por AKO aumentaron un 46,0%, de 1,37 peniques a 2,00 peniques.

14.5.8 Gastos de ingeniería y otros costes de flota

Los gastos de ingeniería y otros costes de flota de British Airways, de £510 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, aumentaron un 13,1% en comparación con la cifra correspondiente al ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, de £451 millones. Los gastos registrados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 se vieron afectados sustancialmente por la debilidad de la libra esterlina, dado que una parte elevada de sus gastos de ingeniería se contrata en dólares. Otros incrementos guardaban relación con el aumento de los volúmenes de BA CityFlyer y OpenSkies en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, compensado por una

reducción en las provisiones de arrendamiento operativo destinadas al mantenimiento de motores y otras iniciativas de ahorro de costes.

14.5.9 Tasas de aterrizaje y tasas de ruta

Las tasas de aterrizaje y tasas de ruta representaron para British Airways un coste de £603 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, una subida del 14,2% con respecto a la registrada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, de £528 millones. El 69% del aumento fue producido por tipos cambiarios desfavorables. Los AKOs, que actúan como un indicador subyacente de estos costes, descendieron un 0,7%. Por lo tanto el coste por AKO aumento en un 15% aproximadamente.

14.5.10 Gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación

Los gastos de handling, restauración y otros gastos de explotación fueron de £1.021 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, un aumento del 4,5% sobre la cifra de £977 millones registrada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Unas cifras de pasajeros menores y volúmenes de reserva más bajos propiciaron ahorros notables, al igual que menores costes de indemnización por equipaje tras el traslado de British Airways a la Terminal 5 de Heathrow.

No obstante, estos ahorros fueron compensados durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 por una libra esterlina debilitada y también por la introducción de OpenSkies (que inició operaciones en marzo de 2008 y compró la aerolínea francesa Société de Participation Aérienne SAS (que actúa con el nombre comercial L'Avion) en julio de 2008), nuevas rutas operadas por CityFlyer y subidas en el precio de la asistencia de restauración que en conjunto aumentaron los costes en £18 millones. Los PKTs, que actúan como un indicador subyacente de estos costes, descendieron un 3,4%. Por lo tanto el coste por PKT aumentó un 8% aproximadamente.

14.5.11 Gastos comerciales

Los gastos comerciales de British Airways aumentaron en un 2,2% hasta los £369 millones durante en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, frente a la cifra de £361 millones alcanzada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008 debido fundamentalmente a la repercusión de tipos de cambio desfavorables, compensados en parte por una menor actividad de marketing y menores costes de venta y comisiones.

14.5.12 Diferencias de cambio

En el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, dado que más del 40% del gasto de British Airways se invirtió en operaciones denominadas en dólares y euros, las diferencias de cambio surgidas por la reconversión del fondo de maniobra y la liquidación de transacciones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 propiciaron un cargo en la cuenta de resultados, de £117 millones (frente a los £6 millones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008).

14.5.13 Gastos de alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT

El gasto de British Airways en alojamiento, equipos de asistencia en tierra e IT para el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, de £585 millones, fue un 1,6% más

elevado que el gasto registrado en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, de £576 millones. El ahorro en desarrollo de IT se vio contrarrestado por efectos cambiarios desfavorables y otros aumentos de costes ligados a la Terminal 5, fundamentalmente alquileres y contribuciones.

14.5.14 Conceptos no de explotación

14.5.14.1 Derivados de cobertura para el precio del combustible

Las pérdidas no realizadas netas en los derivados de cobertura frente al encarecimiento del combustible en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fueron de £18 millones (frente a la ganancia de £12 millones registrada en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008). Esto refleja fundamentalmente la parte no efectiva de las ganancias y pérdidas no realizadas en los derivados de cobertura de combustible, que debe reconocerse con cambios en pérdidas y ganancias conforme a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 39.

14.5.14.2 Gastos financieros netos

Los costes financieros netos de British Airways en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fueron de £87 millones, frente a los £64 millones registrados en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Su gasto por intereses descendió en £7 millones hasta los £169 millones, del gasto de £176 millones registrado en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Sus ingresos financieros en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fueron de £95 millones, £16 millones menos que en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, debido a tipos de interés medios y saldos de tesorería menores.

14.5.14.3 Gasto de financiación de pensiones

El gasto de financiación de pensiones fue de £17 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, frente a ingresos de £70 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. Esto se debió principalmente al hecho de que British Airways constató un aumento de £129 millones en los gastos netos por intereses durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 debido a unos menores tipos sobre inversiones de los Planes de Inversiones como consecuencias de tipos de intereses más bajos, compensado por la amortización de £17 millones de la ganancia actuarial asociada al Airways Pension *Scheme*.

14.5.14.4 Ganancia / pérdida por reconversión de endeudamientos en divisas

La reconversión de los endeudamientos en divisas (principalmente deudas denominadas en dólares estadounidenses y yenes) en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 generó una pérdida de £59 millones, frente a la ganancia de £11 millones registrado en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008, causado por un debilitamiento considerable de la libra esterlina.

14.5.14.5 Beneficio por la venta de inmovilizado material

El beneficio por la venta de inmovilizado material e inversiones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 fue de £8 millones, frente a los £14 millones del

ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008. El beneficio de £8 millones en el ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2009 no incluyó ningún beneficio o pérdida de la enajenación de activos de flota de aeronaves.

14.5.14.6 Saldo neto relacionado con activos financieros en venta

En el ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2009, el saldo neto de £12 millones incluyó el aumento de £3 millones atribuido al interés obtenido sobre los préstamos a The Airline Group Limited, y un cargo de £15 millones atribuido al deterioro de inversiones en Flybe Group Limited (£13 millones) e Inter-Capital and Regional Rail Limited (£2 millones). En el ejercicio financiero finalizado 31 de marzo de 2008, estas partidas de ingresos y gastos ascendieron a £4 millones, £6 millones y £2 millones respectivamente.

14.5.14.7 Fiscalidad

El ingreso fiscal de £43 millones supone un tipo impositivo efectivo del 11% sobre las pérdidas antes de impuestos, mientras que el tipo general del impuesto sobre sociedades aplicable en el Reino Unido es del 28%. La reducción en el ingreso efectivo se debe principalmente a un ajuste de £79 millones en términos fiscales a raíz de la supresión de las deducciones para instalaciones industriales.

14.5.15 EBITDARfp

El EBITDARfp del ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009 fue de £645 millones, lo que supone un descenso de £1.135 millones (63,8%) con respecto a la cifra del ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008. Por motivos similares a los anteriormente expuestos, esta caída es reflejo del sustancial cambio interanual en la pérdida de explotación.

14.5.16 Resultado de las operaciones (Beneficios/pérdidas) y beneficios/(pérdidas) antes de impuestos

La crisis financiera mundial y la recesión económica han sacudido de forma enérgica a la demanda de vuelos, en especial en las clases premium, durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. Los ingresos por pasajeros de la clase Premium descendieron un 2,6% en comparación con el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2008. Esta caída, acompañada de un máximo sin precedentes en los precios de combustible a principios del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, supuso para British Airways una pérdida de explotación de £220 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, (es decir, £1.098 millones menos con respecto a los £878 millones de beneficios de las operaciones contabilizado en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008) y una pérdida antes de impuestos de £401 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009, (£1.323 millones menos con respecto al beneficio antes de impuestos de £922 millones del ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008).

14.5.17 Participación en los beneficios después de impuestos de empresas asociadas

La participación del 13,15% de British Airways en Iberia permaneció invariable durante el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009. La disminución (de un 84,6%) en su participación en los beneficios después de impuestos de empresas asociadas –

que pasó de los £26 millones en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008 a los £4 millones en el siguiente ejercicio— refleja cómo ha repercutido el panorama económico en los resultados de Iberia.

14.5.18 Ganancias por acción

Se asigna a los accionistas una pérdida básica por acción de 32,6 peniques en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2009 (frente a ganancias de 61,9 peniques por acción, actualizadas en el ejercicio con cierre a 31 de marzo de 2008).

15. ESTUDIO OPERATIVO Y FINANCIERO DE IBERIA

15.1 Factores que pueden influir en los resultados de operaciones y la situación financiera de Iberia

15.1.1 Precios del combustible

Véase el apartado 14.1.1 anterior.

15.1.2 Fluctuaciones de divisas

Véase el apartado 14.1.2 anterior.

15.1.3 Tipo de interés

Véase el apartado 14.1.3 anterior.

15.1.4 Desaceleración económica global y crisis financiera

Véase el apartado 14.1.4 anterior.

15.1.5 Actividad volcánica

Véase el apartado 14.1.5 anterior.

15.1.6 Terrorismo

Véase el apartado 14.1.6 anterior.

15.1.7 Relaciones con los empleados

Iberia tiene tres colectivos de trabajadores con los que debe negociar convenios regularmente. Los distintos intereses de los trabajadores e Iberia pueden dar lugar a paros laborales que podrían afectar a la actividad de Iberia.

En los meses de octubre y noviembre de 2009 el colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (auxiliares de vuelo y sobrecargos) realizó una huelga de cuatro días, que

obligó a cancelar un total de 768 vuelos (aproximadamente un 1,3% de la oferta inicialmente programada en el mes). Asimismo, en enero del mismo ejercicio la conflictividad laboral por parte de los pilotos de Iberia provocó la cancelación de centenares de vuelos y retrasos generalizados.

En abril de 2010 se firmó el XIX Convenio Colectivo del personal de tierra con vigencia desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2012, que incluye moderación salarial y diversas medidas de productividad, especialmente en las áreas de Aeropuertos y Mantenimiento.

En abril de 2009 se firmó el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos (pilotos) que, con una vigencia de 2005 a 2009, establecía una tendencia de moderación salarial y contemplaba diversas medidas para mejorar la flexibilidad y aumentar la productividad. Además, establecía la posibilidad de que los pilotos puedan seguir volando un 50% de su actividad entre los 60 y 65 años. Este extremo del acuerdo ha permitido realizar una actualización de las provisiones del fondo de pensiones de los tripulantes técnicos, con un efecto positivo en los resultados del ejercicio 2009.

Actualmente, están abiertas las mesas de negociación de los convenios colectivos de Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

La negociación de los convenios colectivos del personal se ha realizado en el marco de un proceso de reestructuración de plantilla desarrollado por Iberia en los últimos años. En diciembre de 2001 las autoridades laborales aprobaron un Expediente de Regulación de Empleo (ERE 72/01) solicitado por Iberia, para ser aplicado a los colectivos de personal de la compañía con carácter voluntario para el trabajador y la Empresa. El ERE 72/01 ha ido ampliando los plazos de acogimiento de acuerdo con las preceptivas autorizaciones. Actualmente se encuentra prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2010 para el colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, y hasta el 31 de diciembre de 2013 para los colectivos de Personal de Tierra y de Pilotos.

A 30 de junio de 2010 había 3.535 empleados acogidos al ERE 72/01. Durante el primer semestre del ejercicio 2010 se han acogido a dicho expediente de Regulación de Empleo un total de 24 empleados.

En el año 2005 se aprobó por parte de las autoridades laborales el ERE 35/05 de aplicación específica al personal que presta sus servicios en el área de Handling de Iberia, y actualmente está prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2014.

Los importes correspondientes al gasto por los mencionados EREs ascendieron a 108 millones de euros en 2007, 106 millones de euros en 2008 y 114 millones de euros en 2009. Asimismo, a 30 de junio de 2010 la provisión que figura en el balance por este concepto se situó en 364 millones de euros.

15.1.8 Nivel de costes fijos elevado

Véase el apartado 14.1.8 anterior.

15.1.9 Competencia creciente de los operadores de bajo coste

El sector aéreo es altamente competitivo. En concreto, los operadores de bajo coste se introdujeron a finales de la década de los 90 en el mercado España-Europa y, más

recientemente, en el mercado doméstico español, con una elevada tasa de crecimiento y unos costes excepcionalmente bajos, que les permite ofrecer unas tarifas sustancialmente más bajas que las aerolíneas de red. Estas compañías establecen bases operativas desde donde realizan vuelos punto a punto, maximizando la utilización de su flota.

En 2009 en las rutas entre España y Europa, en las que Iberia obtiene un 25% de sus ingresos de pasaje (por billetes volados en el periodo), Ryanair fue el principal operador, con una cuota del 15,0% (aumentando en 2,5 puntos sobre el año anterior), seguido de Easyjet, con una cuota del 11,0% (un aumento de 1,0 punto con respecto a 2008) y Air Berlin, con una cuota del 8,3% (una subida de 0,6 puntos). Iberia consiguió mantener su cuota del 8,8% (una subida de 0,1 puntos respecto a 2008).

En el mercado doméstico español estas compañías han empezado a introducirse más recientemente, si bien se están expandiendo rápidamente. Así, Ryanair ha cuadruplicado su cuota hasta el 6,2% en 2009. Air Berlin, con una participación del 4,5% tan solo subió 0,2 puntos. En este sector Iberia, que para Iberia supone un 22,6% de sus ingresos de pasaje (por billetes volados en el periodo), perdió 2,5 puntos porcentuales de cuota respecto a 2008, situándose en el 33,8%, si bien su participada Vueling consiguió una subida de 0,8 puntos porcentuales, situándose en el 14,3%.

Para más información sobre las aerolíneas de bajo coste y su impacto en la industria aérea, véase el apartado 10 de este Documento.

15.1.10 Competencia creciente del tren de alta velocidad

El transporte aéreo interior también se enfrenta a la competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad. En la actualidad existen tres principales líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, y Madrid-Barcelona. En el caso del importante enlace entre Madrid y Barcelona, el tren de alta velocidad, que comenzó a operar en febrero de 2008, tuvo un rápido crecimiento durante el primer año de operación, que se estabilizó a lo largo de 2009, con una cuota de mercado del 45,7% en el acumulado a diciembre. La pérdida de pasajeros por el conjunto de las compañías aéreas que operan entre Madrid y Barcelona fue del 18,3% respecto a 2008.

Iberia ha adaptado su operación a la nueva competencia reduciendo capacidad en estos mercados. Así, el volumen de tráfico en el mercado doméstico, medido en PKT, descendió un 22,1% en 2008 respecto a 2007 y un 10,6% en 2009 respecto a 2008. Por su parte, los ingresos bajaron un 16,5% en 2008 respecto a 2007, y un 23,6% en 2009 respecto a 2008. Futuros desarrollos ferroviarios ya proyectados tendrán una influencia sobre los ingresos de Iberia.

15.2 Descripción de los principales conceptos de la cuenta de pérdidas y ganancias

15.2.1 Ingresos

15.2.1.1 Ingresos de pasaje

Los ingresos obtenidos por la venta de billetes de transporte de pasajeros constituyen la partida principal de los ingresos de explotación del Grupo Iberia. Su peso en la

cifra anual de ingresos de explotación recurrentes fue el siguiente: un 75,4% en 2009, un 77,4% en 2008, y un 78,3% correspondiente a 2007.

Los ingresos por pasaje correspondientes al tráfico regular provienen de distintas fuentes: (i) los billetes utilizados por los pasajeros transportados en cualquier vuelo operado por Iberia y que tenga el código de Iberia; (ii) los billetes de pasajeros de Iberia transportados en cualquier vuelo operado por otras compañías, conforme a los acuerdos de asientos bloqueados en dichos aviones para ser comercializados por Iberia a su propio riesgo (asientos que Iberia reserva en aviones de otras compañías para venderlos, debiendo abonarlos a un precio estipulado si no lo consigue); (iii) los billetes de pasajeros de otras compañías, pero transportados por Iberia sobre la base de acuerdos de código compartido; (iv) así como los billetes utilizados en los vuelos de Iberia emitidos por compañías con las que existen acuerdos de interlínea (acuerdos entre distintas compañías para que cada una de ellas pueda emitir billetes de otra compañía); (v) finalmente, los billetes emitidos y volados por redenciones de puntos otorgados a viajeros frecuentes, también son incluidos en este concepto. Sin embargo, los ingresos generados por los vuelos operados a través de los acuerdos de franquicia a cuenta y riesgo del franquiciado (por ejemplo, Air Nostrum) no están incluidos.

Las ventas de billetes, y otros tipos de ventas, se registran inicialmente con abono a las cuentas “Anticipos de Clientes”, cuyos saldos representan el pasivo correspondiente a billetes vendidos pendientes de utilizar. Los correspondientes ingresos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio. Los ingresos que se producen como consecuencia de la cancelación periódica de los saldos de anticipos de clientes por los billetes liquidados y no utilizados también quedan recogidos como ingresos de pasaje.

15.2.1.2 Ingresos de carga

Ingresos obtenidos por el transporte de mercancía y correo, utilizando las bodegas de los aviones en las líneas de pasaje y, de forma complementaria, mediante la operación de aviones cargueros y el alquiler de espacios en las bodegas de flotas de terceros. Hasta el ejercicio 2009 los ingresos por exceso de equipaje también se clasificaban en el epígrafe “Ingresos de carga” de la cuenta de resultados. A partir del ejercicio 2010 los ingresos por exceso de equipaje pasan a formar parte de los ingresos de pasaje.

15.2.1.3 Ingresos de handling

Ingresos obtenidos por los diversos servicios de asistencia en tierra (incluyéndose el despacho de aviones, servicios de equipos de pista y servicios preliminares a la operación de vuelos) prestados a los aviones y pasajeros de terceras compañías de acuerdo con los contratos de handling.

15.2.1.4 Ingresos por asistencia técnica a compañías aéreas

Ingresos obtenidos por los servicios de asistencia técnica de revisión y reparación de aviones, motores y componentes de las flotas de terceros. Iberia realiza servicios de mantenimiento programado y no programado, y desarrolla servicios de ingeniería, gestión de materiales y garantía de calidad.

15.2.1.5 Otros ingresos por servicios y ventas

Esta partida recoge principalmente los ingresos obtenidos por servicios de telecomunicaciones y mantenimiento de redes prestados principalmente a las agencias de viaje, y utilización de otros sistemas (incluyéndose los ingresos generados por la utilización del sistema de reservas Amadeus, que compensan parcialmente los costes derivados de la utilización de dicho sistema). Otros ingresos proceden de servicios de asistencia, manejo y control de carga aérea en las terminales. También incluye las ventas de material diverso y servicios de formación de personal.

15.2.1.6 Otros ingresos de explotación

Incluyen los ingresos por comisiones cobradas por las ventas de servicios de terceras compañías, principalmente ventas de billetes de pasajeros transportados por otras compañías aéreas (práctica habitual en el sector y utilizada para poder ofrecer más destinos a los clientes), así como, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y de la venta de billetes de Clickair y Vueling con código Iberia. También se recogen los ingresos generados por la cesión de personal a las Uniones Temporales de Empresa (UTES) en handling en las que participa Iberia (todas ellas dedicadas al handling), los ingresos por alquileres diversos (edificios, motores y otros equipos de vuelo, simuladores de vuelo, etc.), la recuperación de las provisiones de mantenimiento de flota por el exceso del valor del fondo respecto al coste real de las reparaciones, trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, subvenciones a la explotación y otros ingresos diversos.

15.2.2 Gastos

Los gastos de Iberia incluyen costes de combustible, repuestos para aviones, materiales de catering, costes laborales, depreciación y amortización, arrendamientos de aviones, mantenimiento de aviones, costes comerciales, servicios de tráfico y gastos de escalas, gastos de navegación, servicios en vuelo, sistemas de reservas y otras compras, alquileres y costes de explotación.

15.2.2.1 Gastos de combustible

Los costes de combustible y petróleo incluyen el coste del combustible y petróleo usado para la explotación de la flota de Iberia y el coste de distribución del combustible desde los proveedores a la aeronave. Este coste se indica habiendo tomado en consideración la repercusión de las coberturas de combustible y de divisas relacionadas.

15.2.2.2 Repuestos para flota

En este concepto se incluyen todos los artículos consumibles de repuesto para el mantenimiento de los aviones, sus motores y diversos componentes, siempre y cuando no sean susceptibles de inventariar.

15.2.2.3 Material de mayordomía

Incluye los materiales de mayordomía que Iberia utiliza en los servicios de a bordo (vajilla, cubertería, y cristalería, etc.), así como artículos de economato y bodega de a bordo.

15.2.2.4 Otros aprovisionamientos

Recoge el gasto por el resto de los consumos, incluyéndose: combustible de equipos de tierra en los aeropuertos, material informático y de ofimática, enseres, material publicitario, impresos y papelería general.

15.2.2.5 Gastos de personal

Recoge los sueldos y salarios (remuneraciones fijas, jornales, primas y pluses ligados a la actividad y otras remuneraciones variables), cargas sociales y otros gastos de personal correspondientes a las plantillas de todos los colectivos de Iberia: personal de tierra, tripulantes técnicos (pilotos) y tripulantes de cabina de pasajeros. Incluye también los gastos de las plantillas cedidas a las UTEs.

Los gastos de personal incluyen las cuotas reglamentarias que, en virtud de los convenios colectivos vigentes, Iberia aporta al Montepío de Previsión Social Loreto. El objeto fundamental de tales aportaciones es el pago de pensiones de jubilación a los afiliados al Montepío de Previsión Social Loreto (entre los que se encuentran los empleados de Iberia), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente). Se trata de un plan de aportación definida, por lo que Iberia no tiene obligación legal ni efectiva de realizar pagos adicionales al de las aportaciones predeterminadas; por tanto, el riesgo actuarial (de que los beneficios sean menores que los esperados) y el riesgo de inversión (de que los activos invertidos sean insuficientes para cubrir los beneficios esperados) no corresponden a Iberia, sino que son asumidos por el empleado.

Esta partida también recoge el concepto de provisión de fondos para el personal de vuelo. De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad puede cesar en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. Desde mayo de 2009, el colectivo de tripulantes pilotos, al cumplir los 60 años de edad, puede optar por continuar en activo, con restricciones de su actividad en determinados supuestos. Iberia sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador, de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en Iberia prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial y cese optativo) quedando obligada Iberia a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. Iberia dota con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes.

Así, el saldo de las provisiones registradas por este concepto ascendió a 641 millones de euros a 31 de diciembre de 2007, a 669 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 y a 598 millones de euros a 31 de diciembre de 2009.

15.2.2.6 Dotación a la amortización

Recoge el importe de las dotaciones efectuadas por Iberia para cubrir la depreciación anual efectiva sufrida por los elementos de inmovilizado material por su aplicación al negocio y las dotaciones a la amortización de activos intangibles.

Iberia amortiza su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable entre los años de vida útil estimada. El período de vida útil estimada para los elementos de la flota aérea oscila entre los 18 y 22 años.

15.2.2.7 Alquiler de flota

Recoge los gastos correspondientes al leasing operativo de la flota de Iberia incorporada bajo diferentes modalidades (*tax leases, synthetic leases, japanese leverages leases*, etc.). También incluye el alquiler de aviones en régimen de *wet lease* (contratos de alquiler de aeronaves con tripulaciones y mantenimiento), que constituye una herramienta de gestión que permite responder con prontitud y flexibilidad a las alteraciones de la demanda. Asimismo se incluyen operaciones puntuales de alquiler de flota motivadas por incidencias en la operación, y el alquiler de plazas en aviones operados por otras compañías.

15.2.2.8 Otros alquileres

Recoge las cuotas de alquiler de inmuebles, locales y mostradores en los aeropuertos, de equipos de handling, de simuladores de vuelo, de bodegas de carga en flotas de terceros y otros alquileres diversos.

15.2.2.9 Mantenimiento de flota

Incluye el coste de los contratos de ingeniería y mantenimiento de motores, célula y componentes facturados por terceros, por servicios prestados para flota de Iberia o flota mantenida por Iberia para terceros, pero subcontratada.

También incluye las dotaciones a la provisión para grandes reparaciones realizadas en cada ejercicio para periodificar un gasto futuro cierto, por trabajos que podrán ser realizados por Iberia o por terceras compañías. Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo y en función de lo establecido en los contratos, Iberia constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de resultados consolidada linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas, que puede oscilar en función del tipo de aeronave y del contrato.

La mayoría de estos gastos se pagan en dólares, que es la moneda de transacción habitual en el sector de mantenimiento aeronáutico, por lo que esta partida es sensible a las variaciones en el tipo de cambio del euro/dólar.

15.2.2.10 Gastos comerciales

Recogen las comisiones pagadas a las agencias de viaje y a otras aerolíneas con relación a la venta de billetes de los vuelos de Iberia, o volados por Iberia pero emitidos por otra aerolínea. Asimismo, se incluyen las comisiones o incentivos pagados a las agencias para que alcancen determinados objetivos de venta basados en el volumen o en la calidad de la venta (cifras de ventas, billetes de destinos

determinados o rutas cuya ocupación se pretende incentivar, clases *Premium*, etc.). Esta partida incluye además los gastos de desarrollo, de promoción de mercados y gastos por publicidad en medios y otros gastos publicitarios.

15.2.2.11 Servicios de tráfico y costes de escala

Esta partida recoge los gastos correspondientes a los derechos de aterrizaje, pasarelas, estacionamientos de aeronaves, otros servicios y tasas aeroportuarias, cánones por uso de instalaciones, servicios de despacho de aviones y handling de pasaje realizado por terceras compañías, alojamiento del personal de vuelo y otros gastos de personal en escalas, limpieza de aeronaves, gastos por determinadas incidencias (entrega de equipajes, pérdidas de conexiones y viajes interrumpidos), así como otros costes relacionados con la operación de la aeronave. La mayor parte de estos conceptos están sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje o el uso de instalaciones en los aeropuertos, o son gastos sujetos a tarifas reglamentadas.

15.2.2.12 Tasas de navegación

Este concepto recoge las tarifas que cobran diversos organismos nacionales e internacionales por los servicios de ayuda a la navegación aérea en ruta y a la aproximación a los aeropuertos, que prestan a las compañías aéreas operadoras. Los gastos vienen determinados por la fijación de unas tarifas unitarias por parte del órgano competente, que normalmente las revisa cada año. La magnitud del gasto también depende del volumen de actividad de cada operador (medida en función de las distancias voladas), el peso de las aeronaves, los espacios aéreos atravesados por cada vuelo, y los tipos de cambio de las monedas utilizadas en la facturación.

15.2.2.13 Servicio a bordo

Esta partida recoge el importe de las comidas suministradas por terceros para ser consumidas a bordo por los pasajeros y tripulantes que vuelan en los servicios operados por Iberia. También incluye los gastos correspondientes a la adquisición de periódicos y revistas y al alquiler de películas y grabaciones musicales que son ofrecidas como complemento del servicio a bordo de los aviones.

15.2.2.14 Sistemas de reservas

Recoge los gastos facturados a Iberia por distintas compañías por las reservas de vuelos y emisión de billetes realizadas a través de sus equipos, así como por la utilización de sus sistemas de distribución y de la información de sus bases de datos. Amadeus es el sistema de distribución global más utilizado por el Grupo Iberia, que también utiliza Sabre y Travelport, entre otros. Los gastos por sistemas de reservas se compensan parcialmente con los ingresos por bonificaciones recibidas de Amadeus.

15.2.2.15 Otros gastos de explotación

Incluye el resto de los gastos de las operaciones, que son contabilizados conforme al criterio del devengo. Por la magnitud de su importe destacan los siguientes conceptos: reparación y mantenimiento de edificios, instalaciones, equipos de asistencia en tierra, maquinaria y equipos informáticos, seguros, indemnizaciones a pasajeros, cánones por utilización de programas informáticos, gastos de transporte de mercancías y otros,

locomoción de personal, servicios profesionales independientes, servicios de seguridad y vigilancia y otros servicios auxiliares.

15.2.3 Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado

La mayoría de los resultados netos por enajenación de inmovilizado proceden de operaciones vinculadas al proceso de renovación de la flota de aeronaves.

15.2.4 EBITDARf

EBITDARf es el Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

Dado que es habitual en compañías aéreas la utilización del arrendamiento operativo de los aviones, cuyo coste estaría incluido en los resultados de explotación (EBIT), el EBITDARf constituye el elemento más adecuado para comparar el resultado de distintas compañías aéreas con independencia de cual sea el régimen de propiedad de su flota.

Los costes de propiedad de un avión dentro de balance son la amortización y los intereses asociados a la financiación, que también están excluidos del cálculo del EBITDARf.

15.2.5 Resultado de las operaciones

El resultado de las operaciones es la diferencia entre los ingresos y los gastos de las operaciones, más el importe (positivo o negativo) del deterioro del valor de los activos y del resultado neto de las enajenaciones del inmovilizado.

El resultado de las operaciones incluye tanto las partidas recurrentes como las no recurrentes (ingresos y gastos excepcionales). Todas ellas están clasificadas en la cuenta de pérdidas y ganancias del Grupo Iberia conforme a su naturaleza.

15.2.6 Resultado financiero

15.2.6.1 Ingresos financieros

Los ingresos financieros corresponden principalmente a los intereses devengados en el ejercicio económico por las imposiciones a corto plazo. También recoge el importe de los intereses devengados por los préstamos y otros créditos a corto y largo plazo concedidos por Iberia a terceros, y los intereses devengados por valores negociables.

15.2.6.2 Gastos financieros

Recoge el importe de los intereses devengados durante el ejercicio correspondiente a la financiación ajena instrumentada en préstamos, valores negociables y otras deudas pendientes de amortizar, cualquiera que sea el plazo del vencimiento y el modo en que estén instrumentados tales intereses. Adicionalmente, incluye el importe correspondiente a los rendimientos financieros del fondo interno de pensiones del personal, que Iberia dota cada ejercicio para actualizar el citado pasivo laboral.

15.2.6.3 Diferencias de cambio

Recoge el importe del saldo neto de beneficios y pérdidas producidas por las variaciones en los tipos de cambio en valores de renta fija, créditos, deudas, efectivo y tesorería en moneda extranjera.

15.2.6.4 Otros ingresos y gastos

Recoge el efecto de la variación del valor razonable de los instrumentos financieros para coberturas utilizados por el Grupo Iberia que se consideran no eficaces. La mayor parte de los derivados utilizados por Iberia son eficaces desde el punto de vista de las NIIF-UE, y sus diferencias de valor a lo largo del tiempo no afectan a los resultados, registrándose en cuentas de reservas del balance. Pero aquellos derivados que se consideran no eficaces sí generan impactos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, esta partida recoge otros ingresos y gastos financieros no incluidos anteriormente, junto a la variación de provisiones de inmovilizado financiero.

15.2.7 Participación en el resultado de empresas asociadas

Recoge el importe de la participación del Grupo Iberia en los beneficios o pérdidas de las compañías asociadas, que en las cuentas del Grupo Iberia consolidan por el método de “puesta en equivalencia”. En los tres últimos ejercicios la mayor parte de los resultados por este concepto correspondió a Clickair y Vueling.

15.2.8 Impuestos

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal de Iberia son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV e Iberia México, S. A. que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.

El Impuesto de Sociedades corriente del ejercicio es la cantidad que cada una de las sociedades satisfacen como consecuencia de las liquidaciones fiscales del Impuesto sobre el beneficio relativas al mismo.

15.2.9 Resultado antes de impuestos

Se obtiene como suma de los resultados de las operaciones, el resultado financiero y la participación en resultados de empresas asociadas.

15.2.10 Beneficio por acción

El beneficio básico por acción se calcula como el cociente entre el beneficio neto del ejercicio atribuible a Iberia y el número medio ponderado de acciones ordinarias en

circulación durante dicho ejercicio, sin incluir el número medio de acciones de Iberia en cartera de las sociedades del Grupo Iberia.

15.2.11 Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se calcula como el cociente entre el resultado neto del ejercicio atribuible a Iberia y el número medio ponderado de acciones en circulación que hubiera habido en el ejercicio si se hubieran convertido al comienzo del mismo todos aquellos instrumentos financieros emitidos por Iberia vigentes a la fecha de cierre de ejercicio que contemplan la posibilidad de conversión en acciones ordinarias de la misma, no habiendo en la actualidad ninguno.

15.3 Comparación de los resultados de operaciones correspondientes al período de 6 meses finalizado a 30 de junio de 2010, frente al período de 6 meses finalizado a 30 de junio de 2009

La siguiente tabla muestra los principales componentes de los ingresos y gastos de explotación recurrentes y no recurrentes del Grupo Iberia en el primer semestre de 2010 y 2009:

	Ene-Jun 2010			Ene-Jun 2009		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
GRUPO IBERIA						
INGRESOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Ingresos de pasaje	1.680	75,4%	73,1%	1.641	75,7%	67,1%
Ingresos de carga	139	6,2%	6,0%	111	5,1%	4,5%
Ingresos de handling	123	5,5%	5,4%	122	5,6%	5,0%
Asistencia técnica a compañías aéreas	151	6,8%	6,6%	158	7,3%	6,5%
Otros ingresos operativos	134	6,0%	5,8%	135	6,2%	5,5%
Ingresos totales	2.227		96,9%	2.167		88,7%
GASTOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Aprovisionamientos	614	27,6%	26,7%	691	31,9%	28,3%
Combustible de aviones	495	22,2%	21,5%	580	26,8%	23,7%
Repuestos para flota	103	4,6%	4,5%	94	4,3%	3,8%
Material de mayordomía	9	0,4%	0,4%	9	0,4%	0,4%
Otros aprovisionamientos	7	0,3%	0,3%	8	0,4%	0,3%
Gastos de personal	636	28,6%	27,7%	651	30,0%	26,6%
Dotación a la amortización	86	3,9%	3,7%	89	3,6%	3,6%
Otros gastos de explotación-	963	43,2%	41,9%	1.013	41,4%	41,4%
Alquiler de flota	154	6,9%	6,7%	183	8,3%	7,5%
Otros alquileres	33	1,5%	1,4%	36	1,6%	1,5%
Mantenimiento flota (subcontratos)	96	4,3%	4,2%	111	5,0%	4,5%
Gastos comerciales	85	3,8%	3,7%	71	3,2%	2,9%
Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias	195	8,8%	8,5%	200	9,0%	8,2%
Tasas de navegación	122	5,5%	5,3%	126	5,7%	5,2%
Servicio a bordo	33	1,5%	1,4%	30	1,3%	1,2%
Sistemas de reservas	74	3,3%	3,2%	76	3,4%	3,1%
Otros gastos recurrentes	171	7,7%	7,4%	179	8,0%	7,3%
Gastos totales	2.299	103,2%		2.444	112,8%	
RESULTADO OPERATIVO	(72)			(277)		
Ingresos operativos no recurrentes	53	2,4%	2,3%	4	0,2%	0,2%
Gastos operativos no recurrentes	28	1,3%	1,2%	1	0,0%	0,0%

GRUPO IBERIA	Ene-Jun 2010			Ene-Jun 2009		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
Resultados no recurrentes	25	1,1%	1,1%	3	0,1%	0,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(3)	(0,1)%	(0,1)%	-	-	-
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(50)	(2,29)%	(2,2)%	(274)	(12,6)%	(11,2)%
Ingresos financieros	11	0,5%	0,5%	46	2,1%	1,9%
Gastos financieros	(17)	(0,8)%	(0,7)%	(20)	(0,9)%	(0,8)%
Diferencias de cambio	19	0,9%	0,8%	(6)	(0,3)%	(0,2)%
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	4	0,2%	0,2%		0,0%	0,0%
Otros ingresos y gastos financieros	4	0,2%	0,2%	4	0,2%	0,2%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(29)	(1,3)%	(1,3)%	(250)	(11,5)%	(10,2)%
Impuesto sobre sociedades	8	0,4%	0,3%	85	3,9%	3,5%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Resultado Neto después de impuestos)	(21)	(0,9)%	(0,9)%	(165)	(7,6)%	(6,8)%
Atribuible a:						
Accionistas de la Sociedad Dominante	(21)	(0,9)%	(0,9)%	(165)	(7,6)%	(6,8)%
Intereses minoritarios	-			-		
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	(0,023)			(0,179)		

15.3.1 Ingresos de las operaciones

Los ingresos de las operaciones, que incluyen tanto ingresos recurrentes como no recurrentes, aumentaron un 5,0% (109 millones de euros) respecto al año anterior, hasta 2.280 millones de euros, y evolucionaron positivamente durante el semestre, registrando un incremento del 14,0% (150 millones de euros) en el segundo trimestre gracias fundamentalmente al buen comportamiento de los ingresos de pasaje y carga.

15.3.1.1 Ingresos de pasaje

Los ingresos totales de pasaje aumentaron en 39 millones € con relación al primer semestre de 2009 (un incremento del 2,4%), correspondiendo la mayor parte de este incremento (31 millones de euros) a los ingresos por billetes volados en el periodo, que aumentaron un 2,0% respecto al mismo periodo de 2009. El sector que mejor comportamiento mostró fue el de largo radio, con un incremento de ingresos del 8,2%.

El aumento de un 7,1% en los “Otros ingresos de pasaje” (8 millones de euros) se produjo principalmente en los ingresos procedentes de acuerdos comerciales con otras compañías (incluyendo acuerdos frequent-flyer) y del programa Iberia Plus.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el primer semestre se incrementaron un 2,0% respecto al año anterior gracias principalmente a la subida del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado (en adelante, yield) en los vuelos internacionales. En el conjunto de la red el yield aumentó un 3,0%, a pesar de verse perjudicado por un crecimiento del 5,3% en la etapa media de pasaje, debido principalmente a la creciente participación del largo radio (66,2% de los PKT totales en el primer semestre de 2010, 2,1 puntos porcentuales por encima del año anterior). Este aumento en el precio fue

parcialmente contrarrestado por el menor volumen de actividad (-1,0% medido en PKT). Los ingresos en las clases Business se recuperaron respecto al periodo anterior, logrando una subida del 4,9%.

15.3.1.2 Ingresos de carga

Los ingresos de carga consolidados se incrementaron un 25,2% respecto al primer semestre de 2009 (un incremento de 28 millones de euros), gracias al aumento del 41,5% en las toneladas-kilómetro transportadas (TKT). El 94,5% del volumen de carga fue transportado en las bodegas de los aviones de pasaje, con crecimientos significativos en todos los sectores internacionales. Los precios continuaron recuperándose de forma gradual durante los últimos meses. Gracias a la mejora de 17,7 puntos en el coeficiente de ocupación de carga, el ingreso unitario por tonelada-kilómetro ofertada (TKO) se incrementó un 19,9% con relación al primer semestre de 2009.

15.3.1.3 Ingresos de handling

Los ingresos de handling se incrementaron un 0,8% respecto al primer semestre de 2009 (un incremento de 1 millón de euros), gracias al aumento de la facturación por despacho de aviones, parcialmente contrarrestada por el descenso de los ingresos generados por otros servicios de handling a terceros. El número de aviones ponderados atendidos (APA) por Iberia Airport Services (sin incluir la producción de las UTE) se incrementó un 2,7%, destacando el aumento de actividad para Vueling. Si consideramos también la producción para la propia Iberia, el número total de APA se situó en 163.957 (una caída del 1,3%), y el número de pasajeros atendidos ascendió a 34,4 millones (un incremento del 1,5%) en el semestre.

15.3.1.4 Ingresos por asistencia técnica a compañías aéreas

Los ingresos por servicios de asistencia técnica a flotas de terceros disminuyeron en 7 millones de euros (una caída del 4,4%) respecto al año anterior, debido principalmente al descenso en las revisiones de motores RB211, y a la desaparición de la facturación por servicios a la flota que operaba en wet lease hasta el verano de 2009.

15.3.1.5 Otros ingresos por servicios y ventas

Incluye los ingresos por utilización de sistemas de reservas, por servicios en las terminales de carga, por ventas diversas y servicios de formación, y su importe agregado se mantuvo en 42 millones de euros, el mismo nivel que el primer semestre de 2009.

15.3.1.6 Otros ingresos de las operaciones

Los recurrentes (comisiones, descuentos concedidos por los fabricantes de aviones y motores-, ingresos por cesión de personal a las UTE y otros ingresos diversos) disminuyeron un 1,1% en los seis primeros meses (1 millón de euros), siendo las variaciones más importantes los descensos en las comisiones de pasaje, en los trabajos realizados por la compañía para su inmovilizado, y el aumento en la recuperación de provisiones para grandes reparaciones. En el primer semestre de 2010

los ingresos de las operaciones no recurrentes se situaron en 53 millones €, que incluyen 20 millones correspondientes a la estimación de la recuperación del fondo de pensiones de los pilotos, y 33 millones procedentes de la recuperación de provisiones tras cuatro sentencias del Tribunal Supremo que estiman los recursos de casación de Iberia y eximen a la compañía de pagar varias liquidaciones de aduanas correspondientes al periodo comprendido entre 1998 y 2000. En el primer semestre de 2009 los ingresos de las operaciones no recurrentes ascendieron a 4 millones de euros principalmente por la recuperación de impuestos y de partidas fallidas.

15.3.2 Gastos de las operaciones

Los gastos de las operaciones, que incluyen tanto gastos recurrentes como no recurrentes, disminuyeron un 4,8% respecto al año 2009 (118 millones de euros), debido principalmente al menor gasto de combustible y a los efectos positivos del ajuste de oferta (-4,4%) y de las medidas de contención de gastos aplicadas.

15.3.2.1 Gastos de combustible

En el primer semestre de 2010 el coste de combustible disminuyó un 14,7% respecto al año anterior (85 millones de euros), debido fundamentalmente al descenso del precio medio después de coberturas, parcialmente contrarrestado por el efecto de la depreciación del euro respecto al dólar americano, que aumentó el gasto semestral un 2,7% respecto a 2009. Los AKO de Iberia disminuyeron un 4,4% en el periodo. El precio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) se situó a finales de junio ligeramente por debajo de los 700 dólares por tonelada, un nivel similar al que cotizó al cierre de 2009. Durante el primer semestre de 2010 la cotización osciló entre 630 y 780 dólares por tonelada, permaneciendo siempre por encima de los precios de mercado del primer semestre del año anterior.

15.3.2.2 Gastos de personal

Los gastos recurrentes descendieron un 2,3% en el primer semestre (15 millones de euros), gracias principalmente a la disminución del 4,3% en la plantilla media del Grupo, que se situó en 19.844 empleados equivalentes. Las plantillas medias de los Tripulantes Técnicos y de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se redujeron un 2,9% y un 8,3% respectivamente.

El XIX Convenio Colectivo de Tierra firmado en abril establece la congelación de las tablas salariales en 2010, con un pago no consolidable equivalente al 1,2% de la masa salarial. Adicionalmente, en el primer semestre de 2010 se contabilizaron 1,2 millones de euros de gastos no recurrentes por indemnizaciones de personal. Así, los gastos de personal totales ascendieron a 636 millones de euros en el primer semestre de 2010, bajando un 2,3% frente al mismo periodo del ejercicio anterior.

15.3.2.3 Dotación a la amortización

Disminuyeron un 3,4% en el semestre (3 millones de euros), correspondiendo en su mayor parte a menores dotaciones para amortización de aviones, de equipos informáticos y de equipos en los aeropuertos.

15.3.2.4 Alquiler de flota

Se redujo un 16,3% respecto al año anterior (30 millones de euros). Una parte del ahorro corresponde a la producción contratada en wet lease en la primera mitad de 2009 (2,3 aviones A340 de media en el periodo), modalidad que la compañía no opera desde agosto de 2009. Los costes por arrendamientos operativos de flota de pasaje también disminuyeron, debido fundamentalmente a la bajada de los tipos de interés.

15.3.2.5 Mantenimiento de flota

El coste por servicios externos más consumos de repuestos disminuyó un 2,9% respecto al primer semestre de 2009 (6 millones de euros), situándose en 199 millones de euros, debido principalmente al menor volumen de actividad en los servicios de asistencia técnica.

15.3.2.6 Gastos comerciales

Aumentaron en 14 millones de euros con relación al primer semestre de 2009 (+19,7%).

Durante el periodo se produjo un incremento de las comisiones e incentivos a las agencias como consecuencia del aumento de los ingresos y del cambio en el mix de origen de la venta (mayor crecimiento en mercados exteriores, fundamentalmente Latinoamérica, que implican unos mayores costes por comisiones). También aumentaron los gastos de publicidad en medios y otros gastos de promoción de ventas.

15.3.2.7 Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias

En el primer semestre descendieron un 2,5% respecto a 2009 (-5 millones de euros), debido principalmente a la disminución de la actividad aérea, que fue del 4,4%).

15.3.2.8 Tasas de navegación

Disminuyeron un 3,2% en el primer semestre (-4 millones de euros), al ser parcialmente contrarrestado el impacto de la menor actividad (-4,4%) por la subida de precios.

15.3.2.9 Servicios a bordo

En el primer semestre aumentó el gasto en 3 millones de euros (un 10,0% respecto a 2009), que corresponde fundamentalmente a la subida de los costes de las comidas a bordo, al creciente peso de la capacidad de largo radio en el *mix* de la red y al incremento del número de pasajeros en la clase Business Plus.

15.3.2.10 Sistemas de reserva

Se redujo el gasto semestral un 2,6% (2 millones de euros) debido al descenso en el volumen de actividad, pero si tenemos en cuenta el incremento en los ingresos por sistemas de reservas (6,9%), el gasto neto disminuyó un 8,5% respecto a 2009.

15.3.2.11 Otros gastos de las operaciones

Los gastos recurrentes registraron un descenso del 4,5% (8 millones de euros) en el primer semestre de 2010, similar a la reducción obtenida en el segundo trimestre (-4,7% ó 4 millones de euros), gracias a la puesta en marcha de distintas medidas de ahorro. Adicionalmente, en el primer semestre se registraron diversos gastos no recurrentes que totalizaron 28 millones de euros (frente a 1 millón de euros en 2009), en parte como consecuencia del aumento de los servicios de profesionales independientes requeridos por operaciones corporativas. El total de Otros gastos de las operaciones ascendió a 963 millones de euros que supuso un descenso de 4,9%.

15.3.3 Deterioro y resultado por enajenaciones de Inmovilizado

Presentó un saldo negativo de 3 millones de euros en el primer semestre de 2010, que fundamentalmente se debe a pérdidas por baja de rotables y gastos por devolución de aviones. El resultado de esta partida fue cero en el primer semestre de 2009.

15.3.4 EBITDARf

El EBITDARf se situó en 168 millones de euros en el primer semestre, frente a unos rendimientos negativos de -5 millones de euros en 2009, lo que supuso una mejora de 173 millones de euros.

15.3.5 Resultado de las operaciones

El resultado de las operaciones se situó en -50 millones de euros, frente a unas pérdidas de 274 millones de euros en 2009, lo que supuso una mejora de 224 millones de euros (+81,8%).

15.3.6 Resultados financieros

El resultado financiero (excluyendo la participación en el resultado de empresas asociadas) disminuyó un 29,2% (7 millones de euros) respecto al primer semestre de 2009, situándose en 17 millones de beneficios.

15.3.6.1 Ingresos financieros

Los ingresos financieros se situaron en 11 millones de euros, disminuyendo en 35 millones de euros (una caída del 76,1%) respecto al primer semestre de 2009 (46 millones de euros), debido fundamentalmente al descenso de los ingresos por imposiciones a corto plazo, afectados por la bajada de los tipos de interés.

15.3.6.2 Gastos financieros

Los gastos financieros se redujeron en 3 millones de euros (una caída del 15,0%) hasta situarse en 17 millones de euros en el primer semestre del año, frente a 20 millones de euros obtenidos en el mismo periodo del ejercicio anterior.

15.3.6.3 Diferencias de cambio

El saldo neto de las diferencias de cambio se situó en 19 millones de euros, mejorando en 25 millones de euros respecto a 2009.

15.3.6.4 Otros ingresos y gastos financieros

Otros ingresos y gastos financieros se situaron en 4 millones de euros, manteniéndose al mismo nivel que en la primera mitad de 2009.

15.3.7 Participación en el resultado de empresas asociadas

Esta partida registró un saldo positivo de 4 millones de euros en el primer semestre de 2010, debido principalmente a los beneficios de Vueling, compañía en la que Iberia tiene una participación del 45,85% desde julio de 2009. En el mismo periodo del ejercicio anterior el resultado de esta partida fue cero.

15.3.8 Resultado antes de impuestos

Las pérdidas antes de impuestos ascendieron a 29 millones de euros, mejorando un 88,4% ó 221 millones de euros respecto a 2009 (pérdidas de 250 millones de euros).

15.3.9 Beneficio por acción

El beneficio básico por acción se situó en -0,023 euros frente a -0,179 euros en el primer semestre del ejercicio anterior, lo que supuso una mejora del 87,2% ó 0,156 euros.

15.3.10 Beneficio diluido

No difiere del beneficio por acción.

15.4 Comparación de los resultados de operaciones en el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009 y el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2008

La siguiente tabla muestra los principales componentes de los ingresos y gastos de explotación recurrentes y no recurrentes del Grupo Iberia en los ejercicios 2009 y 2008:

GRUPO IBERIA	2009			2008		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
INGRESOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Ingresos de pasaje	3.325	75,4%	68,2%	4.218	77,4%	76,3%
Ingresos de carga	251	5,7%	5,2%	347	6,4%	6,3%
Ingresos de handling	266	6,0%	5,5%	275	5,0%	5,0%
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	7,0%	6,4%	297	5,4%	5,4%
Otros ingresos operativos	257	5,8%	5,3%	313	5,7%	5,7%

GRUPO IBERIA	2009			2008		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
Ingresos totales	4.409		90,5%	5.450		98,6%
GASTOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Aprovisionamientos	1.410	32,0%	28,9%	1.864	34,2%	33,7%
Combustible de aviones	1.184	26,9%	24,3%	1.666	30,6%	30,1%
Repuestos para flota	191	4,3%	3,9%	160	2,9%	2,9%
Material de mayordomía	19	0,4%	0,4%	21	0,4%	0,4%
Otros aprovisionamientos	16	0,4%	0,3%	17	0,3%	0,3%
Gastos de personal	1.297	29,4%	26,6%	1.320	24,2%	23,9%
Dotación a la amortización	176	4,0%	3,6%	193	3,5%	3,5%
Otros gastos de explotación-	1.990	45,1%	40,8%	2.152	39,5%	38,9%
Alquiler de flota	349	7,9%	7,2%	386	7,1%	7,0%
Otros alquileres	73	1,7%	1,5%	76	1,4%	1,4%
Mantenimiento flota (subcontratos)	202	4,6%	4,1%	228	4,2%	4,1%
Gastos comerciales	151	3,4%	3,1%	200	3,7%	3,6%
Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias	397	9,0%	8,1%	413	7,6%	7,5%
Tasas de navegación	252	5,7%	5,2%	258	4,7%	4,7%
Servicio a bordo	66	1,5%	1,4%	72	1,3%	1,3%
Sistemas de reservas	134	3,0%	2,7%	137	2,5%	2,5%
Otros gastos recurrentes	366	8,3%	7,5%	381	7,0%	6,9%
Gastos totales	4.873	110,5%		5.529	125,4%	
RESULTADO OPERATIVO	(464)			(79)		
Ingresos operativos no recurrentes	49	1,1%	1,0%	65	1,2%	1,2%
Gastos operativos no recurrentes	57	1,3%	1,2%	6	0,1%	0,1%
Resultados no recurrentes	(8)	(0,2)%	(0,2)%	59	1,1%	1,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(3)	(0,1)%	(0,1)%	25	0,5%	0,5%
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(475)	(10,8)%	(9,7)%	5	0,1%	0,1%
Ingresos financieros	64	1,5%	1,3%	137	2,5%	2,5%
Gastos financieros	(40)	(0,9)%	(0,8)%	(52)	(1,0)%	(0,9)%
Diferencias de cambio	(17)	(0,4)%	(0,3)%	(2)	0,0%	0,0%
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	8	0,2%	0,2%	(18)	(0,3)%	(0,3)%
Otros ingresos y gastos financieros	25	0,6%	0,5%	(34)	(0,6)%	(0,6)%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(435)	(9,9)%	(8,9)%	36	0,7%	0,7%
Impuesto sobre sociedades	162	3,7%	3,3%	(4)	(0,1)%	(0,1)%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Resultado neto después de impuestos)	(273)	(6,2)%	(5,6)%	32	0,6%	0,6%
Atribuible a:						
Accionistas de la Sociedad Dominante	(273)	(6,2)%	(5,6)%	32	0,6%	0,6%
Intereses minoritarios	-			-		
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	(0,295)			0,034		

15.4.1 Ingresos de las operaciones

En el ejercicio 2009 los ingresos de las operaciones, que incluyen tanto ingresos recurrentes como no recurrentes, se redujeron un 19,2% (1.057 millones de euros) respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, el descenso de los ingresos de explotación fue del 19,1% (1.041 millones de euros), debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de transporte de pasajeros y carga (que se hundieron un 21,7%, es decir, 989 millones de euros), muy afectados por la caída de los ingresos medios por PKT y por TKT, y por el descenso del tráfico en todos los sectores. pero especialmente en el doméstico.

En un escenario de fuerte reducción de las operaciones en los aeropuertos, se debe valorar positivamente el limitado descenso de los ingresos de handling (un descenso del 3,3%, es decir, 9 millones de euros). Los ingresos por asistencia técnica a compañías aéreas prolongaron su crecimiento, aumentando un 4,4% (13 millones de euros) respecto a 2008.

15.4.1.1 Ingresos de pasaje

El importe total de los ingresos de pasaje disminuyó un 21,2% (893 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 3.325 millones de euros en el ejercicio 2009. De esta cifra, 3.137 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados durante el período, que disminuyeron un 19,4% (754 millones de euros) debido fundamentalmente al deterioro de los precios, que afectó a todos los segmentos (con una caída del 14,1% en los yields) y, en menor medida, por el descenso del volumen de tráfico (-6,2% en términos de PKT). Los ingresos de las clases Business se vieron fuertemente afectados, con una caída del 28,2%.

El resto de los ingresos de pasaje, que en conjunto representaron un 5,7% del total de ingresos de pasaje en 2009, disminuyeron un 42,5% (139 millones de euros) con relación al año anterior, en parte debido a la aplicación de la norma contable IFRIC 13, que ha modificado la contabilización de los programas de fidelización a partir del ejercicio 2009, y que también implica una reducción de los gastos comerciales.

15.4.1.2 Ingresos de carga

En 2009 los ingresos de carga disminuyeron un 27,7% (96 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 251 millones de euros, si bien, gracias a la mencionada recuperación de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del ejercicio fue del 17,1%, frente al 30,9% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año. Estos ingresos estuvieron afectados por la reducción del volumen de tráfico de carga transportada (una reducción del 11,6%), por la fuerte caída del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (caída del 20,6%), que se debió, en parte, a la disminución de los recargos de combustible. También fueron menores los ingresos procedentes de la filial CACESA, mientras que los ingresos por exceso de equipaje se incrementaron un 8,6%.

15.4.1.3 Ingresos de handling

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías disminuyeron un 3,3% (9 millones de euros) con relación a

2008, debido al descenso del volumen de actividad de rampa (que cayó un 7,3%, medido en aviones ponderados atendidos), en parte compensado por el incremento de su ingreso unitario por avión ponderado atendido (aumento del 2,1%) y por el aumento de ingresos procedentes de otros servicios de asistencia en aeropuertos. Entre ellos destaca la prestación de servicios a pasajeros de movilidad reducida por parte de las UTE en las que participa Iberia. En el último trimestre los ingresos de handling aumentaron un 1,9% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad para terceros tras la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

15.4.1.4 Ingresos por asistencia técnica a compañías aéreas

A pesar de que la recesión económica también produjo una reducción de los precios en el sector de mantenimiento aeronáutico, los ingresos por servicios de asistencia técnica a terceros del Grupo Iberia alcanzaron los 310 millones de euros, superando en 13 millones de euros (4,4%) la cifra del año anterior, en parte favorecidos por la apreciación del dólar frente al euro respecto al tipo de cambio medio de 2008. El aumento de la facturación a terceros se produjo principalmente en revisiones de motores (sobre todo CFM56) y asistencia técnica al Ministerio de Defensa español.

15.4.1.5 Otros ingresos por servicios y ventas

Los “Otros ingresos por servicios y ventas” pasaron de 86 millones de euros en 2008 a 79 millones de euros en 2009, descendiendo un 8,1% (7 millones de euros). Los ingresos derivados de la utilización de los sistemas de reservas, entre los que Amadeus es el principal contribuyente, se situaron en 59 millones de euros, disminuyendo un 7,4% respecto al año anterior, debido a la caída del volumen de reservas. También se redujeron los ingresos procedentes de las Terminales de carga y de otros servicios de carga.

15.4.1.6 Otros ingresos de las operaciones

Los “Otros ingresos de las operaciones recurrentes” (comisiones de ventas, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTEs, alquileres y otros ingresos diversos) descendieron en su conjunto un 21,6% (49 millones de euros) pasaron de 227 millones de euros en 2008 a 178 millones de euros en 2009, principalmente por la disminución de las comisiones de pasaje y de otros ingresos diversos.

En el ejercicio 2009 se contabilizaron unos ingresos no recurrentes de 49 millones de euros, que en su mayor parte (45 millones de euros) corresponden a la recuperación de parte de las provisiones dotadas para el fondo de pensiones del Colectivo de Tripulantes Técnicos, como resultado de los estudios actuariales realizados tras la firma del VII Convenio Colectivo, que recoge la opción de prolongar la actividad de vuelo de los pilotos hasta los 65 años. En el ejercicio pasado se registraron unos ingresos no recurrentes de 65 millones de euros, que correspondían principalmente a la recuperación de diversas provisiones y del seguro de un avión (siniestro cobrado).

El conjunto de otros ingresos recurrentes y no recurrentes se situó en 227 millones de euros en 2009, frente a 292 millones de euros en 2008, lo que supuso una disminución del 22,3%, es decir, 65 millones de euros.

15.4.2 Gastos de las operaciones

En el ejercicio 2009 los gastos de las operaciones, que incluyen tanto gastos recurrentes como no recurrentes (excluyendo el deterioro y resultado por enajenación de activos), del Grupo Iberia se situaron en 4.930 millones de euros, descendiendo un 10,9% (605 millones de euros) respecto a 2008. Si excluimos las partidas no recurrentes, la reducción de los costes de explotación alcanzó el 11,9% (656 millones de euros), principalmente debido a la caída interanual de los costes de combustible, de un 28,9% (482 millones de euros). El resto de los gastos también se redujeron debido al ajuste en la capacidad (que se redujo un 6,0% en términos de AKO) y al conjunto de iniciativas de ahorro desarrolladas por Iberia en el marco del Plan de Contingencia. El coste por AKO descendió un 6,3% respecto al año anterior hasta situarse en 0,0784 euros por AKO en 2009.

15.4.2.1 Gastos de combustible

El gasto por consumo de combustible del Grupo Iberia se situó en 1.184 millones de euros en el ejercicio 2009, 482 millones de euros por debajo del gasto registrado en 2008. Esta disminución se debió principalmente al significativo descenso del precio y al menor consumo (que cayó un 6,6%), derivado de la reducción del volumen de actividad (los AKO se redujeron un 6,0%) y de la mayor eficiencia de la flota.

A pesar de su tendencia alcista a lo largo de 2009, el precio medio del combustible de aviación en dólares en el mercado fue un 44% inferior a su cotización media en el año anterior. Iberia se ha beneficiado sólo parcialmente de este descenso del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008.

El coste unitario del combustible se situó en 0,0191 euros por AKO en 2009, disminuyendo un 24,4% respecto al año anterior.

15.4.2.2 Gastos de personal

Los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia disminuyeron un 1,7% (23 millones de euros) respecto al año 2008, hasta situarse en 1.297 millones de euros, gracias a las medidas de control de gastos y a la reducción de la plantilla media equivalente en un 4,2%, producida principalmente a través de bajas voluntarias en el marco del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de Iberia. Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 51 millones de euros en el ejercicio 2009, y corresponden a una dotación extraordinaria destinada a actualizar la previsión realizada por Iberia para la prórroga del ERE. Con esta misma finalidad se realizó una dotación extraordinaria de 1 millón de euros en el ejercicio 2008. Así, los gastos totales de personal ascendieron a 1.348 millones de euros en 2009 frente a 1.321 millones de euros en 2008, lo que supuso un aumento del 2,0% ó 27 millones de euros.

En abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en Iberia firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2009.

15.4.2.3 Dotación a las amortizaciones

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 8,8% (17 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 176 millones de euros. De esta cifra, casi un 60% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones se redujeron un 13,2% debido a la reducción del número de aviones operativos en balance, principalmente por la retirada de la flota MD87/88, proceso que concluyó en el último trimestre de 2008.

15.4.2.4 Alquiler de flota

El gasto por alquiler de flota disminuyó un 9,6% (37 millones de euros) respecto a 2008, situándose en 349 millones de euros. Todas las partidas de gasto contribuyeron a esta reducción, totalizando un ahorro de casi 37 millones de euros con relación al año anterior. El arrendamiento operativo de los aviones de pasaje se situó en 315 millones de euros, disminuyendo en 9 millones de euros debido, en parte, a la bajada de los tipos de interés. El coste de alquiler de plazas a otras compañías se situó en 7 millones de euros, bajando 6 millones de euros con relación al año anterior. El mayor descenso se registró en el *wet lease*, que se situó cerca de los 16 millones de euros, frente a un coste de 33 millones de euros en 2008, gracias a la reducción del número de aviones y de horas operadas, que descendieron un 66,9% respecto a las contratadas en 2008. Finalmente, el alquiler de aviones de carga se situó en 11 millones de euros, casi 5 millones de euros por debajo del año anterior, debido a un descenso del 32,5% en el número de horas alquiladas, como consecuencia de la adecuación de la oferta a la fuerte caída del volumen de tráfico de carga en los mercados.

En términos unitarios, el coste del alquiler de flota disminuyó un 3,8% con respecto al 2008, situándose en 0,0056 euros por AKO.

15.4.2.5 Mantenimiento de flota

El importe agregado de los gastos totales de mantenimiento de flota (que incluye los servicios externos y el consumo de repuestos) ascendió a 393 millones de euros en el ejercicio 2009, aumentando un 1,3% (5 millones de euros) respecto al año anterior. Este aumento fue debido a un incremento del 19,4% (31 millones de euros) en el consumo de repuestos, motivado principalmente por la apreciación del dólar frente al euro, y a un mayor volumen de trabajos realizados con recursos propios. El incremento en el coste de los repuestos fue parcialmente compensado por una disminución del 11,4% (26 millones de euros) en el gasto de los servicios externos.

15.4.2.6 Gastos comerciales

En el ejercicio 2009 los costes comerciales se situaron en 151 millones, disminuyendo en 49 millones de euros respecto a 2008, lo que representa una reducción del 24,5%. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió en 47 millones de euros respecto a 2008 (un 26,6%) debido, en parte, al impacto de la aplicación de la IFRIC 13 a partir de enero de 2009. El contenido de la IFRIC 13 (o CINIIF 13) establece un tratamiento contable uniforme en el registro y valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización. De acuerdo con esta interpretación, el valor asignado a los puntos se registra como un componente identificable de sus ventas de billetes aéreos de acuerdo con su valor razonable y su

valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido en el epígrafe “Periodificaciones a largo plazo” del pasivo del estado de situación financiera consolidado. Hasta el ejercicio 2008 Iberia contabilizaba el valor asignado a los puntos obtenidos por los clientes del programa Iberia Plus en los gastos comerciales. Así, en el año 2008 se habían contabilizado cerca de 24 millones de euros en relación con el valor de los mencionados puntos, mientras que en 2009, con la aplicación de la nueva norma, el valor de los puntos obtenidos se contabiliza como un menor ingreso. Los gastos de publicidad se redujeron 3 millones de euros (un 12,3%). La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,2 puntos porcentuales, situándose en el 2,4% en el conjunto del año.

15.4.2.7 Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias

El gasto de los servicios de tráfico disminuyó un 3,9% (16 millones de euros) en 2009 respecto al año precedente, debido principalmente al menor número de vuelos operados (un 11,8% menos de despegues que en 2008), que influye en la evolución del gasto de las partidas agrupadas en este concepto: las tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios descendieron 5 millones de euros respecto a 2008; el despacho de aviones, la Tarifa H (por el uso de infraestructuras para la prestación de los servicios de rampa y por asistencia al pasajero) y otros servicios de tráfico se redujeron en 9 millones de euros; los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía disminuyeron en 5 millones de euros; y el alojamiento del personal de vuelo y otros gastos en las escalas fueron inferiores en 3 millones de euros al coste registrado en 2008. Por el contrario, los gastos de viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones y entrega de equipajes aumentaron en 6 millones de euros con relación al año anterior, debido fundamentalmente a las dificultades operativas ocasionadas por episodios de conflictividad laboral de las tripulaciones y por condiciones climáticas adversas.

15.4.2.8 Tasas de navegación

El gasto por tasas de navegación aérea descendió un 2,3% (6 millones de euros) respecto a 2008, debido principalmente a la disminución de actividad durante el período (-6,0%), cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y, sobre todo, por el incremento de precios registrado.

Las tasas por ayudas a la navegación en ruta experimentaron un descenso del 0,9% respecto a 2008, situándose en 208 millones de euros. El incremento medio de las tasas unitarias de navegación de Eurocontrol, que representa el 75,5% del total de la facturación de estas tasas incurridas por Iberia, fue del 4,0% respecto al año anterior, una vez ponderado el peso de los principales países que sobrevuela Iberia.

El coste de las tasas de aproximación a los aeropuertos ascendió a 44 millones de euros, disminuyendo un 8,5% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al menor número de vuelos. En 2009 las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles incrementaron su precio un 3,0% respecto a 2008.

15.4.2.9 Servicio a bordo

El gasto agregado del servicio a bordo y de los consumos de material de mayordomía superó los 85 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo un 8,6% (8

millones de euros) respecto a 2008, motivado principalmente por la reducción de la actividad de transporte (con una reducción del 6,2% en PKT) y, en particular, por el descenso del número de pasajeros en las clases *Business*, junto a los ahorros derivados del proceso de renegociación de los contratos con los proveedores.

15.4.2.10 Sistemas de reservas

El gasto de los sistemas de reservas se situó en 134 millones de euros, descendiendo un 2,2% (3 millones de euros) respecto al año anterior, favorecido por el descenso en el número de reservas, consecuencia de la debilidad del tráfico, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y el incremento del precio medio.

15.4.2.11 Otros gastos de las operaciones

El importe de “Otros gastos recurrentes” se situó en 366 millones de euros en 2009, descendiendo un 3,9% (15 millones de euros) respecto a 2008, manteniendo una trayectoria positiva a lo largo del año, gracias a las actuaciones del Plan de Contingencia. Entre las principales partidas incluidas en este epígrafe de la cuenta, los descensos más significativos correspondieron a gastos de transportes, indemnizaciones, mantenimiento de equipos de tierra, otros gastos de mecanización, servicios de vigilancia y seguridad, y tributos.

En el año 2009 el Grupo Iberia contabilizó 6 millones de euros de gastos no recurrentes, que corresponden principalmente a varias provisiones, multas y sanciones. En el ejercicio 2008 los gastos no recurrentes, que incluían diversas provisiones, se situaron en 5 millones de euros.

El conjunto de otros gastos recurrentes y no recurrentes ascendió a 372 millones de euros en 2009, frente a 386 millones de euros en 2008, lo que supuso una disminución del 3,6% o 10 millones de euros.

15.4.3 Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado

El importe agregado del “Deterioro y resultado neto por enajenación de activos” registró un saldo negativo de 3 millones de euros en el ejercicio 2009, que corresponde principalmente a pérdidas por baja de rotables. En 2008 se registró un resultado neto positivo de 25 millones de euros procedentes en su mayor parte de plusvalías obtenidas por la venta de flota. En 2009 las plusvalías procedentes de la venta de flota ascendieron a 5 millones de euros.

15.4.4 EBITDARf

El EBITDARf del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 fue de 61 millones de euros, cifra que supone un descenso de 439 millones de euros con respecto a los 500 millones de euros registrados por dicho concepto en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008.

15.4.5 Resultado de las operaciones

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009, Iberia registró una pérdida de las operaciones de 475 millones de euros (lo que supone un descenso de 480 millones de euros con respecto a los beneficios de 5 millones de euros registrados en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008). La causa principal de esta caída fue la fuerte reducción de los ingresos en un 19,2% hasta situarse en 4.458 millones de euros, que no pudo compensarse en su totalidad mediante reducciones en los costes de explotación (-10,9%).

15.4.6 Resultados financieros

El conjunto de los Resultados financiero, excluyendo la participación en empresas asociadas, se situó en 32 millones de euros de beneficios en 2009, disminuyendo un 34,7% respecto al obtenido el año anterior (49 millones de euros).

15.4.6.1 Ingresos financieros

El saldo neto financiero se situó en 24 millones de euros en 2009, 61 millones de euros menos que en 2008, tras descender los ingresos financieros un 53,3% (73 millones de euros) debido al menor saldo medio de las inversiones financieras temporales y a la reducción de los tipos de interés de las impositivas a corto plazo.

Para más información en relación con el saldo financiero neto véase el apartado 6.2 del presente Documento.

15.4.6.2 Gastos financieros

Los gastos financieros se situaron en 40 millones de euros, descendiendo un 23,1% (12 millones de euros) respecto a la cifra de 2008, fundamentalmente por la disminución de los intereses de los préstamos.

15.4.6.3 Diferencias de cambio

El saldo neto de las diferencias de cambio se situó en 17 millones de euros de pérdidas en 2009, empeorando en 15 millones de euros respecto al año anterior. Debido a una devaluación del 50% del valor de la moneda de Venezuela (Bolívar) respecto al dólar norteamericano, Iberia se ha visto obligada a dotar una provisión de 6 millones de euros al cierre de 2009, para cubrir el impacto sobre los depósitos de dinero procedentes de los ingresos obtenidos en este país, que estaban pendientes de recepción.

15.4.6.4 Otros ingresos y gastos financieros

La partida “Otros ingresos y gastos” incluye en 2009 la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones de euros). En este epígrafe también está contabilizada la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que registró un saldo positivo de 4 millones de euros en 2009, frente a un efecto negativo de 29 millones de euros en el ejercicio 2008, que reflejaba principalmente la pérdida de

valor de las coberturas de combustible consideradas “ineficaces” (pérdida de 23 millones de euros). En 2008 también se incluyó en “Otros ingresos y gastos” una provisión de 7 millones de euros relacionada con la participación de Iberia en su filial Clickair.

15.4.7 Participación en el resultado de empresas asociadas

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009, Iberia recibió de sus empresas asociadas unos beneficios de 8 millones de euros (lo que supone un incremento de 26 millones de euros con respecto a la cifra negativa de 18 millones de euros registrada en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009). El saldo neto positivo de 2009 refleja principalmente la participación en los beneficios de Vueling a partir de julio de 2009.

15.4.8 Resultado antes de impuestos

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009, Iberia registró una pérdida antes de impuestos de 435 millones de euros (lo que supone un descenso de 471 millones de euros con respecto al beneficio antes de impuestos de 36 millones de euros del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008).

15.4.9 Beneficio por acción

Fue imputable a los accionistas una pérdida por acción de 0,295 euros durante el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 (frente a las ganancias de 0,034 euros por acción, del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008).

15.4.10 Beneficio diluido

No difiere del beneficio por acción.

15.5 Comparación de los resultados de operaciones registrados en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008 y los registrados en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007

La siguiente tabla muestra los principales componentes de los ingresos y gastos de explotación del Grupo Iberia en el ejercicio 2008 y 2007:

GRUPO IBERIA	2008			2007		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
INGRESOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Ingresos de pasaje	4.218	77,4%	76,3%	4.325	78,3%	82,6%
Ingresos de carga	347	6,4%	6,3%	343	6,2%	6,5%
Ingresos de handling	275	5,0%	5,0%	280	5,1%	5,3%
Asistencia técnica a compañías aéreas	297	5,4%	5,4%	273	4,9%	5,2%
Otros ingresos operativos	313	5,7%	5,7%	300	5,4%	5,7%

GRUPO IBERIA	2008			2007		
	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes	mill €	% s/total ingresos recurrentes	% s/total costes recurrentes
Ingresos totales	5.450		98,6%	5.521		105,4%
GASTOS OPERATIVOS (recurrentes)						
Aprovisionamientos	1.864	34,2%	33,7%	1.354	24,5%	25,9%
Combustible de aviones	1.666	30,6%	30,1%	1.145	20,7%	21,9%
Repuestos para flota	160	2,9%	2,9%	169	3,1%	3,2%
Material de mayordomía	21	0,4%	0,4%	23	0,4%	0,4%
Otros aprovisionamientos	17	0,3%	0,3%	17	0,3%	0,3%
Gastos de personal	1.320	24,2%	23,9%	1.380	25,0%	26,4%
Dotación a la amortización	193	3,5%	3,5%	215	3,9%	4,1%
Otros gastos de explotación-	2.152	39,5%	38,9%	2.288	41,4%	43,7%
Alquiler de flota	386	7,1%	7,0%	433	7,8%	8,3%
Otros alquileres	76	1,4%	1,4%	76	1,4%	1,5%
Mantenimiento flota (subcontratos)	228	4,2%	4,1%	236	4,3%	4,5%
Gastos comerciales	200	3,7%	3,6%	243	4,4%	4,6%
Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias	413	7,6%	7,5%	447	8,1%	8,5%
Tasas de navegación	258	4,7%	4,7%	274	5,0%	5,2%
Servicio a bordo	72	1,3%	1,3%	72	1,3%	1,4%
Sistemas de reservas	137	2,5%	2,5%	144	2,6%	2,7%
Otros gastos recurrentes	381	7,0%	6,9%	363	6,6%	6,9%
Gastos totales	5.529	101,4%		5.237	94,9%	
RESULTADO OPERATIVO	(79)			284		
Ingresos operativos no recurrentes	65	1,2%	1,2%	14	0,3%	0,3%
Gastos operativos no recurrentes	6	0,1%	0,1%	81	1,5%	1,5%
Resultados no recurrentes	59	1,1%	1,1%	(67)	(1,2)%	(1,3)%
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	25	0,5%	0,5%	196	3,6%	3,7%
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	5	0,1%	0,1%	413	7,5%	7,9%
Ingresos financieros	137	2,5%	2,5%	126	2,3%	2,4%
Gastos financieros	(52)	(1,0)%	(0,9)%	(60)	(1,1)%	(1,1)%
Diferencias de cambio	(2)	0,0%	0,0%	(3)	(0,1)%	(0,1)%
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	(18)	(0,3)%	(0,3)%	(29)	(0,5)%	(0,6)%
Otros ingresos y gastos financieros	(34)	(0,6)%	(0,6)%	-		
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	36	0,7%	0,7%	447	8,1%	8,5%
Impuesto sobre sociedades	(4)	(0,1)%	(0,1)%	(119)	(2,2)%	(2,3)%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Resultado neto después de impuestos)	32	0,6%	0,6%	328	5,9%	6,3%
Atribuible a:						
Accionistas de la Sociedad Dominante	32	0,6%	0,6%	327	5,9%	6,3%
Intereses minoritarios	-			(1)	0,0%	0,0%
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	0,034			0,346		

15.5.1 Ingresos de las operaciones

Los ingresos de las operaciones, que incluyen tanto ingresos recurrentes como no recurrentes, se situaron en 5.515 millones de euros en 2008, descendiendo ligeramente (un 0,4%, es decir, 20 millones de euros) respecto al año anterior, debido principalmente a la creciente debilidad del tráfico aéreo en los mercados y a la apreciación del euro frente al dólar (en torno a un 7% de media anual). Si los tipos de cambio de moneda se hubieran mantenido constantes, los ingresos de las operaciones se habrían incrementado alrededor de un 1,8% con relación a la cifra de 2007. Las disminuciones registradas en los ingresos de pasaje y handling fueron compensadas en parte por la positiva evolución de otras partidas y por la contabilización de unos ingresos no recurrentes de 65 millones de euros (frente a 14 millones de euros registrados en el año anterior) que corresponden en su mayor parte a la recuperación de diversas provisiones (relacionadas con avales de Musini y Aerolíneas Argentinas, compañías en las que Iberia tenía participación, y con la venta de acciones de Amadeus), junto a un ingreso correspondiente al seguro de un avión Airbus A-340 por 15 millones de euros.

15.5.1.1 Ingresos de pasaje

El importe total de los ingresos de pasaje disminuyó un 2,5% (107 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 4.218 millones de euros en el ejercicio 2008. De esta cifra 3.891 millones de euros corresponden a los ingresos por billetes volados durante el período que disminuyeron un 3,5% (143 millones de euros) con relación al año anterior. Los motivos principales de este descenso fueron el fuerte impacto de la depreciación de varias monedas, fundamentalmente el dólar, frente al euro (que llevó a una caída en el yield del 1,1% para el conjunto de la red), y la reducción del volumen de tráfico (un 2,5% medido en PKT) como consecuencia de la creciente debilidad de la demanda en los mercados y de la reducción del volumen de oferta en el sector doméstico. Si excluimos el efecto de la variación en los tipos de cambio de moneda, los ingresos de pasaje por billetes volados en el período habrían descendido un 1,2% respecto al año anterior. Los ingresos de las clases Business en 2009 disminuyeron un 4,9% respecto al ejercicio anterior.

15.5.1.2 Ingresos de carga

Los ingresos de carga se situaron en 347 millones de euros en el ejercicio 2008, aumentando un 1,2% (4 millones de euros) respecto al año anterior. Este incremento se consiguió gracias al aumento de la facturación de la filial de Iberia, Cacesa, y al crecimiento de los ingresos por exceso de equipajes. Los ingresos derivados de la actividad de transporte de carga de Iberia descendieron un 1,0% en 2008, al disminuir el número de TKT un 5,6%, como consecuencia del progresivo deterioro de la situación económica. Ese descenso del volumen de tráfico fue parcialmente compensado por una subida del 4,9% en el ingreso medio (por TKT) del conjunto de la red, a pesar de verse afectado por la depreciación del dólar y el crecimiento de la etapa media de carga.

15.5.1.3 Ingresos de handling

Los ingresos de handling se situaron en 275 millones de euros, descendiendo un 1,8% (5 millones de euros) con relación a 2007 debido a una menor actividad (una caída del

2,2% medida en aviones ponderados atendidos). En este epígrafe también están incluidos los ingresos de handling devengados en las Uniones Temporales de Empresa (UTE) para la actividad de rampa en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura que tuvieron una evolución positiva respecto al año anterior, así como los ingresos generados en 2008 en las UTE para la prestación de servicios a las personas con movilidad reducida, que iniciaron su operación a lo largo del verano.

15.5.1.4 Ingresos por asistencia técnica a compañías aéreas

Los ingresos de mantenimiento a terceros alcanzaron los 297 millones de euros, superando en 24 millones de euros a la cifra del año anterior, lo que significa una subida del 8,8%, como consecuencia del mayor volumen de servicios por asistencia técnica: revisiones de motores (sobre todo CFM56), componentes, revisiones C y D y trabajos adicionales. Los ingresos de mantenimiento se vieron afectados por la depreciación del dólar, que tuvo un efecto negativo de más de cuatro puntos porcentuales.

15.5.1.5 Otros ingresos por servicios y ventas

Los “Otros ingresos por servicios y ventas” aumentaron en 3 millones de euros (un 3,6%) respecto a 2007. Los ingresos procedentes de las Terminales de carga y otros servicios de carga, de ventas diversas y los procedentes de la utilización del sistema de reservas Amadeus aumentaron hasta alcanzar los 68 millones de euros. La gestión de las ventas de artículos a bordo, subcontratada a mediados de 2007, dio lugar a la pérdida de los ingresos relacionados.

15.5.1.6 Otros ingresos de explotación

Los “Otros ingresos de explotación recurrentes” (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE, alquileres y otros ingresos diversos) aumentaron hasta los 227 millones de euros, una subida del 4,6% (10 millones de euros) respecto a 2007.

15.5.2 Gastos de las operaciones

En el ejercicio 2008, los gastos de las operaciones, que incluyen tanto gastos recurrentes como no recurrentes, del Grupo Iberia aumentaron un 4,1% (217 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 5.535 millones de euros, debido al fuerte aumento del precio medio del combustible, cuyo impacto fue parcialmente compensado por la reducción de costes derivada de la ejecución de las acciones estratégicas previstas en el Plan Director 2006-2008 y por el efecto positivo de la depreciación del dólar frente al euro. Con la excepción del combustible, todas las partidas significativas de los gastos de las operaciones registraron descensos con relación al ejercicio 2007. Los gastos de explotación recurrentes se situaron en 5.529 millones de euros en el año 2008, superando en un 5,6% (292 millones de euros) a la cifra de 2007. Si excluimos el gasto de combustible en ambos ejercicios, la cifra agregada del resto de los costes de explotación disminuyó un 5,6% respecto a 2007.

Los costes por AKO aumentaron un 6,1% respecto al año anterior hasta situarse en 0,0836 euros por AKO en 2008. Si excluimos el gasto de combustible, el coste por

AKO descendió un 5,1%, situándose en 0,0584 euros por AKO, manteniéndose durante todo el año por debajo de los niveles registrados durante 2007.

15.5.2.1 Gastos de combustible

El gasto por consumo de combustible del Grupo Iberia ascendió a 1.666 millones de euros en el ejercicio 2008, superando en un 45,5% (521 millones de euros) al gasto por combustible contabilizado en el año anterior. De esta subida, el aumento del precio de combustible afectó en un 49,5%, que fue contrarrestado por la menor actividad, cuyo efecto redujo el gasto en un 4,5%. Con esta subida, su peso en los gastos operativos recurrentes consolidados alcanzó un 30,1%, y representó un 33,6% de los costes de explotación del negocio de Transporte. El coste unitario del combustible se situó en 0,0252 euros por AKO en 2008, aumentando un 46,2% respecto al año anterior.

Los altos niveles en los que se movieron los precios del petróleo y de sus derivados durante la mayor parte del año y su extrema volatilidad, explican el aumento final del gasto de 521 millones de euros en 2008. Durante el primer semestre del ejercicio el precio del combustible de aviación, aunque ya partía de niveles muy altos (en torno a los 900 dólares por tonelada métrica), continuó subiendo, en parte impulsado por movimientos especulativos, hasta llegar a situarse por encima de los 1.450 dólares por tonelada métrica en el mes de julio, cuando alcanzó su récord histórico. Durante los meses siguientes los precios del combustible de aviación cayeron de forma brusca, debido al rápido deterioro de la situación económica y al empeoramiento de las perspectivas, situándose en niveles inferiores a los 500 dólares por tonelada a finales de año.

15.5.2.2 Gastos de personal

En el año 2008, los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia, que representan un 23,9% del total de gastos de explotación recurrentes, se situaron en 1.320 millones de euros disminuyendo un 4,3% (60 millones de euros) respecto al año anterior, gracias principalmente a la reducción de la plantilla media del Grupo Iberia, que disminuyó un 4,2%. Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 1 millón de euros correspondiente a una dotación para actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo. En 2007 fueron contabilizados 64 millones de euros correspondientes a una dotación excepcional destinada también a la prórroga y actualización del ERE. Los gastos totales de personal se situaron en 1.321 millones de euros en 2009 frente a 1.444 millones de euros en 2008, lo que supuso una disminución del 8,5% (123 millones de euros).

La plantilla media del Personal de Tierra del Grupo Iberia se situó en 16.011 empleados equivalentes en el ejercicio 2008, disminuyendo un 5,1% respecto al año anterior, gracias a las bajas voluntarias producidas a lo largo de los dos últimos años, como consecuencia de la implantación de las iniciativas de mejora de la productividad incluidas en el Plan Director, principalmente en el marco de los Expedientes de Regulación de Empleo. En el caso de los colectivos de vuelo, la plantilla media se situó en 5.567 empleados equivalentes, descendiendo un 1,3% respecto a 2007. Los costes de personal disminuyeron en todos los colectivos.

La productividad del personal del Grupo Iberia, medida en AKO por empleado equivalente, aumentó un 3,8% en el conjunto del año. El coste unitario de personal descendió un 3,9% respecto a 2007, situándose en 0,02 euros por AKO.

15.5.2.3 Alquiler de flota

A 31 de diciembre de 2008, la flota operativa de Iberia estaba compuesta por 119 aviones, de los cuales 89 operaban en arrendamiento operativo y 3 bajo la modalidad de *wet lease*. El gasto por alquiler de flota disminuyó un 10,9% (47 millones de euros) respecto a 2007, situándose en 386 millones de euros. El coste de los arrendamientos operativos de la flota de pasaje disminuyó en 35 millones de euros, como consecuencia de los mejores precios obtenidos, de la bajada de los tipos de interés y de la depreciación del dólar. También descendió el coste del *wet lease* en 13 millones de euros (una caída del 28,3%) respecto al año anterior, debido a la reestructuración de la operación estable (no puntual) bajo este tipo de contrato, que llevó a un menor número de aviones y de horas bloque operadas (un 12,0% menos que en 2007). El gasto por alquiler de aviones de carga, que tiene un peso relativo menor en el conjunto de esta partida, se incrementó un 6,7% debido a un aumento del 5,5% en el número de horas bloque alquiladas, en su mayoría en la primera parte del año. El coste unitario del alquiler de flota se situó en 0,0058 euros por AKO, descendiendo un 10,5% respecto a 2007.

15.5.2.4 Dotación a la amortización

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 10,2% (22 millones de euros) respecto al año anterior, situándose en 193 millones de euros. De esta cifra, un 63% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, que se redujeron un 15,4% debido a la reducción de 20 aviones en balance, en parte por el proceso de retirada de los aviones MD87/88, cuya salida de la flota operativa concluyó en el último trimestre de 2008.

15.5.2.5 Mantenimiento de flota

El importe agregado de los gastos de mantenimiento de flota recurrentes (que incluye los servicios externos y el consumo de repuestos) se situó en 388 millones de euros en el ejercicio 2008, descendiendo un 4,2% respecto al año anterior, en parte favorecido por la depreciación del dólar. La mayor parte de esa reducción correspondió al gasto por consumo de repuestos, que disminuyó un 5,3% respecto a 2007, descendiendo también los costes recurrentes por contratación de servicios externos en un 3,4% respecto al año precedente. Estos descensos, que están relacionados con la mejora de la productividad y con una flota más moderna y homogénea, tienen un mayor valor si consideramos el aumento del volumen de servicios de mantenimiento a terceros realizados por Iberia. El coste unitario por AKO de mantenimiento de los aviones operados en el propio negocio de Transporte de Iberia se redujo un 5,9% con relación a 2007, situándose en 0,0065 euros.

En 2007 fueron contabilizados como coste de mantenimiento no recurrente 10 millones de euros correspondientes a diversos trabajos vinculados a la devolución de aviones.

15.5.2.6 Gastos comerciales

Los costes comerciales se situaron en 200 millones de euros, descendiendo un 17,7% (43 millones de euros) respecto al ejercicio anterior. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo disminuyó un 14,9%, situándose en 177 millones de euros, mientras que los gastos de publicidad quedaron en 24 millones de euros, un 29,4% menos que el año anterior. Como resultado de las actuaciones que ha desarrollado Iberia en este segmento de gastos durante los últimos años, la relación de los gastos comerciales netos sobre los ingresos de tráfico descendió 0,9 puntos con relación a 2007, situándose en el 2,8% en 2008.

15.5.2.7 Servicios de tráfico, costes de escala y de incidencias

En el ejercicio 2008, el gasto de los servicios de tráfico disminuyó un 7,6% (34 millones de euros) respecto al año precedente, descendiendo prácticamente todos los costes operativos agrupados bajo este concepto. Este descenso del gasto se vio, en parte, favorecido por la reducción en el número de despegues (un 15% respecto al año anterior), como consecuencia del amplio proceso de reestructuración del programa de corto y medio radio, y del peso creciente de los vuelos de largo radio. El gasto por tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios disminuyó un 5,1% respecto a 2007. Los costes por incidencias (viajes interrumpidos, pérdidas de conexión y gastos por entrega de equipajes) se redujeron un 20,5%, gracias a la mejora general de la calidad de la operación. El gasto agregado del resto de las partidas (despacho de aviones, tarifas H, limpieza de aviones y gastos de tripulaciones en escalas, entre otros) disminuyó un 8,5% respecto al año anterior.

15.5.2.8 Tasas de navegación

El gasto por tasas de navegación aérea descendió un 5,8% (16 millones de euros) respecto a 2007, favorecido por la disminución del número de vuelos operados durante el período y, en menor medida, por la depreciación del dólar. Las ayudas a la navegación en ruta experimentaron un descenso del 5,1% respecto a 2007, situándose en 210 millones de euros. El descenso medio de las tasas unitarias de navegación de Eurocontrol para los principales países que sobrevuela Iberia fue del 0,3% respecto al año anterior.

Por su parte, las tasas de aproximación a los aeropuertos ascendieron a 48 millones de euros, disminuyendo un 8,8% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al menor número de vuelos, que supuso una disminución del 0,5% en el número de AKO. En 2008 las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles incrementaron su precio un 3% respecto a 2007.

15.5.2.9 Servicios a bordo

El gasto del servicio a bordo se mantuvo estable en 2008 respecto a 2007 en 72 millones de euros.

15.5.2.10 Sistemas de reserva

Los gastos de los sistemas de reservas descendieron un 4,9% (7 millones de euros) respecto al año anterior, en parte debido al descenso en el volumen de reservas. Si

consideramos el aumento de los ingresos por la utilización de sistemas de reservas, derivados principalmente de la aplicación del nuevo contrato firmado con Amadeus, el coste neto de los sistemas de reservas descendió un 12,6% con relación al año anterior.

15.5.2.11 Otros gastos de explotación

El importe de “Otros gastos de explotación recurrentes” ascendió a 381 millones de euros en 2008, aumentando un 2,1% (8 millones) respecto al año anterior, con crecimiento del gasto en transporte de personal, otros mantenimientos (de aplicaciones informáticas, equipos tierra, utillajes e instalaciones), programas informáticos, servicios diversos y tributos, entre otras partidas.

Los “Gastos no recurrentes” totalizaron 6 millones de euros en el ejercicio 2008, que incluyen diversas provisiones, entre las que destaca una dotación extraordinaria de 1 millón de euros destinada a actualizar la previsión realizada por Iberia para la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

Los gastos no recurrentes contabilizados a cierre de 2007 ascendieron a 81 millones de euros, de los que 64 millones de euros correspondían a una dotación excepcional destinada también a la prórroga y actualización del ERE. Además, en 2007 fueron contabilizados como costes de mantenimiento no recurrentes 10 millones de euros correspondientes a diversos trabajos vinculados a la devolución de aviones.

El conjunto de otros gastos de explotación recurrentes y no recurrentes ascendió a 387 millones de euros frente a 380 millones de euros en 2007, lo que supuso un aumento del 1,8%, es decir, 7 millones de euros.

15.5.3 Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado

El “Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes” registró un saldo positivo de 25 millones de euros en el ejercicio 2008, procedente prácticamente en su totalidad de la venta de flota.

En el mismo período del año anterior el resultado neto por enajenación de activos registró un saldo positivo de 196 millones de euros, de los que 94 millones de euros correspondían a la plusvalía obtenida por la venta de una parte de la participación de Iberia en Wam Acquisition, S. A., vinculada a la operación de recapitalización de esa compañía. El resto de los beneficios netos procedían en su mayoría de distintas operaciones relacionadas con la flota (73 millones de euros), y de la venta de unos terrenos de Iberia en la zona industrial de La Muñoza (28 millones de euros).

15.5.4 EBITDARf

El EBITDARf del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 fue de 500 millones de euros, lo que supone un descenso de 432 millones de euros con respecto a la cifra del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007.

15.5.5 Resultado de operaciones

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008, Iberia registró un resultado de las operaciones de 5 millones de euros (cifra que representa un descenso de 408 millones de euros respecto al resultado de las operaciones de 413 millones de euros del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007).

15.5.6 Resultados financieros

El conjunto de los resultados financieros (excluyendo la participación en empresas asociadas) se situó en 49 millones de euros de beneficios en 2008, disminuyendo en 14 millones de euros respecto a los beneficios del año anterior (63 millones de euros), debido al efecto negativo de la variación del valor razonable de los instrumentos financieros para coberturas, que se incluye en el epígrafe “Otros ingresos y gastos financieros”, con un impacto de 29 millones de euros en el año 2008.

15.5.6.1 Ingresos financieros

El saldo neto financiero (diferencia entre los ingresos financieros y los gastos financieros) experimentó una mejora del 28,8% (19 millones de euros) respecto al año anterior, ascendiendo a 85 millones de euros, al incrementarse los ingresos financieros un 8,7%, hasta alcanzar los 137 millones de euros, gracias al aumento de los intereses de las imposiciones a corto plazo, derivado del mayor volumen del saldo medio disponible y del alza de los tipos de interés.

Para más información en relación con los ingresos financieros, véase el apartado 6.2 del presente Documento.

15.5.6.2 Gastos financieros

También contribuyó a esta mejora del saldo neto financiero un descenso del 13,3% (8 millones de euros) en los gastos financieros, fundamentalmente por la disminución de los intereses de préstamos y de obligaciones por arrendamientos financieros.

15.5.6.3 Diferencias de cambio

El efecto neto de las diferencias de cambio en los ejercicios 2008 y 2007 no fue significativo.

15.5.6.4 Otros ingresos y gastos financieros

La mayor parte de ese importe corresponde a la pérdida de valor de las coberturas de combustible consideradas “ineficaces” (que cayeron 23 millones de euros). En 2008, “Otros ingresos y gastos” también incluye una provisión de 7 millones de euros relacionada con la participación de Iberia en su filial Clickair.

15.5.7 Participación en el resultado de empresas asociadas

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008, Iberia registró una cifra negativa de 18 millones de euros en los beneficios recibidos de las empresas asociadas (cifra que supone una mejora en el resultado de 11 millones de euros con respecto a la cifra negativa de 29 millones de euros del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007). Esta mejora es principalmente imputable a los mejores resultados de Clickair.

15.5.8 Resultado antes de impuestos

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008, Iberia registró un beneficio antes de impuestos de 36 millones de euros (cifra que supone un descenso de 411 millones de euros con respecto al beneficio antes de impuestos de 447 millones de euros del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007).

15.5.9 Beneficio por acción

Fueron imputables a los accionistas unas ganancias por acción de 0,034 euros en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 (comparadas con las ganancias de 0,346 euros por acción del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007).

15.5.10 Beneficio diluido

No difiere del beneficio por acción.

16. RECURSOS DE CAPITAL

A continuación se presentan las cifras más importantes que resumen la posición financiera consolidada según los estados financieros Pro forma de IAG a 30 de junio de 2010 que se describe en detalle en el apartado 25 del presente Documento:

IAG	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)
Recursos propios	
Capital social	927
Otras reservas de la sociedad dominante y consolidadas	2.867
Total	3.794
Intereses minoritarios	248
Total patrimonio neto	4.042
Endeudamiento financiero bruto	
Deudas a corto plazo	
Deudas con entidades de crédito	361
Arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	536
Deudas a largo plazo	
Deudas con entidades de crédito	1.752
Arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	2.790
Total endeudamiento financiero bruto	5.439

IAG	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)
Inversiones financieras a corto plazo (excluido valor de coberturas)	2.565
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	1.603
Saldo de disponible ajustado	4.168
Endeudamiento financiero neto en balance	1.271

16.1 British Airways

British Airways informa de su resultados financieros en libras esterlinas. En los casos en que en este apartado se hayan presentado cifras de los estados financieros anuales o intermedios de British Airways en libras esterlinas, también se han presentado las cifras equivalentes en euros. Los tipos de cambio que se han empleado son los tipos de cambio pertinentes en la fecha del balance pertinente.

16.1.1 Información sobre los recursos de capital de British Airways (tanto a largo como a corto plazo)

La evolución de los recursos propios y del endeudamiento financiero de British Airways en los últimos tres ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y en el trimestre terminado el 30 de junio de 2010 es la que figura a continuación:

British Airways (millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	% variación 10/09	% variación 09/08	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009	% variación 10/09 (30 junio)
Patrimonio neto								
Capital social	288	288	288	0,0%	0,0%	288	288	0,0%
Otras reservas de la sociedad dominante y sociedades consolidadas	1.625	1.358	2.774	19,7%	(51,0%)	1.411	1.700	(17,0%)
Beneficio / (Pérdida) en el año/ 3 meses	(425)	(358)	726	(18,7%)	N/S	106	(122)	(13,1%)
Total	1.913	1.646	3.062	16,2%	(46,2%)	1.699	1.988	(14,5%)
Intereses minoritarios	200	200	200	0,0%	0,0%	200	200	0,0%
Total patrimonio neto	2.113	1.846	3.262	14,5%	(43,4%)	1.899	2.188	(13,2%)
Endeudamiento financiero								
Deudas a corto plazo	556	689	423	(19,3%)	62,9%	566	573	(1,0%)
Deudas con entidades de crédito	139	69	113	101,4%	(38,9%)	152	83	84,3%
Arrendamientos financieros y contratos de	417	620	310	(32,7%)	100,0%	414	490	(15,5%)

British Airways (millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	% variación 10/09	% variación 09/08	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009	% variación 10/09 (30 junio)
compra a plazos								
Deudas a largo plazo	3.446	3.074	2.751	(12,1%)	11,7%	3.433	2.953	16,3%
Deudas con entidades de crédito*	1.345	779	764	72,7%	2,0%	1.395	839	66,2%
Arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	2.101	2.295	1.987	(8,5%)	15,5%	2.038	2.114	(3,6%)
Total endeudamiento financiero bruto	4.002	3.763	3.174	6,4%	18,6%	4.000	3.526	13,4%
Inversiones financieras a corto plazo (excluido valor coberturas) ¹	928	979	1.181	(5,2%)	(17,1%)	941	822	14,5%
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	786	402	683	95,5%	(41,1%)	808	436	85,3%
Saldo de disponible ajustado	1.714	1.381	1.864	24,1%	(25,9%)	1.749	1.258	39,0%
Endeudamiento neto financiero en balance	2.288	2.382	1.310	(3,9%)	81,8%	2.251	2.268	(0,7%)

¹ Beneficios no realizados sobre coberturas de combustible y tipo de cambio

N/S = No significativo

* Incluye los Bonos Convertibles (porción de la deuda) y los Eurobonos

El negocio de British Airways requiere un uso intensivo de capital y su posición de liquidez se ve muy afectada por las compras de aviones, ya que las condiciones de las mismas pueden establecer la realización de pagos al fabricante de las aeronaves con anterioridad a su entrega y, por tanto, antes de que los aviones puedan utilizarse para generar ingresos. Si desea una descripción general de los distintos métodos empleados por British Airways para la adquisición de aeronaves para su flota, consulte el apartado 14.1.7 de este Documento.

La principal fuente de liquidez utilizada por British Airways para financiar sus necesidades de capital es una combinación de flujos de efectivo de las actividades de explotación, principalmente procedentes de pasajeros, quienes suelen pagar sus billetes antes de recibir el servicio de transporte, acuerdos de financiación de deuda para la adquisición de nuevos aviones concertados con bancos del Reino Unido, bancos internacionales, entidades japonesas de leasing y los mercados de capitales, como lo demuestra la emisión de Bonos Convertibles de agosto de 2009.

Las principales aplicaciones de efectivo de British Airways son los gastos de explotación, las inversiones en bienes de equipo (principalmente aeronaves), las necesidades de capital circulante y el servicio de la deuda. Los flujos de efectivo de las actividades de explotación aumentan en la temporada de verano (entre abril y

octubre), cuando la actividad de pasajeros es mayor, y disminuyen en invierno, cuando el transporte de pasajeros desciende. Esto queda ilustrado al comparar el efectivo generado de las operaciones en el semestre que finalizó el 30 de septiembre de 2008 (333 millones de libras esterlinas) con el efectivo generado de las operaciones para el semestre posterior, que se cerró el 31 de marzo de 2009 y que fue negativo en 26 millones de libras esterlinas. Los ingresos totales de British Airways correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 32 % de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. El ejercicio que acabó el 31 de marzo de 2010 no es un año típico al comparar los dos semestres en términos de generación de flujo operativo, ya que la segunda mitad de ese año experimentó unos ingresos de efectivo adicionales derivados de la venta anticipada de billetes para viajar en la primera mitad del ejercicio financiero que acabará el 31 de marzo de 2011, cuando los ingresos serán significativamente mayores que en el ejercicio financiero que finalizó el 31 de marzo de 2010. Estos flujos de efectivo también se ven afectados por factores que incrementan o reducen la demanda de pasajeros y carga en general.

A 31 de marzo de 2010, el efectivo y otros activos líquidos equivalentes de British Airways ascendían a 786 millones de libras esterlinas y otros depósitos remunerados por importe de 928 millones de libras esterlinas. Entre las fuentes de financiación externa de British Airways se encuentran las operaciones de financiación de las aeronaves, las líneas de crédito con finalidades generales, otras líneas de crédito bancario y las emisiones de bonos.

A 31 de marzo de 2010, el endeudamiento total de British Airways ascendía a 4.002 millones de libras esterlinas, que incluyendo un nocional de 875 millones de libras esterlinas fuera de balance para leasings operativos de aeronaves, inmuebles y equipos (capitalizados empleando un método de valor actual basado en la deuda) incrementaría la deuda bruta a 4.877 millones de libras esterlinas. A 31 de marzo de 2010, British Airways contaba con una línea de crédito disponible para la compra de aviones por importe de 2.599 millones de dólares (2.497 millones de dólares a 30 de junio de 2010), que puede utilizarse para préstamos hipotecarios o arrendamientos financieros. Además de estas operaciones de financiación de las aeronaves, British Airways cuenta con una línea de crédito de finalidades generales de 750 millones de dólares, que puede disponerse mediante la constitución de hipotecas de primer rango sobre aeronaves. Asimismo, otra fuente principal de liquidez para British Airways, distinta de los flujos de efectivo de las actividades de explotación, consiste en las colocaciones en los mercados de capitales, incluidos los 350 millones de libras esterlinas en Bonos Convertibles emitidos en agosto de 2009 que vencen en agosto de 2014 y los Eurobonos a interés fijo valorados en 250 millones de libras esterlinas a reembolsarse en 2016.

A continuación se detalla el endeudamiento financiero de British Airways, se explican las operaciones que tiene contratadas para financiar futuras necesidades de capital y se describe la emisión de los Bonos Convertibles y los Eurobonos.

Para una descripción de las variaciones en el apartado de “Otras reservas de la sociedad dominante y consolidadas” dentro de “Recursos propios”, véase la sección 24 de este Documento.

16.1.2 Endeudamiento financiero

El endeudamiento financiero bruto de British Airways ascendía a 4.002 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2010, frente a 3.763 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009 y 3.174 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2008. El aumento del endeudamiento fue consecuencia, fundamentalmente, de la emisión de Bonos Convertibles en agosto de 2009, de los cuales 269 millones se reconocen como deuda en el apartado “Deudas con entidades de crédito” dentro de “Deudas a corto plazo” (conforme a la NIC 32, que requiere la contabilización y presentación por separado de los componentes de pasivo y de patrimonio del Bono Convertible, reconociéndose 269 millones de libras esterlinas como deuda y 84 millones de libras esterlinas como instrumento de patrimonio en el apartado “Otras reservas de la sociedad dominante y sociedades consolidadas” dentro de “Recursos propios”) a 31 de marzo de 2010. El endeudamiento financiero de British Airways se compone de préstamos bancarios con garantía sobre aviones y otros bienes; préstamos sin garantía real; arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos con garantía sobre aviones; una emisión de bonos no garantizados en euros y libras esterlinas por 250.000.000 de libras esterlinas con vencimiento en 2016 y 350.000.000 libras esterlinas en Bonos Convertibles con vencimiento en 2014.

El aumento en préstamos bancarios de 367 millones, desde el 31 de marzo de 2009 al 31 de marzo de 2010, se debió principalmente a los nuevos préstamos hipotecarios, concedidos en Yenes Japoneses, Euros y dólares americanos para la adquisición de aeronaves.

El cuadro siguiente muestra el endeudamiento financiero de British Airways a las fechas señaladas:

(millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009
Préstamos bancarios*	967	600	568	1.025	674
Emisiones de bonos	517	248	309	522	248
Arrendamientos financieros	2.206	2.082	1.440	2.210	2.007
Contratos de compra a plazos	312	833	857	242	597
Total	4.002	3.763	3.174	4.000	3.526

* Incluye los préstamos a corto plazo (préstamos bancarios por importe de 139 millones de libras)

El incremento de 642 millones de libras esterlinas de los leasings financieros entre el 31 de marzo de 2008 y el 31 de marzo de 2009 se debe principalmente a la refinanciación con leasings financieros de diez aeronaves A319 que se encontraban previamente en leasings operativos y a nueve entregas nuevas de aeronaves A320 financiadas con leasings financieros.

El descenso de 521 millones de libras esterlinas en el endeudamiento correspondiente a contratos de compra a plazos entre 31 de marzo de 2009 y 31 de marzo de 2010 se debe principalmente al vencimiento de 13 arrendamientos financieros apalancados en yenes de aviones Boeing 747-400 y 777-200.

16.1.2.1 Préstamos bancarios

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía préstamos a largo plazo por importe de 967 millones de libras para la adquisición de aeronaves, propiedades y otros activos, con las garantías que se describe a continuación.

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía los siguientes préstamos en balance:

	Saldo dispuesto a 31 de marzo de 2010 (millones de libras)	Moneda	Moneda equivalente (millones)	Términos	Fecha de pago final	Importe pendiente de disposición (millones de libras)
Préstamos hipotecarios de tipo variable	175	Libra esterlina	175	LIBOR + 0,53% - LIBOR + 0,59%	2019	-
Préstamos hipotecarios de tipo fijo	175	Libra esterlina	175	6,14% - 7,35%	2016	-
Préstamos hipotecarios de tipo variable garantizados con flota	54	Dólar americano	82	LIBOR + 0,40% - LIBOR + 0,99%	2016	-
Préstamos hipotecarios de tipo variable garantizados con equipamiento	40	Dólar americano	61	LIBOR + 0,75%	2014	-
Préstamos hipotecarios de tipo variable	321	Yen Japonés	45.474	LIBOR + 0,55%	2015	172
Préstamos del Banco Europeo de Inversiones	38	Libra esterlina	38	LIBOR - 0,2%	2017	-
Préstamos hipotecarios de tipo variable	65	Euro	73	1,58%	2024	602*
Préstamos hipotecarios de tipo fijo	99	Dólar estadounidense	149	4,55% - average	2021	65
Total	967					839

* Préstamo hipotecario concertado en el marco del Multi Option Facility que puede utilizarse para financiar las entregas de varios tipos de aviones pedidos, en forma de préstamos hipotecarios o de arrendamientos financieros denominados en dólares, euros o libras esterlinas.

Adicionalmente a estas financiaciones no dispuestas British Airways, tenía financiaciones comprometidas para la adquisición de aviones por un importe de 1.049 millones de libras y financiaciones no dispuestas para fines generales por importe de 530 millones de libras.

- préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable por importe de 175 millones de libras esterlinas (187 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos se usan para las adquisiciones de flota y cuentan con garantía sobre aviones específicos, devengan un tipo de interés referenciado al LIBOR más un porcentaje que varía entre el 0,53% el 0,59% y son amortizables entre 2015 y 2019;
- préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo fijo por importe de 175 millones de libras esterlinas (194 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos se usan para las adquisiciones de flota y cuentan con garantía sobre aviones específicos, devengan intereses a un tipo situado entre el 6,14% y el 7,35%, y son amortizables entre 2013 y 2016;
- préstamos hipotecarios en dólares a tipo variable por importe de 54 millones de libras esterlinas (76 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos

préstamos se usan para adquisiciones de flota y cuentan con garantía sobre aviones específicos, devengan un tipo de interés referenciado al LIBOR más un porcentaje que varía entre el 0,40% y el 0,99% y son amortizables entre 2011 y 2016;

- préstamos hipotecarios en dólares a tipo variable por importe de 40 millones de libras esterlinas (49 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos son de carácter general, cuentan con garantía sobre determinados equipos de simulación de vuelo de British Airways, devengan un tipo de interés referenciado al LIBOR más un 0,75% y son amortizables en 2014;
- préstamos hipotecarios en yenes a tipo variable por importe de 321 millones de libras esterlinas (49 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos se usan para adquisiciones de flota y cuentan con garantía sobre aviones específicos, devengan un tipo de interés referenciado al LIBOR más un 0,55%, y son amortizables entre 2014 y 2015;
- préstamos del Banco Europeo de Inversiones por importe de 38 millones de libras esterlinas (45 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos son de carácter general y cuentan con garantía sobre determinados activos inmobiliarios de British Airways, devengan un tipo de interés referenciado al LIBOR menos un 0,20%, y son amortizables entre 2014 y 2017;
- préstamo hipotecario en euros a tipo fijo por importe de 65 millones de libras esterlinas (saldo cero a 31 de marzo de 2009). Este préstamo se usa para adquisiciones de flota y cuenta con garantía sobre aviones específicos, devenga intereses a un tipo del 1,58%, y es amortizable en 2024; y
- préstamos hipotecarios en dólares a tipo fijo por importe de 99 millones de libras esterlinas (saldo cero a 31 de marzo de 2009). Estos préstamos se usan para adquisiciones de flota y cuentan con garantía sobre aviones específicos, devengan intereses a un tipo del 4,55%, y son amortizables en 2021.

Tipos de interés

La deuda bruta total de British Airways a 31 de marzo de 2010 ascendía a 4.002 millones de libras esterlinas, el 48% de la cual estaba a tipos de interés fijo y el 52% a tipos de interés variable. El margen del tipo de interés medio de todo el endeudamiento a tipo variable era del 0,98% a 31 de marzo de 2010. El tipo de interés medio de todo el endeudamiento a tipo fijo era del 6,03% a 31 de marzo de 2010.

Los tipos de interés medios pagados en el ejercicio financiero que acabó el 31 de marzo de 2010 fueron los siguientes:

5,27% respecto al endeudamiento denominado en libras esterlinas;

2,3% respecto al endeudamiento denominado en dólares estadounidenses;

1,06% respecto al endeudamiento denominado en yenes; y

1,44% respecto al endeudamiento denominado en euros.

16.1.2.2 Emisiones de bonos

A continuación se detallan las emisiones de bonos de British Airways a 31 de marzo de 2010:

Importe Emitido en Circulación (millones de libras esterlinas)	Tipo de Bono	Tipo de Interés (%)	Fecha de Emisión/Fecha de Vencimiento	Valor Contable (millones de libras esterlinas)
350	Convertible	5,80%	Agosto de 2009/Agosto de 2014	353*
250	Eurobond	8,75%	Agosto 2001/Agosto de 2016	248

* Incluye 269 millones de libras esterlinas que se reconocen como deuda y 84 millones de libras esterlinas reconocidas como patrimonio, de conformidad con la NIC32, que requiere que los componentes de pasivo y patrimonio del Bono Convertible se contabilicen y presenten por separado.

a) Bonos convertibles

El día 13 de agosto de 2009, British Airways llevó a cabo la emisión de bonos convertibles (los **“Bonos Convertibles”**) por un importe total de 350.000.000 de libras esterlinas a un tipo de interés del 5,80% anual y con vencimiento en 2014. Los Bonos Convertibles se amortizarán por su valor nominal el 13 de agosto de 2014. Los Bonos Convertibles pueden ser amortizados antes del 13 de Agosto de 2014 (sujeto a ciertas condiciones): (i) en cualquier momento en o después del 27 de agosto de 2012, si la cotización media ponderada de volumen (como se define en las Condiciones de los Bonos Convertibles) de una Acción Ordinaria en cada uno de al menos 20 días de negociación en cualquier periodo de 30 días de negociación consecutivos que finalice no antes de 14 días de negociación previos a la entrega de la notificación de amortización opcional correspondiente, haya sido al menos del 150 por ciento del precio de conversión en vigor en cada uno de dichos días de negociación o (ii) en cualquier momento si antes de la fecha de entrega de la notificación de la amortización opcional correspondiente, los derechos de conversión se hayan ejecutado y/o se hayan efectuado compras (y las cancelaciones correspondientes) y/o se hayan realizado amortizaciones respecto al 85 por ciento o más en importe principal de los Bonos Convertibles emitidos originalmente (incluyendo cualesquiera Bonos Convertibles adicionales). Los inversores pueden solicitar la conversión en cualquier fecha hasta la fecha de vencimiento.

Los Bonos Convertibles están representados mediante títulos al portador y tienen un valor nominal de 100.000 libras esterlinas cada uno. De acuerdo con lo estipulado en las Condiciones de los Bonos Convertibles, cada bono dará derecho a su titular a convertirlo en acciones ordinarias de nueva emisión (según se definen en las Condiciones de los Bonos Convertibles) de British Airways e íntegramente desembolsadas. Para determinar el número de acciones ordinarias a emitir en ejercicio del derecho de conversión, en los términos de las Condiciones de los Bonos Convertibles, se dividirá (i) el importe principal de los Bonos que corresponda por (ii) el tipo de conversión en vigor en la fecha de conversión correspondiente (previsto en las Condiciones de los Bonos Convertibles). A 30 de septiembre de 2010, el saldo pendiente de amortización de los Bonos Convertibles en circulación asciende a £350.000.000 y ningún titular de Bonos Convertibles ha ejercido sus derechos de conversión.

De conformidad con las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles y la Trust Deed Original de los Bonos Convertibles, cada Bono Convertible es convertible a opción de su titular en acciones ordinarias de British Airways, a un precio de conversión inicial de £1,89 por acción ordinaria (el “**Tipo de Conversión Inicial**”). Actualmente el número máximo de acciones ordinarias que pueden ser emitidas como resultado de la Conversión de los Bonos Convertibles al Tipo Inicial de Conversión y asumiendo que no hay otros ajustes es 185.185.185. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 9,98% del total del capital social de IAG.

El tipo de conversión será objeto de ajuste en determinadas circunstancias (entre las que se incluyen, por ejemplo, en caso de consolidación, reclasificación o subdivisión de las acciones ordinarias de British Airways). La consolidación del capital social de British Airways descrita en el apartado 3.6.5.1 de este Documento no implicará la realización de un ajuste bajo las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles. El precio de una acción ordinaria del capital de British Airways a la fecha de valoración de los Bonos Convertibles en el mercado era de 1,37 libras esterlinas aproximadamente.

En un supuesto de cambio de control (tal y como se define en las Condiciones de los Bonos Convertibles, vigentes en cada momento) entre el 14 de agosto de 2010 y el 13 de agosto de 2011, el precio de conversión pasaría a ser de £1,476717 (el “**Tipo de Conversión Mínimo**”). Sobre la base de este Tipo de Conversión Mínimo, y asumiendo que no hay otros ajustes, el número máximo de acciones ordinarias que British Airways puede verse obligado a emitir como resultado de la conversión de todos los Bonos Convertibles es 237.012.237 acciones. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 12,78% del total del capital social de IAG.

Las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles incluyen una disposición de “*negative pledge*” según la cual British Airways o cualquiera de sus Filiales Relevantes (tal y como éstas se definen en las Condiciones de los Bonos Convertibles) están obligadas a no crear ni tener ninguna hipoteca, carga, pignoración, gravamen (que no surjan por operación de la ley) u otro tipo de garantía (la “**Garantía Relevante**”) sobre la totalidad o ninguna parte de sus activos, ingresos o desembolsos de capital no exigidos, actuales o futuros, para garantizar futuros Endeudamientos Relevantes (como se define más abajo) de British Airways o para garantizar cualesquiera garantías o compensación por parte de British Airways respecto a cualquier Endeudamiento Relevante, o para garantizar cualquier Endeudamiento Relevante presente o futuro de un tercero, a menos que, simultáneamente, o antes de la creación de dicha Garantía Relevante, se tomen todas las medidas necesarias para que ésta se extienda de forma equitativa y proporcional a todos los importes a pagar por British Airways en relación con los Bonos Convertibles, los correspondientes cupones y la Trust Deed Original de los Bonos Convertibles de manera que satisfaga a The Law Debenture Trust Corporation p.l.c. (el “**Trustee del Bono Convertible**”), o que se extienda cualquier otra garantía que, a su entera discreción, el Trustee de los Bonos Convertibles no considere significativamente menos favorable a los intereses de los titulares de los Bonos Convertibles, o dicha garantía sea aprobada por resolución extraordinaria de los titulares de los Bonos Convertibles.

“Endeudamiento Relevante” significa cualquier endeudamiento mediante la toma de capital prestado que sea en la forma o representado por cualesquiera bonos, letras, préstamo de valores u otros valores que British Airways tenga la intención de, o que con el consentimiento de British Airways, coticen o se negocien cualesquiera mercados de valores reconocidos u otro mercado de títulos regulado u organizado.

Las Condiciones de Bonos también incluyen determinados supuestos de incumplimiento, incluida una cláusula de incumplimiento cruzado que se activa si British Airways no reembolsa, cuando esté obligada a ello, una deuda principal agregada superior a 50 millones de libras esterlinas o su equivalente en otra moneda o monedas.

British Airways suscribirá, con fecha 26 de octubre de 2010 un suplemento al Trust Deed Original con IAG, BA Holdco y el Trustee (la “**Trust Deed Suplementaria**”), que establecerá entre otras cosas que, a partir de la fecha de admisión de las Acciones de IAG, los Bonos Convertibles estarán garantizados de manera irrevocable e incondicional por IAG y que cada Bono Convertible será convertible a opción de su titular por acciones ordinarias de IAG a un precio de conversión inicial de £1,89 por acción de IAG.

En el apartado 27.3.1 figura más información sobre la Trust Deed Suplementaria y la estructura que se creará para garantizar que, una vez consumada la fusión, British Airways puede cumplir con su obligación de entregar Acciones de IAG a los titulares los Bonos Convertibles.

- Eurobonos

En agosto de 2001, British Airways emitió Bonos por importe de 250 millones de libras al 7,25% (conocidos como los “Eurobonos”). Los recursos netos captados con la emisión (248,4 millones de libras una vez deducidos los gastos de emisión) fueron destinados a finalidades corporativas generales. Los Eurobonos son rescatables a su valor nominal el 23 de agosto de 2016. El tipo de interés pagadero actualmente por British Airways sobre los Eurobonos es el 8,75%, que es el tipo máximo pagadero según una fórmula que vincula el tipo de interés a pagar con las calificaciones crediticias asignadas a los títulos por determinadas agencias de rating. El aumento del tipo de interés abonable refleja un recorte de la calificación crediticia desde 2001. Los Eurobonds no están garantizados.

- Participaciones preferentes perpetuas denominadas en euros.

El epígrafe "Intereses Minoritarios" dentro del patrimonio neto incluye 200 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2010 (200 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009) que representan participaciones preferentes perpetuas denominadas en euros con cupón fijo del 6,75%, por importe de 300 millones de euros, emitidas por British Airways Finance (Jersey) L.P., cuyo socio colectivo es British Airways Holdings Limited, filial participada al 100% por British Airways Plc. Dado que son un componente de los recursos propios, los títulos se mantienen en el tipo euro/libra esterlina vigente en la fecha de emisión. Los titulares de estas participaciones preferentes sólo tienen derechos frente a las empresas de British Airways y, en la medida establecida por la garantía subordinada (que, en términos generales, subordina los derechos de los

titulares a los derechos de los acreedores generales sin garantías de British Airways Plc), de la entidad emisora, British Airways Plc. El efecto de estas participaciones preferentes en el conjunto de British Airways, teniendo en cuenta la garantía subordinada y otros acuerdos relacionados, es que las obligaciones de transferir los beneficios económicos relativos a las participaciones no van más allá de las que corresponderían normalmente a participaciones preferentes emitidas por una sociedad británica. Dichas participaciones preferentes no dan derecho a la adquisición de acciones de British Airways ni de IAG.

En virtud de NIC32, las participaciones preferentes se clasifican como patrimonio por los siguientes motivos:

- (i) La amortización de las participaciones preferentes queda a la absoluta discreción de British Airways Holdings Limited, filial íntegramente participada de British Airways Plc. y socio colectivo de British Airways Finance (Jersey) L.P., entidad emisora de los valores.
- (ii) Si bien British Airways Finance (Jersey) L.P. tiene derecho a efectuar repartos trimestrales con respecto a las participaciones preferentes, solo tiene la obligación de hacerlo si British Airways Plc reparte un dividendo sobre sus acciones ordinarias en relación con el ejercicio anterior. Por lo tanto, el Grupo British Airways tiene derecho incondicional a no entregar efectivo u otros activos financieros a los tenedores de las participaciones preferentes.
- (iii) Con sujeción a la ley, únicamente podrá procederse a la disolución de British Airways (Jersey) L.P. en caso de liquidación de British Airways Plc o de la presentación de una declaración de disolución por British Airways Holdings Limited. En caso de disolución de British Airways (Jersey) L.P., los tenedores de las participaciones preferentes denominadas en euros tendrán derecho a recibir una suma equivalente a su respectiva aportación de principal incrementada en la cuantía de cualesquiera repartos pendientes de pago. En caso de liquidación de British Airways Plc, el derecho de los tenedores participaciones preferentes a repartos se limitan a aquellas sumas que habrían percibido si hubieran sido titulares de acciones preferentes emitidas por British Airways Plc.

British Airways consideró que para valorar el “fondo” del instrumento a la luz de NIC 32 era necesario tener en cuenta los términos y condiciones del instrumento, que incluyen los términos anteriormente descritos. La existencia de tales términos es un claro indicador de que las participaciones preferentes denominadas en euros han de clasificarse como patrimonio y no como pasivo.

16.1.2.3 Arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos

El detalle de los arrendamientos financieros y de los contratos de compra a plazos, por moneda, es el siguiente:

	A 31 de marzo de 2010 (millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2009 (millones de libras esterlinas)	A 31 de marzo de 2008 (millones de libras esterlinas)	A 30 de junio de 2010 (millones de libras esterlinas)	A 30 de junio de 2009 (millones de libras esterlinas)
Arrendamientos financieros					
Dólares(\$)	1.777	1.518	1.205	1.800	1.668
Euros (€)	116	77	-	114	75
Yenes (¥)	2.131			2.131	-
Libras esterlinas (£)	915	948	834	903	935
Total obligaciones por arrendamientos financieros (£)	2.206	2.082	1.440	2.210	2.004
Contratos de compra a plazos					
Dólares(\$)	55	72	89	55	72
Yenes (¥)	38.997	101.350	112.442	27.436	82.102
Libras esterlinas (£)		62	244	-	36
Total obligaciones por contratos de compra a plazos (£)	312	833	857	242	597
Total obligaciones por arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	2.518	2.915	2.297	2.452	2.601

British Airways utiliza los arrendamientos financieros y los contratos de compra a plazos principalmente para adquirir aviones. Estos arrendamientos contienen opción de renovación y opción de compra, a discreción de British Airways. Las cuotas mínimas futuras, que incluyen gastos financieros, por arrendamientos financieros y arrendamientos con opción de compra son las siguientes:

	A 31 de marzo de 2010 (millones de libras esterlinas)	A 30 de junio de 2010 (millones de libras esterlinas)
Vencimiento de las cuotas mínimas futuras:		
Hasta un año	468	469
Dos años	201	221
Tres años	251	250
Resto	2.075	2.009
	2.995	2.949
Menos:		
Gastos financieros	477	496
Valor actual de las cuotas mínimas por arrendamiento	2.518	2.453
Valor actual	2.518	2.453

Si desea una descripción general de las características principales de los arrendamientos financieros y los contratos de compra a plazos, así como las diferencias entre los mismos, consulte el apartado 10.8 de este Documento.

16.1.3 Líneas de financiación

16.1.3.1 Operaciones de financiación de las aeronaves

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía líneas comprometidas no dispuestas para la compra de aviones, por un importe de 2.599 millones de dólares (1.930 millones de euros), cuyo detalle se cita a continuación. A 30 de junio de 2010 el importe no dispuesto de estas líneas ascendía a 2.497 millones de dólares (2.033 millones de euros).

	Millones de dólares	Millones de euros	Disponibles hasta
Financiación multiopción (que se puede usar para financiar la entrega de distintos tipos de aeronaves ya pedidos, materializados como préstamos hipotecarios o arrendamientos financieros)	912	677	Junio de 2013
Línea de crédito contingente (<i>Backstop facility</i>) para Airbus A380	966	717	Septiembre de 2016
Línea de crédito contingente (<i>Backstop facility</i>) para Airbus A320	114	85	Octubre de 2010
Línea de crédito contingente (<i>Backstop facility</i>) para Boeing 787	509	378	Octubre de 2016
Línea Embraer	98	73	Diciembre de 2010
Total	2.599	1.930	

Estas líneas están disponibles para financiar todas las compras de aviones de British Airways cuyo plazo de entrega previsto en el momento actual es anterior al 31 de marzo de 2013. A 30 de junio de 2010 estas líneas de crédito tenía un importe no dispuesto de 2.497 millones de dólares.

La línea multiopción está sindicada entre once bancos.

Las entregas previstas entre el 1 de abril de 2010 y el 31 de marzo de 2013 son las siguientes:

Modelo	Unidades
Airbus A320	7
Embraer 190SR	4
Boeing 787-8	4
Boeing 777-300ER	2*
* Nota: En total están programadas seis entregas de aviones Boeing 777-300ER antes del 31 de diciembre de 2013. Se pretende financiar dos de estos aviones con la línea multiopción. Los cuatro aviones Boeing 777-300ER restantes, cuya entrega está prevista antes del 31 de diciembre de 2013, están en régimen de arrendamiento operativo contratado con GE Commercial Aviation Services Limited.	

De las entregas programadas más arriba, las siguientes aeronaves se entregaron en el trimestre finalizado el 30 de junio de 2010:

Modelo	Unidades
Airbus A320	2
Embraer 190SR	3

Todas estas entregas se han financiado mediante leasings financieros y préstamos hipotecarios.

16.1.3.2 Líneas de crédito generales

British Airways cuenta con las siguientes líneas de financiación generales:

Financiación	Importe total	Importe no dispuesto a 31 de marzo de 2010	Vencimiento
Línea de crédito general en dólares	750 millones USD (557 millones de euros)	390 millones USD (290 millones de euros)	Junio 2010
Línea de crédito general en yenes	75.000 millones de yenes (€691 millones)	24.300 millones de yenes (€224 millones)	Febrero 2011
Líneas de descubierto	£10 millones (11 millones de euros)	£10 millones (11 millones de euros)	Sin vencimiento
líneas de crédito del mercado monetario	£25 millones (28 millones de euros)	£25 millones (28 millones de euros)	Sin vencimiento

Además de las operaciones de financiación de las aeronaves, British Airways cuenta con una línea de crédito con finalidades generales por importe de millones de dólares, que puede disponerse mediante la constitución de hipotecas de primer rango sobre aeronaves, de los cuales 390 millones de dólares se encuentran sin utilizar en la actualidad. Aunque cada disposición de la línea de 750 millones de dólares se puede pagar y volver a utilizar, como si se tratase de una línea de crédito renovable, en la práctica la naturaleza a largo plazo de las estructuras de financiación contempladas (y los activos relacionados) dificulta esta posibilidad.

En 2007 British Airways constituyó una garantía para esta línea de crédito por importe de 230 millones de libras a favor de los *trustees* del *Airways Pension Scheme* (APS). Al mismo tiempo se constituyó una garantía por importe de 150 millones de libras para el *New Airways Pension Scheme* (NAPS). La garantía del NAPS ha sido cancelada.

En julio de 2009, British Airways acordó determinadas condiciones con los fideicomisarios (*trustees*) del plan de pensiones de prestación definida APS en el Reino Unido para liberar una garantía bancaria por valor de 230 millones de libras esterlinas (360 millones de dólares) emitida con arreglo a la línea de crédito con finalidades generales mencionada anteriormente. En virtud del acuerdo, los restantes 360 millones de dólares quedaron disponibles bajo la línea de crédito de finalidades generales de 750 millones de dólares para que British Airways pudiera disponer de efectivo en cualquier momento hasta el 21 de junio de 2012.

Después de la valoración trienal de los planes de pensiones APS y NAPS a 31 de marzo de 2009 y del acuerdo de financiación resultante con los *trustees* de los planes, British Airways ha otorgado una garantía adicional de 250 millones de libras esterlinas

a los *trustees* de las pensiones que se abonaría en la eventualidad de insolvencia por parte de British Airways. El acuerdo incluye una pignoración sobre la participación de British Airways en acciones de Iberia. Para información adicional sobre los compromisos respecto a esta garantía sobre las acciones de Iberia que posee British Airways, véase la sección 14 de este Documento.

British Airways también dispone de una línea de 75.000 millones de yenes (691 millones de euros) para financiar el precio de la opción de compra denominada en yenes que debe pagar British Airways en relación con hasta 24 leasings apalancados en yenes de aviones Boeing 747-400 y 777-200 antes de febrero de 2011. En marzo de 2010 el importe no dispuesto de esta línea ascendía a 24.300 millones de yenes (224 millones de euros), aproximadamente. Cada disposición de la línea en yenes estará garantizada por una hipoteca de primer rango sobre el avión correspondiente. En total, British Airways ha recurrido a 71 leasings apalancados en yenes. Los tipos de aeronave que se han cubierto con estos contratos de financiación son los Boeing 737-400, Boeing 747-400, Boeing 757-200, Boeing 767-300 y Boeing 777-200. A 30 de junio de 2010 British Airways había ejecutado opciones de compra para 63 de los 71 leasings de financiación apalancados en yenes. Los 8 restantes vencerán (con opción a compra) entre agosto de 2010 y enero de 2011. Desde el 30 de junio de 2010, British Airways ha ejecutado 3 de las 8 opciones de compra restantes y la empresa actualmente espera ejecutar las 5 opciones de compra restantes del mismo modo.

Adicionalmente, a 31 de marzo de 2010 British Airways tenía líneas de descubierto de 10 millones de libras esterlinas (a 31 de marzo de 2009: 20 millones de libras) y 0 millones de euros (2009: 4 millones de euros (4 millones de libras esterlinas)).

British Airways mantenía líneas de crédito del mercado monetario no comprometidas y no dispuestas de 25 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2010 (2009: 25 millones de libras esterlinas).

16.1.3.3 Deuda fuera de balance

- Planes de pensiones: En junio de 2010 se alcanzó un acuerdo de financiación bajo las regulaciones británicas de financiación que fue aprobado por el Regulador de las Pensiones del Reino Unido. Este acuerdo determina el nivel de pagos de déficit a realizar hasta 2023 para APS y hasta 2026 para NAPS. Las aportaciones para el déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Las aportaciones totales a APS y NAPS aumentarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual cada año hasta que finalicen los pagos de los déficits. Los requerimientos de aportaciones se negocian entre los *trustees* de APS y NAPS y la compañía, basándose en los requerimientos de financiación del Regulador de las Pensiones del Reino Unido, que se basan en que los déficits se paguen tan rápidamente como pueda permitírselo la compañía. Estos requerimientos de aportaciones se reevaluarán como parte de las siguientes valoraciones actuariales con fecha de 31 de marzo de 2012 y tienen que acordarse el 30 de junio de 2013 a lo más tardar. Asimismo dicho acuerdo contiene limitaciones al pago de dividendos y contribuciones adicionales en caso de excesos de caja superiores a 1.800 millones de libras.

Véase la sección 14.1.13 para información detallada de la valoración de los pasivos de British Airways por sus planes de pensiones APS y NAPS.

- Leasings operativos: A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía 39 aeronaves en leasing operativo, incluyendo seis aparatos RJ100 subarrendados a Swiss International Airlines y cinco aviones (cuatro RJ100s y un Airbus A320) estaban a la espera de ser devueltos a los arrendadores. Los compromisos de leasings operativos respecto a aeronaves a 31 de marzo de 2010 totalizaban 874 millones de libras esterlinas, de los cuales 82 millones eran pagaderos en el plazo de un año, 71 millones de libras en el plazo de dos años y 63 millones de libras en el plazo de tres años. British Airways también tenía inmuebles y equipos en régimen de leasing operativo a 31 de marzo de 2010. Los compromisos bajo estos arrendamientos totalizaban 1.989 millones de libras esterlinas, de los cuales 98 millones eran pagaderos en el plazo de un año, 86 millones de libras en el plazo de dos años y 81 millones de libras en el plazo de tres años. Los 1.989 millones de libras esterlinas incluyen compromisos respecto a un leasing de terrenos sobre partes del aeropuerto de Londres Heathrow que estarán vigentes hasta 2145.

Servicio financiero de la deuda dentro y fuera de balance:

British Airways (millones de libras)	Ejercicio 2010/11	Ejercicio 2011/12	Ejercicio 2012/13	Años posteriores	Años finales de compromisos	TOTAL (millones de libras)
Servicio de la deuda del balance (intereses y capital)	671	397	443	3.314	Ejercicio 2032/33	4.825*
Devoluciones correspondientes a arrendamientos operativos	176	157	144	2.386	Ejercicio 2145/46	2.825
Aportaciones para la financiación del déficit de los planes de pensiones APS y NAPS	201	219	232	4.380	Ejercicio 2025/26	5.032
Total	1.048	773	819	10.080	-	12.720

* Intereses por importe de 823 millones de libras y principal por importe de 4002 millones de libras.

16.1.3.4 Información sobre las condiciones de préstamo y la estructura de financiación de British Airways

Para más información sobre las condiciones de préstamo y la estructura de financiación de British Airways, véanse las secciones 16.1.1 y 16.1.2 de este Documento. Como ya se ha señalado, British Airways depende de las deudas financieras detalladas con anterioridad para financiar sus operaciones generales y, en particular, las compras de aviones. Como se indica en el apartado 16.1 anterior, British Airways financia sus operaciones mediante una combinación de sus flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación y de sus deudas financieras a largo plazo, incluyendo los Bonos Convertibles.

16.1.4 Fuentes y cantidades de los flujos de efectivo de British Airways

Millones de libras esterlinas	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	% Variación 09/10	% Variación 08/09	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	331	133	303	148,9	(56,1)	186	(29)

Millones de libras esterlinas	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	% Variación 09/10	% Variación 08/09	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(337)	(257)	(42)	31,1	511,9	(144)	25
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	350	(165)	(262)	N/S	(37,0)	(39)	27
Aumento neto del efectivo y equivalentes	344	(289)	(1)	N/S	N/S	3	23

La descripción narrativa de los epígrafes contenidos en la tabla anterior se encuentra en el apartado 24.2.6 del presente Documento.

16.1.5 Ratios financieros

British Airways	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009
Endeudamiento neto/ Patrimonio Neto (%)	108,3	129,0	40,2	118,5	103,7
Endeudamiento neto ajustado/ Patrimonio Neto (%)	149,7	169,0	61,9	162,8	146,4
Endeudamiento neto ajustado/ Patrimonio Neto y Total pasivo (%)	29,6	29,7	17,9	28,8	31,1
Endeudamiento neto/EBITDA (x)	4,9	5,1	0,8	N/S	N/S
Endeudamiento neto ajustado/ EBITDARfp (x)	4,9	4,8	1,1	N/S	N/S
Efectivo/Ventas (%)	21,4	15,4	21,3	N/S	N/S

La deuda neta se define como préstamos, arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos e incluye los Bonos Convertibles y Eurobonos a 31 de marzo de 2010, menos otros depósitos remunerados a corto plazo, efectivo y otros activos líquidos equivalentes. El capital total es la suma del total de recursos propios y el endeudamiento neto.

El coeficiente ajustado por los arrendamientos operativos capitalizados utiliza el cálculo anterior y agrega a la deuda neta y a los recursos propios totales el valor actual de los compromisos por arrendamientos operativos de aviones y propiedades. Al 31 de marzo de 2010, la tasa de descuento utilizada para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento operativo futuras era del 8,9%.

16.1.6 Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones de British Airways

Sin perjuicio de las disposiciones de la Trust Deed Original de los Bonos Convertibles Originales y la Trust Deed Suplementaria detalladas en la sección 16.1.2.2 anterior, ninguno de los acuerdos de financiación relevantes de British Airways contiene disposiciones relativas a un cambio de control aplicables como consecuencia de la

Fusión o está sujeto al cumplimiento de las cláusulas financieras restrictivas (incluyendo el cumplimiento de ratios financieros)

Adicionalmente, salvo las provisiones establecidas en el Trust Deed de los Bonos Convertibles Originales y la Trust Deed Suplementaria, no contienen limitaciones operativas ni cláusulas de pignoración negativa (*negative pledge*) en los acuerdos financieros relevantes de British Airways que puedan restringir de forma material la operación de su negocio por parte de British Airways.

16.1.7 Información relativa a las fuentes previstas de fondos necesarias para cumplir los compromisos mencionados en los puntos en los que se describen las inversiones futuras y la adquisición prevista de elementos de inmovilizado material significativos.

A continuación se desglosan las necesidades de efectivo relevantes futuras de British Airways:

British Airways (millones de libras)	Ejercicio 2010/11	Ejercicio 2011/12	Ejercicio 2012/13	Años posteriores	Años finales de compromisos	TOTAL (millones de libras)
Necesidades de inversión (principalmente aviones)	187	139	280	3.647	Ejercicio 2016/17	4.253
Servicio de la deuda del balance (intereses y devoluciones)	671	397	443	3.314	Ejercicio 2032/33	4.863*
Devoluciones correspondientes a arrendamientos operativos	176	157	144	2.386	Ejercicio 2145/46	2.825
Aportaciones para la financiación del déficit de los planes de pensiones APS y NAPS	201	219	232	4.380	Ejercicio 2025/26	5.032
Total	1.235	912	1.099	13.727	-	16.973

* Intereses por importe de 823 millones de libras y principal por importe de 4002 millones de libras.

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía compromisos de capital por importe de 4.267 millones de libras (4.769 millones de euros), de los que 4.253 millones de libras (4.780 millones de euros) estaban relacionados con la adquisición de aviones. De dicho importe, 187 millones de libras (millones de euros) habrán de satisfacerse en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2012.

Estas necesidades, incluido el servicio financiero de la deuda por importe de 671 millones de libras (754 millones de euros) se encuentran totalmente cubiertas, ya que British Airways cuenta con un saldo disponible ajustado que a 31 de marzo de 2010 asciende a 1.714 millones de libras, de los que 786 millones de libras corresponden a efectivo o equivalentes y 928 millones de libras a depósitos remunerados a corto plazo con vencimiento superior a tres meses.

British Airways ha obtenido unos resultados negativos (después de impuestos) a 30 de junio de 2010 de 122 millones de libras.

British Airways tiene financiación no dispuesta a 31 de marzo de 2010 por importe de 2.418 millones de libras.

16.2 Iberia

16.2.1 Información sobre los recursos financieros de Iberia (tanto a largo como a corto plazo)

La evolución del patrimonio neto y del endeudamiento financiero de Iberia en los tres ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007, así como en los semestres cerrados a 30 de junio de 2010 y 2009 es la que figura en la siguiente tabla:

	A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2008 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2007 (millones de euros)	% de variación 2009-2008	% de variación 2008-2007	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	A 30 de junio de 2009 (millones de euros)	% de Variación entre 30 de junio 2010-2009
Patrimonio neto								
Capital suscrito	743	743	743	0,0%	0,0%	743	743	0,0%
Reservas de la sociedad dominante y consolidadas y otros (1)	1.078	788	935	36,8%	(15,7)%	1.229	893	37,6%
Resultado atribuible a la sociedad dominante	(273)	32	327	N/S.	(90,2)%	(21)	(165)	(87,3)%
Total	1.548	1.563	2.005	(1,0)%	(22,0)%	1.951	1.471	32,6%
Intereses minoritarios	3	1	1	200%	(0,0)%	3	3	0,0%
Total Patrimonio Neto	1.551	1.564	2.006	(0,8)%	(22,0)%	1.954	1.474	32,6%
Endeudamiento financiero a corto plazo	251	170	163	47,6%	4,3%	203	277	(26,7)%
Deudas con entidades de crédito	221	115	121	92,2%	(5,0)%	175	248	(29,4)%
Arrendamiento financiero	30	55	42	(45,5)%	31,0%	28	29	(3,4)%
Endeudamiento financiero a largo plazo	251	299	304	(16,1)%	(1,6)%	342	260	31,5%
Deudas con entidades de crédito	27	76	77	(64,5)%	(1,3)%	45	24	87,5%
Arrendamiento financiero	224	223	227	0,4%	(1,8)%	297	236	25,8%
Endeudamiento financiero bruto (2)	502	469	467	7,0%	0,4%	545	537	1,5%
Inversiones Financieras a corto plazo (excluido valor derivados)	1.033	1.672	825	(38,2)%	102,7%	1.414	601	135,3%
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	886	600	2.143	47,7%	(72,0)%	615	1.640	(62,5)%
Saldo de disponible ajustado	1.919	2.272	2.968	(15,5)%	(23,5)%	2.029	2.241	(9,5)%
Endeudamiento financiero neto en balance (3)	(1.417)	(1.803)	(2.500)	(21,4)%	(27,9)%	(1.484)	(1.704)	(12,9)%

N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

(1) Incluye reservas, primas de emisión, acciones propias y ajustes en patrimonio por valoración.

(2) Deudas con entidades de crédito más arrendamientos financieros

(3) Endeudamiento financiero bruto menos saldo disponible ajustado.

El negocio de Iberia exige una utilización intensiva de capital y en su posición de liquidez está afectada por las adquisiciones de aeronaves. En las condiciones para la compra de aviones se contempla el pago anticipado al fabricante de aeronaves, previo a la entrega y, por tanto, antes de que la aeronave pueda ser utilizada para generar ingresos.

Iberia financia sus gastos de capital con los flujos de caja de las actividades de explotación, préstamos adicionales así como operaciones de financiación realizadas fuera de balance (arrendamientos operativos). Asimismo, Iberia registra en el pasivo de su balance en la partida “Anticipos de clientes” la venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, que no se reconocen como ingreso hasta el momento de realizarse el transporte o servicio. A 31 de diciembre de 2007, 2008 y 2009 los “Anticipos de clientes” ascendían a 455, 394 y 389 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2009 la deuda remunerada de Iberia ascendía a 502 millones de euros de los cuales 248 millones correspondían a deudas con entidades de crédito y los 254 millones restantes a arrendamientos financieros (11 aviones de un total de 109 en servicio).

El coste medio de la deuda de balance era de 4,70% para el endeudamiento en dólares y 4,36% para el endeudamiento en euros.

16.2.1.1 Deudas con Entidades de Crédito

A 31 de diciembre de 2009 las deudas con entidades de crédito que ascendían a 248 millones de euros (221 millones correspondientes a deudas a corto plazo y 27 a deudas a largo plazo), constituidas fundamentalmente por líneas de crédito dispuestas y otros proyectos de I+D.

16.2.1.2 Arrendamientos Financieros

Los arrendamientos financieros se suscriben con entidades financieras nacionales e internacionales de primer orden. En algunos de los contratos de arrendamiento financiero de Iberia han intervenido: BBVA, Banesto, Caja Madrid, Banco Popular, Banco Sabadell, Santander, BNP Paribas y Crédit Agricole, entre otras entidades.

A 31 de diciembre 2009, Iberia tenía los arrendamientos financieros siguientes:

- Arrendamientos financieros en euros con garantía sobre aviones específicos, a tipo fijo por importe de 53 millones de euros devengando un tipo de interés situado entre 4,397% y 5,140%. Son amortizables entre 2014 y 2016.
- Arrendamientos financieros en euros con garantía sobre aviones específicos, a tipo variable por importe de 68 millones de euros devengando un tipo referenciado al EURIBOR más un porcentaje que varía entre 0,375% y 0,75%. Son amortizables entre 2012 y 2015.
- Arrendamientos financieros en dólares con garantía sobre aviones específicos, a tipo fijo por importe de 133 millones de euros devengando un tipo de interés situado entre 3,88% y 6,01%. Son amortizables entre 2012 y 2016.

El desglose por divisas de los arrendamientos financieros es el siguiente

	A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2008 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2007 (millones de euros)	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	A 30 de junio de 2009 (millones de euros)
Arrendamientos financieros					
Euro (euros)	121	131	145	116	126
Dólar (dólares americanos)	133	147	124	209	140
Total pasivo por arrendamientos financieros	254	278	269	325	265

A continuación figuran las cuotas futuras en virtud de arrendamientos financieros:

	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)
A continuación figuran las cuotas futuras en virtud de arrendamientos financieros:		
En el plazo de un año	43	40
En el plazo de 2	44	34
En el plazo de 3 años	119	101
Más de 3 años	177	131
Total	383	306
Menos:		
Gastos financieros	70	52
TOTAL (Valor actual de los pagos mínimos por arrendamiento)	313	254

16.2.1.3 Arrendamientos operativos

Iberia emplea dos clases de arrendamiento operativo, que son los siguientes: el arrendamiento operativo puro, que no tiene opción de compra y se financia a través de empresas arrendadoras profesionales entre las que destacan ILFC (International Lease Finance Corporation) o Royal Bank of Scotland, y el arrendamiento operativo sintético (estructura híbrida entre el arrendamiento financiero y el operativo puro) que tiene opción de compra y contiene estructuras de financiación realizadas a través de entidades financieras españolas, entre las que podemos destacar, Caja Madrid, B.Santander, B.Popular, BBVA, ICO, Banesto, La Caixa, B.Sabadell y Bankinter; entidades financieras extranjeras entre las que destacan Calyon, RBS, BNP, Bank of Tokyo Mitsubishi e inversores españoles y extranjeros.

Las cuotas por alquiler de flota aérea devengadas en los ejercicios 2008 y 2009 y primera mitad de 2010 son las siguientes:

(millones de €)	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	30/06/2010	30/06/2009
Alquiler de Flota	349	386	433	154	184
Arrendamiento operativo	315	324	347	148	161
Wet lease	16	33	46	0	13
Carga	11	16	15	4	6
Otros	7	13	25	2	4
Capitalización de alquiler de flota (1)	2.646	2.815	3.033	937	1.040

(1) Capitalización del alquiler de flota = gastos de arrendamiento operativo (dry lease) + 50% (wet lease + alquiler de aviones cargueros + otros alquileres) x 8 – (intereses de los préstamos Iberbus) x 8 Los préstamos Iberbus son préstamos financieros a largo plazo a las sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y que a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota. (Calculado en miles de euros).

Con el fin de asimilar a deuda el importe anual de los arrendamientos operativos, la regla más utilizada por la industria es la multiplicación del coste de dichos arrendamientos por ocho.

16.2.1.4 Saldo de disponible ajustado

Iberia mantiene una posición de caja equivalente (efectivo y otros activos líquidos equivalentes más inversiones financieras a corto plazo con vencimiento inferior a doce meses, sin incluir los derivados) invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo, repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente, que exige un mínimo nivel de solvencia a corto plazo P1.

A 31 de diciembre de 2009 el saldo disponible ajustado ascendía a 1.919 millones de euros de los que 159 millones correspondían a fianzas y otros activos financieros a corto plazo. A 30 de junio de 2010 el saldo de disponible ajustado se situaba en 2.029 millones de euros de los que 19 correspondían a fianzas y otros activos financieros a corto plazo (principalmente depósitos por litigios o reclamaciones judiciales).

16.2.1.5 Endeudamiento financiero neto de balance

El endeudamiento neto de balance del Grupo Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo disponible ajustado (saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo, una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.417 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, frente a los -1.803 millones de euros registrados al cierre del año precedente. A 30 de junio de 2010 esta partida ascendió a -1.484 millones de euros.

16.2.1.6 Endeudamiento financiero neto ajustado

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota se detalla en la siguiente tabla:

	A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2008 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2007 (millones de euros)	% variación 2009-2008	% variación 2008-2007	A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	A 30 de junio de 2009 (millones de euros)	% variación jun2010-jun2009
Saldo de disponible ajustado (1)	1.919	2.272	2.968	(15,5)%	(23,5)%	2.029	2.241	(9,5)%
Endeudamiento financiero bruto	502	469	467	7,0%	0,4%	545	537	1,5%
Endeudamiento neto de balance	(1.417)	(1.803)	(2.500)	(21,4)%	(27,9)%	(1.484)	(1.704)	(12,9)%
Capitalización del alquiler de flota	2.646	2.816	3.033	(6,0)%	(7,2)%	2.421	2.744	(11,8)%
Endeudamiento neto ajustado	1.229	1.013	532	21,3%	90,4%	937	1.040	(9,9)%

(1) Saldo de disponible ajustado= Inversiones financieras a corto plazo (excluido valor de las coberturas) más efectivo y otros medios líquidos equivalentes.

Servicio financiero de la deuda fuera y dentro de balance a 31 de diciembre de 2009:

	2010	2011	2012	Resto	Total
Deuda bancaria	221	6	4	17	248

Arrendamientos operativos	256	242	228	783	1.509
Arrendamientos financieros (Principal)	30	24	83	117	254
Intereses	10	10	18	15	53
TOTAL	517	282	333	932	2.064

16.2.2 Fuentes y cantidades de los flujos de efectivo de Iberia

	Ejercicio 2009 (millones de euros)	Ejercicio 2008 (millones de euros)	Ejercicio 2007 (millones de euros)	% de variación 2009-2008	% de variación 2008-2007	Período de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 (millones de euros)	Período de seis meses terminado el 30 de junio de 2009 (millones de euros)	% de variación 10/09 (30 junio)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	(280)	38	381	N/S	(90.0)%	186	(111)	N/S
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(175)	(390)	351	(55,1)%	N/S	100	(72)	N/S
Flujo de efectivo de las actividades de financiación y efectivo de las variaciones de tipo de cambio	33	(301)	(239)	N/S	(25.9)%	(35)	75	N/S
Aumento/Disminución neta del efectivo o equivalentes	(422)	(653)	493	35,4%	N/S	251	(108)	N/S

La descripción narrativa de los epígrafes contenidos en la tabla anterior, se encuentra en el apartado 24.3.5. del presente Documento.

16.2.3 Ratios financieros

IBERIA	A 31 de diciembre de 2009	A 31 de diciembre de 2008	A 31 de diciembre de 2007	Período de seis meses terminado el 30 de junio de 2010	Período de seis meses terminado el 30 de junio de 2009
Endeudamiento neto/ Patrimonio neto(%)	(91%)	(115%)	(125%)	(76)%	(116)%
Endeudamiento neto ajustado/ Patrimonio neto(%)	79%	65%	27%	48%	71%
Endeudamiento neto ajustado / Total Pasivo más patrimonio neto	24%	18%	9%	16%	19%
Endeudamiento neto/ EBITDA (x)	4,9	(8,4)	(5,0)	(106,0)	9,1
Endeudamiento neto ajustado/ EBITDAR (x)	20,1	2,0	0,6	5,6	(260,0)
Efectivo (1)/ ventas (%)	43%	41%	54%	89%	103%

(1) Efectivo= Saldo disponible ajustado (Inversiones financieras a corto plazo (excluido valor de las coberturas) más efectivo y otros medios líquidos equivalentes).

16.2.4 Información sobre restricciones impuestas al uso de recursos de capital que hayan afectado, o podrían afectar, en medida significativa y de forma directa o indirecta, a las operaciones de Iberia

Ninguno de los acuerdos de financiación importantes de Iberia contiene covenants de cambio de control o financieros, que pudieran activarse a raíz de la Fusión. Asimismo, ninguno de los acuerdos de financiación importantes de Iberia contiene cláusulas que impongan prohibiciones al otorgamiento de garantías adicionales (salvo sobre aquellos activos que estén garantizando endeudamiento existente), o limiten directamente la capacidad de acordar endeudamiento adicional por parte de Iberia o impongan limitaciones operativas a Iberia. No obstante, hay cuatro aeronaves cuya deuda

asociada contiene cumplimiento de ratios financieros, que a opinión de Iberia no afectan a sus operaciones.

16.2.5 Información relativa a fuentes previstas de fondos necesarias para cumplir los compromisos mencionados en los puntos en los que se describen las inversiones futuras y la adquisición prevista de elementos de inmovilizado material significativos

El negocio de Iberia requiere un uso intensivo de capital. Las compras de aeronaves representan la mayor parte de sus necesidades futuras de inversión. En el apartado 16.2.1 de este Documento se facilita una explicación de las fuentes de fondos necesarias para realizar las inversiones futuras en la flota de Iberia. No obstante, Iberia tiene fondos para operar en los próximos 12 meses.

El plan de inversiones de Iberia para el año fiscal en curso asciende a 305 millones de euros y el servicio de la deuda asciende en 2010 a 517 millones de euros.

Estas necesidades se encuentran totalmente cubiertas, ya que Iberia cuenta con un saldo disponible ajustado que a 1 de enero de 2010 asciende a 1.919 millones de euros.

Iberia ha obtenido unos resultados negativos a 30 de junio de 2010 de 21 millones de euros.

16.3 Políticas de tesorería y gestión de riesgos financieros

16.3.1 British Airways

El departamento de tesorería en British Airways está centralizada y su cometido principal es gestionar la financiación, la liquidez y los riesgos financieros. British Airways está expuesta a múltiples riesgos financieros, como los riesgos de mercado (incluyendo, entre otros, riesgo de tipo de cambio, riesgo de interés y riesgo de precio del combustible), el riesgo de crédito, el riesgo de capital y el riesgo de liquidez. El programa de gestión global del riesgo de British Airways se centra en la naturaleza imprevisible de los mercados financieros y tiene como objetivo minimizar sus posibles efectos negativos sobre los resultados financieros de British Airways. El departamento de tesorería de British Airways gestiona los riesgos financieros según criterios aprobados por los Consejeros de British Airways. Este departamento identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros. Los Consejeros de British Airways elaboran por escrito principios para la gestión global del riesgo, así como políticas que abarcan áreas específicas, como el riesgo de tipo de cambio, el riesgo de interés, el riesgo de crédito, el riesgo de capital y el uso de instrumentos financieros derivados.

16.3.1.1 Riesgo de cambio

Los ingresos, compras y empréstitos de British Airways que estén denominados en divisas distintas de la libra esterlina están expuestos al riesgo de cambio. El dólar, el euro y el yen son las monedas en las que estas operaciones están principalmente denominadas. British Airways genera un superávit en la mayoría de las monedas en las que opera. El dólar constituye una excepción, ya que las inversiones, la devolución de la deuda y el pago del combustible, denominados en dicha moneda,

ocasionan normalmente un déficit. En el ejercicio financiero que acabó el 31 de marzo de 2010, los ingresos de British Airways en dólares estadounidenses (aproximadamente 3.200 millones de dólares) ascendían aproximadamente al 55% de los requerimientos de dólares por parte de British Airways para los gastos operativos, incluyendo el combustible y el servicio de la deuda (pago y gastos de intereses y capital).

British Airways puede registrar efectos favorables o adversos derivados de las oscilaciones de los tipos de cambio. British Airways trata de reducir la exposición al riesgo de cambio que se deriva de las operaciones realizadas en distintas monedas mediante la política de casar, en la medida de lo posible, los pagos y cobros realizados en cada moneda concreta. Los superávits de divisas convertibles se venden, bien al contado o a plazo, a cambio de dólares o libras esterlinas.

British Airways cuenta con un importante pasivo denominado en dólares, euros y yenes.

British Airways emplea los reembolsos de su deuda en dólares, euros y yenes como cobertura de sus ingresos futuros en dichas divisas.

Para cubrir ingresos futuros a corto plazo y pagos operativos en diversas divisas, se emplean contratos a plazo sobre divisas y opciones sobre divisas.

16.3.1.2 Riesgo de tipos de interés

La deuda a tipo de interés variable y los depósitos en efectivo de British Airways están expuestos a las oscilaciones de los tipos de interés. Si se hubiera producido un cambio en los tipos de interés, bien un aumento de 50 puntos básicos o una reducción de 50 puntos básicos, el impacto sobre los recursos propios hubiera sido nulo (2009: 0 libras esterlinas), al igual que su efecto sobre la cuenta de resultados de British Airways correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010. Este impacto nulo resulta de la cercanía entre el importe de deuda a interés variable y el importe de depósitos a interés variable. En el ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2009, un aumento de los tipos de interés de 50 puntos básicos habría tenido un efecto negativo sobre la cuenta de resultados de British Airways de 1 millón de libras esterlinas. Un descenso en los tipos de interés de 50 puntos básicos habría tenido un impacto favorable en la cuenta de resultados de British Airways de 1 millón de libras esterlinas.

A 31 de marzo de 2010, un 48,2% de la deuda bruta se mantenía a interés fijo y un 51,8% de la deuda se mantenía a interés variable. A 30 de junio de 2010, un 48,1% de la deuda se mantenía a interés fijo y un 51,9% de la deuda se mantenía a interés variable.

16.3.1.3 Riesgo de precio del combustible

British Airways está expuesta al riesgo de precio del combustible. La estrategia de gestión del riesgo de precio del combustible de British Airways trata de proteger a la aerolínea de los aumentos repentinos y acusados del precio del petróleo, al tiempo que garantiza que su competitividad no resulte gravemente penalizada en caso de una reducción significativa del precio del combustible.

Para alcanzar estos objetivos, el programa de gestión del riesgo de precio del combustible permite el empleo de diversos instrumentos financieros derivados disponibles en los mercados no organizados (OTC), celebrados con contrapartes autorizadas y respetando límites autorizados. El Comité Financiero de British Airways autoriza la asignación de crédito máxima a todas las contrapartes con una calificación crediticia dada. Dentro de este marco, el Comité Financiero de British Airways autoriza los límites específicos de negociación o pignoración para las transacciones de cambio de divisas, inversiones, tipos de interés y cobertura de combustible con cada contraparte, y la exposición frente a estos límites se supervisa a diario.

16.3.1.4 Riesgo de liquidez

Una gestión prudente del riesgo de liquidez incluye el mantenimiento de suficientes depósitos en efectivo remunerados, la disponibilidad de un volumen adecuado de financiación en forma de líneas de crédito y la capacidad para liquidar posiciones de mercado. Debido al carácter dinámico del negocio subyacente, la tesorería de British Airways conserva la flexibilidad de su financiación con el mantenimiento de líneas de crédito comprometidas disponibles.

Asimismo, British Airways obtiene financiación avanzada para la entrega de aviones mediante créditos comprometidos.

La posición de caja de British Airways se mantiene en imposiciones bancarias a plazo fijo con vencimientos inferiores a 12 meses y en fondos del mercado monetario de alta liquidez, calificados AAA. Todas las colocaciones de tesorería se realizan con entidades financieras sujetas a criterios estrictos de crédito con “ratings” desde Aaa hasta A1 determinados por la agencia “Moody’s”.

16.3.1.5 Riesgo de crédito

British Airways está expuesta al riesgo de crédito en caso de un posible incumplimiento por sus contrapartes en relación con los importes a cobrar de activos financieros. No obstante, British Airways cuenta con políticas y procedimientos que garantizan que el riesgo de crédito sea limitado, mediante la asignación de límites de crédito a cada contraparte. British Airways controla continuamente los límites de crédito de las contrapartes, así como sus incumplimientos, incluyendo esa información en sus controles del riesgo de crédito. Las actividades de tesorería, incluida la constitución de depósitos del mercado monetario, la cobertura de combustible y las operaciones en divisas extranjeras, pueden conllevar la concentración de distintos riesgos de crédito en la misma contraparte. Este riesgo se gestiona mediante la asignación a la contraparte, de un límite de exposición general que a continuación se desglosa en actividades de tesorería concretas correspondientes a esa contraparte. Las exposiciones entre las distintas actividades se controlan diariamente y el límite de exposición global correspondiente a la contraparte se revisa, como mínimo, mensualmente a la vista de la información de mercado disponible, como los ratings crediticios y los niveles de los seguros de impago (credit default swap). British Airways sigue la política de someter a procedimientos de verificación de la solvencia a todas las contrapartes que deseen operar a crédito.

16.3.1.6 Nominales

Coberturas de tipo de cambio de Balance o traslación (1):

		A 31 de marzo de 2010 (millones de euros)		A 31 de marzo de 2009 (millones de euros)		A 31 de marzo de 2008 (millones de euros)	
	Divisa subyacente	Importe	Nominal cubierto*	Importe	Nominal cubierto*	Importe	Nominal cubierto*
Activo	Euro	138	-	106	-	18	-
Pasivo	Euro	(258)	(167)	(163)	(71)	(101)	-
Neto	Euro	(120)	(167)	(57)	(71)	(83)	-
Activo	Yen	-	-	-	-	-	-
Pasivo	Yen	(612)	(538)	(771)	(689)	(510)	(569)
Neto	Yen	(612)	(538)	(771)	(689)	(510)	(569)
Activo	Dólar	118	-	31	-	45	-
Pasivo	Dólar	(1.402)	(1.272)	(1.238)	(1.100)	(757)	(658)
Neto	Dólar	(1.284)	(1,272)	(1.207)	(1.100)	(712)	(658)

* Los pasivos en divisas se emplean para cubrir la nueva valoración de posibles ingresos futuros en efectivo en divisas, en lugar de cubrirlos mediante derivados.

(1) Riesgo de tipo de cambio generado por las variaciones de los tipos de cambio sobre partidas del balance registradas en una divisa diferente a la divisa base.

Coberturas de tipo de cambio de flujos o transacción (2):

	A 31 de marzo de 2010 (millones de libras esterlinas)		A 31 de marzo de 2009 (millones de libras esterlinas)		A 31 de marzo de 2008 (millones de libras esterlinas)		A 30 de junio de 2010 (millones de libras esterlinas)	
Exposición a los flujos en divisa extranjera: divisa subyacente	(Salidas) / entradas de flujos de caja esperadas	Flujos cubiertos	(Salidas) / entradas de flujos de caja esperadas	Flujos cubiertos	(Salidas) / entradas de flujos de caja esperadas	Flujos cubiertos	(Salidas) / entradas de flujos de caja esperadas	Flujos cubiertos
Dólar Canadiense	98	44	90	12	70	49	94	44
Euro	368	121	499	168	390	268	309	72
Yen	(146)	4	(90)	(40)	59	54	(65)	
Dólar Estadounidense	(1.233)	(294)	(907)	(269)	(1.124)	(585)	(925)	(396)
Rand Sudafricano	125	16	139	36	107	60	106	10

Coberturas de riesgo de combustible**:

	A 31 de marzo de 2010 (toneladas métricas)		A 31 de marzo de 2009 (toneladas métricas)		A 31 de marzo de 2008 (toneladas métricas)	
	Importe	Nominal cubierto	Importe	Nominal cubierto	Importe	Nominal cubierto
Jet Kero CIF-NWE	5.328.000	3.144.000	5.252.000	2.944.000	5.530.000	3.207.000

** Volumen de combustible necesitado durante los 12 meses siguientes, en comparación con el importe nominal de la cobertura en vigor en esa fecha en relación con el mismo período de 12 meses. Los derivados para la cobertura de los costes del

combustible de aviación constituyen una combinación de permutas financieras (swaps) y “collars” (combinación de opciones con límite al alza –caps- y a la baja –floors-) y se basan en los precios del petróleo crudo, el gasoil y el combustible de aviación.

16.3.1.7 Valoraciones

El siguiente cuadro muestra el valor registrado en el activo y pasivo del balance de British Airways correspondiente a los instrumentos mantenidos para cubrir los distintos tipos de riesgos subyacentes el 31 de diciembre de cada uno de los 3 últimos años, así como a 30 de junio de 2010.

	A 31 de marzo de 2010 (millones de euros)		A 31 de marzo de 2009 (millones de euros)		A 31 de marzo de 2008 (millones de euros)		A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	
	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo
Coberturas de tipo de cambio para gastos/ingresos	21	(8)	43	(25)	8	(23)	25	(4)
Coberturas de Jet keroseno	80	(9)		(569)	284	(1)	13	(59)

En el ejercicio financiero que finalizó el 31 de marzo de 2010, los costes de combustible de 2.372 millones de libras esterlinas de British Airways incluían 306 millones de libras de pérdidas de combustible y de cobertura de divisas relativa al combustible. El resultado por la cobertura del combustible, incluido en el coste de combustible de British Airways fue £76 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 y £187 (beneficio) millones en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008.

La siguiente tabla muestra el impacto de las coberturas en la cuenta de pérdidas y ganancias de British Airways y los movimientos en el patrimonio neto en los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 31 de marzo de 2009 y 31 de marzo de 2008:

	<u>Ejercicio 2009/10</u>		<u>Ejercicio 2008/09</u>		<u>Ejercicio 2007/08</u>		<u>Trimestre cerrado 30/06/10</u>	
	<u>Resultados (millones de libras)</u>	<u>Patrimonio neto (millones de libras)</u>	<u>Resultados (millones de libras)</u>	<u>Patrimonio neto (millones de libras)</u>	<u>Resultados (millones de libras)</u>	<u>Patrimonio neto (millones de libras)</u>	<u>Resultados (millones de libras)</u>	<u>Patrimonio neto (millones de libras)</u>
Coberturas cambiarias de ingresos futuros por futuras devoluciones de la deuda en divisa extranjera	(63)	89	(38)	(342)	(26)	(55)	(14)	(12)
Contratos a plazo para cubrir pagos futuros	(18)	2	64	22	(18)	(7)	7	3
Coberturas de futuras compras de combustible de aviones mediante crudo a plazo	(299)	496	(21)	(668)	207	182	(14)	(75)

Nota: Los importes en representación de movimientos del capital son netos de impuestos diferidos relacionados.

En la nota 30 a los estados financieros de British Airways correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010 (que se adjunta como referencia al presente Documento), puede consultarse información adicional sobre las políticas de tesorería

de British Airways y la utilización de instrumentos financieros a efectos de cobertura de los riesgos expuestos anteriormente.

16.3.2 Iberia

Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos no operativos, donde define los objetivos máximos de volatilidad y el programa de coberturas necesario para controlar y disminuir el impacto potencial de las variaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible, así como el riesgo de liquidez y crédito.

A tal efecto, la contratación de derivados financieros se realiza de manera que neutraliza total o parcialmente dichas variaciones de precios, buscando que la cobertura sea altamente eficaz, de manera congruente con la estrategia de la gestión del riesgo inicialmente documentada para cada relación de cobertura, adecuándose a los criterios de las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y del Nuevo Plan General de Contabilidad (NPGC) para la designación de contabilidad de cobertura.

En los siguientes tres apartados se describe el programa de coberturas de Iberia.

16.3.2.1 Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, Iberia está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance.

Flujos

Debido a la naturaleza de su actividad internacional, el Grupo Iberia genera cobros y pagos en monedas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la variación al alza del dólar americano frente al euro ya que el Grupo Iberia tiene mayores pagos en dólares que ingresos. Adicionalmente Iberia mantiene, principalmente, posiciones excedentarias en franco suizo y libra esterlina.

De acuerdo con el programa de coberturas de Iberia, cubre el riesgo de tipo de cambio de manera combinada con dos clases de actuaciones:

- a) Con coberturas estratégicas (hasta 5 años) utilizando permutas de divisas (*swaps*), así como, opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición; y
- b) Con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares.

Balance

Iberia mantiene activos denominados en dólares, destacando los préstamos concedidos a las Sociedades Iberbus, préstamos que financia con sus flujos de efectivo, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones (participaciones de Iberia en la sociedades Iberbus) A320 y las fianzas que se entregan al arrendador de aviones en alquiler operativo. Asimismo, mantiene una posición de

pasivo en dólares que, junto a las coberturas contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

A 30 de junio de 2010, el 23% de los ingresos y el 38% de los gastos de Iberia estaban denominados en dólares. Para el segundo semestre de 2010 Iberia tenía una posición corta en dólares de alrededor de 442 millones de euros, de la cual había cubierto aproximadamente un 89%.

16.3.2.2 Riesgo de tipo de interés

Debido a la posición neta deudora del Grupo Iberia (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) el Grupo tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo, Iberia mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección mediante las adecuadas posiciones en derivados. A 31 diciembre de 2009, 46% de la deuda total (incluido fuera de balance) esta a tipo fijo, 48% a tipo variable y 6% con cap. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar y euro) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés en la financiación del Grupo Iberia.

16.3.2.3 Riesgo de precio de combustible

Iberia controla el coste del combustible de aviación que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del combustible de aviación en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de Iberia en este concepto.

Iberia ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del combustible de aviación y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y estructuras de opciones de coste cero.

El programa de coberturas se aprueba por el Consejo de Administración de Iberia, de acuerdo con la política propuesta por el Comité de Dirección de Iberia. Este programa se define en cada momento de acuerdo con la situación del mercado. Actualmente, Iberia cubre con un horizonte máximo de 18 meses.

A 30 de junio de 2010, Iberia tenía suscritos contratos de cobertura de combustible respecto al 72% de sus necesidades previstas de combustible en el segundo semestre del año y respecto al 50% de sus necesidades proyectadas de combustible en el ejercicio económico 2011.

16.3.2.4 Riesgo de liquidez

Debido al carácter estacional de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, el Grupo Iberia mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de efectivo y equivalentes de efectivo, e inversiones financieras corrientes.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como “repos” de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades

financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente, realizándose tanto las colocaciones de tesorería como la contratación de derivados con entidades financieras de elevada solvencia, “ratings” desde AAA a A+ por la agencia “Fitch IBCA” o ratings de agencias equivalentes.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, el Grupo Iberia dispone permanentemente de pólizas de crédito para garantizar sus necesidades de liquidez.

16.3.2.5 Riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo Iberia son caja y efectivo, instrumentos de patrimonio (participaciones accionariales) y otros instrumentos financieros, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar. Estas dos últimas partidas concentran los riesgos de insolvencia y morosidad. Con carácter general el Grupo Iberia controla los riesgos de morosidad e insolvencia mediante la fijación de límites de crédito y el establecimiento de condiciones restrictivas respecto a los plazos de cobro.

El importe de los activos financieros reconocidos en los estados financieros, neto de pérdidas por deterioro, representa la máxima exposición del Grupo Iberia a riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas u otras mejoras crediticias.

Los deudores y cuentas a cobrar a terceros representan, principalmente, los saldos pendientes de cobro a agencias de pasaje y cargo por el transporte de pasajeros y mercancías, así como por los servicios de asistencia en aeropuertos y mantenimiento prestados a clientes. Para las operaciones con compañías aéreas y agencias de pasaje nacionales, el Grupo Iberia tiene establecida la política de constitución de garantías bancarias materializadas en avales que dan cobertura parcial a los créditos mantenidos con las mismas. Adicionalmente en el caso de ciertas agencias de pasaje nacionales, el Grupo Iberia tiene constituida una póliza de seguros de cobertura parcial.

16.3.3 Gestión de riesgos. Instrumentos financieros derivados

Como parte de la política de gestión de riesgos descrita anteriormente, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente para cubrir el riesgo de tipo de cambio, de tipo de interés y de precio del combustible.

Las siguientes tablas muestran la evolución de nominales y valoración de los instrumentos derivados del Grupo Iberia al cierre de los ejercicios 2009, 2008 y 2007 y en el período semestral finalizado el 30 de junio de 2010.

16.3.3.1 Nominales

Coberturas de tipo de cambio de balance o traslación (1):

		A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)		A 31 de diciembre de 2008 (millones de euros)		A 31 de diciembre de 2007 (millones de euros)		A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	
Subyacente	Divisa	Importe	Nominal Cubierto (2)	Importe	Nominal Cubierto (2)	Importe	Nominal Cubierto (2)	Importe	Nominal Cubierto (2)
Activo	Dólar	551	295	521	198	570	157	319	73
Pasivo	Dólar	(254)		(349)		(420)		(246)	

Neto	Dólar	297	295	172	198	150	157	73	73
-------------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----

(1) Riesgo de tipo de cambio generado por las variaciones de los tipos de cambio sobre partidas del balance registradas en una divisa diferente a la divisa base. En este caso, el riesgo generado por los movimientos del EUR/USD sobre las partidas registradas en dólares USA.

(2) El nominal cubierto es la suma aritmética del nominal de las operaciones de cobertura. Estas cifras están auditadas.

Coberturas de tipo de cambio de flujos de efectivo o transacción (1):

		A 31 de diciembre de 2009 (millones de euros)		A 31 de diciembre de 2008 (millones de euros)		A 31 de diciembre de 2007 (millones de euros)		A 30 de junio de 2010 (millones de euros)	
Subyacente	Divisa	Salidas de flujos de caja esperados (2)	Flujos Cubiertos (3)	Salidas de flujos de caja esperados	Flujos Cubiertos	Salidas de flujos de caja esperados	Flujos Cubiertos	Salidas de flujos de caja esperados (4)	Flujos Cubiertos
Gastos en divisa	Dólar	(1.055)	813	(1.367)	1.284	(1.100)	817	(442)	395
Ingresos en divisa	Libras esterlinas	80		75		90			
	Franco Suizo	105		102		124	(30)	59	(10)
Entrada Flota (5)	Dólar	(160)	40	(80)	15	(78)	35	(50)	23

(1) Riesgo de tipo de cambio generado por las variaciones de los tipos de cambio sobre los flujos de efectivo (ingresos y gastos corrientes) registrados en una divisa diferente a la divisa base. En este caso, el riesgo generado por los movimientos del EUR/USD sobre las partidas registradas en dólares USA.

(2) Se calcula en base al presupuesto de ingresos y gastos en cada divisa para el año siguiente.

(3) Es la suma de los nominales de las operaciones de cobertura.

(4) Salida de flujos esperada hasta 31 diciembre de 2010.

(5) Previsión de la posición generada por entrada de flota nueva en el año siguiente.

Coberturas de riesgo de combustible:

Toneladas Métricas (tm)		A 31 de diciembre de 2009		A 31 de diciembre de 2008)		A 31 de diciembre de 2007 (A 30 de junio de 2010	
Subyacente	Commodity	Importe	Nominal Cubierto	Importe	Nominal Cubierto	Importe	Nominal Cubierto	Importe	Nominal Cubierto
Compras de combustible JET keroseno	Jet Kero CIF-NWE (1)	1.814.000	1.146.000	1.950.000	1.008.000	2.000.000	840.000	948.953	713.000

(1) El Jet Kero CIF-NWE es un índice del mercado de combustible de aviación publicado por el organismo independiente PLATTS y se usa habitualmente tanto en los contratos de suministro físico como financieros

Coberturas de tipo de interés para arrendamientos de aviones (incluye únicamente aviones en arrendamiento operativo):

La mayor parte de los leases contratados por Iberia se encuentran denominados en dólares USA a tipo de interés variable. Iberia, en función de su estrategia de coberturas, y utilizando permutas financieras (Cross Currency Swaps), cambia las rentas originales en dólares USA fijadas en los leases a rentas a pagar en EUR. El

mismo instrumento financiero se puede utilizar además para cambiar la obligación de pago en las rentas de un tipo de interés variable a un tipo fijo, o viceversa.

16.3.3.2 Valoraciones

El siguiente cuadro muestra el valor (en el activo y pasivo del balance) de todos los instrumentos de cobertura de Iberia para cada uno de los riesgos por naturaleza cubiertos a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y a 30 de junio de 2010.

(millones de euros)	A 31 de diciembre de 2009		A 31 de diciembre de 2008		A 31 de diciembre de 2007		A 30 de junio de 2010	
	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo
Coberturas de tipo de cambio para gastos/ingresos	26	20	124	101	18	62	67	38
Coberturas de Cross Currency Swaps para rentas de aviones	8	55	25	77	34	135	45	31
Coberturas de Jet keroseno	25	-	-	373	9	-	8	28
Total coberturas	59	75	149	551	61	197	120	97

El siguiente cuadro muestra el impacto de las coberturas en resultados y patrimonio neto en los ejercicios 2007, 2008 y 2009 y en el primer semestre de 2010

(Millones de euros)	2009		2008		2007		A 30 Junio 2010	
	Resultados	Patrimonio Neto	Resultados	Patrimonio Neto	Resultados	Patrimonio Neto	Resultados	Patrimonio Neto
Coberturas de tipo de cambio para gastos/ingresos	41	(12)	(12)	47	(35)	6	14	19
Coberturas de Cross Currency Swaps para rentas de aviones	(29)	2	(40)	31	(32)	(6)	(7)	43
Coberturas de Jet keroseno	(401)	277	(202)	(266)	18	(29)	0	(28)
Total coberturas	(389)	267	(254)	(188)	(49)	(29)	7	34

16.3.4 Grupo IAG

El Consejo de IAG tomará una decisión sobre la política de tesorería y gestión de riesgos financieros a seguir por IAG. Actualmente el Consejo no ha tomado ninguna decisión sobre dicha política.

17. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES Y LICENCIAS

17.1 British Airways

17.1.1 Investigación y desarrollo

Por su naturaleza, el negocio de British Airways no exige la realización de actividades de investigación y desarrollo y las limitadas actividades de investigación y desarrollo de British Airways no son esenciales para su negocio. A pesar de que British Airways específicamente no lleva a cabo actividades de investigación y desarrollo, determinados gastos incurridos en el tráfico ordinario de su actividad son susceptibles de deducción por actividades de investigación y desarrollo de acuerdo con la legislación fiscal del Reino Unido. El importe de los gastos que podrían acogerse a dicha deducción se está discutiendo en este momento con las autoridades fiscales británicas. En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, el importe de la deducción solicitada asciende a 28 millones de libras. British Airways aún no ha presentado ninguna solicitud de deducción con respecto al ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010.

British Airways invierte constantemente en nuevos productos y servicios, tanto aéreos como en tierra. Para obtener más información sobre los nuevos productos y servicios de British Airways, véase el apartado 8.11.

17.1.2 Propiedad intelectual usada bajo licencia por British Airways

La marca “AIRMILES” es importante para la división AIRMILES del negocio del programa de fidelidad de British Airways. Esta marca es utilizada en virtud de la licencia concedida por Airmiles International Holdings NV.

British Airways hace un amplio uso de sistemas de tecnología de la información, utilizando frecuentemente software bajo licencia. La tecnología de la información se utiliza principalmente para el control de operaciones del Grupo British Airways incluyendo gestión de ingresos, existencias y clientes, almacenamiento de datos, mantenimientos de equipos y actividades administrativas. Algunas de estas licencias contienen cláusulas sobre cambio de control y se han solicitado renunciaciones.

17.1.3 Propiedad intelectual e industrial de British Airways

British Airways desarrolla su actividad bajo los nombres de marca y logotipos “*British Airways*”, “*British Airways World Cargo*” y “*OpenSkies*”. Es la titular inscrita de más de 200 nombres de dominio, incluidos “www.ba.com”, “www.britishairways.com”, “www.britishairways.co.uk”, “www.baworldcargo.com” y “www.flyopenskies.com”.

A 30 de septiembre de 2010 los principales derechos de propiedad intelectual e industrial de British Airways son:

Marca comunitaria	Titular inscrito
Speedmarque Device	British Airways Plc
British Airways World Cargo y el Speedmarque Device	British Airways Plc
British Airways (marca mundial)	British Airways Plc
Executive Club	British Airways Plc
Club World	British Airways Plc
Club Europe	British Airways Plc
BA.com	British Airways Plc

British Airways ha registrado algunas otras marcas y derechos de diseño a nivel nacional y comunitario relacionados con su negocio. British Airways es igualmente la

titular registral de una serie de patentes referentes, por ejemplo, a una despensa a bordo de la aeronave, a asientos, una máquina clasificadora, métodos de funcionamiento de sistemas de expedición de billetes y sistema de reservas electrónicas.

A 30 de septiembre de 2010, British Airways no tiene constancia de ninguna incidencia significativa relacionada con pleitos o reclamaciones por infracción de derechos de propiedad intelectual o industrial emprendidos o en fase de tramitación desde el 1 de abril de 2007.

17.2 Iberia

17.2.1 Investigación y desarrollo

Iberia no ha llevado a cabo políticas relevantes en investigación y desarrollo durante el período cubierto por la información financiera. No obstante, el importe total de las inversiones relevantes llevadas a cabo por Iberia en el ejercicio 2009 asciende a 16.284 miles de euros.

Por su naturaleza, el negocio de Iberia no exige la realización de actividades de investigación y desarrollo. No obstante, Iberia invierte constantemente en nuevos productos y servicios, tanto aéreos como en tierra. Para obtener más información sobre los nuevos productos y servicios de Iberia, véase el apartado 9.10.

17.2.2 Propiedad intelectual usada bajo licencia por Iberia

Iberia hace un amplio uso de sistemas de tecnología de la información, utilizando frecuentemente software bajo licencia. La tecnología de la información se utiliza principalmente para el control de operaciones del Grupo Iberia incluyendo gestión de ingresos, existencias y clientes, almacenamiento de datos, mantenimientos de equipos y actividades administrativas.

17.2.3 Propiedad intelectual e industrial de Iberia

Iberia desarrolla su actividad principalmente bajo los logotipos y nombres de marca “Iberia”, “Iberia Cargo”, “Iberia Maintenance” e “Iberia Cards”. Iberia asimismo tiene en propiedad diferentes nombres comerciales y marcas, tanto a nivel nacional como comunitario, con el fin de proteger sus logotipos, nombres comerciales y demás instrumentos que identifican a las actividades que desarrolla el Grupo Iberia.

A 30 de junio de 2010, los principales derechos de propiedad intelectual referentes a Iberia son:

Marca comunitaria	Titular inscrito
Iberia	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.
Iberia Cargo	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.
Iberia Maintenance	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.
Iberia Cards	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.
Iberia Airport Services	Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.

Iberia ha registrado otros derechos de diseño y marcas comunitarias y españolas vinculados a su negocio.

A 30 de junio de 2010, Iberia no tiene constancia de ninguna incidencia significativa relacionada con pleitos o reclamaciones por infracción de derechos de propiedad intelectual o industrial emprendidos o en fase de tramitación desde el 1 de enero de 2007.

18. PREVISIONES O ESTIMACIONES DE BENEFICIOS

IAG ha decidido no incluir previsiones o estimaciones de beneficios de IAG.

19. ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DE GESTIÓN Y DE SUPERVISIÓN Y ALTOS DIRECTIVOS

19.1 Nombre, dirección profesional y cargo en IAG de los Consejeros y Altos Directivos de IAG, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen de IAG, si dichas actividades son significativas con respecto a IAG

19.1.1 Consejeros de IAG

Los Consejeros de IAG son:

Nombre	Carácter*
Antonio Vázquez Romero ¹	Presidente del Grupo IAG (Otros Externos ³)
Martin Broughton ²	Vicepresidente del Grupo IAG (Consejero Independiente)
Willie Walsh ²	Consejero Delegado del Grupo IAG (Consejero Ejecutivo)
César Alierta Izuel ²	Consejero Independiente
Patrick Cescau ²	Consejero Independiente
José Manuel Fernández Norniella ¹	Consejero Otros Externos ⁴
Baronesa Denise Kingsmill ²	Consejero Independiente
James Lawrence ²	Consejero Independiente
José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo ¹	Consejero Independiente
Kieran Poynter ¹	Consejero Independiente
Rodrigo de Rato y Figaredo ⁵	Consejero Dominical
Rafael Sánchez-Lozano Turmo ¹	Consejero Ejecutivo
John Snow ¹	Consejero Independiente
Keith Williams ²	Consejero Ejecutivo

*De acuerdo con la definición del Código Unificado de Buen Gobierno Corporativo aprobado por la CNMV el 22 de mayo de 2006.

¹ Nombrados a instancia de Iberia.

² Nombrados a instancia de British Airways.

³ Antonio Vázquez Romero es Presidente ejecutivo saliente de Iberia.

⁴ José Manuel Fernández Norniella es Vicepresidente de Caja Madrid, accionista significativo de Iberia y, tras la Fusión de IAG de IAG.

⁵ Rodrigo de Rato y Figaredo ha sido nombrado a propuesta de Caja Madrid, accionista significativo de Iberia y, tras la Fusión de IAG de IAG.

El domicilio profesional, a efectos de las actividades referentes a IAG, de cada Consejero es: International Consolidated Airlines Group, S. A., calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España.

En el Consejo de Administración de IAG hay 3 Consejeros ejecutivos, un Consejero dominical, 8 Consejeros no ejecutivos y 2 Consejeros otros externos.

El Secretario no Consejero del Consejo de Administración es Fernando Vives y el Vicesecretario no Consejero del Consejo de Administración es Álvaro López-Jorrín, ambos socios del despacho de abogados J&A Garrigues, S.L.P.

- **Antonio Vázquez Romero**

Antonio Vázquez, de 58 años, fue nombrado Presidente del Grupo IAG el 29 de junio de 2010. Trabajó en Arthur Andersen & Co entre 1974 y 1978. Desde 1978 hasta 1993 ocupó diversos cargos en la industria de los vinos y los licores, como Director Comercial de Domecq México y como Director General y consejero de Domecq Internacional. Desde 1993 fue Director General de Cigarros de Tabacalera y, tras la fusión transfronteriza entre Tabacalera y la compañía francesa Seita en 1999, fue designado Director General de la División de Cigarros del Grupo Altadis. En mayo de 2005 fue designado Presidente del Consejo de Administración de Logista y en junio de 2005 Consejero Delegado del Grupo Altadis. Asimismo, ha sido consejero de Aldeasa y consejero externo dominical de Iberia. En junio de 2008 fue nombrado consejero independiente de Telefónica Internacional. En julio de 2009, fue nombrado Presidente Ejecutivo de Iberia. Antonio Vázquez Romero es Licenciado en Económicas por la Universidad de Málaga.

- **Martin Broughton**

Martin Broughton, de 63 años, fue nombrado Vicepresidente del Grupo IAG el 29 de junio de 2010. El señor Broughton es asimismo Presidente no ejecutivo de British Airways desde 2004 tras haberse incorporado al Consejo en el año 2000 como consejero no ejecutivo. En 2010 asumió la Presidencia del Liverpool Football Club. Martin Broughton fue Presidente de la Confederación de Industria Británica (CBI) entre 2007 y 2009. Anteriormente, entre los años 2004 y 2007, había ocupado la Presidencia del British Horseracing Board, después de su incorporación como consejero independiente en 1999. Hasta el 2004 fue Presidente de British American Tobacco (BAT), cargo al que accedió en 1998 después de haber sido Consejero Delegado del grupo y Vicepresidente desde 1993. Anteriormente, había sido Presidente de The Wiggins Teape Group, Presidente de la compañía de seguros Eagle Star y Consejero Delegado del Grupo BAT Industries' Financial Services, ambas sociedades pertenecientes al grupo BAT. Martin Broughton fue Presidente europeo de la iniciativa Transatlantic Business Dialogue y es miembro del foro European Round Table of Industrialists. Martin Broughton cursó sus estudios en la Westminster City Grammar School de Londres, es censor jurado de cuentas.

- **Willie Walsh**

Willie Walsh, de 49 años, fue nombrado Consejero Delegado del Grupo IAG el 29 de junio de 2010. Consejero Delegado de British Airways el 1 de octubre de 2005. Antes de incorporarse a British Airways, ocupó el cargo de Consejero Delegado de Aer Lingus, para el que fue designado en los días que siguieron al 11 de septiembre de 2001. Willie Walsh entró en Aer Lingus en 1979 como piloto cadete, ascendiendo en el escalafón hasta convertirse en capitán en 1990. Comenzó su carrera en el ámbito de la gestión en 1989, desempeñando diversas funciones en el departamento de operaciones de vuelo. En 1992 completó un Master en Ciencias de Dirección y Administración de Empresas en el Trinity College de Dublín. En 1998 fue nombrado Consejero Delegado

de Futura, la aerolínea de vuelos charter española de Aer Lingus. Volvió a Dublín con Aer Lingus en el 2000 como director de operaciones y en octubre del 2001 fue nombrado Consejero Delegado.

- **César Alierta Izuel**

César Alierta, de 64 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. César Alierta es Presidente Ejecutivo de Telefónica desde julio de 2000 y es miembro de los Consejos de Administración de China Unicom y Telecom Italia. Forma parte además del Columbia Business School Board of Overseers y es Presidente del Consejo Social de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Fue Director General del Área de Mercado de Capitales en el Banco Urquijo de Madrid entre 1970 y 1985. Posteriormente fue Presidente-Fundador de la sociedad Beta Capital, puesto que a partir de 1991 compatibilizó con la Presidencia del Instituto Español de Analistas Financieros. También fue miembro del Consejo de Administración y de la Comisión Permanente de la Bolsa de Madrid. En 1996 accede a la Presidencia de Tabacalera, posición desde la que impulsa y favorece la fusión transfronteriza con la compañía francesa Seita. Fruto de esta fusión nació Altadis, compañía que presidió hasta julio de 2000, momento en que es designado Presidente de Telefónica, de cuyo Consejo de Administración era miembro desde 1997. En junio de 2010, César Alierta recibió en Nueva York la Medalla de Oro de la Americas Society y cinco años antes, también en Nueva York, el premio “Empresario Español Global” (*The Global Spanish Entrepreneur*), otorgado por la Cámara de Comercio de España-Estados Unidos de América. César Alierta es licenciado en Derecho por la Universidad de Zaragoza y MBA por la Universidad de Columbia (Nueva York) en 1970.

- **Patrick Cescau**

Patrick Cescau, de 62 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Patrick Cescau es consejero no ejecutivo de Tesco Plc desde febrero de 2009 y en julio de 2010 fue nombrado el consejero independiente *senior* de la compañía. Es también consejero no ejecutivo de Pearson Plc (un grupo de comunicación) (desde 2002) y desde 2010 es el consejero independiente senior. En junio de 1999 se incorporó al consejo de INSEAD, una de las más prestigiosas escuelas de negocios internacionales. Entre 2005 y 2009 fue Consejero Delegado del Grupo Unilever y anteriormente fue Presidente de Unilever Plc y Vicepresidente de Unilever NV. Previamente a su incorporación al Consejo de Unilever en calidad de Director Financiero ocupó la presidencia de algunas de las principales compañías operativas de Unilever en países como Estados Unidos de América, Indonesia y Portugal. En 2001, desde su puesto de Director de la División de Alimentación de Unilever, dirigió la integración de Bestfoods, una importante adquisición en el sector alimentario (superior a los 20.000 millones de dólares). Es administrador de Leverhulme Trust y Presidente de St. Jude Children Charity. Fue nombrado Caballero de la Legión de Honor en el 2005.

- **José Manuel Fernández Norniella**

José Manuel Fernández Norniella, de 65 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. José Manuel Fernández Norniella ha desempeñado distintos cargos como gestor empresarial; entre 1970 y 1979 en Electromecanique, Alfa-Laval y Blakstone; de 1979 a 1993 ocupó diversos puestos directivos en el Grupo Brown Boveri (BBC) como Gerente de Logística y Aprovisionamientos y posteriormente en Asea Brown Boveri (ABB) como Director de Asuntos Generales, Director de Turbochargers

y Director General de Administración. Ha sido Vicepresidente Ejecutivo de Aldeasa de 1998 a 2000 y Presidente Ejecutivo de Ebro Puleva del año 2000 al 2005. Consejero en: RTVE, Argentaria, Endesa, Chilectra (Chile), Iansa (Chile), Campos chilenos (Chile), Endesa Internacional y Enagas, miembro de los Consejos asesores de Accenture y Abengoa. Electo Diputado nacional por Madrid en la IV y V Legislaturas, Secretario de Estado de Comercio, Turismo y PYME, representante suplente por España en el Banco Mundial (BM), Banco Internacional de Desarrollo (BID) y Banco Europeo de Desarrollo (BERD). Presidente del Consejo Superior de Camaras de Comercio de España (1996 - 2005) y miembro de la Cámara de Comercio Internacional. En la actualidad es Vicepresidente del Consejo de Administración de Caja Madrid en representación de los impositores, Consejero de Iberia desde 2003 (otros externos), Consejero de Telvent, Consejero de Telesp y Presidente de Honor del Grupo Ebro. José Manuel Fernández Norniella es Ingeniero en Técnicas Energéticas por la Universidad Politécnica de Madrid, diplomado en Comercio Exterior, en Logística y Aprovisionamientos y Dirección de Proyectos y ha sido distinguido con la Gran Cruz de Isabel la Católica (España), la Orden Bernardo O'Giggins (Rep. de Chile), la Verdienstkreuz mit Stern (R.F. de Alemania) y la Orden al Mérito (Rep. Polaca).

- **Baronesa Kingsmill**

La Baronesa Kingsmill, de 63 años, fue nombrada Consejera de IAG el 27 de septiembre de 2010. La Baronesa Kingsmill es miembro de la Cámara de los Lores, habiendo sido nombrada Miembro Vitalicio en el 2006. Es abogada y desde el año 1997 hasta el 2004 fue Vicepresidenta de la Comisión de Competencia, cargo desde el que presidió más de 20 consultas sobre fusiones y monopolios. Ha sido consejera en múltiples entidades del sector público y del sector privado y actualmente es consejera no ejecutiva de KornFerry International y de Horizon Plc. Se incorporó, como Consejera no ejecutiva, al consejo de British Airways en el 2004. Es miembro del Consejo Asesor de PwC y miembro del *European Policy Board* de Microsoft. La Baronesa Kingsmill tiene el título de Master en Economía y Antropología por la Universidad de Cambridge y es miembro del Consejo Asesor Internacional del IESE. Pertenece a la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de los Lores. En el año 2000 le fue concedido el título de Comandante del Imperio Británico.

- **Jim Lawrence**

Jim Lawrence, de 58 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Jim Lawrence se incorporó a Rothschild North America en junio de 2010 como Consejero Delegado y Responsable Conjunto de *Global Investment Banking*. Desde 2007, había desarrollado su trabajo en Unilever como Director Financiero y como consejero ejecutivo en los Consejos de Unilever NV y PLC. Con anterioridad, ocupó el cargo de Director Financiero de General Mills desde 1998 hasta 2007, compañía en la que también fue responsable del negocio internacional. El 1 de junio de 2006 fue elegido Vicepresidente de General Mills. Antes de su incorporación a General Mills, ocupó los cargos de Vicepresidente Ejecutivo de Northwest Airlines y de Presidente y Consejero Delegado de Pepsi-Cola Asia, Oriente Medio y África. Fue cofundador y Presidente de The LEK Partnership, firma de consultoría de estrategia corporativa y fusiones/adquisiciones con oficina principal en Londres. Previamente fue Socio de Bain and Company y responsable de sus oficinas de Londres y Munich. Jim Lawrence es consejero no ejecutivo del Consejo de British Airways y es Presidente de la Comisión de Retribuciones. Desde 1990 ha ocupado cargos en los consejos de 14 compañías cotizadas en bolsa. Jim Lawrence es licenciado en ciencias económicas por la

Universidad de Yale y realizó un MBA con mención especial por la Harvard Business School.

- **José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo**

José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo, de 69 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. José Pedro Pérez-Llorca fue diplomático de carrera y Letrado de las Cortes. Fue ponente de la Constitución Española. Ha sido Ministro de la Presidencia, de Relaciones con las Cortes, de Administración Territorial y de Asuntos Exteriores. Ha desempeñado diversos cargos en Consejos de Administración de diferentes compañías, en particular en el sector crediticio, habiendo sido Presidente de Urquijo Leasing y de AEG Ibérica. Ha sido miembro del Consejo de Administración de Telefónica y de la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid. Es Consejero independiente de Iberia (desde 2000). Es socio fundador y Presidente del bufete de abogados Pérez-Llorca. José Pedro Pérez-Llorca es licenciado en Derecho con premio extraordinario y es Doctor Honoris Causa en Derecho mult.

- **Kieran Poynter**

Kieran Poynter, de 60 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Kieran Poynter es consejero no ejecutivo de British American Tobacco, Nomura International y F&C Asset Management, puestos para los que fue designado en julio de 2010, noviembre de 2009 y junio de 2009, respectivamente. Durante 37 años desempeñó diversos cargos en PricewaterhouseCoopers LLP y en sus firmas antecesoras en el Reino Unido, incluidos 8 años como Presidente y Socio Senior antes de dejar la firma el 31 de diciembre de 2008. Fue miembro de la comisión del Presidente de CBI desde el año 2000 hasta 2008 y en 2009/2010 fue miembro del comité asesor del *Chancellor of the Exchequer* en materia de competitividad del sector de servicios financieros británico. Es Presidente de la comisión de auditoría del *International Business Leaders Forum* y miembro del Consejo de *The Royal Automobile Club*. Es auditor de cuentas y cuenta con los títulos de BSc y ARCS en física por el *Imperial College London*.

- **Rodrigo de Rato y Figaredo**

Rodrigo de Rato y Figaredo, de 61 años, fue nombrado Consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Rodrigo de Rato y Figaredo ha sido diputado y miembro de la Dirección del Partido Popular (PP) durante 25 años. Entre 1985 y 2004 fue responsable de la alternativa económica del PP. De 1989 a 1996 fue portavoz del grupo parlamentario popular. Entre 1996 y 2004, Rodrigo de Rato y Figaredo fue Vicepresidente Económico del Gobierno (durante esta etapa ejerció funciones de Gobernador de España en las Juntas de Gobernadores del FMI, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Europeo de Inversiones, Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y Representante de España en la reunión de Ministros de Hacienda del Grupo de los siete celebrada con ocasión de la Presidencia de España de la Unión Europea en 2002). Fue también Presidente del Consejo Europeo de Ministros de Economía en la introducción del euro (2002) y Director Gerente del Fondo Monetario Internacional (2004). Actualmente es el Presidente del Consejo de Administración de Caja Madrid, Vicepresidente del Consejo de Administración de CECA, Vocal del Consejo de MAPFRE y miembro del Patronato del Teatro Real de Madrid. Es Consejero dominical y Vicepresidente de Iberia (desde 2010). Rodrigo de Rato y Figaredo es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, tiene un

MBA por la Universidad de California y es Doctor en Economía por la Universidad Complutense de Madrid.

- **Rafael Sánchez-Lozano Turmo**

Rafael Sánchez-Lozano Turmo, de 53 años, fue nombrado consejero de IAG el 25 de mayo de 2010. Desde 1980, Rafael Sánchez-Lozano ha ocupado diversos cargos en Citibank, Manufacturers Hanover Trust Co. y J.P. Morgan. Antes de su incorporación a Iberia, desarrolló su trabajo en Caja Madrid, donde desempeñó distintos puestos en Gestión de Riesgos Corporativos, entidades participadas industriales, Fusiones y Adquisiciones, Desarrollo Internacional y un cargo directivo en Cibeles Caja Madrid. Ha sido miembro del Consejo de diversas filiales de Caja Madrid. Desde diciembre del 2007 hasta julio del 2009 representó a Valoración y Control en el Consejo de Iberia. En julio de 2009 fue nombrado Consejero Delegado de Iberia. El 11 de diciembre de 2009 fue nombrado Consejero de British Airways a propuesta de Iberia. Rafael Sánchez-Lozano es Licenciado en Derecho y en Ciencias Empresariales por ICADE.

- **John Snow**

John Snow, de 71 años, fue nombrado consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Ocupa el cargo de Presidente de JWS Associates LLC, firma de consultoría con sede en Richmond, Virginia. Desde febrero del 2003 hasta junio del 2006, John Snow fue el 73º Secretario del Tesoro estadounidense bajo la presidencia de George W. Bush. Previamente a su incorporación a la Administración Bush fue Presidente del Consejo, Presidente y Consejero Delegado de CSX Corporation, compañía de transporte global en la que permaneció durante más de una década. John Snow ocupó diversos altos cargos en el Departamento de Transporte estadounidense durante la presidencia de Gerald Ford, desde el que dirigió los esfuerzos de la Administración para liberalizar el sector del transporte. Dentro de su carrera en la administración pública también fue nombrado por el Presidente Clinton Presidente del Consejo de la organización establecida por el Congreso para supervisar el sistema de control del tráfico aéreo en los Estados Unidos de América. Actualmente John Snow es miembro de los consejos de Cerberus Capital Management LP, como Presidente no ejecutivo, de Marathon Oil Corporation, Verizon Communication y Amerigroup Corporation.

- **Keith Williams**

Keith Williams, de 54 años, fue nombrado consejero de IAG el 27 de septiembre de 2010. Keith Williams ha sido Director Financiero de British Airways desde enero de 2006. Se incorporó a British Airways en 1998 procedente de Reckitt y Colman, donde era responsable del área fiscal. En el 2000 accedió al cargo de tesorero del grupo y responsable del área fiscal de British Airways. Desarrolló su formación contable en Arthur Andersen a principios de la década de los 80 y posteriormente desempeñó diversos puestos directivos, pasando a ser tesorero de Apple Computer Europe en París entre 1991 y 1996. Es Consejero no ejecutivo de Transport for London, Consejero ejecutivo de British Airways desde 2006 y Consejero no ejecutivo de Iberia desde diciembre de 2009. Keith Williams estudió en la Universidad de Liverpool, donde obtuvo una licenciatura con las más altas calificaciones en Historia y Arqueología.

19.1.2 Alta Dirección

La Alta Dirección de IAG (en adelante, los “Altos Directivos de IAG”) está compuesta por:

Nombre	Cargo
Robert Boyle	Director de Sinergias de Ingresos del Grupo
Enrique Dupuy De Lôme	Director Financiero del Grupo
Ignacio de Torres Zabala	Director de Sinergias de Costes del Grupo

El domicilio profesional, a efectos de las actividades referentes a IAG, de cada Alto Directivo de IAG es: International Consolidated Airlines Group S.A., calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España.

- **Robert Boyle**

Robert Boyle, de 46 años, ocupará el cargo de Director de Sinergias de Ingresos del Grupo IAG a partir de la Fusión. Ha ocupado distintos puestos directivos en British Airways Plc antes de su designación como miembro del Comité de Dirección de British Airways Plc como Director de Planificación Comercial desde junio de 2004. Director Comercial desde 2006 hasta su nombramiento como Director de Estrategia y Unidades de Negocio a principios de 2009. Es responsable de alianzas, planificación y estrategia del grupo y de las unidades de negocio de Cargo, BA CityFlyer, OpenSkies, BA Holidays y Mileage Company. Es asimismo *trustee* del fondo de pensiones de BA y presidente de su Comité de Inversiones.

- **Enrique Dupuy De Lôme Chávarri**

Enrique Dupuy De Lôme Chávarri, de 53 años, ocupará el cargo de Director Financiero del Grupo IAG a partir de la Fusión. Nombrado Director Financiero del Grupo Iberia en 1990, con responsabilidades, a lo largo del tiempo, en las áreas de finanzas, inversiones y compras. La Fusión marcará el fin de su etapa como Director Financiero de Iberia. Desde septiembre de 2007 y hasta septiembre de 2009 ha tenido también a su cargo el área de Planificación Estratégica de Iberia. A partir de septiembre del 2009 ha asumido la responsabilidad de las áreas de Administración y Control del Grupo. En la actualidad ocupa también los cargos de Consejero de Amadeus y Presidente de Iberia Cards. Ha sido Presidente del Comité Financiero de IATA y sigue siendo, en la actualidad, miembro de dicho Comité. Antes de su incorporación a Iberia como Director Financiero ejerció, entre 1982 y 1985, como jefe de empresas subsidiarias en Enadimsa (Grupo INI) y posteriormente, entre 1985 y 1989, como Jefe de Financiación y Subdirector de Recursos Financieros en el Instituto Nacional de Industria (INI) y Teneo Grupo Financiero. Es Ingeniero de Minas por la Universidad Politécnica de Madrid, Master en Economía y Dirección de Empresas por el IESE de Barcelona y Master en Comunidades Europeas por el CEU de Madrid.

- **Ignacio de Torres Zabala**

Ignacio de Torres Zabala, de 53 años, ocupará el cargo de Director de Sinergias de Costes del Grupo IAG a partir de la Fusión. Es desde septiembre de 2009 Director de Finanzas y Administración de Iberia. Anteriormente ocupó los puestos de Director de Finanzas (1996- 2009) y Responsable de Financiación Internacional. Actualmente es Consejero en representación de Iberia en Iberia Cards y en Hangesa. Anteriormente a su etapa en Iberia trabajó en distintas posiciones el Grupo Financiero de Teneo (1988 - 1994) y en Credit Lyonnais Madrid y Paris en la división de Banca Corporativa y en distribución de productos de tesorería. Ignacio de Torres Zabala es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales Universidad Complutense de Madrid.

19.1.3 Detalle de las sociedades de las que los Consejeros y Altos Directivos de IAG han sido miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o accionistas o socios indirectos, en cualquier momento en los últimos cinco años, con excepción de (i) aquellas sociedades de carácter meramente patrimonial o familiar; (ii) paquetes accionariales de sociedades cotizadas que no tienen el carácter de participación significativa y (iii) cualesquiera otras que no tienen relevancia alguna a los efectos de la actividad de la Sociedad:

Nombre	Cargos actuales en el Grupo British Airways o en el Grupo Iberia	Actualmente socio / miembro del Consejo de Administración	Anteriormente socio / miembro del Consejo de Administración	Participación directa / indirecta
Antonio Vázquez Romero	Presidente de Iberia	Telefónica Internacional	Altadis S.A. Logista, S.A. Aldeasa, S.A.	Ninguna
Martin Broughton	Presidente de British Airways	Liverpool Football Club (Presidente)	British Horseracing Board (Presidente) Confederation of British Industry (Presidente)	Ninguna
Willie Walsh	Consejero Delegado de British Airways	IATA (Gobernador)	Fyffes plc (empresa irlandesa de frutas y productos frescos)	Ninguna
Rafael Sánchez-Lozano Turmo	Consejero Delegado de Iberia	Ninguno	City National Bancshares City National Bank of Florida CM Florida Holdings Grupo Su Casita	Ninguna
Keith Williams	Director Financiero de British Airways	Transport for London Iberia	Ninguno	Ninguna
Cesar Alierta Izuel	Ninguno	Telefonica (Presidente) China Unicom (Consejero) Telecom Italia (Consejero)	Telefonica O2 Europe Plc (Consejero) Altadis, S.A. (Consejero)	Ninguno
Robert Boyle	Director de Estrategia y Unidades de Negocio de British Airways	Ninguno	Ninguno	Ninguna
Patrick Cescau	Ninguno	Tesco Plc (Consejero) Pearson Plc (Consejero) INSEAD (Consejero)	Unilever (Consejero Delegado)	Ninguno
Enrique Dupuy De Lôme	Director Financiero de Iberia	Amadeus (Consejero) Iberia Cards (Presidente)	Ninguno	Ninguna
José Manuel Fernández Norniella	Consejero de Iberia (Otros externos)	Caja Madrid (Vicepresidente) Altae Banco (Consejero en representación de Caja Madrid) Telvent (Consejero) Telesp (Consejero)	Endesa Chilectra (Chile) Endesa Internacional	Ninguna
Baronesa Kingsmill	Consejera No Ejecutiva de British Airways	KornFerry International (Consejera) Horizon (Consejera)	Ninguno	Ninguna
Jim Lawrence	Consejero No Ejecutivo de British Airways	Rothschild North America (Consejero Delegado)	Unilever (Consejero y Director Financiero) General Mills (Vicepresidente y Director Financiero) Avnet Inc. (Consejero independiente) Physician's Formula (Consejero)	Ninguna

Nombre	Cargos actuales en el Grupo British Airways o en el Grupo Iberia	Actualmente socio / miembro del Consejo de Administración	Anteriormente socio / miembro del Consejo de Administración	Participación directa / indirecta
José Pedro Pérez-Llorca	Consejero Independiente de Iberia	Ninguna	Ninguno	Ninguna
Kieran Poynter	Ninguno	British American Tobacco (Consejero) Nomura International (Consejero) F&C Asset Management (Consejero)	PricewaterhouseCoopers LLP (Presidente)	Ninguno
Rodrigo de Rato y Figaredo	Consejero Dominical de Iberia	Caja Madrid (Presidente) CECA (Vicepresidente) Corporación Financiera Caja Madrid, S.A. (Presidente) Caja Madrid Cibeles, S.A. (Presidente) Altae Banco, S.A. (Presidente) Fundación Caja Madrid (Presidente) Mapfre (Consejero)	Ninguno	Ninguna
John Snow	Ninguno	Cerberus Capital Managements, LP Marathon Oil Corporation Verizon Communication Amerigroup Corporation JWS Associates, LLC Deutsche Bank (Miembro del Consejo Asesor de Clientes) Fosum International (Asesor del Consejo)	Ninguno	100% JWS Associates, LLC
Ignacio de Torres Zabala	Director de Finanzas y administración de Iberia	Iberia Cards (Consejero) Hangesa (Consejero)	Ninguno	Ninguna

Según la información que obra en poder de la Sociedad, ninguno de los Consejeros, ni Altos Directivos de IAG ha sido condenado en relación con delitos de fraude, ni se ha visto relacionado con ninguna quiebra, suspensión de pagos o liquidación, ni ha sido inculcado pública y oficialmente y/o sancionado por autoridades legales o reguladoras (incluidos organismos profesionales designados), ni ha sido inhabilitado como miembro de los órganos de administración, de gestión o supervisores de una entidad emisora, ni se le ha prohibido intervenir en la dirección o la gestión de los asuntos de cualquier entidad emisora durante los últimos cinco años.

No existe relación familiar entre los Consejeros de IAG ni entre los Altos Directivos de IAG o con los Consejeros de IAG.

19.2 Conflicto de Intereses

Los conflictos de intereses están regulados en el Reglamento del Consejo de IAG y los contratos de empleo individuales.

IAG empleará la máxima diligencia en mantener siempre todas las cautelas exigidas por los principios de buen gobierno corporativo en los casos de conflictos de intereses reales o potenciales, y salvaguardará el cumplimiento de los artículos 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 y 232 de la Ley de Sociedades de Capital.

Tal y como se indica en el apartado 7.6. del presente Documento, dado que se solicitará la admisión de las Acciones de IAG a cotización en el segmento *premium* de Lista Oficial de la UKLA, si IAG tiene intención de celebrar una operación o acuerdo con una parte vinculada o cualquiera de sus filiales o una operación entre IAG y cualquier otra persona en el supuesto de que el objetivo y el resultado de dicha operación sea beneficiar a una parte vinculada, tendrá que

publicar en primer lugar una circular explicativa dirigida a los accionistas y obtener su aprobación. Por partes vinculadas se entiende tanto consejeros como accionistas mayoritarios de la Sociedad o cualquiera de sus filiales, así como sus empresas asociadas. La parte vinculada no podrá votar en el acuerdo de los accionistas que corresponda. El término “parte vinculada” está definido en el Capítulo 11 de las Normas de Admisión a Cotización (*Listing Rules*).

A la fecha de registro del presente Documento, IAG no tiene constancia de que ninguno de los Consejeros o Altos Directivos de IAG tenga o haya tenido ningún conflicto de intereses entre sus deberes con IAG o cualquier sociedad del Grupo IAG y sus intereses privados de cualquier otro tipo, ni realice actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de IAG.

19.3 Restricciones referentes a la enajenación/adquisición de participaciones de los Consejeros de IAG

19.3.1 IAG

IAG tiene la intención de establecer unas directrices sobre participación en el capital de dicha sociedad que permitan una mayor alineación de los intereses de los directivos y los accionistas. Se esperará que los ejecutivos de IAG retengan no menos del 50% de las acciones (deducidos impuestos y contribuciones de seguridad social), que se consoliden a partir del *Deferred Bonus Plan* o Plan de Bonus Diferido de IAG (“**DBP**”) y del *Performance Share Plan* o Plan de Acciones por Rendimiento (“**PSP**”) hasta que tengan una participación personal equivalente al 100% de su salario anual. En el apartado 22 de este Documento figura más información sobre el DBP y el PSP de IAG.

19.3.2 British Airways

British Airways tiene unas directrices sobre participación en el capital que permite una mayor alineación de los intereses de los directivos y los accionistas. Los directivos de British Airways deben conservar al menos el 50% de las acciones (deducidos impuestos) que se consoliden a partir del *Deferred Share Plan* y el *Performance Share Plan* de British Airways hasta que tengan una participación personal equivalente al 100% de su salario base. En el apartado 22.2.4 de este Folleto se incluye información adicional sobre el *Deferred Share Plan* y el *Performance Share Plan* de British Airways.

19.3.3 Iberia

No aplicable.

20. REMUNERACIÓN Y BENEFICIOS

20.1 Remuneración pagada (incluyendo honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas por IAG y sus filiales a los Consejeros y Altos Directivos de IAG por los servicios de todo tipo prestados por ellos a IAG o sus filiales

20.1.1 Remuneración pagada a los Consejeros y Altos Directivos de IAG

A la fecha del presente Documento, IAG no ha abonado retribución alguna a sus Consejeros.

En general, el paquete retributivo de los más altos directivos de IAG estará integrado por los siguientes elementos:

- Salario base
- Bonus anual
- Participación en los sistemas de incentivos a largo plazo (DBP y PSP)
- Pensión (o efectivo en lugar de pensión) y otras prestaciones normales en especie.

La retribución total de los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de IAG será competitiva, en términos generales, con respecto a la media del mercado y también tendrá en cuenta la función, aptitudes y contribución de cada persona. El principal grupo con el que se compara IAG a estos efectos es el constituido por las compañías de FTSE 26 a 100, con una referencia secundaria a aerolíneas globales.

A efectos de los bonus anuales y del DBP, el desempeño se medirá en función de los resultados económicos corporativos de IAG y de los objetivos específicos del cargo, dándose más peso a los primeros. Los objetivos específicos de un cargo pueden ser tanto de carácter financiero como no financiero. El bonus máximo susceptible de conseguirse será igual al doble del bonus objetivo.

Consejeros Ejecutivos de IAG

- **Willie Walsh**

El Consejero Delegado del Grupo IAG, Willie Walsh, tendrá un salario base de 825.000 libras anuales. El bonus anual objetivo será equivalente al 100% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será equivalente al 200% del salario base. El 50% del importe de cualquier bonus anual se diferirá y se pagará en acciones después de 3 años al amparo del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este Documento. En el período que finalice a 31 de diciembre de 2011 se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial del 200% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este Documento.

- **Keith Williams**

El Consejero Delegado de British Airways, Keith Williams, tendrá un salario base de 630.000 libras anuales. El bonus anual objetivo será del 75% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será del 150% del salario base. El 50% del importe

de cualquier bonus anual se diferirá y pagará en acciones después de 3 años en virtud del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este Documento. En el período que finalice a 31 de diciembre de 2011, se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial equivalente al 150% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este documento.

- **Rafael Sánchez-Lozano Turmo**

El Consejero Delegado de Iberia, Rafael Sánchez-Lozano Turmo, tendrá un salario base de 632.000 euros anuales. Su bonus anual objetivo será del 75% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será del 150% del salario base. El 50% del importe de cualquier bonus anual se diferirá y pagará en acciones después de 3 años al amparo del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este Documento. En el período que finalice el 31 de diciembre de 2011 se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial equivalente al 150% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este documento.

Considerando las condiciones de su actual contrato de servicios con Iberia (descritas en el apartado 21.2.3 de este Documento), Rafael Sánchez-Lozano Turmo mantendrá el derecho al abono de su compensación por retiro por un importe de 1.168.000 euros, equivalente a la diferencia entre cuatro veces su retribución fija actual en Iberia y el importe equivalente a la indemnización sustitutiva del periodo de preaviso bajo su nuevo contrato de servicios. La provisión matemática de la póliza que cubre dicho beneficio se completará hasta alcanzar el referido importe, mediante el abono, justo antes o al momento de la Fusión, de la correspondiente prima única complementaria. La provisión matemática de dicha póliza (incluyendo el rendimiento generado) se abonará a Rafael Sánchez-Lozano Turmo al momento de su cese por cualquier causa en IAG.

Altos Directivos de IAG

- **Enrique Dupuy De Lôme Chávarri**

El Director Financiero, Enrique Dupuy De Lôme Chávarri, tendrá un salario base de 480.000 libras anuales. Su bonus anual objetivo será del 60% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será del 120% del salario base. El 50% del importe de cualquier bonus anual se diferirá y pagará en acciones después de 3 años al amparo del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este Documento. En el período que finalice el 31 de diciembre de 2011 se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial del 120% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este Documento.

- **Robert Boyle**

El Director de Sinergias de Ingresos, Robert Boyle, tendrá un salario base de 410.000 libras anuales. Su bonus anual objetivo será del 60% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será del 120% del salario base. El 50% del importe de cualquier bonus anual se diferirá y pagará en acciones después de 3 años al amparo del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este documento. En el período que finalice el 31 de diciembre de 2011 se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial del 120% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este Documento.

- **Ignacio de Torres Zabala**

El Director de Sinergias de Costes, Ignacio de Torres Zabala, tendrá un salario base de 410.000 libras anuales. El bonus anual por cumplimiento de objetivos será del 60% del salario base y el bonus anual máximo que podrá devengar será del 120% del salario base. El 50% del importe de cualquier bonus anual se diferirá y pagará en acciones después de 3 años al amparo del *Deferred Bonus Plan*, descrito en el apartado 22.2 de este Documento. En el período que finalice el 31 de diciembre de 2011, se concederán derechos a *performance shares* bajo el *Performance Share Plan* por un valor facial del 120% del salario base. El *Performance Share Plan* se describe en el apartado 22.2 de este Documento.

Presidente y Vicepresidente de IAG

El Presidente No Ejecutivo, Antonio Vázquez Romero, también será Presidente del Consejo de Iberia Opco. Su retribución consistirá en una asignación fija anual bruta de 645.000 euros. Se ha establecido igualmente una asignación fija adicional para el año 2011 de 235.000 euros brutos, que responde a las especiales necesidades del cargo durante la integración del Grupo IAG tras la Fusión. Esta asignación fija adicional será objeto de revisión anualmente para ejercicios sucesivos.

Considerando las condiciones de su actual contrato de servicios con Iberia (descritas en el apartado 21.2.3 de este Documento), Antonio Vázquez Romero mantendrá el derecho al abono de su compensación por retiro por un importe de 2.800.000 euros equivalente a cuatro veces su retribución fija actual en Iberia. La provisión matemática de la póliza que cubre dicho beneficio se completará hasta alcanzar el referido importe, mediante el abono, justo antes o al momento de la Fusión, de la correspondiente prima única complementaria. La provisión matemática de dicha póliza (incluyendo el rendimiento generado) se abonará a Antonio Vázquez Romero al momento de su cese por cualquier causa en IAG.

El Vicepresidente No Ejecutivo, Martin Broughton, también será Presidente de British Airways. Su retribución consistirá en una asignación fija anual bruta de 350.000 euros. Se ha establecido igualmente una asignación fija adicional para el año 2011 de 175.000 euros brutos, que responde a las especiales necesidades del cargo durante la integración del Grupo IAG tras la Fusión. Esta asignación fija adicional será objeto de revisión anualmente para ejercicios sucesivos.

Otros Consejeros No Ejecutivos

Todos los restantes Consejeros No Ejecutivos percibirán una asignación fija anual de 120.000 euros (unas 103.000 libras esterlinas). Los Consejeros No Ejecutivos que, además, ocupen el cargo de Presidente de alguna de las Comisiones del Consejo de Administración percibirán una asignación fija bruta adicional de 20.000 euros (unas 17.000 libras) al año.

Adicionalmente, se ha concedido a los Consejeros No Ejecutivos (incluyendo al Presidente y Vicepresidente del Consejo de Administración) la utilización de billetes de las compañías aéreas del Grupo IAG o relacionadas con el Grupo IAG por un importe máximo total bruto anual de €500.000 (o su contravalor en cualquier otra moneda) para todos ellos. Hasta que se establezca una política propia para IAG, los Consejeros de IAG podrán elegir entre la política de billetes de British Airways o de Iberia.

Otras prestaciones

IAG podrá pagar los gastos razonables de desplazamientos, alojamiento e imprevistos de

cada uno de los Consejeros y Altos Directivos incurridos al asistir a juntas generales, reuniones de los Consejeros o de Comisiones o a cualesquiera otras reuniones a las que tengan derecho a asistir en tal condición. IAG pagará todos los demás gastos razonables en que incurran adecuadamente cada uno de los Consejeros o Altos Directivos en relación con el negocio de IAG o en el desempeño de sus respectivas funciones como Consejeros o empleados.

Los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de IAG también se beneficiarán de la política de concesión de viajes de BA o de Iberia.

IAG sufragará los gastos de traslado de aquellos Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de IAG que deban trasladarse de Madrid a Londres para asumir sus funciones en IAG.

Remuneraciones pagadas en el pasado a los consejeros de IAG:

En el ejercicio cerrado el 31 de marzo de 2010 y el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010, seis Consejeros de IAG recibieron retribuciones de British Airways tal y como se indica a continuación:

Concepto retributivo	Ej. Fin. 2010/09 (£ miles)	Período de 3 meses terminado el día 30 de junio 2010 (£ miles)
Retribución pagada por el Grupo British Airways		
Retribución estatutaria	92	22,50
Dietas por asistencia a comisiones o sesiones del Consejo de BA	ninguna	ninguna
Sueldos y salarios		
Retribución fija	1.461	396
Retribución variable	167	ninguna
Retribución en especie	ninguna	ninguna
Total	1.720	418

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 y en el semestre cerrado a 30 de junio de 2010, seis Consejeros de IAG percibieron la siguiente retribución de Iberia (incluyendo los sueldos y salarios de los Consejeros ejecutivos):

Concepto retributivo	Ejercicio 2009 (miles de euros)	Período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 (miles de euros)
Retribución pagada por el Grupo Iberia		
Retribución estatutaria	195	187
Dietas por asistencia a comisiones o sesiones del Consejo de Iberia	228	150
Otros (billetes)	31	28
Sueldos y salarios		
Retribución fija	550	575
Retribución variable	N/A	216
Retribución en especie	3	9
TOTAL	1.007	1.165

Durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 y durante el período de 3 meses terminado el 30 de junio de 2010, los Consejeros de British Airways han percibido la siguiente remuneración de British Airways (incluyendo los sueldos y salarios de los Consejeros ejecutivos):

Concepto retributivo	Ej. Fin. 2010/09 (£ miles)	Período de 3 meses terminado el día 30 de junio 2010 (£ miles)
Retribución pagada por el Grupo British Airways		
Compensación estatutaria	292	70

Concepto retributivo	Ej. Fin. 2010/09 (£ miles)	Período de 3 meses terminado el día 30 de junio 2010 (£ miles)
Compensación por asistencia a comisiones o sesiones del Consejo de BA (dietas)	ninguna	ninguna
Sueldos y salarios		
Retribución fija	1.462	396
Retribución variable	167	ninguna
Otras retribuciones	ninguna	ninguna
Total	1.921	466

El Consejo de British Airways está formado por 10 Consejeros (2 de ellos ejecutivos).

En el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 y en el semestre cerrado a 30 de junio de 2010, los Consejeros de Iberia percibieron la siguiente retribución, incluyendo los sueldos y salarios de los consejeros ejecutivos:

Concepto retributivo	Ejercicio 2009* (miles de euros)	Período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 (miles de euros)
Remuneración pagada por el Grupo Iberia		
Remuneración estatutaria	783	395
Compensación por asistencia a comisiones o sesiones del Consejo de Iberia (dietas)	783	320
Otros (billetes)	111	48
Sueldos y salarios		
Retribución fija	918	575
Retribución variable	463	216
Retribución en especie	10	9
TOTAL	3.068	1.563

* Incluye la remuneración del anterior presidente de Iberia que cesó en su cargo el 9 de julio de 2009. Los actuales Presidente ejecutivo y Consejero Delegado accedieron al cargo el 9 de julio de 2009. Adicionalmente, durante el ejercicio 2009 y los primeros 6 meses de 2010, se han devengado gastos por la suscripción de una póliza de seguros por importes de 1 millón y 0,5 millones de euros, aproximada y respectivamente.

El Consejo de Iberia está formado por 13 Consejeros (2 de ellos son ejecutivos).

Las previsiones de los estatutos sociales de IAG acerca de la retribución de los Consejeros son las siguientes:

Los miembros del Consejo de Administración de IAG percibirán por el desempeño de sus funciones una asignación fija, anual o periódica, y en una retribución variable en especie.

La remuneración, global y anual, para todo el Consejo de Administración de IAG y por los conceptos anteriores, será la cantidad que a tal efecto determine la Junta General de accionistas, si bien el Consejo de Administración de IAG podrá reducir este importe en los ejercicios en que lo estime conveniente. Corresponderá al propio Consejo de Administración de IAG la distribución del importe citado entre los administradores en la forma, momento y proporción que libremente determine, pudiendo existir retribuciones diferentes en función de (i) las características concurrentes en cada consejero o categoría de consejeros, (ii) las funciones y responsabilidades atribuidas dentro del Consejo de Administración y sus comisiones y (iii) las restricciones previstas en los Estatutos de IAG o en el Reglamento del Consejo de Administración de IAG en relación con la retribución percibida por el cargo de consejero en otra u otras sociedades del Grupo IAG, correspondiendo igualmente al Consejo de Administración de IAG la determinación de la periodicidad y forma de pago de la asignación. Los consejeros no podrán ser retribuidos más de una vez por el desempeño de tal cargo si pertenecen al consejo de administración de otra u otras sociedades del Grupo IAG.

Sin perjuicio de las retribuciones anteriormente mencionadas, la retribución de los consejeros ejecutivos también podrá consistir en la entrega de acciones, o de derechos de opción sobre las mismas o en cantidades referenciadas al valor de las acciones.

Adicionalmente, los administradores tendrán derecho al abono o reembolso de los gastos razonables en que éstos hubieran incurrido adecuadamente como consecuencia de su asistencia a reuniones y demás tareas relacionadas directamente con el desempeño de su cargo de administrador, tales como los de desplazamiento, alojamiento, manutención y cualquier otro en que pudiera incurrir.

Con independencia de las retribuciones descritas anteriormente derivadas de la pertenencia al Consejo de Administración de IAG, los consejeros que desempeñen otras funciones ejecutivas o de asesoramiento distintas de las de supervisión y decisión colegiada propias de su condición de consejeros, sea cual fuere la naturaleza de su relación con IAG, tendrán derecho a percibir las remuneraciones, laborales o profesionales, fijas o variables, dinerarias o en especie, que, por acuerdo del Consejo de Administración de IAG, procedan por el desempeño de dichas funciones, incluyendo la participación en los sistemas de incentivos que, en su caso, se establezcan con carácter general para la alta dirección de IAG.

IAG reembolsará los gastos incurridos por los consejeros e indemnizará a cualquier consejero o antiguo consejero de IAG o de cualquier empresa asociada por cualesquiera pérdidas, responsabilidades o daños que pueda haber sufrido como consecuencia de las actuaciones llevadas a cabo en su condición de consejero, exceptuando los costes, pérdidas y daños en los que pueda haber incurrido como consecuencia de un incumplimiento de sus deberes legales y fiduciarios frente a IAG.

IAG podrá concertar un seguro de responsabilidad civil a beneficio de cualquier consejero o antiguo consejero de IAG o de cualquier empresa asociada en los términos habituales y que resulten razonables en vista de las circunstancias de IAG.

A los Consejeros, una vez cesados, se les aplicará el régimen de derechos que establezca la Junta General en relación con los billetes de avión de las compañías aéreas filiales o participadas de la Sociedad y con las que la Sociedad (o sus compañías aéreas filiales o participadas) mantenga acuerdos sobre esta materia.

20.1.2 Remuneración pagada a Altos Directivos

A la fecha del presente Documento, IAG no ha pagado retribución alguna a los Altos Directivos de IAG.

Durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 y durante el período de 3 meses terminado el 30 de junio de 2010, los Altos Directivos de IAG (excluidos los Consejeros ejecutivos de IAG, que son en la actualidad altos directivos de British Airways (es decir Robert Boyle) han percibido la siguiente remuneración de British Airways:

Concepto retributivo	Ej. Fin. 2010/09 (£ miles)	Período de 3 meses terminado el día 30 de junio 2010 (£ miles)
Remuneración estatutaria	ninguna	ninguna
Sueldos y salarios		
Retribución fija	343	92
Retribución variable	108	ninguna
Otras retribuciones	ninguna	ninguna
Total	451	92

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009 y el período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 los Altos Directivos de IAG, (excluidos los Consejeros ejecutivos de IAG), es decir Ignacio de Torres y Enrique Dupuy de Lôme, han percibido la siguiente remuneración de Iberia:

Concepto retributivo	Ejercicio 2009 (miles de euros)	Período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 (miles de euros)
Sueldos y salarios pagados por el Grupo Iberia		
Retribución fija	395	198
Retribución variable	109	89
Retribución en especie	18	10
TOTAL	522	296

Durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 y durante el período de 3 meses terminado el 30 de junio de 2010, los altos directivos de British Airways (excluidos los Consejeros ejecutivos de British Airways) han percibido la siguiente remuneración de British Airways:

Concepto retributivo	Ej. Fin. 2010/09 (£ miles)	Período de 3 meses terminado el día 30 de junio 2010 (£ miles)
Sueldos y salarios		
Retribución fija	1.780	467
Retribución variable	525	ninguna
Otras retribuciones	ninguna	ninguna
Total	2.305	467

Dicha información se refiere a la remuneración pagada a 6 altos directivos de British Airways.

La remuneración de los altos directivos de Iberia, excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de administrador, durante el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2009 y durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2010 es la siguiente:

Concepto retributivo	Ejercicio 2009 (miles de euros)	Período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 (miles de euros)
Sueldos y salarios		
Retribución fija	2.395	1.040
Retribución variable	691	478
Retribución en especie	126	52
Indemnizaciones	1.468	-
TOTAL	4.680	1.570

La Alta Dirección de Iberia la componen 10 personas.

20.2 Importes totales ahorrados o acumulados por IAG o sus filiales (British Airways e Iberia) para prestaciones de pensión, jubilación o similares

20.2.1 Importes ahorrados o acumulados por IAG para prestaciones de pensión, jubilación o similares de Altos Directivos y Consejeros de IAG.

Los Consejeros ejecutivos y Altos Directivos de IAG recibirán una aportación definida por pensiones equivalente al 25% de su salario base.

20.2.2 Importes ahorrados o acumulados por British Airways a 31 de marzo de 2010 y 30 de junio de 2010 para prestaciones de pensión, jubilación o similares de Consejeros de IAG en su condición de consejeros de British Airways

Acuerdos respecto a la pensión de Keith Williams (planes de prestación definida¹⁴):

Nombre	Prestaciones acumuladas a 31 de marzo de 2010 (en libras esterlinas)	Prestaciones acumuladas a 30 de junio de 2010 (en libras esterlinas)
Keith Williams	105.950	107.730

A la fecha de este Documento, Keith Williams es partícipe de NAPS y de un plan de jubilación no cubierto (*unfunded*), que fundamentalmente consiste en una promesa por parte de British Airways a pagar cualquier importe que se deba a Keith Williams en el momento de su jubilación que no se haya pagado en el marco del NAPS, no habiéndose financiado dicho importe en los años previos a la jubilación, que, según los términos de su contrato de prestación de servicios, le proporcionarán una pensión de jubilación total al cumplir 60 años equivalente al 1/56 del salario pensionable por cada año de servicio hasta el 31 de marzo de 2007. Por los servicios posteriores al 1 de abril de 2007, bajo los dos planes de forma conjunta, Keith Williams tiene derecho a 1/60 del salario pensionable por año de servicio, pagadero a la edad de 65 años. En común con otros partícipes en NAPS, Keith Williams tiene derecho a recuperar hasta 1/56 pagadero a la edad de 60 años, si así lo desea, realizando aportaciones adicionales voluntarias a los planes, lo cual le permite, respecto a los servicios prestados a partir del 1 de abril de 2007, incrementar el salario acumulable para la pensión y adelantar la fecha en que se abona la misma.

Acuerdos respecto a la pensión de Willie Walsh (aportación definida¹⁵):

Willie Walsh es miembro de BARP, un plan de aportación definida, y British Airways realizó aportaciones durante el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 y el trimestre que acabó el 30 de junio de 2010 como se detalla a continuación:

Nombre	Contribuciones acumuladas a día 31 de marzo de 2010 (libras esterlinas)	Contribuciones en el ejercicio 2010/2009 (libras esterlinas)	Contribuciones acumuladas a día 30 de junio de 2010 (libras esterlinas)	Contribuciones en el período de tres meses finalizado a 30 de junio de 2010 (libras esterlinas)
Willie Walsh	411.542	92.242	434.694	23.152

¹⁴ Un plan de prestación definida calcula la pensión pagadera a los partícipes en una fecha concreta, en función de su antigüedad en el plan de pensiones y su salario a su jubilación o en alguna fecha cercana a ésta (o antes si abandonaran el plan de pensiones). El trabajador recibirá un cantidad fija y la compañía abonará la diferencia, en su caso, entre el valor de los activos del plan de pensiones y la cantidad a recibir por el trabajador. La compañía realiza aportaciones globales para todos sus trabajadores afectos al plan, sin individualizar las contribuciones.

¹⁵ Un plan de aportación definida no asegura al trabajador la percepción de un importe concreto en concepto de pensión, ya que su funcionamiento consiste en la aportación por parte de la empresa y, normalmente, del empleado, de unas cantidades definidas en función del salario de este último, las cuales se depositan en una cuenta afecta al plan.

20.2.3 Derechos a pensión de Altos Directivos de IAG en su condición de empleados de British Airways a 31 de marzo de 2010 y 30 de junio de 2010

Nombre	Prestaciones devengadas acumuladas a 31 de marzo de 2010 (libras esterlinas)	Prestaciones devengadas acumuladas a día 30 de junio de 2010 (libras esterlinas)
Robert Boyle	108.056	109.483

A la fecha de este Documento, Robert Boyle es partícipe del NAPS y de un plan de jubilación no cubierto (*unfunded*) que, en virtud de los términos de su contrato de prestación de servicios, le proporcionarán una pensión de jubilación total al cumplir 60 años equivalente al 1/56 del salario pensionable por año de servicio hasta el 31 de marzo de 2007. A partir del 1 de abril de 2007, bajo los dos planes de forma conjunta, tiene derecho al 1/60 del salario pensionable por año de servicio, pagadero al cumplir 65 años. En línea con el resto de partícipes de NAPS, Robert Boyle, si así lo decide, tiene derecho a rescate a razón de 1/56 a pagar al cumplir 60 años, realizando aportaciones adicionales voluntarias a los planes, lo cual le permite, respecto a los servicios prestados a partir del 1 de abril de 2007, incrementar el salario acumulable para la pensión y adelantar la fecha en que se abona la misma.

British Airways no ha acordado ningún seguro de vida u otra prestación por pensiones adicional a favor de los altos directivos de IAG.

20.2.4 Importes ahorrados o acumulados por British Airways para prestaciones por pensiones, jubilación o similares de sus empleados

British Airways tiene contraídas importantes obligaciones en materia de pensiones en virtud de planes establecidos a favor de sus empleados. Son tres los planes de pensiones más importantes para los empleados británicos de British Airways, dos planes de prestación definida (APS y NAPS), que están cerrados para nuevos miembros, y un plan contributivo de aportación definida.

Los planes APS y NAPS quedaron cerrados a nuevas adhesiones en 1984 y 2003 respectivamente, y ofrecen derechos según una fórmula que depende del salario y la antigüedad en el plan, así como de un plan de aportación definida, el BARP al que la compañía y los partícipes aportan un porcentaje fijo cada mes. A 31 de marzo de 2010, el plan APS contaba aproximadamente con 30.355 partícipes. A 31 de marzo de 2010, el plan denominado “NAPS” contaba aproximadamente con 68.524 partícipes.

El personal incorporado desde abril de 2003 se ha unido al BARP, un plan de aportación definida con aproximadamente 7.100 partícipes a 31 de marzo de 2010.

La valoración actuarial de los planes APS y NAPS se lleva a cabo por el *trustee* trienalmente. Las últimas valoraciones realizadas de los planes APS y NAPS fueron fechadas el 31 de marzo de 2009 y completadas en junio de 2010.

En la valoración actuarial trienal a 31 de marzo de 2009, el valor de mercado de los activos de APS era de 5.925 millones de libras y del NAPS era de 6.096 millones de libras.

Las últimas valoraciones de los planes APS y NAPS están referidas a 31 de marzo de 2009 y concluyeron en junio de 2010 (de acuerdo con la normativa aplicable, las compañías disponen de un plazo de 15 meses para acordar una valoración con los *trustees*). Dichas valoraciones determinan las aportaciones a realizar por British Airways a los planes. A marzo de 2009 (calculado con un descuento para determinar el valor actual neto), la capitalización de los dos planes señalados arrojaba un déficit de 1.000 y de 2.700 millones de libras, respectivamente.

Las aportaciones para la cobertura del déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Se prevé que en los dos ejercicios que transcurran hasta el 31 de marzo de 2012, las aportaciones para cubrir el déficit alcancen un total de 420 millones de libras y que las aportaciones totales de la empresa a los planes APS y NAPS, incluyendo la aportación anual, asciendan a un total de 680 millones de libras.

En los tres ejercicios fiscales hasta el 31 de marzo de 2010, las aportaciones de British Airways a los planes APS y NAPS (desglosadas en costes de servicio de las pensiones y aportaciones a la financiación del déficit) fueron las siguientes:

	Aportación anual ordinaria	Pago del déficit
Ejercicio 2007-08	190 millones de libras	748 millones de libras*
Ejercicio 2008-09	143 millones de libras	182 millones de libras
Ejercicio 2009-10	115 millones de libras	239 millones de libras

* Incluyendo una aportación puntual de 610 millones de libras

Las aportaciones totales a los planes APS y NAPS se incrementarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual hasta que se cubra el déficit.

A 31 de marzo de 2010, los pasivos totales (derechos generados por los beneficiarios) de NAPS (calculados según la NIC 19) ascendían a 9.969 millones de libras. A 31 de marzo de 2010, los pasivos totales de APS (calculados según la NIC 19) ascendían a 6.247 millones de libras. A 31 de marzo de 2010, los pasivos totales de otros planes de prestación definida (calculados según la NIC 19) ascendían a 610 millones de libras.

Además, British Airways y los *trustees* de los planes de pensiones acordaron que si a 31 de marzo de cada año el saldo de efectivo de British Airways excedía de 1.800 millones de libras esterlinas, esto derivaría en aportaciones adicionales a los planes. British Airways también ha acordado limitaciones al pago de dividendos. Para más información sobre los planes de pensiones de British Airways véase el apartado 14.1.13 de este Documento.

20.2.5 Importes ahorrados o acumulados por Iberia para prestaciones de pensión, jubilación o similares de los Consejeros de IAG en su condición de Consejeros de Iberia a 31 de diciembre de 2009.

A la fecha de este Documento, ninguno de los Consejeros de IAG tiene derecho a ningún tipo de prestación por pensión o jubilación en Iberia en calidad de Consejero de la misma.

20.2.6 Prestaciones por pensión o jubilación de Altos Directivos de IAG en su condición de empleados de Iberia a 31 de diciembre de 2009 y 30 de junio de 2010

Nombre	Prestaciones devengadas acumuladas a 31 de diciembre de 2009 (€)	Aportación para el ejercicio 2009(€)	Prestaciones devengadas acumuladas a 30 de junio de 2010 (€)	Aportación durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2010 (€)
Enrique Dupuy De Lôme	102.656	19.180	121.836	19.180
Ignacio de Torres Zabala	61.239	4.851	66.090	4.851

A la fecha de este Documento, los Altos Directivos de IAG mencionados en el presente apartado 20.2.6 son miembros de un plan de pensiones colectivo suscrito con Iberia. La aportación de Iberia oscila entre el 4% y el 7% de la remuneración anual de cada Alto Directivo de IAG. Los Altos Directivos tienen la opción de que Iberia aporte hasta un 50% de sus incentivos.

Las aportaciones son recuperables al cumplir 65 años o si la Seguridad Social concede al Alto Directivo en cuestión una pensión de invalidez.

Los Altos Directivos recuperarán todos los importes aportados al plan de pensiones así como cualquier rentabilidad obtenida por dicho plan.

Iberia tenía contratados seguros de vida para dichos Altos Directivos cuyo capital acumulado a 31 de diciembre de 2009 ascendía a 1.169.672,77 euros. La prima a abonar en el presente ejercicio será de 1.014.397 euros para la prima de ahorro y de 27.948 euros para la prima de riesgo.

Asimismo Iberia tiene contratado un seguro de vida general para dichos Altos Directivos. Es un seguro de riesgo (no acumula) y en el último año se han abonado 3.534 euros por ambos Altos Directivos, para una capital asegurado de 650.000 euros cada uno.

Iberia tiene un plan de aportación definida denominado Montepío de Previsión Social Loreto, que tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de Iberia) así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente)

El virtud de los convenios colectivos vigentes Iberia aporta, junto con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen (aportaciones definidas). De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de Iberia se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En los ejercicios 2007, 2008 y 2009 las aportaciones de Iberia por ese concepto ascendieron a 22, 22 y 24 millones de euros, respectivamente.

21. PRÁCTICAS DE GESTIÓN

21.1 Fecha de expiración del actual mandato de los Consejeros de IAG, en su caso, y período durante el cual dichos Consejeros de IAG han desempeñado servicios en ese cargo

Los puestos del Consejo de IAG son los que se detallan a continuación:

Nombre	Fecha de primer nombramiento
Antonio Vázquez Romero	25 de mayo de 2010
Martin Broughton	25 de mayo de 2010
Willie Walsh	25 de mayo de 2010
César Alierta Izuel	27 de septiembre de 2010
Patrick Cescau	27 de septiembre de 2010
José Manuel Fernández Norniella	27 de septiembre de 2010
Baronesa Denise Kingsmill	27 de septiembre de 2010
James Lawrence	27 de septiembre de 2010
José Pedro Pérez-Llorca	27 de septiembre de 2010
Kieran Poynter	27 de septiembre de 2010
Rodrigo de Rato y Figaredo	27 de septiembre de 2010
Rafael Sánchez-Lozano Turmo	25 de mayo de 2010
John Snow	27 de septiembre de 2010
Keith Williams	27 de septiembre de 2010

El accionista único de IAG que aprobará en noviembre de 2010 la fusión de IAG, aprobará asimismo la reelección de todos los Consejeros por un período de 4 años a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión.

No obstante lo anterior, el Reglamento del Consejo de Administración de IAG establece en una disposición transitoria única que determinados Consejeros renunciarán y se presentarán a su reelección de acuerdo con un calendario acordado, sin perjuicio de la facultad de la junta general de accionistas de cesar a dichas personas como Consejeros de IAG en cualquier momento de acuerdo con la normativa aplicable. Dicho calendario es el siguiente:

- Don Martin Broughton, don Patrick Cescau, don José Manuel Fernández Norniella y don John Snow se presentarán a su reelección en la Junta General ordinaria que se celebrará el año 2013.
- Don William Walsh, don César Alierta Izuel, la Baronesa Denise Kingsmill, don José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo, don Kieran Poynter y don Rafael Sánchez-Lozano Turmo se presentarán a su reelección en la Junta General ordinaria que se celebrará el año 2014.
- Don Antonio Vázquez Romero, don James Lawrence, don Rodrigo de Rato y Figaredo y don Keith Williams se presentarán a su reelección en la Junta General ordinaria que se celebrará el año 2015.

Tras aprobarse la Fusión de IAG y reelegirse a los Consejeros por un período de 4 años, a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión, el plazo de duración del cargo de Consejero establecido en los Estatutos de IAG se modificará por un plazo de 3 años. De esta manera, en caso de reelección posterior, los Consejeros mencionados anteriormente serán nombrados por un período de tres años. Dicho plazo de 3 años será igualmente aplicable a aquellos Consejeros que accedan por primera vez al cargo después de la Fecha de Efectos de la Fusión.

21.2 Información sobre los contratos suscritos por los Consejeros o Altos Directivos de IAG con IAG o cualquiera de sus filiales (British Airways e Iberia) que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa

La Comisión de Retribuciones del Consejo de IAG será la encargada de proponer, aplicar y supervisar los programas y políticas de retribución de IAG, así como si los contratos de arrendamiento de servicios suscritos por los Consejeros ejecutivos de IAG con IAG o cualquiera de sus filiales prevén beneficios a la resolución del contrato.

21.2.1 Contratos de prestación de servicios con IAG

Los ejecutivos de IAG (Consejeros ejecutivos y Altos Directivos) no han suscrito aún sus contratos de servicios con IAG. Se describen a continuación los términos previstos de tales contratos.

Los contratos de servicios de los ejecutivos de IAG no preverán expresamente indemnizaciones pagaderas en caso de extinción del contrato, aparte de la indemnización sustitutiva del periodo de preaviso (cuando IAG no respete el periodo de 52 semanas de preaviso). El periodo de preaviso por parte de los ejecutivos será de 26 semanas; el periodo de preaviso por parte de IAG será de 52 semanas. La indemnización sustitutiva del periodo de preaviso deberá satisfacerse por IAG en una cantidad única equivalente al salario base de las 26 primeras semanas, dentro de los 28 días siguientes a la extinción del contrato. Solo será pagadera una segunda cantidad equivalente al salario base del segundo periodo de 26 semanas si, en opinión razonable de IAG, el ejecutivo ha adoptado medidas razonables para encontrar otro trabajo remunerado y, en tal caso, únicamente en seis pagos mensuales. IAG podrá reducir la suma pagadera con respecto a cualquier mes en la cuantía devengada por el ejecutivo (incluido salario y prestaciones) por el trabajo realizado durante ese mes.

En caso de cese de un ejecutivo, la indemnización correspondiente (ya sea la indemnización legal o la indemnización sustitutiva del periodo de preaviso) está sujeta a un límite de 52 semanas de salario base.

IAG podrá extinguir el contrato de servicios de un ejecutivo con efectos inmediatos y sin indemnización por una serie de causas, como, entre otras, la incapacidad del ejecutivo durante 130 días en un periodo de 12 meses, su insolvencia o el desempeño de sus funciones por debajo de un estándar razonable, actos fraudulentos por su parte, el hecho de que incurra en falta o en incumplimiento persistente de sus obligaciones, cause el desprestigio de IAG, sea condenado por un delito, sea inhabilitado de su cargo de consejero, se niegue a la cesión de su contrato en caso de transmisión de la empresa en que trabaje o deje de ser apto para trabajar en el Reino Unido (cuando corresponda).

El contrato de Enrique de Dupuy de Lôme preverá un plazo mayor de preaviso contractual durante un periodo limitado. El plazo de preaviso será de 36 meses durante el primer año y de 24 meses durante el segundo año, que se reducirán linealmente hasta 12 meses a partir del principio del tercer año.

21.2.2 Contratos de prestación de servicios en vigor con British Airways

Nombre	Preaviso	Fecha de contrato de arrendamiento de servicios
Willie Walsh	Rescindible mediante preaviso de 12 meses por el consejero ejecutivo o British Airways	8 de marzo de 2005
Keith Williams	Rescindible mediante preaviso de 12 meses por el consejero ejecutivo o British Airways	1 de enero de 2006
Robert Boyle	Rescindible mediante preaviso de 12 meses por el alto directivo o British Airways	9 de octubre de 2006

Durante los últimos dos años y, en un proceso todavía en marcha, British Airways está volviendo a emitir nuevos contratos de servicios para sus altos directivos y sus consejeros ejecutivos. Para los consejeros ejecutivos, sus contratos incluyen expresamente una cláusula sobre indemnizaciones a pagar en caso de resolución anticipada de dichos contratos (indemnización sustitutiva del periodo de preaviso). No existen otras disposiciones contractuales que den lugar a compensación con motivo de la terminación de dichos contratos. En caso de resolución anticipada, la política de British Airways consiste en actuar de acuerdo con los requisitos estatutarios y contractuales aplicables bajo la ley inglesa, incluyendo actuar de forma equitativa en todas las circunstancias. Los contratos suscritos por los consejeros ejecutivos con British Airways incluyen una estipulación sobre la indemnización sustitutiva del plazo de preaviso de seis meses de salario base y beneficios (bonus devengados, derechos de pensión, beneficios de salud, etc.), (un pago acumulado) y están sujetos a disposiciones sobre mitigación de dicho pago durante el segundo semestre del periodo de preaviso, durante el cual British Airways deberá pagar mensualmente el salario básico y los beneficios económicos al consejero o director ejecutivo, deduciéndose cualquier importe devengado por dicho director durante el periodo correspondiente. Los contratos no prevén el pago de ningún tipo de indemnización en caso de cambio de control de British Airways. Asimismo, los contratos no contienen ninguna cláusula de no competencia en caso de terminación de los mismos.

21.2.3 Contratos de prestación de servicios en vigor con Iberia

En cuanto a los Consejeros ejecutivos de Iberia, el 9 de enero de 2002, el Consejo de Administración de Iberia, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, aprobó una indemnización para determinados supuestos de extinción de la relación (incluyendo por libre decisión de la empresa, por alcanzar determinada edad o en caso de sucesión de empresa o cambio sustancial en la titularidad accionarial de la compañía) de hasta un máximo de dos años y medio de las retribuciones fijas. Por otra parte, el Consejo de Iberia también aprobó una compensación por el pacto de no concurrencia con Iberia una vez que se extinga la relación de alta dirección con ésta, y que alcanza a un año y medio de las retribuciones fijas. Para más información véase el apartado 21.1.1 del presente Documento.

En cuanto a los Altos Directivos, no hay una indemnización prevista para el caso de despido distinta a la prevista por la ley. Además, en concepto de pacto de no competencia post-contractual, se le abonará una anualidad de la retribución básica y de la retribución variable percibida en los últimos doce meses anteriores a la extinción. En caso de incumplimiento del pacto el directivo deberá reintegrar el importe correspondiente.

Dichas cuantías están cubiertas por una póliza de seguros, figurando en la cuenta de resultados de cada año el coste correspondiente a la prima del seguro. Este sistema rige para los actuales Consejeros ejecutivos.

21.3 Información sobre la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, la Comisión de Nombramientos, la Comisión de Retribuciones y la Comisión de Seguridad de IAG incluidos los nombres de los miembros y un resumen de su reglamento interno

La descripción de los Estatutos Sociales y reglamentos internos de IAG que se incluyen en el presente apartado refleja los reglamentos internos y los Estatutos de IAG que estarán vigentes al momento de consumarse la Fusión de IAG. Estos documentos estarán disponibles para su inspección según lo especificado en el apartado 26 de este Documento.

De acuerdo con los Estatutos Sociales de IAG, el Consejo de Administración de IAG funcionará con cuatro Comisiones. El funcionamiento de las Comisiones se regula en los Estatutos de IAG y en el Reglamento del Consejo de IAG. Las Comisiones son las siguientes:

- Comisión de Auditoría y Cumplimiento;
- Comisión de Nombramientos;
- Comisión de Retribuciones; y
- Comisión de Seguridad.

La composición de las Comisiones de IAG es la siguiente:

Nombre	Comisión de Auditoría y Cumplimiento	Comisión de Nombramientos	Comisión de Retribuciones	Comisión de Seguridad
Antonio Vázquez Romero	-	-	-	Vocal
Martin Broughton	-	-	-	Vocal
Willie Walsh	-	-	-	Presidente
César Alierta Izuel	-	Vocal	Presidente	-
Patrick Jean Pierre Cescau	Vocal	-	-	-
José Manuel Fernández Norniella	-	Vocal	Vocal	-
Baronesa Denise Patricia Kingsmill	-	Vocal	Vocal	-
James Arthur Lawrence	Vocal	-	-	-
José Pedro Pérez-Llorca	Vocal	-	-	-
Kieran Charles Poynter	Presidente	-	-	Vocal
John Snow	-	Presidente	Vocal	-

21.3.1 Comisión de Auditoría y Cumplimiento

La composición, las competencias y normas de funcionamiento de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG están reguladas en los artículos 45 de los Estatutos de IAG y 23 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG, y se constituyó por acuerdo del Consejo de Administración de IAG del 27 de septiembre de 2010.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento estará compuesta por un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) consejeros no ejecutivos nombrados por el Consejo de IAG, que dispongan de la dedicación, capacidad y experiencia necesarias para desempeñar su función. Al menos dos (2) de los miembros de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento deberán ser consejeros independientes. Al menos un (1) miembro deberá tener experiencia relevante reciente en materia financiera.

El Consejo de IAG designará al Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de entre los consejeros independientes de ésta, que deberá ser sustituido al menos cada cuatro (4) años, pudiendo ser reelegido una vez transcurrido el plazo de un (1) año desde su cese. El Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad o quién este designe actuará como secretario de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne la legislación vigente, los estatutos sociales o el Consejo de IAG, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento tendrá las siguientes facultades de información, asesoramiento y propuesta:

- Informar a la junta general de accionistas sobre las cuestiones que se planteen en su seno en materia de su competencia;
- Supervisar la eficacia del control interno de IAG, la auditoría interna, en su caso, y los sistemas de gestión de riesgos, así como discutir con los auditores de cuentas o sociedades de auditoría las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría;
- Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera regulada;
- Proponer al Consejo de IAG para su sometimiento a la Junta General el nombramiento de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría, de acuerdo con la normativa aplicable, así como, en su caso, sus condiciones de contratación, el alcance de su mandato profesional y la revocación o renovación de su nombramiento. Supervisar el cumplimiento del contrato de auditoría, procurando que la opinión sobre las cuentas anuales y los contenidos principales del informe de auditoría sean redactados de forma clara y precisa;
- Establecer las oportunas relaciones con los auditores de cuentas o sociedades de auditoría para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éstos, para su examen por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como aquellas otras comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría. En todo caso, deberán recibir anualmente de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría la confirmación escrita de su independencia frente a la entidad o entidades vinculadas a ésta directa o indirectamente, así como la información de los servicios adicionales de cualquier clase prestados a estas entidades por los citados auditores o sociedades, o por las personas o

entidades vinculados a éstos de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 19/1988, de 12 de julio, de Auditoría de Cuentas;

- Emitir anualmente, con carácter previo a la emisión del informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría. Este informe deberá pronunciarse, en todo caso, sobre la prestación de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior;
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de IAG y los auditores, evaluar los resultados de cada auditoría y las respuestas del equipo de gestión a sus recomendaciones y mediar en los casos de discrepancias entre aquéllos y éste en relación con los principios y criterios aplicados en la preparación de las cuentas anuales;
- Revisar las cuentas de IAG, vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados y revisar los criterios de información financiera relevantes en las cuentas de la Sociedad;
- Seguir el funcionamiento de los procedimientos y manuales de control financiero interno adoptados por IAG, comprobar su cumplimiento y revisar la designación y sustitución de sus responsables;
- Evaluar el nivel de cumplimiento de los Estatutos de IAG, del Reglamento del Consejo de Administración de IAG, del Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores y, en general, de las reglas de gobierno de IAG y hacer las propuestas necesarias para su mejora. En particular, corresponde a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento recibir información y, en su caso, emitir informe sobre medidas disciplinarias a los altos directivos de IAG;
- Velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna, recibir información periódica sobre sus actividades y verificar que la alta dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes;
- Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente;
- Conocer el proceso de información financiera y de los sistemas internos de control de IAG;
- Considerar las sugerencias que le hagan llegar el Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, los consejeros, los altos directivos o los accionistas de IAG, así como informar y formular propuestas al Consejo de IAG sobre medidas que considere oportunas en la actividad de auditoría y en el resto de las que tuviera asignadas, así como en materia de cumplimiento de las normas legales sobre información a los mercados y transparencia y exactitud de la misma;
- Informar sobre las operaciones vinculadas o transacciones que impliquen o puedan implicar conflictos de intereses.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento se reunirá siempre que sea convocada por su Presidente, a iniciativa propia o a solicitud de dos (2) de sus miembros, y, al menos, una vez

cada tres (3) meses y, en todo caso, cuando el Consejo solicite la emisión de informes, la presentación de propuestas o la adopción de acuerdos en el ámbito de sus funciones.

Corresponderá al Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento la facultad ordinaria de convocar la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y fijar el orden del día. Será válida la constitución de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento sin previa convocatoria si se hallan presentes todos los miembros y aceptan por unanimidad la celebración de la reunión. La convocatoria de las sesiones ordinarias incluirá el orden del día, se cursará por escrito con una antelación mínima de setenta y dos (72) horas antes de la sesión y estará autorizada con la firma del Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento o la del Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad o de quien hiciera sus veces. Las reuniones extraordinarias podrán convocarse por teléfono y no serán de aplicación los anteriores requisitos cuando a juicio del Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento las circunstancias así lo justifiquen.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento se entenderá válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus componentes y sus acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de sus miembros concurrentes presentes o representados.

21.3.2 *Comisión de Nombramientos*

La Comisión de Nombramientos está contemplada en el artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG y se constituyó por acuerdo del Consejo de Administración de IAG del 27 de septiembre de 2010.

La Comisión de Nombramientos estará compuesta por un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) consejeros no ejecutivos nombrados por el Consejo de IAG, que dispongan de la dedicación, capacidad y experiencia necesaria para desempeñar su función. Al menos dos (2) de los miembros de la Comisión de Nombramientos serán consejeros independientes. El Consejo de IAG designará al Presidente de la Comisión de Nombramientos de entre los consejeros independientes de ésta. El Secretario del Consejo de Administración o quién este designe actuará como secretario de la Comisión de Nombramientos.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne la legislación aplicable o el Consejo de IAG, la Comisión de Nombramientos tendrá las siguientes funciones de información asesoramiento y propuesta:

- Informar y revisar los criterios que deben seguirse para la composición del Consejo de IAG y la selección de los candidatos, definiendo sus funciones y aptitudes necesarias así como evaluando el tiempo y dedicación precisos para desempeñar correctamente su cometido;
- Elevar al Consejo de IAG las propuestas de nombramientos de consejeros independientes para su designación por cooptación o, en su caso, para su sometimiento a la decisión de la Junta General, así como las propuestas para la reelección o cese de dichos consejeros por la Junta General;
- Informar las propuestas del Consejo de IAG para el nombramiento de los restantes consejeros para su designación por cooptación o, en su caso, para su sometimiento a la decisión de la Junta General, así como las propuestas para la reelección o cese de dichos consejeros por la Junta General;

- Informar las propuestas de designación de los cargos internos del Consejo de IAG y proponer al Consejo de IAG los miembros que deban formar cada una de las Comisiones del Consejo de Administración de IAG;
- Poner en marcha planes para la sucesión de los miembros del Consejo de Administración de IAG y, en concreto, para la sucesión en los cargos de Presidente y Consejero Delegado;
- Supervisar y establecer directrices relativas al nombramiento, reclutamiento, carrera, promociones y despidos de altos directivos, para asegurar que IAG dispone del personal de alta calificación necesario para su gestión;
- Informar al Consejo de Administración de IAG sobre el nombramiento y/o cese de los altos directivos de IAG;
- Asegurar que en su nombramiento por el Consejo de Administración de IAG, los consejeros no ejecutivos reciben una carta formal de nombramiento estableciendo claramente lo que se espera de ellos en términos de dedicación, servicio e involucración más allá de las reuniones del Consejo de Administración de IAG;
- Identificar a los miembros del Consejo de Administración de IAG cualificados para cubrir las vacantes en cualquier comité del Consejo de Administración de IAG (incluida la Comisión de Nombramientos); y
- Aquellas otras que, en su caso, le atribuyan los Estatutos de IAG, el Reglamento del Consejo de IAG o el propio Consejo de Administración de IAG.

En la identificación de candidatos adecuados, la Comisión de Nombramientos podrá usar anuncios públicos o los servicios de asesores externos para facilitar la búsqueda. La Comisión de Nombramientos considerará candidatos de muy distintos perfiles y los elegirá por mérito y mediante criterios objetivos, teniendo en cuenta que los nombrados tengan suficiente tiempo disponible para el ejercicio del cargo.

La Comisión de Nombramientos se reunirá siempre que sea convocada por su Presidente, a iniciativa propia o a solicitud de dos (2) o más de sus miembros, y, al menos, una vez cada año y, en todo caso, cuando el Consejo de Administración de IAG solicite la emisión de informes, la presentación de propuestas o la adopción de acuerdos en el ámbito de sus funciones.

Corresponderá al Presidente de la Comisión de Nombramientos la facultad ordinaria de convocar la Comisión de Nombramientos y fijar el orden del día. Será válida la constitución de la Comisión de Nombramientos sin previa convocatoria si se hallan presentes todos los miembros y aceptan por unanimidad la celebración de la reunión. La convocatoria de las sesiones ordinarias incluirá el orden del día, se cursará por escrito con una antelación mínima de setenta y dos (72) horas antes de la sesión y estará autorizada con la firma del Presidente de la Comisión de Nombramientos o la del Secretario del Consejo de Administración o de quien hiciera sus veces. Las reuniones extraordinarias podrán convocarse por teléfono y no serán de aplicación los anteriores requisitos cuando a juicio del Presidente de la Comisión de Nombramientos las circunstancias así lo justifiquen.

La Comisión de Nombramientos se entenderá válidamente constituida cuando concurren a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus componentes y sus acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de sus miembros concurrentes presentes o representados.

21.3.3 Comisión de Retribuciones

La Comisión de Retribuciones está contemplada en el artículo 25 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG y se constituyó por acuerdo del Consejo de Administración de IAG del 27 de septiembre de 2010.

La Comisión de Retribuciones estará compuesta por un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) consejeros no ejecutivos nombrados por el Consejo de Administración de IAG, que dispongan de la dedicación, capacidad y experiencia necesarias para desempeñar su función. Al menos dos (2) de los miembros de la Comisión de Retribuciones serán consejeros independientes. El Consejo de Administración de IAG designará al Presidente de la Comisión de Retribuciones de entre los consejeros independientes de ésta. No se podrá elegir al Presidente del Consejo de Administración como presidente de la Comisión de Retribuciones. El Secretario del Consejo de Administración o quién este designe actuará como secretario de la Comisión de Retribuciones.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne la legislación aplicable o el Consejo de IAG, la Comisión de Retribuciones tendrá las siguientes facultades de información asesoramiento y propuesta:

- Proponer al Consejo de Administración de IAG el sistema y cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros, así como la retribución individual de los consejeros ejecutivos y las demás condiciones de sus contratos, de conformidad en todo caso con lo previsto en los Estatutos de IAG;
- Informar al Consejo de Administración de IAG sobre las eventuales compensaciones o indemnizaciones que pudieran fijarse para el caso de destitución de los altos directivos;
- Informar al Consejo de Administración de IAG sobre la política de retribuciones de los altos directivos y las condiciones básicas de sus contratos;
- Informar sobre los planes de incentivos y complementos de pensiones;
- Revisar periódicamente los programas de retribución, valorando su adecuación y rendimiento;
- En la determinación de los paquetes retributivos y planes indicados anteriormente, seguir lo dispuesto por los códigos de buen gobierno corporativo que sean aplicables, por la legislación aplicable o por los reglamentos y requisitos exigidos por cualquier bolsa en la que los valores de IAG estén admitidos a cotización;
- Asegurar el cumplimiento de los requisitos de transparencia establecidos por las reglas de admisión a cotización del Reino Unido, por la legislación aplicable o por los reglamentos y requisitos de cualquier bolsa en la que los valores de IAG estén admitidos a cotización, incluyendo el informe sobre la remuneración de los Consejeros que debe incluirse en las cuentas anuales de IAG. Los informes y las cuentas anuales y el informe de gobierno corporativo de IAG deberán incluir información detallada sobre la remuneración de los consejeros, incluyendo detalles sobre la Comisión de Retribuciones, los procedimientos seguidos por el Consejo respecto de la remuneración de los consejeros, la política de la compañía respecto a la política actual y futura de retribución de los consejeros (incluyendo información detallada y explicaciones sobre los criterios de rendimiento para los planes de incentivos a largo plazo), información detallada sobre la remuneración de cada consejero en el ejercicio fiscal precedente

(incluyendo información relativa a opciones sobre acciones) y sobre los planes de pensiones de prestación definida; y

- Aquellas otras que, en su caso, le atribuyan los Estatutos de IAG, el Reglamento del Consejo de Administración de IAG o el propio Consejo de Administración de IAG.

Sólo los miembros de la Comisión de Retribuciones están autorizados a estar presentes en las reuniones de dicha comisión. Sin embargo, el Presidente del Consejo de Administración y el Consejero Delegado estarán normalmente invitados a asistir e intervenir en las reuniones de la Comisión de Retribuciones. Otras personas podrán asistir e intervenir con el consentimiento de la Comisión de Retribuciones.

Ninguno de los asistentes a una reunión de la Comisión de Retribuciones participará en cualquier discusión o decisión sobre su propia remuneración.

El secretario levantará acta de las reuniones de la Comisión de Retribuciones y circulará el acta al Consejo de Administración de IAG siempre que no exista conflicto de intereses.

La Comisión de Retribuciones se reunirá siempre que sea convocada por su Presidente, a iniciativa propia o a solicitud de dos (2) o más de sus miembros y, al menos, una vez cada año y, en todo caso, cuando el Consejo de Administración de IAG solicite la emisión de informes, la presentación de propuestas o la adopción de acuerdos en el ámbito de sus funciones.

Corresponderá al Presidente de la Comisión de Retribuciones la facultad ordinaria de convocar la Comisión de Retribuciones y fijar el orden del día. Será válida la constitución de la Comisión de Retribuciones sin previa convocatoria si se hallan presentes todos los miembros y aceptan por unanimidad la celebración de la reunión. La convocatoria de las sesiones ordinarias incluirá el orden del día, se cursará por escrito con una antelación mínima de setenta y dos (72) horas antes de la sesión y estará autorizada con la firma del Presidente de la Comisión de Retribuciones o la del Secretario de la Sociedad o de quien hiciera sus veces. Las reuniones extraordinarias podrán convocarse por teléfono y no serán de aplicación los anteriores requisitos cuando a juicio del Presidente de la Comisión de Retribuciones las circunstancias así lo justifiquen.

La Comisión de Retribuciones se entenderá válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus componentes y sus acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de sus miembros concurrentes presentes o representados.

21.3.4 *Comisión de Seguridad*

La Comisión de Seguridad está contemplada en el artículo 26 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG y se constituyó por acuerdo del Consejo de Administración de IAG del 19 de octubre de 2010.

La Comisión de Seguridad estará compuesta por un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) consejeros nombrados por el Consejo de IAG, que dispongan de la dedicación, capacidad y experiencia necesaria para desempeñar su función. El Consejo de Administración de IAG designará al Presidente de la Comisión de Seguridad de entre los consejeros de ésta.

El cometido principal de la Comisión de Seguridad consistirá en la supervisión y seguimiento de la seguridad de las operaciones, principalmente desde el punto de vista de la fiabilidad, el mantenimiento y los motores de los aviones y de la actuación y comportamiento de la tripulación, así como del resto del personal implicado en operaciones de vuelo.

Sin perjuicio de cualesquiera otros cometidos, la Comisión de Seguridad tendrá las siguientes responsabilidades básicas:

- Recibir informes de los comités de seguridad de las participadas operadoras o filiales y hacer el seguimiento de sus actividades;
- Estudiar la política general de IAG en relación con los sistemas de seguridad de vuelo;
- Elevar al Consejo de IAG cualquier propuesta de mejora de los sistemas de IAG en este área, así como llevar a cabo un seguimiento de las medidas acordadas por el Consejo de Administración de IAG en cuanto a la seguridad en los vuelos;
- En general, recopilar, estudiar y publicar los datos disponibles sobre seguridad en vuelo, así como estudios sobre esta materia que considere adecuados;
- Revisar el grado de cumplimiento del Grupo IAG con la legislación sobre salud y seguridad; y
- Aquéllas otras que le atribuya el Consejo de Administración de IAG.

Corresponderá al Presidente de la Comisión de Seguridad la facultad ordinaria de convocar la Comisión de Seguridad y fijar el orden del día. Será válida la constitución de la Comisión de Seguridad sin previa convocatoria si se hallan presentes todos los miembros y aceptan por unanimidad la celebración de la reunión. La convocatoria de las sesiones ordinarias incluirá el orden del día, se cursará por escrito con una antelación mínima de setenta y dos (72) horas antes de la sesión y estará autorizada con la firma del Presidente de la Comisión de Seguridad o la del Secretario del Consejo de Administración o de quien hiciera sus veces. Las reuniones extraordinarias podrán convocarse por teléfono y no serán de aplicación los anteriores requisitos cuando a juicio del Presidente de la Comisión de Seguridad las circunstancias así lo justifiquen.

La Comisión de Seguridad se entenderá válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus componentes y sus acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de sus miembros concurrentes presentes o representados.

21.4 Declaración de si IAG cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de España. En caso de que IAG no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual IAG no cumple ese régimen

Como sociedad de nacionalidad española, IAG estará sujeta a la normativa española aplicable, en especial, la Ley de Sociedades de Capital y la Ley del Mercado de Valores española.

IAG aplicará las disposiciones del *UK Corporate Governance Code* publicado por el *Financial Reporting Council* en junio de 2010 (en su versión vigente en cada momento) con excepción de las siguientes recomendaciones: (i) la relativa a la reelección anual de Consejeros (Iberia y British Airways han acordado que la reelección de Consejeros no se realice de forma anual); (ii)

la relativa a los Consejeros independientes en la Comisión de Retribuciones (el UK Corporate Code recomienda que todos los miembros de dicha comisión sean consejeros independientes, lo que no es el caso en IAG); (iii) la relativa a la independencia del Presidente en el momento de su nombramiento (dado que Antonio Vázquez Romero es actualmente Presidente ejecutivo de Iberia) y (iv) la relativa a las condiciones de salida de los consejeros (el apartado 21.2.1 de este Documento especifica determinados acuerdos con Antonio Vázquez Romero y Rafael Sánchez-Lozano Turmo relativos a su cese en la Compañía, que no cumplen con las recomendaciones de UK Corporate Code, que establece que el periodo de preaviso debe de ser de un año o menos a efectos de limitar los pagos que se realicen en compensación por cese). IAG explicará detalladamente cualquier área en la que no cumpla los regímenes de gobierno corporativo en su informe anual de gobierno corporativo y en sus cuentas anuales e informe de gestión.

IAG también se propone cumplir con lo dispuesto en el Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas.

En cuanto a la paridad de género en el Consejo de Administración, en la actualidad solamente se ha nombrado a una Consejera de entre los 14 miembros. No obstante, IAG vela por el hecho de que en la selección e incorporación de miembros del Consejo no interfieran ningún tipo de impedimentos u otras circunstancias que obstaculicen la selección de mujeres.

IAG considera que, a pesar de las salvedades señaladas, sigue manteniendo una sólida estructura de gobierno.

IAG señalará en sus cuentas anuales e informe de gestión cómo aplican los principios fundamentales en el *UK Corporate Governance Code* y el Código de Buen Gobierno Corporativo, y confirmará el cumplimiento con las previsiones del *UK Corporate Governance Code* o, si no las cumple, lo explicará adecuadamente.

IAG publicará anualmente el informe de gobierno corporativo requerido por la normativa española. Dicho informe será notificado a la CNMV, acompañándose copia del mismo, pudiendo ser consultado en la página web de la CNMV (www.cnmv.es).

IAG cumplirá asimismo la declaración de principios referente a los requisitos para la exclusión del derecho de adquisición preferente publicados por el *Pre-Emption Group* del Reino Unido (en su versión vigente en cada momento) en la medida en que sea preciso para que IAG sea elegible para su inclusión en el FTSE UK Index Series. Las directrices del *Pre-Emption Group* son directrices de seguimiento voluntario preparadas por representantes de compañías cotizadas, instituciones de inversión y expertos en *corporate finance*. Hacen referencia a la emisión de valores participativos con desembolso en dinero sin derecho de suscripción preferente proporcional, estableciendo el ámbito en el que la exclusión del derecho de suscripción es aceptable. En resumen, la exclusión del derecho de suscripción preferente debería limitarse, con carácter general, al 5% del capital social ordinario en cada año, con un límite acumulado del 7,5% en periodos de 3 años y con un descuento máximo del 5% del precio medio de la mejor oferta y precios de oferta para las acciones de la compañía inmediatamente antes del anuncio de una emisión o emisión de acciones propuesta.

22. EMPLEADOS

22.1 Número de empleados y desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad.

22.1.1 Empleados de IAG

IAG no tiene empleados a la fecha de registro del presente Documento.

22.1.2 Empleados de British Airways

El número medio de empleados de British Airways en los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 era:

Categoría	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	%. Ejercicio 10/09 frente a ejercicio 09/08	%. Ejercicio 09/08 frente a Ejercicio 08/07
Alta Dirección	20	22	23	(9,1%)	(4,3%)
Personal de tierra:	3.838	4.319	4.327	(11,1%)	(0,2%)
Gerentes y otro personal de línea	3.251	3.582	3.675	(9,2%)	(2,5%)
Personal administrativo	8.897	9.809	10.031	(9,3%)	(2,2%)
Técnicos de mantenimiento de flota (Ingeniería)	2.679	2.910	3.020	(7,9%)	(3,6%)
Otros (incluidos especialistas, personal en el extranjero)	6.065	6.531	6.615	(7,1%)	(1,3%)
Personal de vuelo:					
Tripulación técnica	3.287	3.355	3.209	(2%)	4,5%
Tripulación de cabina	13.457	14.459	14.240	(6,9%)	1,5%
TOTAL	41.494	44.987	45.140	(7,76%)	(0,3%)
Personal temporal	165	565	341	(70,8%)	65%

La distribución geográfica del número medio de empleados en los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y durante el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 era la siguiente:

País	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% Variación 10/09-09/08	% Variación 09/08-08/07	A 30 de junio de 2010
Reino Unido	35.920	39.137	39.193	(8,2%)	(0,14%)	34,826
UE	1.011	1.084	1.233	(6,73%)	(12,08%)	801
No UE	4.563	4.766	4.714	(4,26%)	1,1%	4,403
TOTAL	41.494	44.987	45.140	(7,76%)	(0,33%)	40,030

Para más información acerca de los gastos de personal de British Airways, véase el apartado 14 de este Documento.

22.1.3 Empleados de Iberia

El número medio de empleados de Iberia en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

Categoría	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% Variación 09-08	% Variación 08-07
Alta Dirección:	10	10	10	0,0%	0,0%
Tierra:					
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.145	1.121	1.118	2,1%	0,3%
Cuerpo General Administrativo	5.394	5.694	6.095	(5,3%)	(6,6%)
Servicios Auxiliares	4.697	5.104	5.495	(8,0%)	(7,1%)
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.930	2.875	2.895	1,9%	(0,7%)
Otros	1.160	1.207	1.264	(3,9%)	(4,5%)
Vuelo:					
Pilotos	1.590	1.644	1.707	(3,3%)	(3,7%)
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.745	3.923	3.931	(4,5%)	(0,2%)
TOTAL	20.671	21.578	22.515	(4,2%)	(4,2%)
Eventuales	1.076	1.466	1.900	(26,6%)	(22,8%)

La distribución geográfica del número medio de personas empleadas por Iberia en el curso de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y en el primer semestre de 2010 ha sido la siguiente:

País	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	% Variación 09/08	% Variación 08/07	Semestre terminado el 30 de junio de 2010
España	19.823	20.706	21.618	(4,26%)	(4,22%)	19.001
UE	296	312	346	(5,13%)	(9,83%)	307
No-UE	552	560	551	(1,43%)	1,63%	536
TOTAL	20.671	21.578	22.515	(4,20%)	(4,16%)	19.844

Para más información acerca de los gastos de personal de Iberia, véase el apartado 14 de este Documento.

22.2 Participaciones accionariales y derechos de opción (stock options) de Altos Directivos y Consejeros de IAG

El Socio Único de IAG ha aprobado el establecimiento de uno o más planes de retribución vinculados a las acciones de IAG y dirigidos a los empleados y/o directivos (incluyendo los consejeros ejecutivos) de IAG y del Grupo IAG, autorizando al Consejo de Administración, con expresas facultades de sustitución, para que implementar, desarrollar, formalizar y ejecuta dichos planes. De acuerdo con dicha autorización, cada uno de los planes podrá consistir en la concesión, firme o sujeta a condiciones, incluso resolutorias, de derechos de opción de compra o suscripción de acciones, de derechos al producto de la revaloración de acciones, de derechos a recibir gratuitamente acciones o una combinación de los anteriores, que permitirán a los beneficiarios adquirir o suscribir acciones de IAG por su valor de mercado en la fecha de concesión o de ejecución, con un descuento o prima sobre dichos precios, o percibir una compensación económica equivalente en dinero (liquidación por diferencias), o recibir acciones de forma gratuita, en las condiciones que se establezcan para cada plan.

La referida autorización permitirá el otorgamiento de derechos hasta el 31 de diciembre de 2012. El periodo para la consolidación de los derechos tendrá una duración máxima de 3 años desde la fecha de concesión. Para opciones o instrumentos similares, los derechos solo podrán ser ejercitados en la medida en que se hayan consolidado y caducarán, como muy tarde, al décimo aniversario de la fecha de concesión.

El número máximo de acciones ordinarias de IAG de 0,5 euros de valor nominal cada una de ellas que se podrán destinar al conjunto de todos los planes que se implementen al amparo de la referida autorización asciende a la cantidad de 45.000.000 acciones ordinarias de IAG (representativas del 2,43% del capital social de IAG, si se tuviese en cuenta el capital social de British Airways e Iberia a 30 de septiembre de 2010), de las cuales hasta un máximo de 5.100.000 acciones ordinarias de IAG (representativas del 0,27% del capital social de IAG, si se tuviese en cuenta el capital social de British Airways e Iberia a 30 de septiembre de 2010) podrán destinarse a Consejeros ejecutivos. De no destinarse todas o parte de estas acciones a los Consejeros ejecutivos, podrán ser destinadas a los restantes beneficiarios.

Al amparo de la referida autorización concedida por el Socio Único, el Consejo de Administración de IAG ha aprobado 2 planes de acciones para empleados, cuyos términos principales se resumen a continuación:

- El *Performance Share Plan* de IAG; y
- El *Deferred Bonus Plan* de IAG;

Inicialmente no se han adoptado planes de acciones para todos los empleados, si bien IAG puede considerar implementarlos en el futuro.

Performance Share Plan

El Consejo ha aprobado el *Performance Share Plan* de IAG.

Se trata de un plan discrecional, cuyos participantes se espera que sean Consejeros ejecutivos de IAG, miembros del Comité de Dirección y otros directivos del Grupo IAG elegidos libremente por la Comisión de Retribuciones (la “**Comisión**”).

Se prevé que se concedan anualmente derechos sobre acciones en función de rendimientos (*performance shares*), siendo el periodo de *performance* de tres años. La consolidación de los derechos concedidos a los Consejeros ejecutivos de IAG estará sujeta (y otros podrán estarlo) al cumplimiento de los objetivos fijados por la Comisión, que determinará en qué medida (si procede) se consolidarán los derechos. El cumplimiento de objetivos en relación con derechos concedidos a Consejeros ejecutivos se comprobará sobre la base de tres años, comenzando en el ejercicio de concesión de los derechos. En circunstancias excepcionales, la Comisión podrá modificar un objetivo de rendimiento si ocurre un evento que lleve de forma razonable a considerar apropiada la modificación, siempre que se estime que la condición revisada es motivadora, justa y razonable.

Para el primer ciclo, los criterios de desempeño serán: el 70% de la asignación en función del Retorno Total para el accionista (TSR o *total shareholder return*) relativo por comparación con un grupo de aerolíneas internacionales. El porcentaje de los derechos que se consolidarán dependerá de la siguiente escala de consecución: 0% de consolidación para una consecución de TSR inferior a la mediana, 25% de consolidación para una consecución en línea con la mediana y 100% de consolidación para una consecución igual o por encima del cuartil superior. Para una consecución entre la mediana y el cuartil superior, la consolidación se hará por interpolación lineal. El restante 30% de los derechos sobre acciones, en función del cumplimiento por parte de IAG de los hitos de sinergias o de integración.

La Comisión tendrá la posibilidad de modificar la consolidación de los derechos (al alza o a la baja) para garantizar que la consolidación se alinee con el rendimiento.

Los derechos sobre acciones podrán concederse en forma de opciones a coste cero, acciones contingentes y “*forfeitable shares*”.

- Administración

El Consejo de Administración de IAG o la Comisión determinarán los derechos a conceder en virtud del PSP. El Consejo de Administración o la Comisión tomarán todas las decisiones significativas en relación con los derechos que afecten a los Consejeros ejecutivos de IAG.

- Concesión de derechos

Los derechos podrán concederse en las seis semanas siguientes a la Admisión y, posteriormente, en las seis semanas siguientes al anuncio por parte de IAG de sus resultados para cualquier período, o tras producirse un cambio en la normativa relativa a los planes de acciones o si existen circunstancias que la Comisión considere excepcionales. También pueden concederse derechos fuera de estos períodos en relación con el levantamiento de las restricciones sobre las concesiones de derechos según los términos del *UK Model Code* para transacciones con valores por Consejeros.

Según el Código Modelo, en términos generales, una compañía sólo puede otorgar opciones sobre acciones o derechos a altos directivos durante ciertos periodos permitidos (siendo los periodos después del anuncio de los resultados, como se describe anteriormente y, en ocasiones, cuando no exista información privilegiada en relación con la compañía). El Código Modelo establece que la concesión por parte de una compañía de opciones sobre acciones o derechos a altos ejecutivos se permite fuera de estos periodos permitidos bajo determinadas circunstancias, por ejemplo, si los términos del plan de acciones de la compañía fijan el momento de la concesión o el derecho y dichos términos bien han sido aprobados previamente por los accionistas (o se les ha informado sumariamente sobre los mismos) o si el momento de la concesión está en línea con el momento de concesiones anteriores según el plan y (i) los términos del plan de acciones de los empleados fijan el importe o valor de la concesión o el derecho o la base sobre la que se calcula el importe o valor de la concesión o el derecho y no permite el ejercicio de la discreción y (ii) la no concesión probablemente indicaría que la compañía se encuentra en un “periodo prohibido” (p.ej. un periodo durante el cual existe información privilegiada en relación con la compañía. Para más información véase el apartado 7.6 del presente Documento).

No podrán concederse derechos tras el décimo aniversario de la Admisión. La autorización actualmente concedida al Consejo de Administración por los accionistas permite la concesión de derechos hasta el 31 de diciembre de 2012.

Un derecho podrá tomar cualquiera de las siguientes formas:

- una opción para comprar acciones de IAG a valor de mercado en el momento de la concesión o de forma gratuita o por una contraprestación nominal;
- un derecho condicional a la entrega gratuita de acciones de IAG; o
- “*forfeitable shares*” (esto es, acciones gratuitas que se emiten o transmiten al participante con condición resolutoria, de tal forma que tienen que ser devueltas en caso de que el derecho caduque).

Los derechos pueden concederse sobre acciones de nueva emisión, acciones en autocartera y acciones adquiridas en el mercado.

Una opción sólo puede ejecutarse en la medida en que se haya consolidado y vencerá, como máximo, diez años después de la fecha de concesión.

Los derechos concedidos en virtud del PSP no serán pensionables. Los derechos no son transferibles (excepto por fallecimiento). No se requerirá realizar ningún pago para la concesión de un derecho.

- Límites individuales

El valor de los derechos concedidos a cualquier persona respecto a cualquier ejercicio fiscal no podrá exceder del 300% de su salario base anual. A estos efectos, el “valor” de un derecho condicional a acciones o a *forfeitable shares* es el valor de las acciones sujetas al derecho en la fecha de concesión. Para las opciones, el “valor” es el valor razonable del derecho en la fecha de concesión determinado en función de un modelo de valoración de opciones.

Este límite puede sobrepasarse si la Comisión determina que circunstancias excepcionales lo hacen deseable.

- Límites de dilución

En cualquier periodo de diez años, el número agregado de acciones de nueva emisión asignadas bajo el PSP, cuando se añaden al número de acciones de nueva emisión asignadas bajo:

- todos los demás planes de acciones de empleados del Grupo IAG (es decir, planes de acciones abiertos a todos los empleados del grupo), no pueden superar el 10%;
- todos los demás planes de acciones discrecionales de empleados del Grupo IAG (es decir, planes de acciones restringidos a los empleados seleccionados), no pueden superar el 5%,

del capital social ordinario en circulación de IAG en cada momento.

Mientras se considere una práctica de buen gobierno, las acciones de autocartera se tratarán como de nueva emisión a efectos de estos límites.

- Recuperación

La Comisión puede decidir que un derecho caduque o se ajuste si existiese algún fraude significativo, incumplimiento legal o regulatorio o cualquier manifestación falsa de los resultados por parte del participante o de la unidad en la que trabaje o en cualquier otra circunstancia si la Comisión considera que redundaría en interés de los accionistas.

- Terminación de la relación laboral

Los derechos no consolidados de un participante normalmente vencerán si éste pone fin a su relación laboral con el Grupo IAG.

No obstante, si la relación laboral finaliza más de 12 meses después de la concesión a causa de los siguientes motivos:

- fallecimiento

- enfermedad, accidente o discapacidad
- jubilación
- venta de la empresa donde trabaja
- despido improcedente, o
- por cualquier otra razón a discreción de la Comisión,

el derecho seguirá siendo efectivo y se consolidará en la fecha normal de acuerdo con cualquier condición de desempeño. El número de acciones que se podrán consolidar se reducirá para reflejar el hecho de que el participante cesó anticipadamente.

La Comisión podrá decidir que si el participante cesa por una de las razones anteriormente mencionadas, sus derechos se consoliden al tiempo del cese. Los derechos sólo se consolidarán en la medida en que la Comisión considere que las condiciones de desempeño se han satisfecho a la fecha de cese y el número de acciones se reducirá para reflejar el hecho de que el participante cesó anticipadamente.

Las opciones de un participante que se ha cesado por alguna de las razones anteriormente mencionadas vencerán seis meses después de su consolidación (ó 12 meses en el caso de fallecimiento).

- Dividendos

Un derecho a una acción podrá dar al participante derecho al valor de los dividendos o los dividendos reinvertidos que se habrían acumulado sobre el número de acciones de IAG que se consoliden en la fecha de consolidación (o se ejecute en el caso de una opción). Lo anterior podrá ser pagadero en acciones de IAG o en dinero.

- Cambio de control y escisiones

En caso de que se produjera un cambio de control de IAG, los derechos se consolidarán en la medida en que cualquier condición de desempeño se satisfaga a dicha fecha y serán prorrateados en función del tiempo transcurrido. La Comisión podrá permitir o requerir que los derechos se canjeen por derechos equivalentes sobre las acciones de la compañía que adquiriera el control.

Si se produce una escisión, un dividendo especial u otra transacción que la Comisión considere que afecta al valor actual o futuro de un derecho, la Comisión podría permitir que se consolide en la medida en que se satisfaga cualquier condición de desempeño.

- Emisiones con derechos, etc.

Los derechos podrán ajustarse si se produce una variación en el capital social de IAG, tal como una emisión de acciones con derecho de suscripción preferente o de acciones liberadas o si realiza una escisión o un pago de un dividendo especial.

Deferred Bonus Plan (DBP)

Bajo el DBP, todos los Consejeros ejecutivos, Altos Directivos y otros participantes seleccionados por la Comisión deberán recibir un porcentaje de su bonus fijado por la Comisión en forma de un derecho bajo el plan en lugar de en dinero. Para los Consejeros ejecutivos y los Altos Directivos, el bonus anual se entregará un 50% en dinero y un 50% en acciones diferidas.

Estas acciones se consolidarán después de tres años con sujeción tan sólo a la permanencia en la Compañía. Los dividendos sobre acciones diferidas se reinvertirán en acciones durante el periodo de diferimiento y se liberarán en la medida en que las acciones se consoliden.

El número de acciones sujetas a cada concesión de acciones diferidas será el que tenga un valor de mercado, en torno al momento de la concesión, equivalente al importe del bonus anual que se recibirá en forma de acciones diferidas.

Las normas del DBP serán similares a las del PSP, excepto en los siguientes aspectos:

- Tipos de derechos

Si se conceden opciones, éstas tendrán un precio de ejercicio cero o nominal y vencerán cinco años después de la fecha de concesión, como máximo, salvo que se establezca otra fecha por el Consejo de Administración.

- Condiciones de desempeño

Los derechos concedidos bajo el *Deferred Bonus Plan* no tendrán que estar sujetos al cumplimiento de condiciones de desempeño.

- Límites individuales

El importe máximo que puede recibirse en forma de derecho respecto a un ejercicio es del 50% del bonus del participante para ese año.

- Terminación de la relación laboral

La consolidación de los derechos no puede acelerarse cuando una persona finaliza su relación laboral con la empresa, salvo que así lo decida la Comisión a su sola discreción. Los derechos a los participantes seguirán siendo efectivos y se consolidarán en su totalidad en la fecha o fechas normales.

22.3 Descripción de cualquier acuerdo de British Airways sobre participación de sus empleados en el capital social de British Airways

Actualmente British Airways opera los siguientes programas de retribuciones en acciones representativas de su capital social (los “**Planes sobre Acciones de BA**”):

- British Airways Plc Long Term Incentive Plan 1996.
- British Airways Share Option Plan.
- British Airways Deferred Share Plan 2005.
- British Airways Performance Share Plan 2005.

British Airways garantizará que las opciones y derechos mantenidos por partícipes en los Planes sobre Acciones de BA (distintos del LTIP) sean automáticamente canjeados por opciones y derechos, de valor equivalente y en los mismos términos, para adquirir acciones de IAG, todo ello de acuerdo con las normas de los Planes sobre Acciones de BA correspondientes.

Todas las opciones concedidas en virtud del LTIP ya son ejercitables y seguirán siéndolo durante los tres meses siguientes a la Fecha de Efectos del *Scheme*. Los titulares de opciones en virtud del LTIP tendrán asimismo la posibilidad de canjear sus opciones por nuevos derechos, de valor equivalente y en los mismos términos, para adquirir Acciones de IAG.

El ejercicio o consolidación de dichas opciones o derechos quedará satisfecho, directa o indirectamente, mediante la transmisión de acciones existentes de IAG, que serán mantenidas por BA Employee Benefits Trust (Jersey) Limited (en su calidad de *trustee* del *trust* de beneficios para los empleados (*employee benefit trust*) de British Airways), o adquiridas en el mercado. El coste de adquirir dichas acciones será soportado por British Airways.

A 30 de septiembre de 2010, BA Employee Benefits Trust (Jersey) Limited poseía 1.063.392 Acciones Ordinarias de British Airways. BA Employee Benefits Trust (Jersey) Limited recibirá Acciones de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje.

En conjunto, a 30 de septiembre de 2010, había un total de 30.219.468 opciones/derechos en circulación bajo los Planes sobre Acciones de BA. Si se ejercitase todas las opciones ejercitables a 30 de septiembre de 2010 British Airways tendría que emitir un máximo de 7.950.880 acciones nuevas. British Airways no tiene intención de conceder más opciones bajo los Planes de Acciones de BA.

A partir de la Fecha de Efectos de la Fusión, no se otorgarán más opciones o derechos bajo el Plan sobre Acciones de BA y, en su lugar, todas las opciones o derechos para los empleados del Grupo IAG (incluyendo los empleados de British Airways) se otorgarán bajo los Esquemas de Acciones de IAG.

A 30 de septiembre de 2010 los Planes sobre Acciones de BA tenían 3.858 beneficiarios.

Desde la Fecha de Efectos de la Fusión no se concederán más opciones o derechos bajo los Planes sobre Acciones de BA y, en cambio, todas las opciones o los derechos para los empleados del Grupo IAG (incluidos los empleados de British Airways) se otorgarán bajo los Planes de Acciones de IAG.

British Airways Long Term Incentive Plan (“LTIP”)

EL LTIP es un plan de acciones gestionado por el consejo de administración de British Airways o un comité debidamente autorizado y estaba abierto a todos los consejeros ejecutivos y empleados de British Airways o cualquier miembro del Grupo British Airways que no se encuentre dentro de los tres años previos a su fecha de jubilación.

A 30 de septiembre de 2010 había un total de 678.351 opciones en circulación bajo el LTIP. British Airways no tiene la intención de conceder más opciones bajo el LTIP.

Todas las opciones concedidas en virtud del LTIP ya son ejercitables y lo fueron desde su otorgamiento y seguirán siéndolo durante los 3 meses siguientes a la Fecha de Efectos del *Scheme*. Los titulares de Opciones en virtud del LTIP tendrán asimismo la posibilidad de canjear sus opciones por nuevos derechos, de valor equivalente y en los mismos términos, para adquirir Acciones de IAG.

Los derechos consolidados en virtud del LTIP estaban sujetos a una condición sobre resultados según la cual el TSR (Rendimiento Total para los Accionistas – *Total Share Return*) de British Airways tenía que ser igual o superior al TSR medio de los componentes del índice FTSE 100. Cuando se consolidaron los derechos concedidos a tenor del LTIP, la Comisión de

Retribuciones de British Airways consideró que se cumplía la condición sobre resultados financieros de British Airways y por lo tanto se concedieron a los partícipes opciones de coste cero de conformidad con las normas del plan. Las opciones son ejercitables durante un período de siete años a contar desde la consolidación del correspondiente derecho concedido a tenor del LTIP. El ejercicio de dichas opciones no conlleva ningún pago.

British Airways Share Option Plan (“SOP”)

Cualquier empleado del Grupo British Airways tiene derecho a participar en el SOP a discreción del Comité de Remuneración. A 30 de septiembre de 2010 había un total de 7.844.497 opciones en circulación bajo el SOP. Todas las opciones en circulación bajo el SOP son plenamente ejercitables y no están sujetas a ninguna condición para su ejercicio. British Airways no tiene la intención de conceder más opciones bajo el SOP.

El plan se cerró después de la última concesión en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2006. El plan preveía la concesión de opciones para la adquisición de acciones ordinarias de British Airways o American Depositary Shares de British Airways a un precio de opción no inferior al valor de mercado de las acciones en la fecha de concesión. La concesión inicial de opciones no estaba sujeta a ningún pago.

A 30 de septiembre de 2010, los siguientes Consejeros y Altos Directivos de IAG eran titulares de opciones para la compra de acciones ordinarias de British Airways, concedidas en virtud del Share Option Plan de 1999 de British Airways.

Nombre	Fecha de concesión	Número de opciones a 30 de septiembre de 2010	Precio de ejercicio**	Fecha de caducidad	% sobre el capital social a 30 de septiembre de 2010*
Keith Williams	26 junio 2001	38.940	321p	26 junio 2011	0,003%
	1 julio 2002	91.160	181p	1 julio 2012	0,007%
	25 junio 2003	114.649	157p	25 junio 2013	0,009%
	25 junio 2004	72.480	262p	25 junio 2014	0,996%
	23 junio 2005	69.927	276p	23 junio 2015	0,006%
Total		387.156			0,033%
Robert Boyle	25 junio 2004	78.244	262p	25 junio 2014	0,006%
	23 junio 2005	74.275	276p	23 junio 2015	0,006%
Total		152.519		-	0,013%

* Porcentaje sobre el capital social si la opción se hubiese ejercitado a 30 de septiembre de 2010

** El precio de cotización de British Airways a 30 de septiembre de 2010 era de 242,8 peniques.

Se han satisfecho todas las condiciones vinculadas a resultados con respecto a todas las opciones indicadas en la tabla y, por lo tanto, todas las opciones se han consolidado.

British Airways Performance Share Plan 2005 (“PSP”)

Cualquier empleado del Grupo British Airways tiene derecho a participar en el PSP a discreción del Comité de Remuneración. A 30 de septiembre de 2010 había un total de 16.074.706 derechos en circulación bajo el PSP. British Airways no tiene la intención de conceder más opciones bajo el PSP.

Los derechos gratuitos concedidos a tenor del PSP están sujetos a condiciones sobre resultados. En cada caso, las condiciones sobre resultados se medirán a lo largo de un único período de

resultados de tres años, contados a partir del 1 de abril anterior a la fecha de concesión. En cuanto a los derechos concedidos durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, el cien por cien de los derechos concedidos están condicionados al *Total Shareholder Return* (TSR), con un respaldo financiero (el TSR mide las ventajas financieras de mantener acciones de una compañía y está determinado por la evolución de la cotización de las acciones junto con cualesquiera dividendos que se paguen). Ninguna de las acciones sujetas a la condición de *performance* TSR se consolidarán a menos que el rendimiento TSR de British Airways se encuentre en la media (50 percentil) del grupo de aerolíneas comparables. Si se alcanza el rendimiento medio, el 25 por ciento de las acciones relativas al TSR se consolidan. Existe a una escala móvil en cuya parte superior todas las acciones relativas al TSR se consolidan por completo si el rendimiento TSR de British Airways se sitúa en o por encima del quintil superior (el 20 por ciento superior) del grupo comparable. En el grupo comparable de compañías aéreas empleado en las concesiones desde 2006 a 2009 se incluyen American Airlines, SAS, EasyJet, US Airways, Iberia, Qantas Airways, Lufthansa, Air France, Cathay Pacific Airways, Singapore Airlines, Continental Airlines y Ryanair. Los derechos concedidos en 2006 se sometieron a examen a finales del ejercicio 2008-09. A resultas de ello, ninguna de las acciones se consolidaron, ya que no se cumplió ninguna de las condiciones de *performance*. El ejercicio del derecho es gratuito desde su consolidación.

A finales del ejercicio 2009/10 se realizó la correspondiente medición con respecto a los objetivos del PSP 2007. Como resultado, ninguno de los derechos se consolidó ni se cumplieron las condiciones de desempeño. Para los derechos concedidos en 2008, 2009 y 2010 las mediciones todavía están pendiente.

A 30 de septiembre de 2010, los siguientes Consejeros y Altos Directivos de IAG son titulares de derechos condicionales sobre acciones ordinarias de British Airways, otorgados en virtud del LTIP y el PSP. El LTIP se mantuvo en vigor desde 1996 hasta 2004 y fue sustituido en 2005 por el PSP después de la aprobación por los accionistas en la junta general ordinaria de British Airways celebrada en julio de 2005.

Nombre	Plan	Fecha de concesión del Derecho	Derechos concedidos durante ejercicio 2010/09	Número de derechos a 30 de septiembre de 2010	% de capital en acciones emitidas a 30 de septiembre de 2010
WillieWalsh*					
	PSP	19 agosto 2008	-	430.664	0,037%
	PSP	17 septiembre 2010	469.148	469.148	0,040%
Total			469.148	899.812	0,077%
Keith Williams	LTIP	9 junio 2003	-	46.631	0,004%
	LTIP	16 junio 2004	-	22.141	0,001%
	PSP	19 agosto 2008	-	257.813	0,022%
	PSP	19 marzo 2010	325.123	325.123	0,028%
	PSP	17 septiembre 2010	280.851	280.851	0,024%
Total			605.974	932.559	0,030%
Robert Boyle					
	PSP	19 agosto 2008	-	138.672	0,012%
	PSP	19 marzo 2010	174.877	174.877	0,015%
	PSP	17 septiembre 2010	151.063	151.063	0,013%
Total			325.940	464.612	0,040%

* Habida cuenta de las circunstancias de British Airways, Willie Walsh consideró conveniente rechazar la concesión de derechos a su favor en virtud del PSP de 2009, que se habría efectuado el 19 de marzo de 2010.

** Porcentaje de capital en acciones emitidas si las opciones se hubieran consolidado o ejercitado a 30 de septiembre de 2010.

British Airways Deferred Share Plan 2005 ("DSP")

Cualquier empleado del Grupo British Airways tenía derecho a participar en el plan a discreción del Comité de Remuneración. A 30 de septiembre de 2010 había un total de 5.621.914 derechos en circulación bajo el DSP. British Airways no tiene la intención de conceder más opciones bajo el DSP.

El DSP es un mecanismo para entregar el elemento diferido del bonus anual de un empleado.

La concesión de un derecho bajo el DSP no está sujeta a condiciones sobre resultados. La única condición es el requisito de continuar siendo empleado de British Airways. Excepto en caso de jubilación o despido improcedente, las acciones estarán sujetas a la pérdida de sus derechos si el directivo deja la compañía durante los tres años del periodo de diferimiento. En el momento de la consolidación al término de los tres años del periodo de diferimiento, los directivos recibirán las acciones y los dividendos que se hayan abonado durante el periodo de diferimiento.

A 30 de septiembre de 2010, los siguientes Consejeros y Altos Directivos de IAG eran titulares de derechos condicionales sobre acciones ordinarias de British Airways, concedidos en virtud del DSP:

Nombre	Referente a bonus devengado según resultados del ejercicio	Fecha de concesión	Número de derechos en ejercicio 2010/09 ¹⁶	Derechos concedidos desde el ejercicio 2010/09	Número de derechos concedidos a 30 de septiembre de 2010 ¹⁷	% de capital en acciones emitidas a 30 de septiembre de 2010
Keith Williams	2008/07	19 de agosto de 2008	26.100	-	26.100	0,002
		17 de agosto de 2010		70.999	70.999	0,006
Total					97.099	0,008
Robert Boyle	2008/07	19 de agosto de 2008	15.318	-	15.318	0,001
	2009/10	17 de septiembre 2010		45,817	0,003	
Total					61.135	0,005

* Porcentaje de capital en acciones emitidas si las opciones se hubieran consolidado a 30 de septiembre de 2010

22.4 Acciones de British Airways

A 30 de septiembre de 2010, los siguientes Consejeros y Altos Directivos de IAG tenían Acciones Ordinarias de British Airways y Bonos Convertibles de BA con vencimiento en 2014:

Nombre	Número de Acciones Ordinarias de BA poseídas a 30 de septiembre de 2010	Porcentaje del capital social emitido a 30 de septiembre de 2010 (1.153.689.440 acciones ordinarias de BA)	Número de Bonos Convertibles de BA con vencimiento en 2014, poseídos a 30 de septiembre de 2010
Martin Broughton	69.090	0,0060%	2**
Willie Walsh	150.078	0,0130%	0
Keith Williams	33.016	0,0029%	0
Robert Boyle	75.723	0,0066%	0
Baronesa Kingsmill	2.000	0,0002%	0
Jim Lawrence	50.000*	0,0043%	0
TOTAL	379.907	0,033%	2

* Mantenidas como ADS de BA (un ADS de BA equivale a cinco Acciones Ordinarias de BA)

** Martin Broughton tiene bonos convertibles por un importe nominal total de 200.000 libras.

¹⁶ Esto muestra la cantidad acumulada de acciones diferidas en cartera a 31 de marzo de 2010

¹⁷ Esto muestra los derechos concedidos desde el 31 de marzo de 2010

22.5 Acciones de Iberia

El siguiente cuadro recoge, a la fecha del presente Documento, la participación, directa e indirecta en Iberia de los miembros del Consejo de Administración de IAG y de los altos directivos de IAG:

Nombre	Acciones de Iberia a 30 de septiembre de 2010			
	Directas	Indirectas	Total	%
Antonio Vázquez Romero	502.000	-	502.000	0,052670
Rafael Sánchez-Lozano Turmo	101.000	-	101.000	0,010597
Keith Williams	1.000	-	1.000	0,000105
Rodrigo de Rato Figaredo	400	-	400	0,000042
José Manuel Fernández Normiella	800	-	800	0,000084
José Pedro Pérez-Llorca	400	-	400	0,000042
Total	605.600	-	605.600	0,06354

22.6 Accionistas significativos

22.6.1 British Airways

Según le consta a British Airways, las siguientes personas son titulares, directa o indirectamente, de una participación igual o superior al 3% del capital social ordinario emitido de British Airways a 30 de septiembre de 2010.

Nombre de accionista	Número de acciones	Porcentaje de participación	Directo %	Indirecto %
Iberia Líneas Aéreas de España SA	115.077.695	9,975%	9,975%	-
Standard Life plc	84.696.009	7,34%	4,88%	2,46%
Lloyds Banking Group plc	69.213.837	5,999%	0,847%	5,153%
AXA Investments	55.878.960	4,84%	0,75%	4,10%
INVESCO plc (sociedad de gestión de inversiones independientes)	49.613.646	4,30%	-	4,3%
Legal & General Group Plc	45.927.271	3,98%	3,98%	-
Black Rock advisors	132.185.660	11,46%	0,89%	10,57%
Janus Capital Managment LLC	82.433.679	7,15%	7,15%	-
AEGON UK Group (proveedores de pensiones; inversiones y protección)	34.813.980	3,02%	2,77%	0,24%
TIAA-CREF Investment Management (sociedad de servicios financieros)	34.782.496	3,01%	3,01%	-
Total accionistas principales	704.623.233	61,08%	34,145%	27,070%
Total Consejeros y altos directivos	580.798	0,05%	0,049%	0,01%
Otros accionistas (capital flotante)	448.485.409	38,87%	-	-
Acciones en autocartera	0	-	-	-
Total	1.153.689.440	100%	-	-

22.6.2 Iberia

Según le consta a Iberia, los accionistas significativos de Iberia y su porcentaje de participación en su capital a 30 de septiembre de 2010 son los siguientes:

Nombre de accionista	Número de acciones	Porcentaje de participación	Directo %	Indirecto %
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid)	219.098.519	22,99%	22,99%	0,00%
British Airways	125.321.425	13,15%	0.00%	13,15%
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)	49.212.526	5,16%	5,16%	-
El Corte Inglés S. A.	30.587.215	3,21%	3,21%	-
Deutsche Bank, A.G.	34.364.907	3,61%	3,61%	-
Total accionistas significativos	458.584.592	48,11%	34,97%	13,15%
Consejeros y Alta Dirección	613.252	0,06%	-	-
Otros accionistas (capital flotante)	466.007.581	48,89%	-	-
Acciones en autocartera	27.897.583	2,927%	-	-
Total acciones de Iberia	953.103.008	100,00%	-	-

22.6.3 IAG

A 30 de septiembre de 2010, el único accionista de IAG era Latorre & Asociados Consultoria, S.L., que posee el 100% del capital social de IAG. Tras la ejecución de la Fusión, Latorre & Asociados Consultoria, S.L. no será titular de ninguna participación en IAG. Sin embargo, los accionistas de British Airways e Iberia mencionados en los apartados 22.6.2.1 y 22.6.2.2 de este Documento, tras la ejecución de la Fusión y asumiendo que mantengan inalterada su participación a esa fecha respecto de lo indicado en el presente apartado 22, pasarán a ser los accionistas significativos de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje y teniendo en cuenta la amortización de la autocartera de Iberia y las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas:

Nombre de accionista	Número de acciones	Porcentaje de participación
AXA Investments	55.878.960	3,01%
Black Rock Advisors	132.185.660	7,13%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	223.590.038	12,05%
Janus Capital Management LLC	82.433.679	4,45%
Lloyds Banking Group plc	69.213.837	3,73%
Standard Life plc	84.696.009	4,57%
Total accionistas significativos	647.998.183	34,94%
Consejeros y altos directivos	997.920	0,05%
Acciones en autocartera	0	N/A
Otros accionistas (capital flotante*)	1.205.897.263	65,01%
Total Acciones de IAG	1.854.893.367	100,00%

*Acciones que no son titularidad de consejeros, altos directivos, accionistas significativos (titulares del 3% o más del capital social) o que no están en autocartera.

IAG no tiene conocimiento de la existencia de ningún acuerdo entre accionistas o pacto parasocial sobre IAG.

22.6.3.1 Distintos derechos de voto de los accionistas significativos de IAG

Los accionistas significativos de IAG tendrán los mismos derechos de voto.

22.6.3.2 Control de IAG y medidas establecidas para impedir el abuso de control

A pesar de que IAG es actualmente controlado por un accionista único, una vez que se haya implementado la Fusión, las Acciones de IAG titularidad de dicho accionista único serán canceladas y, en consecuencia, no hay establecidas medidas para impedir el abuso de control.

22.6.3.3 Descripción de todo acuerdo, conocido por IAG, cuya aplicación pueda, en una fecha ulterior, dar lugar a un cambio en el control de IAG

A la fecha del presente Documento, IAG no tiene conocimiento de ningún acuerdo cuya aplicación pueda, en una fecha posterior, dar lugar a un cambio de control de IAG.

23. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

23.1 British Airways

23.1.1 Operaciones con partes vinculadas

A continuación se detallan las operaciones de British Airways con partes vinculadas durante los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 y el período comprendido entre el 30 de junio de 2010 y el 30 de septiembre de 2010.

(millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	Período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010	Período de seis meses terminado el 30 de septiembre de 2010
Empresas asociadas					
Ventas a empresas asociadas	36	41	43	12	22
Compras a empresas asociadas	47	53	54	9	23
Cuentas a cobrar a empresas asociadas	1	1	4	2	2
Cuentas a pagar a empresas asociadas	2	2	-	1	2

23.1.1.1 Empresas asociadas

a) Iberia

British Airways poseía una participación del 13,15% en Iberia a 30 de septiembre de 2010 (13,15% a 31 de marzo de 2009 y 13,15% a 31 de marzo de 2008, frente a una participación del 9,9% a 31 de marzo de 2007). Se han identificado oportunidades de colaboración y continúan los esfuerzos para intentar aprovecharlas y materializarlas. Las operaciones de compra y venta entre partes vinculadas se realizan a precios normales de mercado y los saldos pendientes no están garantizados ni devengan intereses. La liquidación en

efectivo está contemplada dentro de los plazos de liquidación normales especificados por la Cámara de Compensación de la IATA.

Durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, British Airways contrató con Iberia la compra de cinco nuevos aviones Airbus A320. El compromiso resultante ha sido incluido dentro de los compromisos de inversión en bienes de equipo.

El saldo comercial neto adeudado por Iberia a British Airways ascendía a 1 millón de libras a 30 de junio de 2010. El saldo comercial neto adeudado por British Airways a Iberia ascendía a 1 millón de libras a 31 de marzo de 2010 (1 millón de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009 y 3 millones de libras esterlinas adeudados por Iberia a 31 de marzo de 2008).

A 30 de septiembre de 2010, el saldo comercial neto adeudado por British Airways a Iberia era de menos de 1 millón de libras.

b) Otras empresas asociadas

A 30 de junio de 2010 había un saldo comercial neto de 1 millón de libras correspondiente a las operaciones realizadas entre British Airways y Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited.

El saldo comercial neto por operaciones realizadas entre British Airways y Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited ascendía a 1 millón de libras esterlinas a 31 de marzo de 2010 (menos de 1 millón de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009 y 2008).

Entre el 30 junio y el 30 de septiembre de 2010, la relación comercial entre British Airways y Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited continuó y el resultado comercial es muy parecido al del 30 de junio de 2010.

23.1.1.2 Préstamos y operaciones con Consejeros y Altos Directivos

A 30 de junio de 2010 o a 31 de marzo de 2010 no se habían concedido préstamos ni créditos a los Consejeros o Altos Directivos de British Airways (tampoco a 31 de marzo de 2009 y 2008), ni tampoco en el periodo comprendido entre el 30 de junio y el 30 de septiembre, ambos de 2010. Durante el periodo de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 y durante los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, así como durante el periodo comprendido entre el 30 de junio y el 30 de septiembre, ambos de 2010, no se realizaron operaciones de préstamo o crédito con los Consejeros o Altos Directivos de las que se deba informar de acuerdo con los requisitos de las Secciones 412 y 413 de la Ley de Sociedades Británica de 2006 o con las exigencias del Anexo 6 de la Ley de Sociedades Británica de 1985.

Además de lo anterior, British Airways también ha realizado operaciones con partes vinculadas en el curso ordinario del negocio aéreo, entre las que se incluyen la prestación de servicios aéreos y afines (principalmente la venta por parte de British Airways e Iberia de billetes aéreos en nombre de otras compañías aéreas).

British Airways no ha recibido ni otorgado garantías en relación con ninguna cuenta a cobrar o a pagar a partes vinculadas durante el periodo de tres meses terminado el 30 de junio de 2010, en los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, ni tampoco en el periodo

comprendido entre el 30 de junio y el 30 de septiembre, ambos de 2010. Durante el período de tres meses terminado el 30 de junio de 2010 y los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, así como durante el periodo comprendido entre el 30 de junio y el 30 de septiembre, ambos de 2010, British Airways no dotó provisiones para insolvencias en relación con los importes adeudados por partes vinculadas.

23.2 Iberia

Todas las operaciones con partes vinculadas (según se definen las mismas en la Orden EHA/3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas), de las que deba informarse según la citada Orden, que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales, realizadas durante los ejercicios 2007, 2008, 2009 y hasta la fecha de verificación del presente Documento, son propias del tráfico ordinario de Iberia y han sido realizadas en condiciones de mercado. Iberia informa periódicamente sobre las operaciones realizadas con partes vinculadas durante el período cubierto por la información financiera histórica, de acuerdo con el alcance y el formato previsto en la normativa aplicable a la información semestral, el informe anual de gobierno corporativo y la memoria de las cuentas anuales.

23.2.1 Operaciones realizadas con accionistas significativos

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009 se produjeron las siguientes transacciones con entidades vinculadas:

(miles de euros)	Iberia		Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S. A. (millones de euros)		Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S. A.		Auxiliar Logística Aeroportuaria, Alaer		Grupo Iberia	
	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Viva	Pagado a Viva	Cobrado de CACESA	Pagado a CACESA	Cobrado de ALAER	Pagado a ALAER	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia
British Airways	12.857	24.159	-	-	123		-	-	12.980	24.159
El Corte Inglés	22.649	-	-	-	12	6	-	-	22.661	6
Caja Madrid	25.971	29.386	1	-	-	236	-	4	25.972	29.626
Total	61.477	53.545	1	-	135	242	-	4	61.613	53.791

Las operaciones realizadas con British Airways correspondieron, fundamentalmente, a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a esta compañía, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los Programas de Fidelización, cobros y pagos por servicios de handling prestados y cobros por Servicios de Mantenimiento de aviones y motores.

En el caso del grupo El Corte Inglés, las transacciones fundamentales correspondieron a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo, comisiones e incentivos de ventas de pasaje y desarrollo de aplicaciones y equipos.

Por último, las operaciones con Caja Madrid correspondieron, principalmente, a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones, rentas por el alquiler de aviones, así como las rentabilidades de las inversiones financieras.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2009 y 2008 el Grupo tenía comprometidas cuotas por arrendamiento de aeronaves con sociedades del grupo Caja Madrid por importe de 194 y 224 millones de euros, respectivamente.

A 30 de septiembre de 2010, Iberia tenía las siguientes transacciones con entidades vinculadas:

(millones de euros)	Iberia		Compañía Auxiliar Cargo Expres S.A.		Auxiliar Logística Aeroportuaria Alaer		Iberia Desarrollo Barcelona		Grupo Iberia	
Accionistas significativos	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de CACESA	Pagado a CACESA	Cobrado de ALAER	Pagado a ALAER	Cobrado de Desarrollo Barcelona	Pagado a Desarrollo Barcelona	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia
Asociadas	26,2	69,3	-	-	-	-	-	-	26,2	69,3
British Airways (1)	8,6	12,3	0,0	-	-	-	-	-	8,7	12,2
El Corte Inglés (2)	14,6	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	14,6	0,0
Caja Madrid (3)	20,0	2,8	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	20,1	2,9
Total	69,4	84,4	0,1	0,0		0,0		0,0	69,5	84,4

(1) British Airways:

Estas operaciones incluyen:

- Ingresos procedentes de FFP (*Frequent Flyer Programme*) Advantage
- Comisiones a pasajeros en código compartido entre las dos compañías por billetes emitidos por una de ellas y operados por la otra.
- Ingresos y costes procedentes de handling de pasajeros y cargo.
- Ingresos procedentes de las aeronaves y del mantenimiento de motores.
- Ingresos y costes de salas VIP y otros.
- Ingresos y costes del acuerdo de *joint venture* con BA en las rutas MAD/BCN-LON.

(2) El Corte Inglés:

Principalmente cargos a Iberia por:

- Uniforme del personal de cabina.
- Comisiones por ventas a pasajeros
- IT

(3) Caja Madrid:

- Intereses vinculados a las operaciones de financiación de la flota
- Costes de alquiler de las aeronaves
- Intereses de inversiones financieras a corto plazo

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 se produjeron las siguientes transacciones entre las sociedades del Grupo Iberia y sus entidades vinculadas:

(miles de euros)	Iberia		Viva. Vuelos Internacionales de Vacaciones. S. A.		Compañía Auxiliar al Cargo Expres. S. A.		Auxiliar Logística Aeroportuaria. Alaer		Grupo Iberia	
Accionistas significativos	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Viva	Pagado a Viva	Cobrado de CACESA	Pagado a CACESA	Cobrado de ALAER	Pagado a ALAER	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia
British Airways	16.128	37.032	-	-	157	-	-	-	16.285	37.032
El Corte Inglés	28.721	-	-	-	21	230	-	-	28.742	230
Caja Madrid	32.903	22.225	2	-	-	157	-	2	32.905	22.384
Total	77.752	59.257	2	-	178	387	-	2	77.932	59.646

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2007 se produjeron las siguientes transacciones entre las sociedades del Grupo y sus entidades vinculadas:

(miles de euros)	Iberia		Viva. Vuelos Internacionales de Vacaciones. S. A.		Compañía Auxiliar Al Cargo Expres. S. A.		Auxiliar Tecnología. S. A.		Binter Finance		Grupo Iberia	
Accionistas significativos	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de VIVA	Pagado a VIVA	Cobrado de CACE SA	Pagado a CACESA	Cobrado de Auxiliar Tecnología	Pagado a Auxiliar Tecnología	Cobrado de Binter Finance	Pagado a Binter Finance	Cobrado de Grupo Iberia	Pagado a Grupo Iberia
British Airways	15.740	19.043	-	-	130	-	-	-	-	-	15.870	19.043
El Corte Inglés	21.428	8	-	-	33	114	-	-	-	-	21.461	122
BBVA	3.820	88	-	-	-	-	-	-	32	370	3.852	458
Caja Madrid	58.764	3.231	1	-	-	4	3	-	-	-	58.768	3.235
Total	99.752	22.370	1	-	163	118	3	-	32	370	99.951	22.858

23.2.2 Operaciones realizadas con Consejeros y Altos Directivos de IAG

Iberia no ha celebrado acuerdos o contratos de ningún tipo con consejeros y altos directivos de IAG durante el período cubierto por la información financiera histórica hasta la fecha de registro del presente Documento.

23.2.3 Operaciones realizadas por otras sociedades pertenecientes al mismo Grupo, siempre y cuando no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de Iberia en cuanto a su objeto o condiciones

No han existido en Iberia durante el ejercicio 2009 operaciones que reúnan estas dos características, esto es, que no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de Iberia en cuanto a su objeto y condiciones. Durante el ejercicio 2009 Iberia facturó 109 millones de euros a las empresas integradas en el Grupo Iberia y asociadas y recibió servicios de dichas compañías por importe de 59,56 millones de euros, tal y como se detalla en la Memoria de las Cuentas Anuales correspondiente a dichos ejercicio. Asimismo percibió dividendos correspondientes a estas empresas por importe de 1,20 millones de euros y tuvo unos gastos financieros por importe de 0,20 millones de euros.

24. INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA

24.1 IAG

IAG se constituyó como sociedad anónima el 17 de diciembre de 2009. A la fecha de registro del presente Documento IAG no cuenta con sociedades filiales, siendo una mera sociedad vehículo que tiene como único fin servir como sociedad holding resultante de la fusión entre BA Holdco, Iberia y IAG a la Fecha de Efectos de la Fusión. IAG no ha llevado a cabo ninguna actividad comercial desde su constitución por lo que su información financiera no es significativa.

A continuación se detallan las cuentas anuales auditadas de IAG a 31 de diciembre de 2009, si bien, no son significativas por los motivos expuestos anteriormente:

BALANCE DE SITUACIÓN ABREVIADO (euros)	A 31 de diciembre de 2009
ACTIVO NO CORRIENTE	0
ACTIVO CORRIENTE	15.028,48
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	15.028,48
TOTAL ACTIVO	15.028,48
PATRIMONIO NETO	10.594,29
Fondos propios	10.594,29
Capital	15.030,00
Capital escriturado	60.120,00
Capital no exigido	(45.090,00)
Prima de emisión	
Reservas	(4.435,71)*
Acciones y participaciones en patrimonio propias	
PASIVO NO CORRIENTE	0
PASIVO CORRIENTE	4.434,19
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	4.434,19
Proveedores	0
Proveedores a largo plazo	0
Proveedores a corto plazo	0
Otros acreedores	4.434,19
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	15.028,48

* IAG no tuvo actividad ni necesidad de incurrir en costes de apertura, por lo que solo tuvo los gastos de emisión de las acciones, que contablemente han de contabilizarse directamente en patrimonio.

PÉRDIDAS Y GANANCIAS ABREVIADO (euros)	A 31 de diciembre de 2009
Importe neto de la cifra de negocios	0,00
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	0,00
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	0,00
RESULTADO FINANCIERO	0,00
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO	0,00

24.2 British Airways

La siguiente información financiera (preparada de conformidad con las NIIF-UE) se incorpora por referencia a este Documento (dichas cuentas anuales puede encontrarse en la página web del regulador del Reino Unido www.fsa.gov.uk):

- Los estados financieros consolidados auditados de British Airways correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2008, 2009 y 2010, incluida la memoria adjunta y el informe de auditoría de Ernst&Young LLP correspondiente a los ejercicios terminados en dichas fechas. Ernst &Young LLP emitió una opinión de auditoría sin salvedades sobre los estados financieros consolidados de British Airways y sociedades filiales correspondientes a cada uno de los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008.

British Airways presenta sus resultados financieros en libras esterlinas. En ciertos apartados de este Documento, donde se han citado cifras de los resultados semestrales o anuales de British Airways, también se han facilitado cifras equivalentes en euros. Las cantidades en euros no han sido presentadas ante el regulador, ni han sido auditadas y se ofrecen con fines meramente informativos. Los tipos de cambio que se han utilizado son, con respecto a cantidades dadas respecto a un periodo financiero concreto, el tipo de cambio medio de la libra esterlina con el euro para el periodo financiero correspondiente de British Airways; o en caso de una cifra en libras esterlinas que se cite del balance de British Airways, el tipo de cambio de la libra esterlina con el euro en la fecha del balance correspondiente.

En la siguiente tabla se reflejan los tipos de cambio Libra Esterlina/Euro utilizados:

Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro en el ejercicio económico 2009/2010	1:1.1277
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro en el ejercicio 2008/2009	1:1.21413
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro en el ejercicio económico 2007/2008	1:1.4321
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2010	1:1.14081
Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro en el trimestre finalizado a 30 de junio de 2009	1:1.109327
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 31 de marzo de 2010	1:1.12385
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 31 de marzo de 2009	1:1.07434
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 31 de marzo de 2008	1:1.2566
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 31 de marzo de 2007	1:1.4703
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 30 de junio de 2010	1:1.22332
Tipo de cambio Libra Esterlina/Euro a 30 de junio de 2009	1.17357

Los tipos de cambio usados en las tablas financieras de este Documento han sido objeto de redondeo.

La versión en español del Documento de Registro contiene traducciones de los estados financieros y de otra información financiera de British Airways. Los términos contables españoles e ingleses difieren en determinados aspectos, debiéndose entender que los términos contables utilizados en relación con la información financiera de British Airways son los términos contables ingleses. En algunas tablas de contenido financiero se han incluido notas a pie de página que describen términos contables utilizados en el contexto de British Airways cuando difieren en medida sustancial de los términos contables españoles ordinarios. Si existiera alguna discrepancia, prevalecerá la versión inglesa.

24.2.1 Balances de situación al 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 formulados con arreglo a las NIIF-UE

(millones de libras esterlinas)	31 de marzo de 2010	31 de marzo de 2009	31 de marzo de 2008 (reexpresado) *	% Variación 10-09	% variación 09-08
ACTIVO NO CORRIENTE:	7.973	8.142	8.181	(2,1)	(0,5)
Activos intangibles	269	267	221	0,7	20,8
Inmovilizaciones materiales	6.904	7.233	7.263	(4,5)	(0,4)
Flota aérea	5.739	5.996	5.976	(4,3)	0,3
Otro inmovilizado material	1.165	1.237	1.287	(5,8)	(3,9)
Participaciones en entidades asociadas	197	209	227	(5,7)	(7,9)
Inversiones financieras a largo plazo-	586	408	451	43,6	(9,5)
Activos financieros disponibles para la venta	76	65	80	16,9	(18,9)
Activos derivados de retribuciones a empleados	483	340	320	42,1	6,3
Derivados	27	3	51	800,0	(94,1)
Otros activos no corrientes	17	25	19	(32,0)	31,6
ACTIVO CORRIENTE:	2.704	2.346	3.111	15,3	(24,6)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	30	-	-	N/S	-
Existencias ¹	98	127	112	(22,8)	13,4
Deudores ²	499	530	586	(5,8)	(9,6)
Otros activos corrientes ³	289	268	308	7,8	(13,0)
Inversiones financieras a corto plazo-	1.002	1.019	1.422	(1,7)	(28,3)
Derivados	74	40	241	85,0	(83,4)
Otros activos financieros	928	979	1.181	(5,2)	(17,1)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	786	402	683	95,5	(41,1)
Tesorería	562	247	180	127,5	37,2
Otros activos líquidos equivalentes	224	155	503	44,5	(69,2)
TOTAL ACTIVO	10.677	10.488	11.292	1,8	(7,1)
PATRIMONIO NETO:	2.113	1.846	3.262	14,5	(43,4)
Capital social	288	288	288	-	-
Prima de emisión	937	937	937	-	-
Reservas al comienzo del año ⁴	430	1.847	997	(76,7)	85,3
Acciones propias	(4)	(9)	(10)	55,6	10,0
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	(443)	(375)	712	18,1	N/S
Resultado consolidado del ejercicio	(425)	(358)	726	18,7	N/S
Resultado atribuido a intereses minoritarios	18	17	14	5,9	21,4
Otros cambios en patrimonio ⁵	705	(1.042)	138	N/S	N/S
Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante	1.913	1.646	3.062	16,2	(46,2)
Intereses minoritarios ⁶	200	200	200	-	-
PASIVO NO CORRIENTE:	4.824	4.500	4.538	(7,2)	0,8
Deudas financieras a largo plazo	3.446	3.074	2.751	(12,1)	(11,7)
Provisiones a largo plazo	159	256	210	37,9	(21,9)
Deudas a largo plazo	232	204	168	(13,7)	(21,4)
Pasivos por impuestos diferidos ⁷	774	652	1.075	(18,7)	39,3
Retribuciones pendientes de pago	208	191	330	(8,9)	42,1
Derivados	5	123	4	95,9	2.945,0
PASIVO CORRIENTE:	3.740	4.142	3.492	9,7	(18,6)
Deudas financieras a corto plazo	556	689	423	19,3	(62,9)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.910	2.796	2.875	(4,1)	2,7
Deudas fiscales corrientes	2	4	4	50,0	-
Provisiones a corto plazo	260	182	170	(42,9)	(7,1)
Derivados	12	471	20	97,4	2.255,0
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	10.677	10.488	11.292	1,8	(7,1)

*2008 reexpresado para reflejar la adopción de CINIIF 13 y CINIIF 14. En la cuenta de resultados del ejercicio social finalizado el 31 de marzo de 2008, esta reexpresión resultó en un aumento de 5 millones de libras de los ingresos, de 2 millones de libras en los gastos de explotación, de 36 millones de libras de los resultados de explotación y de 7 millones de libras de los gastos fiscales.

¹ Existencias: incluye piezas consumibles y fungibles de ingeniería.

2 Deudores: incluye principalmente créditos frente a clientes.

3 Otros activos corrientes: incluye, principalmente pagos anticipados y otros deudores no comerciales.

4 Tal y como se describe en la columna “otras reservas” de los estados de cambios en el patrimonio neto consolidado que se incluye en el apartado 24.2.7 de este Documento.

5 Otros cambios en el patrimonio – movimientos del patrimonio no reflejados en los estados financieros – según se describen en los principales componentes del apartado 24.2.7. son los siguientes: marzo 2008 (reexpresado) – ganancias por diferencias de cambio reflejadas directamente en el estado de otro resultado global 24 millones de libras, ganancias netas sobre coberturas de flujo de efectivo reflejadas directamente en el estado de otro resultado global 119 millones de libras; marzo 2009 – pérdidas netas sobre coberturas de flujo de efectivo reflejadas directamente en el estado de otro resultado global (988) millones de libras, parte de otros movimientos (negativos) en las reservas de asociadas (26) millones de libras, dividendos netos pagados (56) millones de libras; marzo 2010 – ganancias netas sobre coberturas de flujo de efectivo reflejadas directamente en el estado de otro resultado global 587 millones de libras, parte de otros movimientos (positivos) en reservas de asociadas 34 millones de libras, porción del capital de la emisión de bonos convertibles (neto de dos millones de libras de costes de transacción) 84 millones de libras.

6 Intereses minoritarios: incluye participaciones preferentes perpetuas denominadas en euros con cupón fijo del 6,75%, por importe de 300 millones de euros. Véase apartado 16.1 para obtener más información.

7 Pasivos por impuestos diferidos: incluye el efecto fiscal de las diferencias temporales surgidas entre las bases imponibles de activos y pasivos y su valor contable en el balance de situación.

La columna referida al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2008 reexpresada no coincide con la auditada de dicho ejercicio. En las cuentas del ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2009 se incluyeron dichas cifras a efectos comparativos para mostrar los impactos en las políticas contables consecuencia de las CINIIF13 y CINIIF 14.

La CINIIF 13 “Programas de fidelización de clientes” se aplica a las transacciones de venta en que las sociedades adjudican a sus clientes créditos-premio que, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones, éstos pueden canjear en el futuro por bienes y servicios gratuitos o con un descuento. La interpretación requiere que las entidades reconozcan los créditos-premio que adjudican a sus clientes como un componente identificable por separado del ingreso, que se habría diferido en la fecha de la venta inicial

CINIIF 14 “Límite de un activo por prestaciones definidas, obligación de mantener un nivel mínimo de financiación y su interacción”, ofrece orientación en cuanto a la valoración del límite establecido en la NIC19 “Retribuciones a los empleados”, respecto al importe del excedente que se puede reconocer como un activo. También ofrece orientación respecto al modo en que los activos o pasivos por pensiones pueden verse afectados por un requisito legal o contractual respecto a un nivel mínimo de financiación

(millones de €)	31 de marzo de 2010	31 de marzo de 2009	31 de marzo de 2008 (reexpresado)	% Variación 10-09	% variación 09-08
ACTIVO NO CORRIENTE:	8.960	8.747	10.280	2,4	(14,9)
Activos intangibles	302	287	278	5,2	3,2
Inmovilizaciones materiales	7.759	7.771	9.127	(0,2)	(14,9)
Flota aérea	6.450	6.442	7.509	0,1	(14,2)
Otro inmovilizado material	1.309	1.329	1.617	(1,5)	(17,8)
Participaciones en entidades asociadas	221	225	285	(1,8)	(21,1)
Inversiones financieras a largo plazo-	659	438	567	50,5	(22,8)
Activos financieros disponibles para la venta	85	70	101	21,4	(30,7)
Activos derivados de retribuciones a empleados	543	365	402	48,8	(9,2)
Derivados	30	3	64	900	(95,3)
Otros activos no corrientes	19	27	24	(29,6)	12,5

(millones de €)	31 de marzo de 2010	31 de marzo de 2009	31 de marzo de 2008 (reexpresado)	% Variación 10-09	% variación 09-08
ACTIVO CORRIENTE:	3.039	2.520	3.909	20,6	(35,5)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	34	-	-		
Existencias	110	136	141	(19,1)	(3,5)
Deudores	561	569	736	(1,4)	(22,7)
Otros activos corrientes	325	288	387	12,8	(25,6)
Inversiones financieras a corto plazo-	1.126	1.095	1.787	2,8	(38,7)
Derivados	83	43	303	93,0	(85,8)
Otros activos financieros	1.043	1.052	1.484	(0,9)	(29,1)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	883	432	858	104,4	(49,7)
Tesorería	632	265	226	138,0	17,3
Otros activos líquidos equivalentes	252	167	632	50,9	(73,6)
TOTAL ACTIVO	11.999	11.268	14.190	6,5	(20,6)
PATRIMONIO NETO:	2.375	1.983	4.099	19,8	(51,6)
Capital social	324	309	362	4,9	(14,6)
Prima de emisión	1.053	1.007	1.177	4,6	(14,4)
Reservas	483	1.984	1.253	(75,7)	58,3
Acciones propias	(4)	(10)	(13)	(60,0)	(23,1)
Resultados atribuibles a la sociedad dominante	(498)	(403)	895	23,6	N/S
Resultado consolidado del ejercicio	(478)	(385)	912	24,2	N/S
atribuible a intereses minoritarios	20	18	18	11,1	0,0
Otros cambios en patrimonio	792	(1.119)	173	N/S	N/S
Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante	2.150	1.768	3.848	21,6	(54,0)
Intereses minoritarios	225	215	251	4,6	(14,3)
PASIVO NO CORRIENTE:	5.421	4.835	5.702	12,1	(15,2)
Deudas financieras a largo plazo	3.873	3.303	3.457	17,3	(4,5)
Provisiones a largo plazo	179	275	264	(35,0)	4,2
Deudas a largo plazo	261	219	211	(19,2)	3,8
Pasivos por impuestos diferidos	870	700	1.351	(24,3)	(48,2)
Retribuciones pendientes de pago	234	205	415	(14,1)	(50,6)
Derivados	6	132	5	95,5	2.540
PASIVO CORRIENTE:	4.203	4.450	4.388	(5,6)	1,4
Deudas financieras a corto plazo	625	740	532	(15,5)	39,1
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	3.270	3.004	3.613	8,9	(16,9)
Deudas fiscales corrientes	2	4	5	(50)	(20)
Provisiones a corto plazo	292	196	214	49,0	(8,4)
Derivados	13	506	25	(97,4)	1.924
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	11.999	11.268	14.190	6,5	(20,6)
2008 reexpresado para reflejar la adopción de CINIIF 13 y CINIIF 14. En la cuenta de resultados del ejercicio social finalizado el 31 de marzo de 2008, esta reexpresión resultó en un aumento de 5 millones de libras de los ingresos, de 2 millones de libras en los gastos de explotación, de 36 millones de libras de los resultados de explotación y de 7 millones de libras de los gastos fiscales.					

24.2.2 Comentarios a las variaciones más significativas en el balance de situación formulado con arreglo a las NIIF-UE

24.2.2.1 Comparación entre el balance de situación de British Airways al 31 de marzo de 2010 y el balance de situación de British Airways al 31 de marzo de 2009

a) Activo no corriente

Las variaciones más significativas entre el 31 de marzo de 2010 y el 31 de marzo de 2009 se registraron en la flota aérea, que disminuyó en 257 millones de libras esterlinas, y en los activos derivados de retribuciones a empleados, que aumentaron en 143 millones de libras esterlinas.

Flota aérea: los movimientos principales fueron los pagos realizados a la entrega y anteriores a la entrega de nuevos aviones que ascendieron a 449 millones de libras esterlinas y reparaciones de motores activadas en el ejercicio por importe de 49 millones de libras esterlinas, contrarrestados por dotaciones a la amortización por un total de 616 millones de libras esterlinas.

Activos derivados de retribuciones a empleados: los activos reconocidos en planes de pensiones de prestación definida, calculados de acuerdo con la NIC 19, aumentaron en el plan APS desde 304 millones hasta 317 millones de libras esterlinas y en el plan NAPS desde 26 millones hasta 158 millones de libras esterlinas, y disminuyeron en otros planes más pequeños desde 10 millones hasta 8 millones de libras esterlinas (como consecuencia de la valoración mediante la NIC 19).

b) Activo corriente

La variación más significativa entre el 31 de marzo de 2010 y el 31 de marzo de 2009 se registró en la partida de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", que aumentó en 384 millones de libras esterlinas, desde 402 millones hasta 786 millones de libras esterlinas, como consecuencia de los flujos netos totales procedentes de las actividades de explotación (331 millones de libras esterlinas) y de las actividades de financiación (350 millones de libras esterlinas), y de un beneficio por diferencias de cambio de 40 millones de libras esterlinas en los saldos de tesorería en moneda extranjera, que superaron el efectivo neto aplicado en las actividades de inversión (337 millones de libras esterlinas).

c) Patrimonio neto

El patrimonio neto de British Airways aumentó en 267 millones de libras esterlinas. Los elementos más significativos de este incremento fueron la pérdida neta del ejercicio por importe de 425 millones de libras esterlinas, compensada por ganancias netas de 587 millones de libras esterlinas (y reflejando movimientos contra la libra en la denominación de las monedas de las obligaciones utilizadas para cubrir los ingresos de efectivo, principalmente yen, US dólar y Euro)) en operaciones de cobertura de flujos de efectivo (reconocidas en el estado de otro resultado global) y 84 millones de libras esterlinas relativos al componente de patrimonio de la emisión de Bonos Convertibles de agosto de 2009.

d) Pasivo no corriente

Las variaciones más significativas entre el 31 de marzo de 2010 y el 31 de marzo de 2009 fueron el aumento de 372 millones de libras esterlinas en la partida de "Deudas financieras a largo plazo", la disminución del saldo de "Derivados" en 118 millones de libras esterlinas, y el aumento de 122 millones de libras esterlinas en la partida de "Pasivos por impuestos diferidos".

Deudas financieras a largo plazo: los aumentos más significativos se registraron en "Deudas con entidades de crédito", que aumentaron en 566 millones de libras esterlinas, principalmente debido al componente de deuda de la emisión de Bonos Convertibles de agosto de 2009 (269 millones de libras esterlinas) y a los préstamos hipotecarios en yenes a tipo de interés variable con garantía sobre aviones, amortizables entre 2014 y 2015, que supusieron un incremento de 272 millones de libras esterlinas. Estas subidas fueron compensadas por una disminución neta de 194 millones de libras esterlinas en las obligaciones por arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos. El valor actual de las cuotas mínimas por arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos con vencimiento superior a un año pero inferior a cinco años disminuyó desde 926 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2009 hasta 27 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2010.

Derivados: este pasivo disminuyó principalmente debido a la variación en el valor de mercado de los derivados de combustible contratados en mercados no organizados (OTC).

Pasivos por impuestos diferidos: el aumento de esta partida incluyó un incremento de 78 millones de libras esterlinas por diferencias temporales relacionadas con las pensiones.

Provisiones a largo plazo: la disminución de este pasivo se debió principalmente a los 82 millones de libras de provisiones por litigios trasladados de provisiones a largo plazo a 31 de marzo de 2009 a provisiones a corto plazo a 31 de marzo de 2010.

e) Pasivo corriente

La variación más significativa se produjo en la partida de "Derivados", que se redujo de 471 millones de libras esterlinas a 12 millones de libras esterlinas, principalmente debido a la variación en el valor de mercado de los derivados de combustible contratados en mercados OTC.

24.2.2.2 Comparación entre el balance de situación de British Airways al 31 de marzo de 2009 y el balance de situación de British Airways al 31 de marzo de 2008

a) Activo no corriente

La variación más significativa entre el 31 de marzo de 2009 y el 31 de marzo de 2008 fue el aumento de los activos intangibles, que pasaron de 221 millones de libras esterlinas a 267 millones de libras esterlinas, principalmente debido a los derechos de aterrizaje, valorados en 35 millones de libras esterlinas a valor razonable, que fueron adquiridos con la compra de la aerolínea francesa L'Avion durante el ejercicio (compañía que ha sido integrada en el grupo Open Skies).

b) Activo corriente

Las variaciones más significativas de este epígrafe entre el 31 de marzo de 2009 y el 31 de marzo de 2008 se registraron en las partidas de "Otros activos financieros", que disminuyeron en 202 millones de libras esterlinas, y de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", que se redujeron en 281 millones de libras esterlinas.

Otros activos financieros: debido a la gestión de liquidez, se produjo un descenso de 202 millones de libras esterlinas en los depósitos remunerados a corto plazo con vencimiento superior a tres meses.

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes: la disminución de 281 millones de libras esterlinas fue consecuencia del efectivo neto aplicado en actividades de inversión (257 millones de libras esterlinas) y de financiación (165 millones de libras esterlinas), cuya cantidad fue superior al importe de los flujos de efectivo netos procedentes de las actividades de explotación (133 millones de libras esterlinas) y al beneficio por diferencias de cambio de 8 millones de libras esterlinas en los saldos con entidades de crédito.

c) Patrimonio neto

El patrimonio neto de British Airways se redujo en 1.416 millones de libras esterlinas. Los componentes más significativos de este descenso fueron la pérdida neta del ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, por importe de 358 millones de libras esterlinas, y el movimiento neto negativo de las coberturas de flujos de efectivo en dicho ejercicio, que ascendió a 988 millones de libras esterlinas (registrados directamente en el patrimonio neto como parte del resultado global del ejercicio, tal y como se indica en el apartado 24.2.7). A 31 de marzo de 2008, el valor razonable y el valor contable de las coberturas de flujos de efectivo consideradas altamente eficaces arrojaban un pasivo de 777 millones de libras esterlinas (netos de los impuestos diferidos correspondientes de 301 millones de libras esterlinas). Además, en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009 se pagó un dividendo de 56 millones de libras esterlinas, que se registró directamente reduciendo el patrimonio neto.

d) Pasivo no corriente

La variación más significativa del epígrafe "Pasivo no corriente" fue el descenso de 423 millones de euros registrado en "Pasivos por impuestos diferidos", que pasaron de 1.075 millones a 652 millones de libras esterlinas. Los principales componentes de este movimiento fueron los efectos fiscales de las pérdidas reconocidas por cambios en el valor razonable (en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008 se registraron ganancias) de las coberturas de flujos de efectivo (252 millones de libras esterlinas), las diferencias de cambio de los pasivos financieros (137 millones de libras esterlinas), un activo por compensación de bases imponibles negativas como consecuencia de la aplicación de CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes" (reduciéndose el pasivo en 52 millones de libras esterlinas) y a un descenso por la compensación de bases imponibles negativas derivadas de la pérdida del ejercicio reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias (56 millones de euros).

e) Pasivo corriente

El cambio más significativo en el epígrafe de "Pasivo corriente" entre el 31 de marzo de 2009 y el 31 de marzo de 2008 es el aumento de la partida de "Derivados", que pasa de 20 millones a 471 millones de libras esterlinas, como consecuencia de la variación en el valor de mercado de los contratos de divisas a plazo y de los derivados de combustible contratados en mercados OTC.

24.2.3 Cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 formulados con arreglo a las NIIF-UE

(millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07
OPERACIONES CONTINUADAS:					
Total ingresos de las operaciones	7.994	8.992	8.758	(11,1)	2,7
Gastos de explotación					
Gastos de personal (excluidos costes de reestructuración))	1.998	2.193	2.165	(8,9)	1,3
Gastos de reestructuración	85	78	1	9,0	N/S
Dotación a la amortización y pérdidas por deterioro	732	694	692	5,5	0,3
Gastos derivados de contratos de arrendamiento operativo de aviones	69	73	68	(5,5)	7,4
Gastos de combustible	2.372	2.969	2.055	(20,1)	44,5
Gastos de ingeniería y otros gastos de aeronaves	505	510	451	(1,0)	13,1
Tasas de aterrizaje y tasas de navegación	608	603	528	0,8	14,2
Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones	997	1.021	977	(2,4)	4,5
Gastos de ventas	290	369	361	(21,4)	2,2
Diferencias de cambio	(2)	117	6	N/S	N/S
Gastos de alojamiento, equipos de tierra y IT	571	585	576	(2,4)	1,6
Total gastos de explotación	8.225	9.212	7.880	(10,7)	16,9
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(231)	(220)	878	5.0	N/S
Ingresos financieros	20	95	111	(78,9)	(14,4)
Gastos financieros	(157)	(182)	(175)	(13,7)	4,0
Beneficios/(pérdidas) procedentes de derivados de combustible	15	(18)	12	N/S	N/S
Diferencias de conversión de deuda en moneda extranjera	(14)	(59)	(11)	N/S	N/S
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	(32)	4	26	N/S	(84,6)
Beneficio/(pérdida) derivado de la venta de inmovilizado material y participaciones	(16)	8	14	N/S	(42,9)
Saldo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	-	(12)	(3)	N/S	N/S
Financiación neta (gasto)/ingreso correspondiente a pensiones	(116)	(17)	70	N/S	N/S
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(531)	(401)	922	N/S	N/S
Impuesto sobre sociedades	106	43	(194)	N/S	N/S

(millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(425)	(358)	728	N/S	N/S
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (DESPUÉS DE IMPUESTOS)			(2)	-	N/S
RESULTADO DEL EJERCICIO DESPUÉS DE IMPUESTOS	(425)	(358)	726	N/S	N/S
Atribuible a:					
Accionistas de la sociedad dominante	(443)	(375)	712	18,1	N/S
Intereses minoritarios	18	17	14	5,9	21,4
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (peniques)	(38,5)	(32,6)	61,9	18.1	N/S
<i>2008/9 reexpresado para reflejar la adopción de CINIIF 13 y CINIIF 14</i>					

(millones de €)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07
OPERACIONES CONTINUADAS:					
Total ingresos de las operaciones	9.015	10.917	12.542	(17,4)	(13,0)
Gastos de explotación					
Gastos de personal (excluidos costes de reestructuración)	2.253	2.663	3.100	(15,4)	(14,1)
Gastos de reestructuración	96	95	1	1,1	9.400
Dotación a la amortización y pérdidas por deterioro	825	843	991	(2,1)	(14,9)
Gastos derivados de contratos de arrendamiento operativo de aviones	78	89	97	(12,4)	(8,2)
Gastos de combustible	2.675	3.605	2.943	(25,8)	22,5
Gastos de ingeniería y otros gastos de aeronaves	569	619	646	(8,1)	(4,2)
Tasas de aterrizaje y tasas de navegación	686	732	756	(6,3)	(3,2)
Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones	1.124	1.240	1.399	(9,3)	(11,4)
Gastos de ventas	327	448	517	(27,0)	(13,3)
Diferencias de cambio	(2)	142	9	N/S	N/S
Gastos de alojamiento, equipos de tierra y TI	644	710	825	(9,3)	(13,9)
Total gastos de explotación	9.275	11.185	11.285	(17,1)	(0,9)
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(260)	(267)	1.257	(2,6)	N/S
Ingresos financieros	23	115	159	(80,0)	(27,7)
Gastos financieros	(177)	(221)	(251)	(19,9)	(12,0)
Beneficios/(pérdidas) procedentes de derivados de combustible	17	(22)	17	N/S	N/S
Diferencias de conversión de deuda en moneda extranjera	(16)	(72)	(16)	(78,0)	350,0

(millones de €)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07	% variación 10/09- 09/08	% variación 09/08- 08/07
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	(36)	5	37	N/S	(86,5)
Beneficio/(pérdida) derivado de la venta de inmovilizado material y participaciones	(18)	10	20	N/S	(50,0)
Saldo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta		(15)	(4)	N/S	275,0
Financiación neta (gasto)/ingreso correspondiente a pensiones	(131)	(21)	100	523,8	N/S
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(599)	(487)	1.320	23,0	N/S
Impuesto sobre sociedades	119	52	(278)	128,8	N/S
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(480)	(435)	1.043	10,3	N/S
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (DESPUÉS DE IMPUESTOS)			(3)	-	N/S
RESULTADO DEL EJERCICIO DESPUÉS DE IMPUESTOS	(480)	(435)	1.040	10,4	N/S
Atribuible a:					
Accionistas de la sociedad dominante	(500)	(455)	1.020	9,9	N/S
Intereses minoritarios	20	20	20	0,0	0,0
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (peniques)	(43.4)	(39.6)	88.6	9,6	N/S
<i>2008/9 reexpresado para reflejar la adopción de CINIIF 13 y CINIIF 14</i>					

24.2.4 Comentarios sobre las variaciones más significativas en la cuenta de pérdidas y ganancias formuladas con arreglo a las NIIF-UE

Véase el apartado 14.3 que incluye información sobre las variaciones más significativas en la cuenta de pérdida y ganancias.

24.2.5 Estados de flujos de efectivo consolidados correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 formulados con arreglo a las NIIF-UE

(millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	331	133	303	148,9	(56,1)
Resultado de explotación	(231)	(220)	878	N/S	N/S
Pérdida de explotación procedente de operaciones interrumpidas	-	-	(2)		N/S
Ajustes al resultado:					
Amortizaciones y deterioros	732	694	692	5,5	0,3
Otros ajustes que no suponen movimiento de efectivo		1	3	N/S	(66,7)
Cambios en el capital circulantes	(40)	(168)	(1.020)	(76,2)	(83,5)

(millones de libras esterlinas)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/08	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07
Existencias, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	(181)	32	96	N/S	(66,7)
Acreedores y otras cuentas a pagar y provisiones	241	(132)	(325)	N/S	(59,4)
Pagos por reestructuraciones	(81)	(64)	(32)	26,6	100,0
Pagos en concepto de liquidación por investigación por competencia desleal	(19)	(4)	(149)	375,0	(97,3)
Pago en efectivo a plan de pensiones NAPS			(610)		N/S
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(130)	(174)	(248)	(25,3)	(29,8)
Pagos de intereses	(136)	(177)	(182)	(23,2)	(2,7)
Impuestos sobre beneficios (pagados)/cobrados	6	3	(66)	100,0	N/S
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(337)	(257)	(42)	31,1	511,9
Pagos por inversiones	(514)	(605)	(683)	(15,0)	(11,4)
Empresas de Grupo y asociadas	(9)	(34)	(54)	(73,5)	(37,0)
Activos intangibles	(13)	(24)	(33)	(45,8)	(27,3)
Inmovilizaciones materiales	(492)	(547)	(596)	(10,1)	(8,2)
Cobros por desinversiones-	160	226	521	(29,2)	(56,6)
Empresas del Grupo y asociadas			1		N/S
Rescates de seguros por baja de avión Boeing 777	-	12	51	-	(76,5)
Inmovilizaciones materiales	102	5	11	1,940,0	(70,6)
Otros activos financieros	58	209	458	(72,2)	(54,4)
Otros activos					
Intereses recibidos	17	105	117	(83,8)	(10,3)
Dividendos recibidos	-	17	3	N/S	466,7
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	350	(165)	(262)	N/S	(37,0)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	84	1	4	N/S	(75,0)
Emisión de instrumentos de patrimonio	84	-	-	N/S	-
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	1	4	N/S	(75,0)
Cobros y pagos por pasivos financieros	284	(91)	(252)	N/S	(63,9)
Cobros de deudas financieras a largo plazo	1.053	377	172	179,3	119,2
Amortización de deudas financieras	(160)	(66)	(68)	142,4	(2,9)
Pagos de obligaciones por arrendamientos financieros	(609)	(402)	(356)	51,5	12,9
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	(18)	(75)	(14)	(76,0)	435,7
Dividendos	-	(58)	-	N/S	N/S
Distribuciones a los titulares de acciones perpetuas	(18)	(17)	(14)	5,9	21,4
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	40	8	(29)	437,5	N/S
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTES	384	(281)	(30)	N/S	836,7
Efectivo y equivalentes al comienzo del ejercicio	402	683	713	(41,1)	(4,2)
Efectivo y equivalentes al final del ejercicio	786	402	683	95,5	(41,1)

(millones de €)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	373	161	434	131,7	(62,9)
Resultado de explotación	(260)	(267)	1.257	(2,6)	N/S
Pérdida de explotación procedente de operaciones interrumpidas	-	-	-		
Ajustes al resultado:					
Amortizaciones y deterioros	825	843	991	(2,1)	(14,9)

(millones de €)	Ejercicio 2010/09	Ejercicio 2009/	Ejercicio 2008/07 (reexpresado)	% Variación 10/09- 09/08	% Variación 09/08- 08/07
Otros ajustes que no suponen movimiento de efectivo		1	4	N/S	(75,0)
Cambios en el capital circulante	(45)	(204)	(1.461)	(77,9)	(86,0)
Existencias, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	(204)	39	137	N/S	(71,5)
Acreedores y otras cuentas a pagar y provisiones	272	(160)	(465)	N/S	(65,6)
Pagos por reestructuraciones	(91)	(78)	(46)	16,7	69,6
Pagos en concepto de liquidación por investigación por competencia desleal	(21)	(5)	(213)	320,0	(97,7)
Pago en efectivo a plan de pensiones NAPS			(874)		
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(147)	(211)	(355)	(30,3)	(40,6)
Pagos de intereses	(153)	(215)	(261)	(28,8)	(17,6)
Impuestos sobre beneficios (pagados)/cobrados	7	4	(95)	75,0	N/S
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(380)	(312)	(60)	21,8	420
Pagos por inversiones	(580)	(735)	(978)	(21,1)	(24,8)
Empresas de Grupo y asociadas	(10)	(41)	(77)	(75,6)	(46,8)
Activos intangibles	(15)	(29)	(47)	(48,3)	(38,3)
Inmovilizaciones materiales	(555)	(664)	(854)	(16,4)	(22,2)
Cobros por desinversiones-	180	274	746	(34,3)	(63,3)
Empresas del Grupo y asociadas			1		N/S
Rescates de seguros por baja de avión Boeing 777		15	73	N/S	(79,5)
Inmovilizaciones materiales	115	6	16	(1.816,7)	(62,5)
Otros activos financieros	65	254	656	(74,4)	(61,3)
Otros activos					
Intereses recibidos	19	127	168	(85,0)	(24,4)
Dividendos recibidos		21	4	N/S	425,0
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	395	(200)	(375)	N/S	(46,7)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	95	1	6	9.400,0	(83,3)
Emisión de instrumentos de patrimonio	95			N/S	
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	1	6	N/S	(83,3)
Cobros y pagos por pasivos financieros	320	(110)	(361)	N/S	(69,5)
Cobros de deudas financieras a largo plazo	1.187	458	246	159,2	86,2
Amortización de deudas financieras	(180)	(80)	(97)	125,2	(17,5)
Pagos de obligaciones por arrendamientos financieros	(687)	(488)	(510)	40,8	(4,3)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	(20)	(91)	(20)	(78,0)	355,0
Dividendos		(70)		N/S	N/S
Distribuciones a los titulares de acciones perpetuas	(20)	(21)	(20)	(4,8)	5,0
EFEECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	45	10	(42)	364,4	N/S
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO Y EQUIVALENTES	433	(341)	(43)	N/S	693,0
Efectivo y equivalentes al comienzo del ejercicio	432	858	1.048	(49,7)	(18,1)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio en el saldo inicial de efectivo y equivalentes de efectivo	20	(124)	(152)	N/S	(18,4)
Aumento/(disminución) neta del efectivo y equivalentes	433	(341)	(43)	N/S	693,0
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio en el aumento/(disminución) del efectivo y equivalentes de efectivo	(2)	39	5	N/S	680,0
Efectivo y equivalentes al final del ejercicio	883	432	858	104,4	(49,7)

24.2.6 Comentarios sobre las variaciones más significativas en el estado de flujos de efectivo formulado con arreglo a las NIIF-UE.

24.2.6.1 Flujos de efectivo netos procedentes de las actividades de explotación

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, el efectivo neto procedente de las actividades de explotación aumentó un 148,9% hasta situarse en 331 millones de libras esterlinas, en comparación con 133 millones de libras esterlinas en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009. Este incremento fue consecuencia, principalmente, de las variaciones del capital circulante, que fueron positivas, con 60 millones de libras esterlinas, en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, principalmente atribuibles al aumento de los proveedores y otros acreedores, las obligaciones por prestaciones a empleados, las provisiones a corto plazo y otro exigible a largo plazo, con un valor total de 237 millones de libras esterlinas, cifra que superó los 181 millones de libras esterlinas procedentes del incremento de los inventarios y las cuentas a cobrar. En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, los movimientos de capital circulante fueron negativos en 100 millones de libras esterlinas, lo que fue principalmente achacable al descenso de los proveedores y otros acreedores y de las obligaciones por prestaciones a empleados, que supusieron en total 218 millones de libras esterlinas, superando a los 126 millones de libras esterlinas resultantes del descenso de los inventarios y las cuentas a cobrar y del incremento de las provisiones a corto plazo y otro exigible a largo plazo.

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, el efectivo neto procedente de las actividades de explotación disminuyó un 56,1% hasta situarse en 133 millones de libras esterlinas, en comparación con la cifra de 303 millones de libras esterlinas registrada en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008. Este descenso se debió, principalmente, a una pérdida de explotación en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009 por importe de 220 millones de libras esterlinas, frente a un beneficio de explotación de 876 millones de libras esterlinas (incluidas las operaciones interrumpidas) en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008, contrarrestado en parte por salidas de efectivo no recurrentes en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008, consistentes en un pago único al fondo de pensiones NAPS por importe de 610 millones de libras esterlinas y un pago de 149 millones de libras esterlinas a Departamento de Justicia de EE.UU. en concepto de liquidación por un caso de investigación por competencia desleal, y por el pago de 69 millones de libras esterlinas más en impuestos en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008 que en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009.

24.2.6.2 Efectivo neto procedente de (o aplicado en) las actividades de inversión

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, el efectivo neto aplicado en las actividades de inversión ascendió a 337 millones de libras esterlinas, frente a los 257 millones de libras esterlinas aplicados en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009. Este incremento de 80 millones de libras en el efectivo neto empleado en actividades de inversión fue en gran medida el resultado de los ingresos por ventas de otros activos financieros, incluyendo depósitos remunerados a corto plazo, que cayeron desde 202 millones de libras en el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2009 a 51 millones de libras en el ejercicio que acabó el 31 de marzo de 2010 compensado en parte por los ingresos procedentes de la venta de elementos de inmovilizado material (principalmente en relación con la venta y posterior arrendamiento de dos aviones Boeing 777-200 en el ejercicio terminado el 31 de

marzo de 2009), que se incrementaron en 97 millones de libras esterlinas en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009 con respecto al ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008.

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, el efectivo neto aplicado en las actividades de inversión ascendió a 257 millones de libras esterlinas, frente a los 42 millones de libras esterlinas aplicados en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008. Este aumento de 215 millones de libras esterlinas se debió, en gran medida, a que las retiradas de depósitos remunerados a corto plazo se redujeron en 256 millones de libras esterlinas (compensado por un incremento de 7 millones de libras de los ingresos por ventas de otros activos financieros (que fueron cero en el ejercicio fiscal acabado el 31 de marzo de 2008)). Retiradas de depósitos remunerados a corto plazo que constituyen un flujo positivo derivado de actividades de inversión fue de 202 millones de libras en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009 y de 458 millones de libras en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008.

24.2.6.3 Efectivo neto procedente de (o aplicado en) las actividades de financiación

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010, el efectivo neto procedente de las actividades de financiación ascendió a 350 millones de libras esterlinas, frente a los 165 millones de libras esterlinas aplicados en actividades de financiación en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009. Este aumento de 515 millones de libras esterlinas en el efectivo neto de estas actividades fue consecuencia, en gran medida, de la emisión en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 de los Bonos Convertibles por valor de 350 millones de libras esterlinas, y del endeudamiento financiero a largo plazo adicional para financiar las entregas de aviones (que conjuntamente generaron 760 millones de libras esterlinas de efectivo más que en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009), lo cual se vio contrarrestado en parte por un aumento de los pagos previstos en concepto de arrendamiento financiero, que se incrementaron en 207 millones de libras esterlinas en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 con respecto al ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, debido principalmente al mayor número de vencimientos de arrendamientos con pagos finales en el ejercicio financiero finalizado el 31 de marzo de 2010. Estos vencimientos de arrendamientos eran generalmente de arrendamiento financiero denominados “*hire purchase arrangements*”. El importe actual debido bajo los contratos de compra a plazos cayó de 517 millones de libras a 31 de marzo de 2009 a 288 millones a 31 de marzo de 2010.

En el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009, el efectivo neto procedente de las actividades de financiación ascendió a 165 millones de libras esterlinas, frente a los 262 millones de libras esterlinas en el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008. Este descenso de 97 millones de libras esterlinas en el efectivo neto de estas actividades fue consecuencia, en gran medida, al aumento de 205 millones de libras esterlinas en los préstamos a largo plazo, y en parte al aumento en 46 millones de libras esterlinas de las obligaciones de pago por leases financieros y al pago de 58 millones de libras esterlinas en dividendos (durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008 no se repartió ningún dividendo).

24.2.7 Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 formulados con arreglo a las NIIF-UE

Ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 (Millones de libras esterlinas)	Capital emitido	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total patrimonio neto	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de abril de 2009	288	937	(9)	430	1.646	200	1.846
Resultado global del ejercicio (neto de impuestos)				182	182	18	200
Componente de patrimonio de los bonos convertibles*				84	84		84
Coste de pagos en acciones				1	1		1
Ejercicio de opciones sobre acciones			5	(5)			
Distribuciones a los titulares de acciones perpetuas						(18)	(18)
Saldo a 31 de marzo de 2010	288	937	(4)	692	1.913	200	2.113

* Después de deducir costes de transacción por importe de 2 millones de libras esterlinas.

Ejercicio terminado el 31 de marzo de 2009 (Millones de libras esterlinas)	Capital emitido (millones de libras esterlinas)	Prima de emisión (millones de libras esterlinas)	Acciones propias (millones de libras esterlinas)	Otras reservas (millones de libras esterlinas)	Total patrimonio o neto (millones de libras esterlinas)	Intereses minoritarios (millones de libras esterlinas)	Total patrimonio o neto (millones de libras esterlinas)
Saldo a 1 de abril de 2008	288	937	(10)	1.818	3.033	200	3.233
Adopción de CINIIF 13				(206)	(206)		(206)
Adopción de CINIIF 14				235	235		235
Saldo a 1 de abril de 2008 (reexpresado)	288	937	(10)	1.847	3.062	200	3.262
Resultado global del ejercicio (neto de impuestos)				(1.360)	(1.360)	17	(1.343)
Coste de pagos en acciones				1	1		1
Ejercicio de opciones sobre acciones			2	(2)			
Adquisición de acciones propias			(1)		(1)		(1)
Dividendos netos				(56)	(56)		(56)
Distribuciones a los titulares de acciones perpetuas						(17)	(17)
Saldo a 31 de marzo de 2009	288	937	(9)	430	1.646	200	1.846

Ejercicio terminado el 31 de marzo de 2008 (Millones de libras esterlinas)	Capital emitido (millones de libras esterlinas)	Prima de emisión (millones de libras esterlinas)	Acciones propias (millones de libras esterlinas)	Otras reservas (millones de libras esterlinas)	Total patrimonio o neto (millones de libras esterlinas)	Intereses minoritarios (millones de libras esterlinas)	Total patrimonio o neto (millones de libras esterlinas)
Saldo a 1 de abril de 2007	288	933	(10)	1.000	2.211	200	2.411
Adopción de IFRIC 13				(202)	(202)		(202)
Adopción de IFRIC 14				199	199		199
Saldo a 1 de abril de 2007 (reformulado)	288	933	(10)	997	2.208	200	2.408
Resultado global del ejercicio (neto de impuestos)				848	848	14	862
Coste de pagos en acciones				(4)	(4)		(4)
Impuestos diferidos – ajuste por tipos de cambio				6	6		6
Emisión de acciones		4			4		4

Distribuciones a los titulares de acciones perpetuas						(14)	(14)
Saldo a 31 de marzo de 2008	288	937	(10)	1.847	3.062	200	3.262

Resultado global del ejercicio					
	A 31 de marzo de 2010	A 31 de marzo de 2009	A 31 de marzo de 2008 (reexpresado)	% Variación 10-09	% Variación 09-08
(millones de libras esterlinas)					
Beneficio/ (perdidas) netos	(425)	(358)	726	18,7	N/S
Otros resultado global del ejercicio					
Diferencias positivas/(negativas) de cambio	(18)	38	24	N/S	58,3
Ganancias/(pérdidas) en operaciones de cobertura de flujos de efectivo	587	(988)	119	N/S	N/S
Parte de otros movimientos					
En reservas de empresas asociadas	34	(26)	(2)	N/S	1.200
Ganancias/(pérdidas) netas en activos financieros disponibles para la venta	17		(5)	N/S	N/S
Materialización de ganancias por cambios en el valor razonable		(4)		N/S	N/S
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento					
Actualizadas a valor de mercado	5	(5)		N/S	N/S
	200	(1.343)	862	N/S	N/S

24.2.8 Información financiera intermedia de British Airways

El 30 de julio de 2010, British Airways publicó su informe de gestión intermedio para el periodo de tres meses finalizado el 30 de junio de 2010 (disponible en www.bashareholders.com), que incluía determinada información referida al balance y la cuenta de resultados elaborada de acuerdo con la normativa aplicable. Con el fin de preparar la información pro forma recogida en el apartado 25 de este Documento, British Airways ha generado información adicional referida al balance y la cuenta de resultados además de la publicada el 30 de julio de 2010. La inclusión de dicha información en el presente Documento se considerará una actualización de la información financiera intermedia correspondiente al periodo de tres meses finalizado el 30 de junio de 2010.

Cuenta de resultados	Trimestre a 30 de junio de 2010	Trimestre a 30 de junio de 2009	% variación
(millones de libras esterlinas)			
Ingresos por tráfico			
Pasaje	1.666	1.724	(3,4)
Carga	175	128	36,7
	1.841	1.852	(0,6)
Otros ingresos	96	131	(26,7)
INGRESOS	1.937	1.983	(2,3)
Gastos de personal	495	527	(6,1)
Reestructuraciones	-	9	N/S
Amortizaciones y deterioros	174	179	(2,8)

Cuenta de resultados	Trimestre a 30 de junio de 2010	Trimestre a 30 de junio de 2009	% variación
Gastos en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves	17	18	(5,6)
Gastos de combustible	592	596	(0,7)
Gastos de ingeniería y otros costes de flota	136	130	4,6
Tasas de aterrizaje y tasas de navegación	150	165	(9,1)
Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones	243	266	(8,6)
Gastos de ventas	70	68	2,9
Gastos de alojamiento, equipos en tierra y de TI y diferencias por cambio de divisa	132	119	10,9
GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN	2.009	2.077	(3,3)
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	(72)	(94)	(23,4)
Gastos financieros, incluidos los beneficios o pérdidas de derivados de combustible	(62)	(25)	148,0
Ingresos financieros	3	7	(57,1)
Gastos de financiación neta correspondiente a pensiones	(21)	(50)	(58,0)
Gastos por reconversión de deuda en moneda extranjera	(5)	25	(120,0)
Pérdidas por la venta de inmovilizado material e inversiones	(1)	-	N/S
Participación en pérdidas después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	(6)	(11)	(45,5)
Saldo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta			N/S
PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS	(164)	(148)	10,8
Impuestos sobre beneficios	42	42	0,0
PÉRDIDAS DESPUÉS DE IMPUESTOS	(122)	(106)	15,1
Atribuible a:			
Socios de la sociedad matriz	(127)	(111)	14,4
Intereses minoritarios	5	5	0,0
GANANCIAS/(PERDIDAS) POR ACCIÓN			
Básicas	(10,9)p	(9,6)p	13,5
Diluidas	(10,9)p	(9,6)p	13,5

BALANCE CONSOLIDADO			
	30 de junio 2010	30 de junio 2009	% variación
Millones de libras esterlinas			
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Inmovilizaciones materiales			
Flota	5.749	6.014	(4,4)
Inmuebles	907	962	(5,7)
Equipos	236	257	(8,2)
	6.892	7.233	(4,7)
Activos intangibles			
Fondo de comercio	40	39	2,6
Derechos de aterrizaje	199	201	(1,0)
Software	27	23	17,4
	266	263	1,1
Participaciones en empresas asociadas			
	192	185	3,8
Activos financieros disponibles para la venta	71	58	22,4

BALANCE CONSOLIDADO			
Millones de libras esterlinas	30 de junio 2010	30 de junio 2009	% variación
Activos derivados de retribuciones a empleados	497	388	28,1
Derivados	7	1	600,0
	575	447	28,6
Otros activos no corrientes	57	30	90,0
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	7.982	8.158	(2,2)
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	25	10	150,0
ACTIVOS CORRIENTES Y CUENTAS A COBRAR			
Existencias	117	108	8,3
Deudores comerciales	546	500	9,2
Otros activos corrientes	273	234	16,7
Derivados	30	24	25,0
Otros depósitos remunerados a corto plazo	941	822	14,5
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	808	436	85,3
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS	2.715	2.124	27,8
TOTAL ACTIVO	10.722	10.292	4,2
PATRIMONIO NETO			
Capital social emitido	288	288	0,0
Prima de emisión	937	937	0,0
Acciones propias	(4)	(6)	(33,3)
Otras reservas	478	769	(37,8)
TOTAL FONDOS PROPIOS	1.699	1.988	(14,5)
INTERESES MINORITARIOS	200	200	0,0
TOTAL PATRIMONIO NETO	1.899	2.188	(13,2)
PASIVO NO CORRIENTE			
Deudas financieras a largo plazo	3.433	2.953	16,3
Obligaciones derivadas de retribuciones a empleados	213	195	9,2
Provisión para impuestos diferidos	700	793	(11,7)
Provisiones no corrientes	160	238	(32,8)
Derivados	15	32	(53,1)
Otro pasivo a largo plazo*	333	197	69,0
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE**	4.854	4.408	10,1
PASIVO CORRIENTE			
Deuda financiera a corto plazo	567	573	(1,0)
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.094	2.775	11,5
Derivados	48	182	(73,6)
Impuesto corriente a pagar	2	8	(75,0)
Provisiones a corto plazo	258	158	63,3
TOTAL PASIVO CORRIENTE	3.969	3.696	7,4
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	10.722	10.292	4,2

*Otros pasivos a largo plazo han aumentado desde 197 millones de libras hasta 333 millones principalmente debido a descuentos diferidos sobre activos que se incluirán en la cuenta de resultados a lo largo de la vida de los activos asociados.

** El aumento de 446 millones de libras de los pasivos totales a largo plazo desde 4.854 millones de libras hasta 4.485 millones se debe principalmente al incremento de 480 millones de libras de las deudas financieras a largo plazo, de las cuales 269 millones de libras están representados por los bonos convertibles emitidos en agosto de 2009 y el aumento restante está representado principalmente por préstamos hipotecarios nuevos garantizados con aviones.

Tres meses finalizados el 30 de junio	30/06/2010	30/06/2009	% variación
€ millones			
Ingresos por tráfico			
<i>Pasaje</i>	1.901	1.912	(0,6)
<i>Carga</i>	200	142	40,8
	2.100	2.054	2,2
Otros ingresos	110	145	(24,1)
INGRESOS	2.210	2.200	0,5
Gastos de personal	565	585	(3,4)
Reestructuraciones	-	10	N/S
Amortizaciones y deterioros	199	199	0,0
Costes en concepto de arrendamientos operativos de aeronaves	19	20	(5,0)
Costes de combustible	675	661	2,1
Costes de ingeniería y otros costes de flota	155	144	7,6
Tasas de aterrizaje y tasas de navegación	171	183	(6,6)
Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones	277	295	(6,1)
Coste de ventas	80	75	6,7
Costes de alojamiento, equipos en tierra y de TI y diferencias por cambio de divisa	151	132	14,4
GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN	2.292	2.304	(0,5)
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	(82)	(104)	(21,2)
Costes financieros, incluidos los beneficios o pérdidas de derivados de combustible	(71)	(28)	154,0
Ingresos financieros	3	8	(62,5)
Gasto de financiación neta correspondiente a pensiones	(24)	(55)	(56,4)
Cargo por reconversión de deuda en moneda extranjera	(6)	28	N/S
Pérdidas por la venta de inmovilizado material e inversiones	(1)	0	N/S
Participación en pérdidas después de impuestos de empresas asociadas por uso de método de puesta en equivalencia	(7)	(12)	(41,2)
Saldo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	-	0	N/S
PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS	(187)	(164)	14,0
Impuestos sobre beneficios	48	47	2,1
PÉRDIDAS DESPUÉS DE IMPUESTOS	(139)	(117)	18,8
Atribuible a:			
Socios de la sociedad matriz	(145)	(123)	17,9
Intereses minoritarios	6	6	0,0
GANANCIAS/(PERDIDAS) POR ACCIÓN			
<i>Básicas</i>	(12,4)c	(10,6)c	17,0
<i>Diluidas</i>	(12,4)c	(10,6)c	17,0

Millones de euros	30 de junio de 2010	30 de junio de 2009	% variación
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Inmovilizaciones materiales			
<i>Flota</i>	7.033	7.058	(0,4)

Millones de euros	30 de junio de 2010	30 de junio de 2009	% variación
<i>Inmuebles</i>	1.110	1.129	(1,7)
<i>Equipos</i>	289	302	(4,3)
	8.432	8.489	(0,7)
Activos intangibles			
<i>Fondo de comercio</i>	49	46	6,5
<i>Derechos de aterrizaje</i>	243	236	3,0
<i>Software</i>	33	27	22,2
	325	309	5,2
Participaciones en empresas asociadas	235	217	8,3
Activos financieros disponibles para la venta	87	68	27,9
Activos derivados de retribuciones a empleados	608	455	33,6
Derivados	9	1	800,0
	704	524	34,4
Otros activos no corrientes	70	35	100,0
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	9.766	9.574	2,0
ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	31	12	158,3
ACTIVOS CORRIENTES Y CUENTAS A COBRAR			
Existencias	143	127	12,6
Deudores comerciales	668	587	13,8
Otros activos corrientes	334	275	21,5
Derivados	37	28	32,1
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.151	965	19,3
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes	988	512	93,0
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS	3.321	2.493	33,2
TOTAL ACTIVO	13.118	12.078	8,6
PATRIMONIO NETO:			
Capital social emitido	352	338	4,1
Prima de emisión:	1.147	1.100	4,3
Acciones propias	(5)	(7)	(28,6)
Otras reservas	585	902	(35,1)
TOTAL FONDOS PROPIOS	2.079	2.333	(10,9)
INTERESES MINORITARIOS	245	235	4,3
TOTAL PATRIMONIO NETO	2.324	2.568	(9,5)
PASIVO NO CORRIENTE			
Deudas financieras a largo plazo	4.200	3.466	21,2
Obligaciones derivadas de retribuciones a empleados	261	229	14,0
Provisión para impuestos diferidos	856	931	(8,1)
Provisiones no corrientes	196	279	(29,7)
Derivados	18	38	(52,6)
Otro pasivo a largo plazo	407	231	76,2
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	5.938	5.173	14,8
PASIVO CORRIENTE			
Deuda financiera a corto plazo	694	672	3,3
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.785	3.256	16,2
Derivados	59	214	(72,4)
Impuesto corriente a pagar	2	9	(77,8)

Millones de euros	30 de junio de 2010	30 de junio de 2009	% variación
Provisiones a corto plazo	316	185	70,8
TOTAL PASIVO CORRIENTE	4.856	4.338	11,9
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	13.118	12.078	8,6

Millones de libras esterlinas	A 30 de junio de 2010	A 30 de junio de 2009
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	186	(29)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(144)	25
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(39)	27
Aumento neto del efectivo y equivalentes	3	23

En el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ascendió a 186 millones de libras esterlinas, frente a los 29 millones de libras esterlinas de efectivo neto aplicado en las actividades de explotación en el mismo periodo del año anterior. Este aumento neto de 215 millones de libras esterlinas se debe principalmente a la reducción de 22 millones de libras esterlinas en las pérdidas de explotación durante el periodo y a los movimientos favorables del capital de explotación, con una variación neta de 188 millones de libras esterlinas explicada por el hecho de que en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010, los aumentos de los proveedores y otros acreedores y provisiones superaron los aumentos de los inventarios y las cuentas a cobrar en 116 millones de libras, mientras que en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2009, los descensos de proveedores y otros acreedores y provisiones superaron los descensos de los inventarios y las cuentas a cobrar en 72 millones de libras.

El aumento de proveedores y otros acreedores y provisiones por importe de 182 millones de libras del 31 de marzo de 2010 al 30 de junio de 2010 incluyó un aumento de 89 millones en anticipos de clientes, lo cual refleja una mejoría en la generación de ingresos por viaje al final del ejercicio terminado el 31 de marzo de 2011.

En el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010, el efectivo neto aplicado en las actividades de inversión ascendió a 144 millones de libras esterlinas, frente a los 25 millones de libras esterlinas generados en dichas actividades en el trimestre terminado el 30 de junio de 2009. Este descenso de 169 millones de libras esterlinas es atribuible principalmente al hecho de que en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2009, los depósitos remunerados a corto plazo disminuyeron en 161 millones de libras esterlinas, mientras que en el trimestre terminado el 30 de junio de 2010, dichos depósitos aumentaron en 13 millones de libras esterlinas.

En el periodo de tres meses terminado el 30 de junio de 2010, el efectivo neto aplicado en las actividades de financiación ascendió a 39 millones de libras esterlinas, en comparación con el efectivo neto de 27 millones de libras esterlinas generado en dichas actividades en el periodo de tres meses terminado el 30 de junio de 2009. Esta disminución de 66 millones de libras esterlinas se explica en gran medida por el menor nivel de financiación obtenida relacionada con aviones (104 millones de libras esterlinas en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2010 frente a los 220 millones del trimestre terminado el 30 de junio de 2009), parcialmente compensado por los menores pagos por cuotas de arrendamientos financieros en el trimestre terminado el 30 de junio de 2010 (110 millones de libras) frente a los 177 millones en el trimestre cerrado a 30 de junio de 2009, consecuencia fundamentalmente de los menores vencimientos de arrendamientos con pagos finales.

Información financiera de British Airways para el periodo de seis meses finalizado a 30 de junio de 2010:

Además, a efectos de preparar la información financiera pro forma, British Airways generó información financiera para el periodo de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2010 (que no es un periodo de notificación de British Airways). Por tanto, no existe información pública disponible para el periodo de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2010, ni información comparativa de dicho periodo. A continuación, se presenta la información financiera consolidada de British Airways para el periodo de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2010, que ha sido objeto de informe de propósito especial que no incluye estados de flujos y estados de variaciones del patrimonio.

Por lo tanto, la información utilizada para la elaboración de la información financiera intermedia para el periodo de seis meses finalizado a 30 de junio de 2010 ha sido la siguiente:

- El balance de situación se ha obtenido sin realizar ningún ajuste significativo de los registros contables no auditados a 30 de junio de 2010, preparados de acuerdo con las políticas contables de British Airways.
- La cuenta de resultados se ha preparado combinando los resultados no auditados correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2010 y los resultados no auditados correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 2010, extraídos de los registros contables de British Airways .

<i>En millones de euros</i>	seis meses terminados el 30 de Junio de 2010
Ingresos por tráfico	
Pasajeros	3.743
Carga	368
	4.111
Otros Ingresos	204
Ingresos	4.315
Gastos de personal recurrentes	1.104
Reestructuración	26
Depreciación, amortización y deterioro	412
Gastos de alquiler de flota	39
Combustible	1.310
Mantenimiento y otros costes de flota	306
Tasas de navegación y aterrizaje	331
Cargos de gestión, servicio a bordo y otros costes operativos	533
Gastos de venta	171
Alojamiento, equipo de tierra, costes de IT y diferencias de cambio	330
Gastos totales de las operaciones	4.562
Beneficio operativo/(pérdida) (a)	(247)
Gastos financieros incluyendo los beneficios/ (pérdidas) de derivados financieros sobre petróleo	(120)
Ingresos financieros	8
Gastos financieros netos relacionados con pensiones	15
Diferencias de cambio de préstamos	(36)
Beneficio / (pérdida) en la venta de inmovilizaciones materiales y financieras	(1)
Imputación del beneficio después de impuestos / (pérdidas) de empresas	(19)

<i>En millones de euros</i>	seis meses terminados el 30 de Junio de 2010
asociadas utilizando el método de puesta en equivalencia	
Imputación al resultado beneficio / (pérdida) por activos financieros disponibles para la venta	(1)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	(401)
Impuesto sobre sociedades	58
Beneficio/(pérdida) después de impuestos (b)	(343)

(a) De los 247 millones de pérdidas operativas, 82 se generaron en el segundo trimestre.

(b) De los 343 millones de pérdidas después de impuestos, 204 fueron generados en el Segundo trimestre.

El tipo impositivo efectivo para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010, tal y como se muestra, es del 14%. Este dato se obtiene de la combinación del tipo impositivo efectivo del 26% aplicable para el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2010 y el tipo impositivo efectivo del 5% aplicable al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 2010. Este último tipo impositivo efectivo es bajo debido a la metodología usada por British Airways en la preparación de sus informes financieros trimestrales, consistente en predecir un tipo impositivo efectivo para el año en los tres primeros trimestres para después incluir un cargo final correspondiente al ejercicio completo a fecha de 31 de marzo, teniendo en cuenta toda la información. El tipo impositivo efectivo de British Airways para el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 fue del 20%. Si este porcentaje se hubiera aplicado a las pérdidas antes de impuestos correspondientes al periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2010, surgiría un ingreso fiscal por importe de 43 millones de euros, el cual sumado al ingreso fiscal de 48 millones de euros correspondiente al periodo de tres meses terminado el 30 de junio de 2010, habría supuesto un total de 91 millones de euros (tipo impositivo efectivo del 23%) para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010.

Millones de euros	British Airways al 30 de junio 2010
Activos no corrientes	
Inmovilizaciones Materiales:	
Flota	7.033
Terrenos y construcciones	1.110
Equipos	289
	8.432
Inmovilizaciones Inmateriales:	
Fondo de comercio	49
Derechos de aterrizaje	243
Marca	-
Franquicia	-
Software	33
	325
Participaciones en empresas del grupo	-
Participaciones en empresas asociadas	235
Activos disponibles para la venta	87
Activos por impuesto diferido	-
Activos por beneficios de empleados	608
Instrumentos financieros derivados	9
Anticipos e ingresos anticipados	70
	1.009

Millones de euros	British Airways al 30 de junio 2010
Total activos no corrientes	9.766
Activos no corrientes mantenidos para la venta	31
Activos corrientes y cuentas a cobrar	
Existencias	143
Deudores comerciales	668
Otros activos corrientes	334
Instrumentos financieros derivados	37
Otras Inversiones Financieras	1.151
Efectivo y activos líquidos equivalentes	988
Total activos Corrientes y cuentas a cobrar	3.321
Total activo	13.118
Fondos propios	
Capital escriturado	352
Prima de emisión	1.147
Acciones propias	(5)
Otras reservas	585
Total fondos propios	2.079
Minoritarios	245
Total Patrimonio Neto	2.324
Pasivos no corrientes	
Préstamos a largo plazo	4.200
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	261
Pasivos por impuesto diferido	856
Otras provisiones	196
Instrumentos financieros derivados	18
Otros pasivos a largo plazo	407
Total pasivo no corriente	5.938
Pasivo corriente	
Préstamos a corto plazo	694
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	3.785
Instrumentos financieros derivados	59
Pasivo por impuesto corriente	2
Provisiones a corto plazo	316
Total pasivo corriente	4.856
Total patrimonio neto y pasivo	13.118

24.3 Iberia

La siguiente información financiera (preparada conforme a NIIF-UE) se incorpora por referencia a este Documento (y que puede consultarse en la web de la CNMV (www.cnmv.es) y de la compañía www.iberia.com):

24.3.1 Balances de situación a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 formulados de conformidad con las NIIF-UE

(millones de euros)	31 de diciembre de 2009	31 de diciembre de 2008	31 de diciembre de 2007	% variación 09-08	% variación 08-07
ACTIVO NO CORRIENTE:	2.362	2.450	2.086	(3,6)	17,4
Activos intangibles	50	52	51	(3,8)	2,0
Inmovilizaciones materiales-	1.046	1.118	1.133	(6,4)	(1,3)
Flota aérea	717	779	791	(8,0)	(1,5)
Otro inmovilizado material	329	339	342	(2,9)	(0,9)

(millones de euros)	31 de diciembre de 2009	31 de diciembre de 2008	31 de diciembre de 2007	% variación 09-08	% variación 08-07
Participaciones en entidades asociadas	134	17	16	688,3	6,3
Inversiones financieras a largo plazo-	497	672	404	(26,0)	66,3
Instrumentos de patrimonio	269	247	42	8,9	488,1
Créditos a terceros	77	123	116	(37,4)	6,0
Derivados	4	70	26	(94,3)	169,2
Otros activos financieros	147	232	220	(36,6)	5,5
Activos por impuesto diferido	635	591	481	7,4	22,9
Otros activos no corrientes	-	-	1	-	-
ACTIVO CORRIENTE:	2.684	3.184	3.931	(15,7)	(19,0)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	9	11	-	(18,2)	-
Existencias-	215	224	197	(4,0)	13,7
Repuestos de flota	170	176	151	(3,4)	16,6
Otras existencias	45	48	46	(6,3)	4,3
Deudores	478	586	720	(18,4)	(18,6)
Inversiones financieras a corto plazo-	1.088	1.751	860	(37,9)	103,6
Créditos a terceros	31	34	60	(8,8)	(43,3)
Derivados	55	79	35	(30,4)	125,7
Otros activos financieros	1.002	1.638	765	(38,8)	114,1
Periodificaciones a corto plazo	8	12	11	(33,3)	9,1
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes-	886	600	2.143	47,7	(72,0)
Tesorería	47	74	77	(36,5)	(3,9)
Otros activos líquidos equivalentes	839	526	2.066	59,5	(74,5)
TOTAL ACTIVO	5.046	5.634	6.017	(10,4)	(6,4)
PATRIMONIO NETO:	1.551	1.564	2.006	(0,8)	(22,0)
Capital suscrito	743	743	743	-	-
Prima de emisión	120	120	120	-	-
Reservas	1.094	1.089	923	0,5	18,0
Acciones propias	(64)	(64)	(19)	-	236,9
Resultados atribuibles a la Sociedad dominante-	(273)	32	327	N/S	(90,2)
Resultado consolidado del ejercicio	(273)	32	328	N/S	(90,2)
Resultado atribuido a intereses minoritarios	-	-	(1)	-	-
Ajustes en patrimonio por valoración	(72)	(357)	(89)	(79,8)	301,1
Patrimonio neto atribuible a los accionistas					
de la sociedad dominante	1.548	1.563	2.005	(1,0)	(22,0)
Intereses minoritarios	3	1	1	200,0	-
PASIVO NO CORRIENTE:	1.732	1.765	1.896	(1,9)	(6,9)
Provisiones a largo plazo	1.209	1.283	1.377	(5,8)	(6,8)
Deudas a largo plazo	301	403	421	(25,3)	(4,3)
Pasivos por impuesto diferido	7	1	1	600,0	-
Periodificaciones a largo plazo	215	78	97	175,6	(19,6)
PASIVO CORRIENTE:	1.763	2.305	2.115	(23,5)	9,0
Deudas a corto plazo	295	640	269	(53,9)	137,9
Anticipos de clientes	389	394	455	(1,3)	(13,4)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar-	1.075	1.254	1.384	(14,3)	(9,4)
Proveedores y acreedores varios	807	970	1.020	(16,8)	(4,9)
Remuneraciones pendientes de pago	149	159	202	(6,3)	(21,3)
Deudas con las Administraciones Públicas	119	125	162	(4,8)	(22,8)
Periodificaciones a corto plazo	4	17	7	(76,5)	142,9
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	5.046	5.634	6.017	(10,4)	(6,4)

N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

24.3.2 Comentarios sobre las variaciones más significativas en el balance de situación formulado conforme a las NIIF-UE

24.3.2.1 Comparación entre el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2009 y el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2008

a) Activo no corriente

La variación más significativa a 31 de diciembre de 2009 en el activo no corriente se registró en “Participaciones en entidades asociadas”, partida compuesta principalmente de la participación de Iberia en Vueling Airlines, S. A. por valor de 117 millones de euros.

También se ha producido una reducción significativa en el epígrafe “Inversiones financieras a largo plazo”, con una reducción del 26,0%. Parte de esta disminución está motivada por la reclasificación del préstamo concedido a Clickair, S. A., reconocido en el epígrafe “Créditos a terceros” y que sumaba 76 millones de euros. El motivo por el que se transfirió este crédito fue la fusión de Clickair, S. A. y Vueling, S. A. en julio de 2009. Además, el epígrafe “Instrumentos de patrimonio”, que contiene préstamos realizados a las sociedades Iberbus y los activos financieros que la compañía tiene disponibles para la venta (participaciones en otras compañías), se incrementó en un 8,9%, debido en su mayor parte a la variación en el valor de la participación de un 9,9% en British Airways Plc, cuyo valor razonable se situó en 242 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 respecto a los 217 millones de 31 de diciembre de 2008. Asimismo, la partida “Otros activos financieros”, que incluye principalmente los depósitos por adquisición de flota, disminuyó un 36,6% fundamentalmente a causa de la reducción de 94 millones de euros (-43,5%) en el saldo de los anticipos de flota.

b) Activo corriente

La variación en el activo corriente se debió principalmente a la menor actividad que produjo una reducción por importe de 108 millones de euros en las partidas de “Deudores” y de 663 millones de euros en “Inversiones financieras a corto plazo”. La partida de “Deudores” recoge fundamentalmente los saldos con clientes por ventas realizadas directamente por el Grupo, y con las agencias de pasaje y carga que comercializan los servicios prestados. También se incluyen los saldos con compañías aéreas, principalmente por servicios prestados por Iberia por billetes vendidos originalmente por otras compañías aéreas y, finalmente, se incluye un saldo con la Hacienda Pública. Por otro lado, incluido en “Otros activos financieros” se recogen depósitos constituidos para adquisición de flota por importe de 114 millones de euros (24 millones de euros al 31 de diciembre de 2008). Además, a 31 de diciembre de 2009 y 2008 el Grupo tenía colocados en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, eurodepósitos, europagarés e Imposiciones a plazo fijo y pagarés, 874 y 1.579 millones de euros, respectivamente, cuya rentabilidad media fue durante el ejercicio 2009, del 3,22% y del 4,74% en el ejercicio 2008. Por último, el balance de “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” aumentó en 286 millones de euros, principalmente como resultado de un incremento de casi el 60% en el epígrafe “Otros activos líquidos equivalentes”, que engloba el balance de las inversiones con un vencimiento inferior a tres meses, independientemente de cuál se el plazo original de las inversiones.

c) Patrimonio neto

El patrimonio neto del Grupo apenas varió en 2009, con un descenso del 0,8% con respecto a la cifra registrada en 2008. La repercusión de la pérdida reconocida en “Resultado consolidado del ejercicio” (-273 millones) se vio

prácticamente compensada por la mejora en la partida “Ajustes en patrimonio por valoración”, en otras palabras, como resultado de la mejora en la valoración a valor razonable de las operaciones de cobertura y, en menor grado, por el efecto de la revalorización de las acciones del Grupo en British Airways PLC.

d) Pasivos no corrientes

A pesar de que este epígrafe apenas ha variado con respecto al 2008, se han registrado variaciones significativas en algunas de las partidas que lo integran. Las “Deudas a largo plazo” disminuyeron en un 25%, especialmente a raíz de la caída del 64,5% en los conceptos registrados en “Deudas con entidades de crédito” (préstamos y líneas de crédito remunerados) y a la reducción de un 53% en los “Pasivos no corrientes – Derivados” (instrumentos financieros contratados para cubrir los riesgos de tipo de cambio, tipo de interés y precio medio del combustible de aviación). Esta reducción se vio mitigada por los 137 millones de euros de incremento en las “Periodificaciones a largo plazo”, sobre todo a raíz del reconocimiento a valor razonable de los puntos asociados al programa de fidelización Iberia Plus pendientes de utilizar a 31 de diciembre de 2009, que se realizó como consecuencia de la aplicación de la nueva norma contable IFRIC 13, que obliga a reconocer la parte del desembolso correspondiente al valor de los puntos del programa de fidelización como un crédito.

e) Pasivos corrientes

Todas las partidas incluidas en el pasivo corriente habían registrado descensos a 31 de diciembre de 2009. El cambio más notable fue la reducción del 54% en las “Deudas a corto plazo”, variación que viene prácticamente en su totalidad explicada por la evolución positiva de los instrumentos financieros derivados que reduce los pasivos en 421 millones.

24.3.2.2 Comparación entre el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2008 y el ejercicio con cierre a 31 de diciembre de 2007

a) Activo no corriente

La significativa variación en “Inversiones financieras a largo plazo” se debió esencialmente a la adquisición de la participación de un 9,9% en British Airways PLC, por importe de 331 millones de euros, que se incluye a su valor razonable en la partida “Instrumentos de patrimonio”. También se produce un incremento de 44 millones de euros en los “Derivados” no corrientes. La partida “Otros activos financieros” aumentó un 5,5%, debido en suma mayor parte al aumento de un 7,5% en los “depósitos por adquisición de flota” (depósitos que corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores que son susceptibles de reembolso). Los “Activos por impuestos diferidos” registraron un saldo positivo debido a las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, y también por los ingresos recibidos en relación con los descuentos concedidos por los fabricantes de aviones y motores y otros incentivos diferidos ligados a la flota (ingresos relacionados con la flota en alquiler operativo que se devengan a lo largo del periodo de duración del contrato de arrendamiento del avión).

b) Activo corriente

Se produjeron dos variaciones especialmente significativas en este epígrafe. La primera se da en la partida “Inversiones financieras a corto plazo”, que aumentó en 891 millones de euros, como consecuencia de los incrementos en los “Derivados” corrientes (126%) y especialmente en la partida “Otros activos financieros” que creció un 114% debido al incremento en los activos con vencimiento inferior a 12 meses. En cambio, la partida “Otros activos líquidos equivalentes” se redujo un 74,5% debido al descenso en los activos con vencimientos inferiores a 3 meses. La rentabilidad de las inversiones registradas en “Otros activos líquidos equivalentes” (fundamentalmente Depósitos, Eurodepósitos, Europagarés e Imposiciones a plazo fijo y Pagarés) aumentó desde 4,50% en 2007 hasta un 4,70% en 2008. Por otro lado, el epígrafe de “existencias” aumentó un 13,7%, en parte debido al aumento de un 16,6% en los repuestos de flota y en parte al incremento de un 4,3% en otras existencias (elementos reparables de los motores de la flota y combustible). La partida de deudores se redujo un 18,6% hasta situarse en 586 millones de euros.

c) Patrimonio neto

El patrimonio neto del Grupo experimentó un descenso del 22% a 31 de diciembre de 2008, debido principalmente al dividendo pagado con cargo a los beneficios de 2007 (158 millones de euros) y a los ajustes en los saldos de las cuentas de reservas ocasionados por el cambio de valor de los instrumentos financieros derivados. Además, a 31 de diciembre de 2008 el balance consolidado de Iberia recoge un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 acciones propias.

d) Pasivos no corrientes

Se aprecian disminuciones en todas las partidas pertenecientes a este epígrafe. En concreto, se produjo una disminución de las “Provisiones a largo plazo” de un 6,8%, debido en su mayor parte a una reducción en las “Provisiones por reestructuración” por importe de 92 millones de euros, correspondiente al valor actual de los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo voluntario, y a la reducción de la partida “Otras provisiones” por valor de 40 millones de euros, que recoge provisiones relacionadas fundamental con litigios y actas fiscales en curso de resolución. Las “Deudas a largo plazo” disminuyeron un 4,3%, como consecuencia de la reducción de todas las partidas que lo componen, siendo “Derivados” la partida que mayor reducción experimentó, un 9,6%. Además, la partida “Periodificaciones a largo plazo”, que registra los importes pendientes de reconocer como ingresos al cierre de cada ejercicio, se redujo en casi un 20%.

e) Pasivos corrientes

La variación de un 9% se debió esencialmente al incremento en 371 millones de las “Deudas a corto plazo”. Una parte significativa de este aumento, en concreto 365 millones de euros, viene explicado por el incremento de la valoración de los instrumentos derivados. No obstante, se produjeron decrementos en el resto de partidas que componen este epígrafe, aunque no fueron suficientes para compensar el aumento de las deudas a corto plazo.

24.3.3 Cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios con cierre a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 formulada con arreglo a las NIIF-UE

(millones de euros)	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007)	Variación % 09-08	Variación % 08-07
OPERACIONES CONTINUADAS:					
Importe neto de la cifra de negocios	4.231	5.223	5.304	(19,0)	(1,5)
Otros ingresos de explotación	227	292	231	(22,3)	26,4
Recurrentes	178	227	217	(21,6)	4,6
No recurrentes	49	65	14	(24,6)	N/S
Aprovisionamientos	(1.410)	(1.864)	(1.354)	(24,4)	37,7
Gastos de personal	(1.348)	(1.321)	(1.444)	2,0	(8,5)
Recurrentes	(1.297)	(1.320)	(1.380)	(1,7)	(4,3)
No recurrentes	(51)	(1)	(64)	N/S	(98,4)
Dotación a la amortización	(176)	(193)	(215)	(8,8)	(10,2)
Otros gastos de explotación	(1.996)	(2.157)	(2.305)	(7,5)	(6,4)
Recurrentes	(1.990)	(2.152)	(2.288)	(7,5)	(5,9)
No recurrentes	(6)	(5)	(17)	20,0	(70,6)
Pérdidas por deterioro y ganancia neta por enajenaciones de activos no corrientes	(3)	25	196	N/S	(87,2)
RESULTADO DE OPERACIONES	(475)	5	413	N/S	(98,8)
Ingresos financieros	64	137	126	(53,3)	8,7
Gastos financieros	(40)	(52)	(60)	(23,1)	(13,3)
Diferencias de cambio	(17)	(2)	(3)	(750)	33,3
Participación en el resultado de empresas asociadas	8	(18)	(29)	N/S	(37,9)
Otros ingresos y gastos financieros	25	(34)	-	N/S	-
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(435)	36	447	N/S	(91,9)
Impuesto sobre sociedades	162	(4)	(119)	N/S	(96,6)
RESULTADO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(273)	32	328	N/S	(90,2)
Atribuible a:					
Accionistas de la Sociedad Dominante	(273)	32	327	N/S	(90,2)
Intereses minoritarios	-	-	(1)	-	-
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (€)	(0,295)	0,034	0,346	N/S	(90,2)

N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

24.3.4 Comentarios sobre las variaciones más significativas en la cuenta de pérdidas y ganancias formulada con arreglo a las NIIF-UE

Véase el apartado 15 para más información sobre las variaciones más significativas en la cuenta de pérdidas y ganancias.

24.3.5 Estados de flujos de efectivo consolidados para los ejercicios con cierre a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 formulados con arreglo a las NIIF-UE.

(millones de euros)	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Variación % 09-08	Variación % 08-07
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	(280)	38	381	N/S	(90,0)
Beneficio antes de impuestos	(435)	36	447	N/S	(91,9)
Ajustes al resultado	151	113	142	33,6	(20,4)
Amortizaciones	176	193	215	(8,8)	(10,2)
Pérdidas por deterioro	(3)	6	-	N/S	-
Variación de provisiones	72	52	163	38,5	(68,1)
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado material	4	(25)	(102)	N/S	(75,5)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(21)	-	(94)	-	-

(millones de euros)	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Variación % 09-08	Variación % 08-07
Ingresos financieros	(63)	(137)	(126)	(54,0)	8,7
Gastos financieros	39	52	60	(25,0)	(13,3)
Diferencias de cambio	17	-	(4)	-	-
Variación en el valor razonable de los instrumentos financieros	(4)	5	7	N/S	(28,6)
Otros ingresos y gastos	(66)	(33)	23	100,0	N/S
Cambios en el capital corriente	75	(56)	(8)	N/S	(600,0)
Existencias	17	(26)	(15)	N/S	73,3
Deudores y otras cuentas a cobrar	104	126	(113)	(17,5)	N/S
Otros activos corrientes	4	(26)	1	N/S	N/S
Acreedores y otras cuentas a pagar	(69)	(153)	125	(54,9)	N/S
Otros pasivos corrientes	(10)	11	(35)	N/S	N/S
Otros activos y pasivos no corrientes	29	12	29	141,7	(58,6)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(71)	(55)	(200)	29,1	(72,5)
Pagos de intereses	(16)	(26)	(34)	(38,5)	(23,5)
Cobros de dividendos	2	1	14	100,0	(92,9)
Cobros de intereses	104	137	88	(24,1)	55,7
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	14	(31)	(121)	N/S	(74,4)
Otros cobros (pagos)	(175)	(136)	(147)	28,7	(7,5)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(175)	(390)	351	(55,1)	N/S
Pagos por inversiones	(277)	(633)	(328)	(56,2)	93,0
Empresas del Grupo y asociadas	(59)	(57)	(9)	3,5	(533,3)
Activos intangibles	(17)	(20)	(20)	(15,0)	0,0
Inmovilizaciones materiales	(110)	(127)	(163)	(13,4)	(22,1)
Otros activos financieros	(55)	(429)	(136)	(87,2)	(215,4)
Otros activos	(36)	-	-	-	-
Cobros por desinversiones -	102	243	679	(58,0)	(64,2)
Activos intangibles	-	-	6	-	-
Inmovilizaciones materiales	37	106	360	(65,1)	(70,6)
Otros activos financieros	61	47	265	29,8	(82,3)
Otros activos	4	90	48	(95,6)	87,5
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	39	(301)	(239)	N/S	25,9
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	(45)	3	-	N/S
Emisión de instrumentos de patrimonio	-	-	8	-	-
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio	-	(46)	(8)	-	N/S
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio	-	1	3	-	(66,7)
Cobros y pagos por pasivos financieros	39	(98)	(209)	N/S	(53,1)
Emisión de deudas con entidades de crédito	125	56	29	123,2	93,1
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(86)	(154)	(238)	(44,2)	(35,3)
Pagos de dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-	(158)	(33)	-	(378,8)
Dividendos	-	(158)	(33)	-	(378,8)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	(6)	-	-	-	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO Y OTROS MEDIOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES	(422)	(653)	493	(35,4)	N/S
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes al comienzo del ejercicio	2.182	2.835	2.342	(23,0)	21,1
Efectivo y otros medios líquidos equivalentes al término del ejercicio	1.760	2.182	2.835	(19,3)	(23,0)

24.3.6 Comentarios sobre las variaciones más significativas en el estado de flujos de efectivo formulado con arreglo a las NIIF-UE

24.3.6.1 Comparación entre el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2009 y el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008

- Aumento/Disminución neta del efectivo o equivalentes

En 2009, el efectivo o los equivalentes de efectivo se redujeron hasta 422 millones de euros (una reducción del 35,4%). Más adelante se explica la variación de los distintos flujos de efectivo que explica esa reducción.

- Flujos de efectivo de las actividades de explotación

En 2009, la abultada pérdida antes de impuestos sufrida por Iberia (-435 millones de euros) tuvo un efecto negativo sobre el saldo de flujos de efectivo de las operaciones, que se situó en -280 millones de euros.

En la partida “Ajustes al resultado” se produce una variación de cerca del 34% (38 millones de euros). Una de las partidas que más destaca es la denominada “Variación de provisiones”, que corresponde fundamentalmente a la provisión del período de 51 millones de euros, correspondiente a la ampliación del Expediente de Regulación de Empleo que Iberia aplica a su plantilla (para más información véase el apartado 15.4.2.2 de este Documento). Además, la partida “Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado” recogía en 2008 un beneficio neto de 25 millones de euros, fundamentalmente achacable a ventas de flota (8 MDs 87, 2 A320, 1 A340 y 2 motores MD), partida que en el ejercicio 2009 no recoge ninguna desinversión. En 2009, la partida “Resultados por baja y enajenaciones de instrumentos financieros” incluye el beneficio derivado del intercambio de acciones de Clickair y Vueling a raíz de la fusión de las dos empresas (20,5 millones de euros). Por último, debe señalarse la disminución de las partidas correspondientes a los ingresos y gastos financieros, como consecuencia de los menores intereses en depósitos a corto plazo y en préstamos, respectivamente.

La partida “Cambios en el capital corriente” aumentó considerablemente, al pasar de -56 millones de euros a 75 millones de euros. La variación más importante se refiere a la partida de “Acreedores y otras cuentas a pagar”, que incluye la reevaluación de 115 millones de euros (para más información véase el apartado 15.4.2.6 de este Documento), resultado de la aplicación de la CINIIF 13 “Programas de fidelización de clientes”.

La partida “Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación” aumentó un 29%, con lo que su saldo quedó en -71 millones de euros. Las partidas de “Pagos de intereses” y “Cobros de intereses”, que son partidas a corto plazo que han sido efectivo en el ejercicio por lo que se consideran de explotación, acusaron ambas tanto la reducción de los tipos de interés, que provocó la consiguiente disminución de ambos conceptos, como la reducción de la financiación recibida y prestada, que tuvo un efecto neto positivo de 88 millones de euros.

- Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Se produjo una importante reducción, tanto en la partida de “Pagos por inversiones” (que disminuyó un 56%, 356 millones de euros) como en la de “Cobros por desinversiones” (que cayó un 58%, 141 millones de euros) lo que explica la disminución del 55% registrada por el saldo del flujo de efectivo procedente de las actividades de inversión.

La partida “Otros activos financieros” se redujo un 87% (374 millones de euros), fundamentalmente atribuible al hecho de que en el ejercicio contable 2008 se incluyeron 331 millones de euros procedentes de la compra de una participación del 9,9% en British Airways, así como a la disminución en el importe relativo a los

anticipos de flota (que a 31 de diciembre de 2009 ascendía a 40 millones de euros, frente a los 81 millones de 31 de diciembre de 2008).

La variación de la partida “Inmovilizaciones materiales” (disminución del 65%, 69 millones de euros) se explica sobre todo por las ventas realizadas en la flota durante 2008, por valor de 100 millones de euros, aproximadamente.

- Flujos de efectivo de las actividades de financiación

En 2008 se registró un saldo negativo de 301 millones de euros, que en 2009 se transformó en un saldo positivo de 39 millones de euros debido fundamentalmente al pago por dividendos que se realizó en 2008 por importe de 158 millones de euros, mientras que en 2009 no se produjo ningún pago por dividendos.

La variación de la partida de “Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio” fue fundamentalmente achacable a la compra de acciones propias efectuada en 2008, por un importe de 45 millones de euros.

La partida “Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero” aumentó hasta alcanzar los 39 millones de euros, debido al aumento de las deudas con entidades de crédito en 69 millones de euros y a una menor amortización de deudas con entidades de crédito por importe de 68 millones de euros.

24.3.6.2 Comparación entre el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2008 y el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007

a) Aumento/Disminución neta del efectivo o equivalentes

En 2008 se produjo una disminución de 653 millones de euros. Más adelante se detalla la variación de los distintos flujos de efectivo que explica esa reducción.

b) Flujos de efectivo de las actividades de explotación

El flujo de efectivo de las actividades de explotación disminuyó un 90% respecto al año anterior, lo que principalmente es achacable a unos menores beneficios antes de impuestos, que pasaron de 447 millones de euros en 2007 a 36 millones de euros en 2008. La crisis financiera, la caída de la demanda y el aumento del precio del combustible tuvieron un efecto muy negativo sobre los estados financieros correspondientes al ejercicio.

La partida de “Ajustes al resultado” disminuyó un 20% (29 millones de euros), como consecuencia de la disminución de la práctica totalidad de las partidas que la integran. La partida de “Variación de provisiones” se redujo un 68% (111 millones de euros), lo que se explica sobre todo porque la empresa contabilizó en 2007 una mayor provisión para el período por el concepto de “Obligaciones con los empleados” (correspondiente a la provisión que se dota para el fondo de pensiones del colectivo de tripulantes pilotos y de cabina que pasan a la reserva), por importe de 74 millones de euros, y adicionalmente por un ajuste de 63 millones de euros derivado del Expediente de Regulación de Empleo. La partida “Resultado por baja y enajenaciones de inmovilizado” registró una abultada reducción, que fundamentalmente se refiere a los beneficios por importe de 73 millones de euros por diversas operaciones de venta de flota realizadas en 2007 (11 Boeing 747, 6 MD87, 8 A320 y 3 motores de B747 y 1

motor de B757), así como a la venta de determinadas parcelas en el polígono industrial de Muñoz (28 millones de euros). Además, en el mismo año se produjo la venta de parte de la participación de Iberia en Wam Acquisitions, S. A., vinculada a la recapitalización de esta empresa, que tuvo un impacto positivo de 94 millones de euros incluida en los “Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros”

En 2008, la partida de “Cambios en el capital corriente” registró un saldo negativo de 56 millones de euros, frente al saldo de -8 millones de euros de 2007. Así, mientras que la partida de deudores aumentó hasta 126 millones de euros, los acreedores se redujeron, al pasar de 125 millones de euros en 2007 a -153 millones de euros en 2008. La disminución del saldo de deudores estuvo ligada a la reducción de 126 millones de euros en la cifra de negocios y a un ajuste de las imputaciones de ingresos que supuso una disminución de 61 millones de euros. El saldo de acreedores se redujo en gran parte debido a la disminución en 42 millones de euros del saldo de provisiones de combustibles y a la reducción de las provisiones de gastos por importe de 44 millones de euros, que se corresponden con servicios o prestaciones recibidos y de los cuales aún no se ha recibido la facturación correspondiente.

La partida “Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación” disminuyó un 72,5% (145 millones de euros), como consecuencia de la reducción de la práctica totalidad de sus partidas. De este modo, el pago registrado en la partida “Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios” se redujo en consonancia con la disminución del resultado contabilizado por Iberia en el ejercicio. No obstante, debe señalarse el aumento del 56% (49 millones de euros) registrado por el concepto de “Cobros de intereses”.

c) Flujos de efectivo de las actividades de inversión

El aumento del 93% (305 millones de euros) de la partida “Pagos por inversiones” se debió fundamentalmente a la compra de una participación de un 9,9% en British Airways, por importe de 331 millones de euros, así como al aumento de la participación en Clickair, S. A. Asimismo, la partida de “Cobros por desinversiones” disminuyó un 64%, lo que es atribuible al hecho de que en 2007 se produjeron mayores ventas en la flota (312 millones de euros, frente a 100 millones en 2008 recogidas en la partida de Cobros por desinversiones de inmovilizaciones materiales.

Asimismo en 2007 se recogieron en 2007 mayores cobros por desinversiones de otros activos financieros: el cobro del importe completo de préstamo otorgado a WAM Acquisitions, S. A. (por 47 millones de euros), la recompra de acciones y venta del 0,11% de la participación mantenida en WAM Acquisitions, S. A., por importe de 101 millones de euros y la devolución de anticipos de flota por 107 millones de euros.

d) Flujos de efectivo de las actividades de financiación

La partida “Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio” mostró un saldo negativo de 45 millones de euros, en comparación con el saldo positivo de 3 millones de 31 de diciembre de 2007, como consecuencia de la compra de 20.255.916 acciones propias por 45 millones de euros.

Además, la partida de “Pagos por dividendos” contribuyó al aumento del saldo negativo de los flujos de efectivo procedentes de las actividades de financiación, como consecuencia de que en 2008 se distribuyó un dividendo con cargo a los resultados de

2007 por importe de 158 millones de euros, mientras que el pago por dividendos de 2007 ascendió a 33 millones de euros (el beneficio obtenido por Iberia L.A.E. en el ejercicio 2007 ascendió a 323 millones de euros, frente al beneficio alcanzado en 2006 de 85 millones de euros).

La partida “Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero” conservó un saldo negativo de 98 millones de euros, lo que supone una reducción del 53% (111 millones de euros) frente al ejercicio precedente, fundamentalmente achacable a la abultada reducción de la partida “Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito” (disminución del 35%, 84 millones de euros).

24.3.7 Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 formulados con arreglo a las NIIF-UE

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidados del ejercicio 2009 (millones de euros)					Reservas en Sociedades consolidadas por		Acciones propias	Ajustes en patrimonio por valoración	Resultado consolidado del ejercicio	Total	Intereses minoritarios	Total Patrimonio
	Capital social	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Integración global	Puesta en equivalencia						
Saldos al 31 de diciembre de 2008	743	120	149	966	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1.563	1	1.564
Ajustes por primera aplicación de la CINIIF 13	-	-	-	(25)	-	-	-	-	-	(25)	-	(25)
Saldos ajustados al 1 de enero de 2009	743	120	149	941	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1.538	1	1.539
Resultado global consolidado del ejercicio 2009:	-	-	-	-	-	-	-	285	(273)	12	-	12
Aplicación del resultado del ejercicio 2008-												
A reservas	-	-	-	44	6	(18)	-	-	(32)	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	(50)	-	48	-	-	-	(2)	2	-
Saldos al 31 de diciembre de 2009	743	120	149	935	1	9	(64)	(72)	(273)	1.548	3	1.551

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidados del ejercicio 2008 (millones de euros)					Reservas en Sociedades consolidadas por		Acciones propias	Ajustes en patrimonio por valoración	Resultado consolidado del ejercicio	Total	Intereses minoritarios	Total Patrimonio
	Capital social	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Integración global	Puesta en equivalencia						
Saldos al 31 de diciembre de 2007	743	120	148	777	(12)	10	(19)	(89)	327	2.005	1	2.006
Resultado global consolidado del ejercicio 2008	-	-	-	-	-	-	-	(268)	32	(236)	-	(236)
Aplicación del resultado del ejercicio 2007:												
A reservas	-	-	1	192	7	(31)	-	-	(169)	-	-	-
A dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	(158)	(158)	-	(158)
Variación en acciones propias	-	-	-	-	-	-	(45)	-	-	(45)	-	(45)
Otros movimientos	-	-	-	(3)	-	-	-	-	-	(3)	-	(3)
Saldos al 31 de diciembre de 2008	743	120	149	966	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1.563	1	1.564

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidados del ejercicio 2007 (millones de euros)					Reservas en Sociedades consolidadas por		Acciones propias	Ajustes en patrimonio por valoración	Resultado consolidado del ejercicio	Total	Intereses minoritarios	Total Patrimonio
	Capital social	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Integración global	Puesta en equivalencia						
Saldos al 31 de diciembre de 2006	739	116	147	762	(17)	6	(14)	(58)	57	1.738	1	1.739
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	-	-	(31)	327	296	-	296
Operaciones con propietarios											-	
Distribución de resultados:											-	
A Reservas	-	-	1	14	5	4	-	-	(24)	-	-	-
A Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	(33)	(33)	-	(33)
Ampliación de Capital	4	4	-	-	-	-	-	-	-	8	-	8
Variación en acciones propias	-	-	-	-	-	-	(5)	-	-	(5)	-	(5)
Otros movimientos	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1
Saldos al 31 de diciembre de 2007	743	120	148	777	(12)	10	(19)	(89)	327	2.005	1	2.006

El resultado global consolidado del periodo recoge el resultado de la cuenta de resultados así como los ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio y que principalmente incluyen las variaciones de valor de los activos financieros disponibles para la venta y de los instrumentos financieros derivados que han sido calificados como coberturas contables, netos de su efecto fiscal.

En el ejercicio 2009 los ajustes en patrimonio por valoración ascendieron a 285 millones de euros, una vez descontado el efecto impositivo. De esta cifra, 18 millones corresponden al ajuste del valor razonable de las acciones de British Airways plc, neto de impuestos, y 267 millones corresponden a las variaciones de valor por la parte eficaz de las coberturas de flujos de efectivo, principalmente derivados de combustible, netas de su impacto fiscal. La suma de los ajustes de patrimonio y del resultado consolidado del ejercicio recogido en la cuenta de resultados (273 millones de pérdidas) dio lugar a un resultado global total de 12 millones de euros.

En el ejercicio 2008 los ajustes en patrimonio por valoración tuvieron un efecto negativo de -268 millones de euros, una vez descontado el efecto impositivo. De esta cifra, -80 millones corresponden al ajuste del valor razonable de las acciones de British Airways plc, neto del efecto impositivo, y -188 millones de euros (netos del impacto fiscal) corresponden al cambio de valor por la parte eficaz de las coberturas de flujos de efectivo, principalmente derivados de combustible. La suma de los ajustes de patrimonio y del resultado consolidado del ejercicio recogido en la cuenta de resultados (32 millones de beneficio) llevó a un resultado global total de 236 millones de euros de pérdidas.

24.3.8 Información financiera intermedia de Iberia

A continuación se incluye la información financiera consolidada (objeto de revisión limitada), de Iberia para el periodo semestral finalizado el 30 de junio de 2010, que puede consultarse en la web de la CNMV www.cnmv.es y de la compañía www.iberia.com:

24.3.8.1 Balance resumido consolidado al 30 de junio de 2010 y 31 de diciembre de 2009 (millones de euros):

ACTIVO	(*) 30/06/2010	(**) 31/12/2009	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	(*) 30/06/2010	(**) 31/12/2009
ACTIVO NO CORRIENTE:			PATRIMONIO NETO:		
Activos intangibles	44	50	Capital suscrito	743	743
Inmovilizaciones materiales-	1.105	1.046	Prima de emisión	120	120
Flota aérea	781	717	Reservas	1.102	1.094
Otro inmovilizado material	324	329	Acciones propias	(64)	(64)
Participaciones en entidades asociadas	138	134	Resultados negativos de ejercicios anteriores	(281)	-
Activos financieros no corrientes	1.114	497	Resultados atribuibles a la Sociedad dominante-	(21)	(273)
Activos por impuesto diferido	612	635	Resultados consolidados del periodo	(21)	(273)
Total activo no corriente	3.013	2.362	Ajustes en patrimonio por valoración	352	(72)
			Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante	1.951	1.548
			Intereses minoritarios	3	3
			Total patrimonio neto	1.954	1.551
			PASIVO NO CORRIENTE:		
			Provisiones a largo plazo	1.123	1.209
			Deudas a largo plazo	395	301
			Pasivos por impuesto diferido	157	7
			Periodificaciones a largo plazo	213	215
			Total pasivo no corriente	1.888	1.732
ACTIVO CORRIENTE:			PASIVO CORRIENTE:		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	7	9	Deudas a corto plazo	266	295
Existencias	224	215	Anticipos de clientes	642	389
Deudores	643	478	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar-	1.241	1.075
Inversiones financieras corrientes	1.476	1.088	Proveedores y acreedores varios	908	807
Otros activos corrientes	23	8	Remuneraciones pendientes de pago	167	149
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	615	886	Deudas con las Administraciones Públicas	166	119
Total activo corriente	2.988	2.684	Periodificaciones a corto plazo	10	4
TOTAL ACTIVO	6.001	5.046	Total pasivo corriente	2.159	1.763
			TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	6.001	5.046

* Datos objeto de revisión limitada. ** Datos auditados

Comentarios al Balance resumido consolidado al 30 de junio de 2010 y 31 de diciembre de 2009 (millones de euros):

- Inmovilizado material

Flota operativa

A 30 de junio de 2010 Iberia tenía en operación un total de 112 aviones de los que 9 eran en propiedad, 12 en arrendamiento financiero y el resto en régimen de arrendamiento operativo:

El valor de los aviones registrados en el balance a 30 de junio ascendía a 781 millones de euros frente a los 717 a 31 de diciembre de 2009.

Durante los primeros seis meses del ejercicio 2010, Iberia adquirió dos aviones A-319 para, posteriormente, proceder a su venta y alquiler en régimen de arrendamiento operativo. Asimismo, adquirió un A-320 para su posterior venta obteniendo un resultado positivo de 2 millones de euros, que ha sido registrado en el epígrafe de “Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes” de la cuenta de resultados resumida consolidada del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 adjunta.

Adicionalmente se ha formalizado un contrato de arrendamiento financiero para un avión de la flota A-340-600.

El resto de adiciones de la flota aérea en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2010 corresponde a la adquisición de dos motores de la flota A-320 por un valor total de 8 millones de euros, así como a la activación de remodelaciones internas en aviones en régimen de arrendamiento operativo.

Bienes en régimen de arrendamiento financiero

Al 30 de junio de 2010 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 511 millones de euros de coste y 139 millones de euros de amortización acumulada (408 millones de euros de coste y 127 millones de euros de amortización acumulada a 31 de diciembre de 2009).

Activos no corrientes no operativos

Al 30 de junio de 2010 el Grupo mantiene registrados en el epígrafe “Inmovilizado material” del estado de situación financiera resumido consolidado aviones y motores, que no están operativos, cuyo coste, 78 millones de euros, mismo importe que al 31 de diciembre de 2009, está cubierto por su amortización y las provisiones registradas. En ese importe no están considerados los seis aviones de la flota A-320 parados temporalmente desde el ejercicio 2009. Al 30 de junio de 2010, el valor neto contable de estos seis aviones asciende a 30 millones de euros.

Activos no corrientes mantenidos para la venta

La totalidad del importe registrado en este epígrafe corresponde a los aviones de la flota MD propiedad del Grupo Iberia cuya enajenación está prevista en los próximos ejercicios en virtud de los contratos de venta de dicha flota vigentes. Al 30 de junio de 2010 estos aviones no estaban operativos.

En junio de 2010 el Grupo Iberia vendió seis motores de los citados aviones MD, reconociéndose un ganancia de 2 millones de euros en la partida “ganancia netas de activos disponibles para la venta” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada abreviada. Adicionalmente, el Grupo Iberia incluyó el valor razonable de estos aviones por un importe de 1 millón de euros en la partida “ganancia netas de activos disponibles para la venta” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada abreviada.

Activos financieros- Activos a largo plazo mantenidos para la venta valorados a valor razonable

El saldo de activos financieros no corriente ascendía a 30 de junio a 1.114 millones de euros frente a los 497 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2009. La mayor diferencia se registró en los Activos a largo plazo mantenidos para la venta valorados a valor razonable (Instrumentos de patrimonio) que se incrementó de forma significativa pasando de 243 a 801 millones de euros fundamentalmente debido a la revalorización de las participaciones de la sociedad en British Airways y en Amadeus

Durante los seis primeros meses del ejercicio 2010, la participación en British Airways con la que Iberia se encuentra en un proceso de fusión (véase Nota 1.c), se revalorizó en 33 millones de euros que fueron registrados, netos de impuestos, con abono al epígrafe de patrimonio neto “Ajustes en patrimonio por valoración” del estado de situación financiera resumido consolidado al 30 de junio de 2010 adjunto. Al 30 de junio de 2010 el valor neto contable de la inversión ascendía a 276 millones de euros.

Amadeus IT Holding, S.A. (anteriormente denominada WAM Acquisition, S.A.):

La participación en Amadeus IT Holding, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y estaba instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas, siendo estas últimas convertibles en ordinarias en caso de salida a bolsa de la participada.

El 29 de abril de 2010 Amadeus IT Holding, S.A. inició su cotización en bolsa. Previamente a dicha fecha, Iberia procedió a la venta de parte de su inversión en dicha sociedad, obteniendo un beneficio neto de 13 millones de euros que se han registrado en el epígrafe “Otros ingresos y gastos” de la cuenta de resultados resumida consolidada del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 descrita en el apartado 24.3.8.2 del presente Documento. Al 31 de diciembre de 2009 la participación en Amadeus IT Holding, S.A. se presentaba valorada por su coste de adquisición. Al 30 de junio, esta participación pasó a registrarse de acuerdo con el valor razonable de la misma, que a dicha fecha ascendía a 524 millones de euros y la variación respecto de su coste de adquisición, por importe de 523 millones de euros, ha sido registrada neta de su impacto fiscal con abono al epígrafe de patrimonio neto “Ajustes en patrimonio por valoración” del estado de situación financiera resumido consolidado adjunto.

Préstamos y partidas a cobrar a corto plazo – Activos de gran liquidez

A 30 de junio de 2010 el Grupo tenía colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, eurodepósitos, europagarés e imposiciones a plazo fijo y pagarés, 1.395 millones de euros (874 millones de euros a 31 de diciembre de 2009).

▪ Pasivos financieros

A continuación se indica el desglose de los pasivos financieros del Grupo al 30 de junio de 2010 y 31 de diciembre de 2009, presentados por naturaleza y categorías a efectos de valoración:

	Millones €					
	30/06/2010			31/12/2009		
	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Valorados a coste amortizado:						
Deudas con entidades de crédito	175	45	220	221	27	248
Arrendamiento financiero	28	297	325	30	224	254
Otros pasivos financieros	8	11	19	17	2	19
Valorados a valor razonable:						
Derivados	55	42	97	27	48	75
Total	266	395	661	295	301	596

▪ Patrimonio neto

El número de acciones y el valor nominal del capital social al 30 de junio de 2010 y 31 de diciembre de 2009 ascendía a 953.103.008 acciones y 743 millones €.

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 30 de junio de 2010 representan el 2,93% del capital social (28 millones de acciones), igual que a 31 de diciembre de 2009, con un valor de adquisición global de 64 millones €.

▪ Provisiones y contingencias

a) Composición

La composición del epígrafe “Provisiones a largo plazo” de los estados de situación financiera adjuntos se indica a continuación:

	Millones €	
	30/06/2010	31/12/2009
Provisiones para riesgos y compromisos contingentes:		
<i>Provisiones para planes de reestructuración</i>	364	425
<i>Litigios y otros</i>	83	100
Fondos para obligaciones con el personal	597	598
Provisiones para grandes reparaciones	79	86
Provisiones	1.123	1.209

b) Reestructuraciones

El saldo de la cuenta “Provisiones para planes de reestructuración”, corresponde al valor actual de los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo 72/01 (3.535 empleados acogidos). Durante el primer semestre del ejercicio 2010 se han acogido a dicho Expediente de Regulación de Empleo un total de 24 empleados.

Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos siete años en función de la edad de las personas que se han acogido al Expediente.

Asimismo, en 2010 Iberia ha aprobado el XIX Convenio Colectivo de Tierra así como la extensión del plazo de acogimiento y aplicación del Expediente de Regulación de Empleo hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tierra en los mismos términos y condiciones, habiendo sido aprobada dicha ampliación por la Dirección General de Trabajo el 9 de junio de 2010. A este plan se han acogido durante los seis primeros meses del ejercicio 2010 un total de 6 empleados.

c) Litigios

Durante el primer semestre de 2010 no se han iniciado contra el Grupo litigios nuevos que se consideren significativos ni producido variaciones significativas en los existentes, salvo por la resolución favorable recibida en relación con las actas incoadas por la Administración Tributaria por el “Arancel de Aduanas” correspondientes al periodo 1998-2000. El Grupo mantenía una provisión por importe de 33 millones € para cubrir estas reclamaciones, que ha sido revertida con contrapartida el epígrafe “Otros ingresos de explotación – No recurrentes” de la cuenta de resultados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010.

El importe total de los pagos efectuados por el Grupo derivados de litigios durante los seis primeros meses de 2010 no es significativo.

d) Fondos para obligaciones con el personal

Durante el primer semestre de 2010 una parte de los pilotos que tenía la oportunidad de decidir si se acogían a la reserva o continuar parcialmente en activo, ha elegido esta última opción. En consecuencia, se ha revertido una parte de la provisión destinada a cubrir los compromisos con éstos, en un importe de 20 millones €, que han sido registrados en la cuenta “Otros ingresos de explotación – No recurrentes” de la cuenta de resultados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010.

24.3.8.2 Cuenta de resultados resumida consolidada correspondientes a los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2010 y 2009 (millones €):

	(*) 30/06/2010	(**) 30/06/2009
Importe neto de la cifra de negocios	2.135	2.074
Otros ingresos de explotación-	145	97
Recurrentes	92	93
No recurrentes	53	4

	(*) 30/06/2010	(**) 30/06/2009
Aprovisionamientos-	(614)	(691)
Recurrentes	(614)	(691)
Gastos de personal-	(637)	(651)
Recurrentes	(636)	(651)
No recurrentes	(1)	-
Dotación a la amortización	(86)	(89)
Otros gastos de explotación-	(990)	(1.014)
Recurrentes	(963)	(1.013)
No recurrentes	(27)	(1)
Resultado neto de la enajenación de activos no corrientes	(3)	-
RESULTADO ORDINARIO RECURRENTE	(72)	(277)
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(50)	(274)
Ingresos financieros	11	46
Gastos financieros	(17)	(20)
Diferencias de cambio (ingresos y gastos)	19	(6)
Participación en el resultado del periodo de las empresas asociadas	4	-
Otros ingresos y gastos	4	4
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(29)	(250)
Impuesto sobre Sociedades	8	85
RESULTADO DEL PERIODO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(21)	(165)
Atribuible a:		
Accionistas de Iberia	(21)	(165)
BENEFICIO (PÉRDIDA) BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	(0,023)	(0,179)

* Datos objeto de revisión limitada.

** Datos no auditados.

Los comentarios a la cuenta de resultados correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2010 y 2009 se encuentran en el apartado 15 de este Documento.

24.3.8.3 Estados de cambios en el patrimonio neto resumidos consolidados correspondientes a los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2010 y 2009 (millones €):

	Capital Social	Prima de Emisión	Reserva Legal	Reservas Voluntarias	Reservas en Sociedades Consolidadas por		Acciones Propias	Resultado Negativo de ejercicios anteriores	Ajustes en Patrimonio por Valoración	Resultado	Total	Intereses Minoritarios	Total Patrimonio Neto
					Integración Global	Puesta en Equivalencia							
Saldos al 1 de enero de 2009	743	120	149	941	(5)	(21)	(64)	-	(357)	32	1.538	1	1.539
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	-	-	-	98	(165)	(67)	-	(67)
Aplicación de resultados:													
A Reservas	-	-	-	40	6	(14)	-	-	-	(32)	-	-	-
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Saldos al 30 de junio de 2009 (**)	743	120	149	981	1	(35)	(64)	-	(259)	(165)	1.471	3	1.474
Saldos al 31 de diciembre de 2009	743	120	149	935	1	9	(64)	-	(72)	(273)	1.548	3	1.551
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	-	-	-	424	(21)	403	-	403
Aplicación de resultados:													
A resultados negativos de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	8	-	(281)	-	273	-	-	-
Saldos al 30 de junio de 2010 (*)	743	120	149	935	1	17	(64)	(281)	352	(21)	1.951	3	1.954

* Datos objeto de revisión limitada.

**Datos no auditados.

24.3.8.4 Estados de flujo de efectivo consolidados para los periodos de seis meses finalizado el 30 de junio de 2010 y 2009.

	(*) 30/06/2010	(**) 30/06/2009
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	186	(111)
Perdida del ejercicio antes de impuestos	(29)	(250)
Ajustes al resultado:	32	70
- Amortización del inmovilizado	86	89
- Correcciones valorativas por deterioro	5	-
- Variación de provisiones	(25)	36
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(13)	-
- Ingresos financieros	(11)	(46)
- Gastos financieros	17	20
- Diferencias de cambio	(10)	-
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	9	(4)
- Otros ingresos y gastos	(22)	(25)
- Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	(4)	-
Cambios en el capital corriente	252	107
- Existencias	(9)	22
- Deudores y otras cuentas a cobrar	(165)	(67)
- Otros activos corrientes	(15)	(34)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	437	53
- Otros pasivos corrientes	(5)	(27)
- Otros activos y pasivos no corrientes	9	160
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(69)	(38)
- Pagos de intereses	(7)	(10)
- Cobros de intereses	12	45
- Cobros y pagos por Impuesto sobre beneficios	3	-
- Otros cobros (pagos)	(77)	(73)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	100	(72)
Pagos por inversiones	(120)	(108)
- Empresas del grupo y asociadas	(1)	-
- Inmovilizado intangible	(3)	(5)
- Inmovilizado material	(67)	(52)
- Otros activos financieros	(43)	(51)
- Otros activos	(6)	-
Cobros por desinversiones	220	36
- Empresas del grupo y asociadas	1	-
- Inmovilizado material	73	4
- Otros activos financieros	105	13
- Activos no corrientes mantenidos para la venta	2	
- Otros activos	39	19
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	(27)	75
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	2
- Emisión de instrumentos de patrimonio	-	2

Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(27)	73
- Emisión de deudas con entidades de crédito	186	193
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(213)	(120)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)	(8)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)	251	(108)
Efectivo o equivalentes al comienzo del periodo (Nota 1-h)	1.759	2.182
Efectivo o equivalentes al final del periodo (Nota 1-h)	2.010	2.074

* Datos objeto de revisión limitada.

** Datos no auditados.

24.3.8.5 Comparación entre los flujos de efectivo del ejercicio cerrado a 30 de junio de 2010 y el ejercicio cerrado a 30 de junio de 2009

■ Aumento/Disminución neta del efectivo o equivalentes

A junio de 2010, el incremento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes se situó en 251 millones de euros, en comparación con los -108 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Más adelante se explican las variaciones de los distintos flujos de efectivo que justifican este incremento.

■ Flujo de efectivo de las actividades de explotación

En los seis primeros meses de 2010, la mejora de los resultados antes de impuestos de experimentada por Iberia tuvo un impacto positivo sobre el saldo del flujo de efectivo de las actividades de explotación, que pasó de -111 millones de euros en el primer semestre de 2009 a 186 millones de euros en el mismo periodo de 2010.

La partida “Ajustes de resultado” sufre una disminución de un 54% (38 millones de euros), hasta situarse en 32 millones de euros. Una de las partidas que cabe señalar es “Variación de provisiones”, que supuso un ajuste negativo de 25 millones de euros, fundamentalmente debido a la recuperación de la provisión por obligaciones con el personal por valor de 20 millones de euros (recuperación de la provisión del fondo de pensiones de los pilotos, debido al cambio de tratamiento de los pilotos en reserva que establece la posibilidad de que puedan seguir volando un 50% de su actividad entre los 60 y 65 años, ver apartado 14.1.7) y 33 millones derivados de la recuperación de provisiones tras cuatro sentencias del Tribunal Supremo que estiman los recursos de casación de Iberia y eximen a la compañía de pagar varias liquidaciones de aduanas. Asimismo, la partida “Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros” registró un saldo negativo de 13 millones de euros, en su mayor parte debido a la plusvalía obtenida por la amortización de todas las acciones de clase B de WAM acquisitions (29.793.775) que tenía Iberia.

El epígrafe “Cambios en el capital corriente” aumentó un 136% (145 millones de euros), debido principalmente al incremento de 384 millones de euros en la

partida “acreedores y otras cuentas a pagar”, hasta situarse en 437 millones de euros.

El epígrafe “Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación” tuvo un saldo negativo de 69 millones de euros, frente al saldo de -38 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Esta diferencia se produce principalmente como consecuencia de que en el primer semestre de 2009 el cobro por intereses ascendió a 45 millones de euros, frente a los 12 del primer semestre de 2010.

- Flujos de efectivo de las actividades de inversión

El aumento de un 11% (12 millones de euros) de los “Pagos por inversiones” se deriva en su mayor parte del incremento en la partida “inmovilizado material”, como consecuencia de la compra de flota por valor de 36 millones de euros.

Por otra parte, la partida “Cobros por desinversiones” fue la que mayor variación experimentó al incrementarse en 184 millones de euros hasta alcanzar los 220 millones de euros. La venta de flota por valor de 71 millones de euros y la devolución de anticipos de flota a corto plazo (correspondientes a aviones que posteriormente han sido financiados) por una cuantía de 73 millones de euros, justifican en gran parte este incremento.

- Flujos de efectivo de las actividades de financiación

En el primer semestre de 2010 tuvo un saldo negativo de 27 millones de euros, frente al saldo positivo de 75 millones de euros del primer semestre de 2009. Este fuerte aumento se debe fundamentalmente al incremento de un 78% (93 millones de euros) en la partida “devolución y amortización de deudas con entidades de crédito” que se situó en -213 millones de euros.

25. INFORMACIÓN FINANCIERA PRO FORMA

25.1 Información financiera pro forma

25.1.1 Balance de situación pro forma y cuenta de resultados pro forma a 30 de junio de 2010:

<i>En millones de euros</i>	British Airways seis meses terminados el 30 de Junio de 2010 (Nota 25.1.5)	Iberia seis meses terminados el 30 de junio de 2010 (Nota 25.1.5)	Homogeneización de las políticas contables a las de IAG (Nota 25.1.6)	Reformulación de Iberia seis meses terminados el 30 de junio de 2010	Ajustes por asignación del valor de compra (Nota 25.1.7)	Ajustes pro forma (Nota 25.1.8)	Resultado proforma seis meses terminados el 30 de junio de 2010
Ingresos por tráfico							
Pasajeros	3.743	1.680	-	1.680	-	-	5.423
Carga	368	141	-	141	-	(1)	508
	4.111	1.821	-	1.821	-	(1)	5.931
Otros Ingresos	204	459	-	459	-	(13)	650
Ingresos	4.315	2.280	-	2.280	-	(14)	6.581
Gastos de personal	1.104	636	-	636	-	-	1.740
Reestructuración	26	1	-	1	-	28	55
Depreciación, amortización y deterioro	412	85	-	85	2	-	499
Costes de arrendamiento operativo de la flota	39	154	-	154	-	-	193
Costes de combustible	1.310	484	-	484	-	-	1.794
Mantenimiento y otros costes de flota	306	85	-	85	-	-	391
Tasas de navegación y aterrizaje	331	276	-	276	-	(3)	604
Cargos de gestión, servicio a bordo y otros costes operativos	533	399	-	399	-	(11)	921
Costes de venta	171	179	-	179	-	-	350
Alojamiento, equipo de tierra, costes de IT y diferencias de cambio	330	1	-	1	-	-	331
Gastos totales de las operaciones	4.562	2.300	-	2.300	2	14	6.878
Beneficio operativo/(pérdida)	(247)	(20)	-	(20)	(2)	(28)	(297)
Costes financieros incluyendo los beneficios/(pérdidas) de derivados financieros sobre petróleo	(120)	(17)	-	(17)	-	-	(137)
Ingresos financieros	8	46	-	46	-	-	54
Gastos financieros netos relacionados con pensiones	15	(9)	-	(9)	-	-	6
Diferencias de cambio de préstamos	(36)	(46)	-	(46)	-	-	(82)

<i>En millones de euros</i>	British Airways seis meses terminados el 30 de Junio de 2010 (Nota 25.1.5)	Iberia seis meses terminados el 30 de junio de 2010 (Nota 25.1.5)	Homogeneización de las políticas contables a las de IAG (Nota 25.1.6)	Reformulación de Iberia seis meses terminados el 30 de junio de 2010	Ajustes por asignación del valor de compra (Nota 25.1.7)	Ajustes pro forma (Nota 25.1.8)	Resultado proforma seis meses terminados el 30 de junio de 2010
Beneficio / (pérdida) en la venta de inmovilizaciones materiales y financieras	(1)	13	-	13	-	-	12
Imputación del beneficio después de impuestos / (pérdidas) de empresas asociadas utilizando el método de puesta en equivalencia	(19)	4	-	4	-	-	(15)
B° por cambio en el valor razonable de la participación de British Airways en Iberia	-	-	-	-	-	48	48
Imputación al resultado beneficio / (pérdida) por activos financieros disponibles para la venta	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	(401)	(29)	-	(29)	(2)	20	(412)
Impuesto sobre sociedades	58	8	--	8	-	(3)	63
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	(343)	(21)	-	(21)	(2)	17	(349)

Millones de euros	British Airways al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Iberia al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Homogeneización de las políticas contables a las de IAG (Nota 25.1.6)	Reformulación de Iberia al 30 de junio 2010	Ajustes por asignación del valor de compra (Nota 25.1.7)	Ajustes pro forma (Nota 25.1.8)	Eliminación de participaciones cruzadas (Nota 25.1.9)	Balance de situación proforma al 30 de junio 2010
Activos no corrientes								
Inmovilizaciones								
Materiales:								
Flota	7.033	914	124	1.038	-	-	-	8.071
Terrenos y construcciones	1.110	40	-	40	36	-	-	1.186
Equipos	289	151	-	151	-	-	-	440
	8.432	1.105	124	1.229	36	-	-	9.697
Inmovilizaciones Inmateriales:							-	
Fondo de comercio	49	-	-	-	-	-	-	49
Derechos de aterrizaje	243	-	-	-	135	-	-	378
Marca	-	-	-	-	216	-	-	216
Franquicia	-	-	-	-	90	-	-	90
Software	33	44	-	44	-	-	-	77
	325	44	-	44	441	-	-	810
Inversiones en empresas del grupo	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones en empresas asociadas	235	138	-	138	-	48	(283)	138
Activos Financieros disponibles para la venta	87	1.056	(124)	932	-	-	(276)	743
Activos por impuesto diferido	-	612	-	612	-	-	-	612

Millones de euros	British Airways al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Iberia al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Homogeneización de las políticas contables a las de IAG (Nota 25.1.6)	Reformulación de Iberia al 30 de junio 2010	Ajustes por asignación del valor de compra (Nota 25.1.7)	Ajustes pro forma (Nota 25.1.8)	Eliminación de participaciones cruzadas (Nota 25.1.9)	Balance de situación proforma al 30 de junio 2010
Activos por beneficios de empleados	608	-	-	-	-	-	-	608
Instrumentos financieros derivados	9	58	-	58	-	-	-	67
Anticipos e ingresos anticipados	70	-	-	-	-	-	-	70
	1.009	1.864	(124)	1.740	-	48	(559)	2.238
Total activos no corrientes	9.766	3.013	-	3.013	477	48	(559)	12.745
Activos no corrientes mantenidos para la venta	31	7	-	7	-	-	-	38
Activos corrientes y cuentas a cobrar								
Existencias	143	224	-	224	-	-	-	367
Deudores comerciales	668	643	-	643	-	(2)	-	1.309
Otros activos corrientes	334	23	-	23	-	-	-	357
Instrumentos financieros derivados	37	62	-	62	-	-	-	99
Otras Inversiones Financieras (Depósitos)	1.151	1.414	-	1.414	-	-	-	2.565
Efectivo y activos líquidos equivalentes	988	615	-	615	-	-	-	1.603
Total activos Corrientes y cuentas a cobrar	3.321	2.981	-	2.981	-	(2)	-	6.300
Total activo	13.118	6.001	-	6.001	477	(46)	(559)	19.083
Fondos propios								
Capital escriturado	352	743	-	743	-	(168)	-	927
Prima de emisión	1.147	120	-	120	-	2.853	-	4.120
Acciones propias	(5)	(64)	-	(64)	-	69	-	-
Otras reservas	585	1.152	-	1.152	303	(2.734)	(559)	(1.253)
Total fondos propios	2.079	1.951	-	1.951	303	20	(559)	3.794

Millones de euros	British Airways al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Iberia al 30 de junio 2010 (Nota 25.1.5)	Homogeneización de las políticas contables a las de IAG (Nota 25.1.6)	Reformulación de Iberia al 30 de junio 2010	Ajustes por asignación del valor de compra (Nota 25.1.7)	Ajustes pro forma (Nota 25.1.8)	Eliminación de participaciones cruzadas (Nota 25.1.9)	Balance de situación proforma al 30 de junio 2010
Minoritarios	245	3	-	3	-	-		248
Total Patrimonio Neto	2.324	1.954	-	1.954	303	20	(559)	4.042
Pasivos no corrientes								
Préstamos a largo plazo	4.200	342	-	342	-	-	-	4.542
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	261	-	-	-	-	-	-	261
Pasivos por impuesto diferido	856	-	-	-	143	-	-	999
Otras provisiones	196	1.123	-	1.123	31	-	-	1.350
Instrumentos financieros derivados	18	42	-	42	-	-	-	60
Otros pasivos a largo plazo	407	381	-	381	-	-	-	788
Total pasivo no corriente	5.938	1.888	-	1.888	174	-	-	8.000
Pasivo corriente								
Préstamos a corto plazo.	694	203	-	203	-	-	-	897
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	3.785	1.735	-	1.735	-	26	-	5.546
Instrumentos financieros derivados	59	55	-	55	-	-	-	114
Pasivo por impuesto corriente	2	166	-	166	-	-	-	168
Provisiones a corto plazo	316	-	-	-	-	-	-	316
Total pasivo corriente	4.856	2.159	-	2.159	-	26	-	7.041
Total patrimonio neto y pasivo	13.118	6.001	-	6.001	477	46	(559)	19.083

25.1.2 Descripción de la operación

El 8 de abril de 2010, el Consejo de Administración de British Airways Plc (“British Airways”) y de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (“Iberia”) firmaron un acuerdo vinculante de fusión (el “Acuerdo de Fusión”) por el cual British Airways e Iberia se fusionarían con el fin de crear un nuevo grupo aéreo, International Consolidated Airlines Group, S.A. (“IAG” o “la Compañía”) (“la Fusión”).

La combinación de negocios entre British Airways e Iberia se formalizará a través de la incorporación de IAG como nueva sociedad holding de la combinación de los Grupos British Airways e Iberia. Para conseguir este objetivo se llevarán a cabo una serie de procesos corporativos, de modo que al final del proceso, IAG se convertirá en la Sociedad matriz del Grupo IAG. IAG es una sociedad española constituida el 17 de diciembre de 2009 por tiempo indefinido, con el propósito de la Fusión y, a la fecha de preparación de estos estados financieros proforma, es propiedad de accionistas independientes.

Se prevé que las diferentes transacciones que conforman la Fusión se lleven a cabo en una serie de días y que la Fusión de IAG se termine de completar en torno al 20 de enero de 2011, y que las primeras cuentas anuales de IAG posteriores a la fusión serán las correspondientes al periodo terminado el 31 de diciembre de 2011. En base a los tipos de canje fijados en el Acuerdo de Fusión, siguiendo la Fusión, los accionistas de British Airways e Iberia, inmediatamente antes de la implementación del acuerdo de fusión, tendrán el 56% y el 44% de IAG, respectivamente. Como resultado de la fusión, y de acuerdo con el tipo de canje establecido en el Acuerdo de Fusión, los accionistas de British Airways recibirán una acción de IAG por cada acción de BA Holdco, o 1.038 millones de acciones de IAG, y los accionistas de Iberia (distintos a los de BA Holdco) recibirán 1,0205 acciones de IAG por cada acción de Iberia o 816 millones de acciones. La fusión de British Airways e Iberia en IAG será contabilizada como una combinación de negocios de acuerdo con la Norma Internacional de Información Financiera (NIIF) 3R, *Combinaciones de Negocios*, siendo British Airways la entidad “adquirente”.

Con el fin de mantener las actuales licencias de ruta, los derechos de tráfico y las licencias operativas tanto de British Airways como de Iberia, y en cumplimiento de algunos acuerdos bilaterales, como parte de la fusión será implementada una estructura de gobierno (la “estructura nacional”) que asegurará que ciudadanos del Reino Unido mantendrán al menos el 50,1 por ciento de los derechos de voto de la Junta General de British Airways y ciudadanos de España mantendrán al menos un 50,1 por ciento de los derechos de voto y el 50,1 por ciento del valor nominal del capital social de Iberia. Los derechos económicos de ambas compañías permanecen en IAG.

IAG consolidará las dos compañías operativas, British Airways e Iberia, de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC 27), *Estados Financieros Consolidados y Separados* (NIC 27), teniendo en cuenta la disposición establecida en la norma; la dirección de IAG llegó a la conclusión de que las compañías operativas están controladas por IAG dado que la propiedad y los derechos de voto disponibles por parte de IAG demuestran el control.

25.1.3 Objetivo de la información financiera pro forma

La información financiera proforma a la que se refieren estas notas explicativas, ha sido preparada para reflejar el resultado de la fusión de British Airways e Iberia en IAG. Esta información financiera proforma incluye el balance de situación proforma de IAG a 30 de junio de 2010 así como la cuenta de resultados proforma de IAG para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010, preparada siguiendo los criterios explicados a continuación y basados en la información descrita en la Nota 25.1.5.

Con el fin de elaborar esta información financiera proforma y con el fin de asegurar su entendimiento por parte del lector:

- El balance de situación proforma a 30 de junio de 2010 ha sido preparado como si la Fusión hubiera tenido lugar el 30 de junio de 2010.
- La cuenta de resultados proforma para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 ha sido preparada como si la Fusión hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2010 (es decir, en una fecha anterior a la fecha hipotética de fusión señalada en el párrafo anterior).

Esta información financiera proforma ha sido preparada exclusivamente a efectos ilustrativos, y dada su naturaleza hipotética no muestra la posición financiera real ni de los resultados reales de IAG, al igual que no pretenden constituir ninguna estimación de los resultados de ningún periodo.

25.1.4 Bases de preparación

Esta información financiera proforma ha sido elaborada en base a los términos y condiciones del Anexo II del Reglamento (CE) N° 809/2004 de la Comisión del 29 de abril de 2004 ("Reglamento 809/2004") y a las recomendaciones del Comisión Europea del Mercado de Valores (CESR) respecto a la implementación de esta normativa (CESR/05-054b).

Según el Reglamento 809/2004, las bases de preparación de la información financiera proforma son normalmente la información histórica no ajustada de las sociedades implicadas en la operación. En este caso, y debido a las razones citadas a continuación (diferentes fechas de cierre de ejercicio, uso de distintos formatos de presentación de información financiera), los miembros del Consejo de Administración de IAG, han decidido con la mejor de sus capacidades, realizar ciertos ajustes (descritos abajo) para homogeneizar la información financiera.

También, tal y como se explica en la Nota 25.1.5, los ajustes por asignación del valor de compra (Purchase Price Allocation) reflejado en la columna "Ajustes por Asignación del Valor de Compra" han sido calculados de manera provisional y en base a estimaciones.

25.1.5 Fuentes de información

IAG

Dado que Iberia es la sociedad adquirida en base a la Norma Internacional de Información Financiera 3R, *Combinaciones de Negocios* (NIIF 3R), IAG registrará la participación en Iberia a valor razonable en la fecha de la Fusión. Dado que British Airways es la sociedad adquirente, y no ha habido contraprestación monetaria alguna a raíz de la adquisición de los fondos propios de British Airways por parte de IAG, la participación en British Airways a la fecha de fusión, y únicamente en los estados financieros individuales de IAG se registrará a valor de mercado, y en los Estados Financieros Consolidados de IAG se registrará a su valor en libros a la fecha de fusión.

El reparto entre capital social y prima de emisión en IAG se basa en el número de acciones que van a ser asignadas (1.854 millones de acciones) a un valor nominal de 0,50, alcanzando un total de 927 millones de euros. Los Estados Financieros de IAG no se presentan a los efectos de esta información financiera proforma, dado que a la fecha de elaboración de esta información financiera proforma no ha realizado ninguna transacción.

Las políticas contables de IAG serán consistentes con las políticas contables de British Airways, tal y como han sido presentadas en las cuentas anuales de British Airways del 31 de marzo 2010.

El capital social asignado a IAG ha sido calculado del siguiente modo:

	'000	Ecuación de canje por 1 acción	'000
BA acciones suscritas	1.153.674		
Menos: acciones de BA mantenidas por Iberia	(115.079)		
Acciones de BA a ser canjeadas	1.038.595	1	1.038.595
Número de acciones de Iberia	953.135		
Menos: Acciones Propias	(27.898)		
Menos: acciones de Iberia mantenidas por BA	(125.370)		
Acciones de Iberia a ser canjeadas	799.867	1,0205	816.264
Total acciones de IAG			1.854.859
Valor de las acciones de IAG a 0,50 euros por acción			€927.430

British Airways

El cierre de ejercicio de British Airways es el 31 de marzo y, por tanto, no hay información financiera disponible para el periodo de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2010. La información que se detalla a continuación ha sido utilizada en la elaboración de esta información financiera pro forma y ha sido extraída de los estados financieros intermedios (“special purpose financial information”) de British Airways Plc y sus sociedades dependientes para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2010 (los “Estados Financieros Intermedios”), los cuales han sido revisados por Ernst & Young LLP de acuerdo con la norma internacional de trabajos de revisión (Reino Unido e Irlanda) 2410, *Revisión de Información Financiera Intermedia Realizada por el Auditor Independiente de la Sociedad*, emitida por el *Auditing Practising Board* del Reino Unido:

- El balance de situación de British Airways plc y sus sociedades dependientes a 30 de junio de 2010 incluido en los Estados Financieros Intermedios (Special Purpose

Financial Statements), ha sido convertido de libras esterlinas a euros al tipo de cambio de 1,2233 vigente al 30 de junio de 2010.

- La cuenta de resultados de British Airways plc y sus sociedades dependientes para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010 incluida en los Estados Financieros Intermedios (Special Purpose Financial Statements), ha sido convertida de libras esterlinas a euros en base al tipo de cambio medio del periodo de 1,1380.

El informe fue emitido con una conclusión sin salvedades.

El tipo impositivo efectivo para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010, tal y como se muestra, es del 14%. Este es el tipo impositivo efectivo proyectado para el periodo de la información financiera proforma. Este dato surge porque el tipo efectivo del 26% del periodo de 3 meses, terminado el 30 de junio del 2010, ha sido combinado con el tipo impositivo efectivo del 5% aplicable al periodo de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2010. El tipo impositivo efectivo del periodo de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2010 se debe a la metodología usada por British Airways en la preparación de sus informes financieros trimestrales, consistente en estimar un tipo impositivo efectivo para el año en los tres primeros trimestres para después incluir un cargo final correspondiente al ejercicio completo a fecha de 31 de marzo, teniendo en cuenta toda la información detallada. El tipo impositivo efectivo de British Airways para el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2010 fue del 20%. Si se hubiera aplicado el tipo impositivo de 20% a la pérdida antes de impuestos al periodo de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2010, el crédito impositivo seria de 43 millones de euros para ese periodo, cual, combinado con el crédito de 48 millones de euros para el periodo de 3 meses terminado el 30 de junio de 2010, hubiese resultado en un crédito de 91 millones de euros (un tipo impositivo efectivo de 23 por ciento) para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010.

A nivel de IAG no se esperan gastos adicionales por el impuesto sobre el beneficio dada la estructura fiscal del grupo consolidado. Por lo tanto, la información financiera pro forma refleja el tipo impositivo proyectado de las respectivas compañías operativas.

Iberia

El balance de situación y la cuenta de resultados han sido obtenidos de los estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados de Iberia correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 (información pública no auditada, “resultados publicados”), los cuales fueron sometidos a la revisión de Deloitte, S.L., de acuerdo con la norma internacional de trabajos de revisión 2410, *Revisión de Información Financiera Intermedia Realizada por parte el Auditor Independiente de la Sociedad*, tal y como se indica en su informe fechado el 27 de agosto de 2010 y depositado en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (“CNMV”). El informe fue emitido con una conclusión sin salvedades.

La información del balance de situación y la cuenta de resultados para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio del 2010 incluida en la columna proforma “Iberia” difiere de los resultados publicados por Iberia, ya que incluye ciertas reclasificaciones realizadas con el fin de estandarizar la información presentada por Iberia al formato que será utilizado por IAG. Dichas reclasificaciones se resumen a continuación:

- Balance de situación:

(1) Activos no corrientes: dentro del epígrafe “Inmovilizaciones Materiales”, (i) 20 millones de euros de activos fijos correspondientes a aviones en construcción y (ii) 113 millones de euros de repuestos de aviones, han sido reclasificados del epígrafe de “otros” en los estados financieros publicados al epígrafe de “Flota” en la información financiera proforma.

(2) Pasivo

Pasivo no corriente:

Iberia Resultados Publicados		Iberia Saldos Pro forma	
Pasivo no corriente:	395		
Deudas con Entidades de Crédito	45	Préstamos a largo plazo	342
Arrendamientos Financieros	297	Instrumentos financieros derivados	42
Derivados	42	Otros pasivos a largo plazo	381
Otras deudas	11	Otras provisiones	1.123
Pasivos por Impuestos Diferidos	157		1.888
Periodificaciones a Largo Plazo	213		
Provisiones a Largo Plazo	1.123		
	1.888		

(2) Pasivo (*continuación*)

Pasivo Corriente:

Iberia Resultados Publicados		Iberia saldos Pro Forma	
Pasivo Corriente	266		
Deudas con Entidades de Crédito	175	Cuotas a corto plazo correspondientes a los préstamos a largo plazo	203
Arrendamientos Financieros	28	Instrumentos financieros derivados	55
Derivados	55	Otros Pasivos Financieros	8*
Otros Pasivos Financieros	8*	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.241
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.241	Pasivo por impuesto corriente	166
Pasivo por impuesto corriente	166	Proveedores y otras cuentas a pagar	908
Proveedores y otras cuentas a pagar	908	Remuneraciones pendientes de pago	167
Remuneraciones pendientes de pago	167	Periodificaciones a corto plazo	10
Periodificaciones a corto plazo	10	Anticipos de clientes	642
Anticipos de clientes	642		2.159
	2.159		2.159

* Este importe está incluido dentro del epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” en el balance de situación pro forma.

- Cuenta de resultados:

- (1) “Otros Ingresos” de la información financiera proforma de Iberia refleja 314 millones de euros de ingresos correspondientes a (i) Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos) y servicios de asistencia técnica a flotas de terceros, y (ii) mantenimiento, que están incluidos como parte de “ingresos” en los resultados publicados de Iberia.
- (2) Los gastos totales de las operaciones reflejados en los resultados publicados de Iberia ascienden a 2.330 millones de euros. En la información financiera proforma, los gastos totales de las operaciones ascienden a 2.300 millones. La reducción de 30 millones de euros se debe a las diferencias positivas de cambio netas de los activos y pasivos corrientes que han sido recategorizados del epígrafe Ingresos y gastos no operativos a gastos netos de las operaciones, de acuerdo con las bases de presentación de British Airways que son las que serán utilizadas por IAG.

25.1.6 Homogeneización de las políticas contables a las utilizadas por IAG

La información financiera proforma, incluyendo sus fuentes, se ha elaborado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), aprobadas por la Unión Europea (“NIFF-UE”), en conformidad con el Reglamento (EC) nº 1606/2002 del Parlamento y de la Comisión Europea.

Iberia clasifica los importes satisfechos a sus proveedores de aviones durante el periodo de construcción como activos financieros corrientes o no corrientes, según proceda, debido a que Iberia no suele adquirir los aviones a los proveedores y recupera las cantidades entregadas cuando es vendido a un tercero. La política contable seguida por British Airways Plc con respecto a este tipo de transacciones, la cual será usada también por IAG, consiste en clasificar los pagos anticipados hechos a los fabricantes como “Inmovilizaciones Materiales” dentro del balance de situación.

La “homogeneización de las políticas contables con las de IAG” refleja una reclasificación de 124 millones de euros de activos financieros no corrientes a Inmovilizaciones Materiales correspondiente al total de anticipos hechos por Iberia a los fabricantes al 30 de junio de 2010, de acuerdo con la forma en que IAG espera que sean clasificadas dichas partidas. La evaluación de la homogeneización de las políticas contables incluyó la revisión de, entre otras, las áreas descritas a continuación, y de las que no ha surgido ningún ajuste o reclasificación material para el periodo terminado el 30 de junio de 2010:

- Provisiones de grandes reparaciones y mantenimiento.
- Clasificación de los contratos de arrendamiento de la flota distinguiendo entre arrendamientos operativos y arrendamientos financieros.
- Periodos de amortización y depreciación.*
- Reconocimiento de ingresos de los programas de viajero frecuente.
- Clasificación de las inversiones financieras con vencimiento a tres meses.
- Reconocimiento de ingresos de los billetes vendidos y no utilizados.

* Prospectivamente, el impacto de la alineación de la amortización como consecuencia de un cambio en la amortización de Iberia: (i) flota de corto y medio radio de 22 años y sin valor residual a 18 años y un valor residual de 12,5% ; y (ii) flota de largo radio de 22 años y sin valor residual a 25 años y un valor residual de 7,5%; el efecto es de 28,2, 34,1, 30,9, 16,0 y 4,7 millones de euros de beneficio desde el año 2011 al año 2015 respectivamente, convirtiéndose en pérdidas en los años siguientes. En el caso de que la homogenización hubiese tenido lugar el 1 de enero de 2010, el impacto correspondiente al periodo de seis meses terminado a 30 de junio de 2010 ascendería a la cantidad de 12,1 millones de euros de beneficio.

Política contable de IAG en referencia a la clasificación de los arrendamientos como financieros u operativos.

Con respecto a los indicadores para clasificar los distintos arrendamientos de los aviones, IAG tiene en cuenta lo establecido en la NIC 17, *Arrendamientos*, en la cual se detallan ejemplos de situaciones, en las que, de forma individual o de manera combinada, deben ser clasificados normalmente como arrendamientos financieros. Adicionalmente, a esos ejemplos, las siguientes situaciones serían indicativas de que se trata de un arrendamiento financiero:

1. La existencia de un contrato de remarketing que, básicamente, permita al arrendatario o a una filial del arrendatario comprar el avión por un precio que esté por debajo del valor razonable de mercado estimado.
2. Que el contrato incluya una opción de compra por un importe fijo, el cual sea mayor o igual al valor razonable pero haya alguna cláusula económica adicional que obligue a ejercitar la opción de compra. Esta obligación económica adicional puede ser:
 - Una expectativa por parte del arrendador de que la opción será ejercida dado que el citado arrendamiento proporciona una financiación rentable. Este tratamiento normalmente se apoyará en la estrategia de la línea aérea, que debería prever el tipo de avión que se queda en la flota después de la fecha de opción.
 - Que en general, los ahorros de mantener el avión sean mayores a los costes de devolver el avión en las condiciones pactadas.

La clasificación de un contrato de arrendamiento como financiero u operativo se realizará al inicio del arrendamiento y esta clasificación no se revisa de nuevo. Tanto British Airways como Iberia tienen en los contratos de arrendamiento un importe fijo para la opción de compra, pero tienen estimaciones diferentes sobre la probabilidad de ejercitar la opción de compra.

British Airways ha considerado estos arrendamientos como una fuente continua de financiación con la expectativa y la práctica de que las opciones de compra serán ejercidas y por lo tanto han considerado tales arrendamientos como financieros. Iberia ha considerado estos arrendamientos de similares características como operativos, dada la intención y la práctica de no ejercer la opción de compra.

El resultado contable, de la distinta consideración dada por las dos aerolíneas a contratos de arrendamiento similares, se debe a que British Airways tiene la obligación económica de ejercer las opciones de compra (como consecuencia del continuo acceso a una financiación con un

coste financiero más beneficioso) y por tanto de registrarlos como arrendamiento financiero mientras que Iberia no tiene ninguna obligación económica de ejercitar las opciones de compra y por tanto, los registra como arrendamientos operativos.

La política contable de IAG permitirá considerar ambos escenarios para determinar el tratamiento contable de los arrendamientos, dependiendo de los términos del contrato de arrendamiento y de la necesidad del Grupo de acceder a un coste efectivo de financiación más beneficioso o por la estrategia seguida respecto a la flota.

25.1.7 Ajustes de asignación del precio de compra (Purchase Price Allocation)

La información financiera proforma incluye ajustes basados en estimaciones, los cuales se han considerado necesarios para reflejar los activos y pasivos de Iberia a su valor razonable al 30 de junio de 2010, y representan la mejor estimación de la dirección basada en la información disponible a esa fecha. Dado que la cuenta de resultados proforma asume que la transacción se produce el 1 de enero de 2010, se refleja la amortización que debería haber sido aplicada correspondiente al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 (bajo la hipótesis de que los valores razonables al 30 de junio de 2010 son los mismos que al 1 de enero de 2010). El precio de compra preliminar de Iberia ha sido estimado en 2.257 millones de euros, y ha sido calculado como se muestra a continuación:

Precio de adquisición estimado de Iberia

<i>En millones de euros (excepto el número de acciones)</i>		Nº de acciones emitidas de IAG en '000
Valor estimado de IAG basado en el valor razonable de British Airways:		
Valor razonable de British Airways (1)	2.790	1.083,595
Participación de Iberia en British Airways a 30 de junio de 2010	(276)	
	<u>2.514</u>	
Propiedad de British Airways en IAG por el acuerdo de fusión	56%	
Valor estimado de IAG (calculado de acuerdo con los requerimientos de NIIF 3R (2.514/0,56))	<u>4.489</u>	
Precio de compra estimado de Iberia:		
Valor estimado de IAG	4.489	
Propiedad de Iberia en IAG	44%	
	<u>1.974</u>	
Participación de British Airways en Iberia a valor de mercado	<u>283</u>	816.264,000
Precio de compra estimado de Iberia	<u>2.257</u>	

(1) Calculado a partir del precio de cotización de 2,419 euros (tipo de cambio aplicado 1,2233) de 1.153.628.000 acciones en circulación de British Airways al 30 de junio de 2010.

La Compañía no ha finalizado aún con el proceso de asignación del precio de compra, se espera que sea concluido en los 12 meses siguientes a la fecha de la fusión, de acuerdo con lo establecido en la normativa contable NIIF que permite la revisión de las estimaciones iniciales realizadas. Los principales elementos que están pendientes para que se finalice su asignación son: (i) el valor razonable de los activos materiales e inmateriales adquiridos y de los pasivos asumidos, (ii) el precio de compra, (iii) impuestos sobre resultados e impuestos no vinculados al resultado, y (v) el fondo de comercio residual. Es importante resaltar que debido a la naturaleza volátil de la industria donde opera la Compañía, cabe la posibilidad de que las hipótesis e información utilizada en la valoración preliminar podrían ser modificadas a la fecha

de adquisición. Los activos intangibles de vida útil indefinida de los estados financieros consolidados auditados serán valorados por un experto independiente.

El precio de compra preliminar ha sido asignado basándose en las actuales estimaciones de la dirección sobre el valor razonable, tal y como se muestra a continuación:

Asignación preliminar del precio de compra al 30 de junio de 2010

<i>En millones de euros</i>	Valor asignado	Vida Útil	Valor en libros	Ajuste por asignación	
Terrenos y construcciones	49	33	13	36	(1)
Derechos de aterrizaje	135	Indefinida	0	135	(2)
Marca	216	Indefinida	0	216	(3)
Franquicia	90	24	0	90	(4)
Provisiones por impuestos diferidos	(143)	n/a	0	(143)	(5)
Otras provisiones	(1.154)	n/a	(1.123)	(31)	(6)
Otros activos y pasivos, neto	3.064	n/a	3.064	0	
	<u>2.257</u>		<u>1.954</u>	<u>303</u>	

1.- Edificios industriales. El valor en libros de la mayoría de los elementos del inmovilizado material de Iberia fueron revisados para que éstos reflejen su valor razonable. Sin embargo, el valor razonable de los edificios ha sido estimado en 49 millones de euros en junio de 2010 lo cual implica un ajuste por importe de 36 millones de euros. El valor razonable estimado está basado en los datos del mercado disponibles al 30 de junio de 2010. La cuenta de resultados del periodo terminado el 30 de junio de 2010 refleja una amortización de 0,6 millones de euros, que está basada en una vida útil pendiente de 33 años y la asunción de que no hay diferencias materiales en el valor razonable de estos activos al 1 de enero de 2010 y al 30 de junio de 2010.

2.- Derechos de aterrizaje. Los derechos de aterrizaje (slots) mantenidos por Iberia en los aeropuertos de Heathrow y Frankfurt han sido valorados del mismo modo que transacciones realizadas en el pasado y a las ofertas disponibles de terceros. El valor razonable de estos derechos de aterrizaje ha sido estimado en 135 millones de euros al 30 de junio de 2010. Una aproximación de mercado basada en las transacciones realizadas para activos similares se ha aplicado para valorar estos activos. Los derechos de aterrizaje se han considerado de vida útil indefinida. Otros derechos de aterrizaje no han sido valorados en el momento inicial debido a que, o bien no hay mercado, o no hay datos disponibles en el momento en que se realizó la valoración preliminar. La evolución del sector, así como posibles cambios en los hechos y circunstancias planteados podrían cambiar en el momento de la adquisición y, por tanto, el número de derechos de aterrizaje valorados (incluyendo los derechos de aterrizaje de otros aeropuertos) en el momento de la adquisición se verían reflejados en la valoración definitiva (Purchase Price Allocation).

3.- Marca Iberia. El valor razonable de la marca ha sido estimado en 212 millones de euros al 30 de junio de 2010. A la marca Iberia se le ha asignado una vida útil indefinida. Para valorar este activo se ha aplicado el método denominado "Relief from Royalty" (Ahorro de Royalties, referido al flujo atribuible a la marca, calculado como el equivalente del flujo que el poseedor de la marca obtendría por su alquiler a un tercero).

4.- Franquicia Air Nostrum. Iberia tiene un acuerdo de franquicia en vigor con Air Nostrum desde 1997. El valor razonable de este acuerdo de franquicia ha sido estimado en 90 millones de euros al 30 de junio de 2010, utilizando una tasa de descuento basada en los pagos de royalty recibidos por Iberia. Se ha asignado una vida útil pendiente de 24 años al acuerdo de franquicia, y la cuenta de resultados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2010 refleja la amortización de 1,9 millones de euros y la suposición de que no hay diferencias materiales entre el valor razonable de estos activos al 1 de enero de 2010 y al 30 de junio de 2010.

5.- Los pasivos por impuesto diferido reflejan el impacto fiscal de los ajustes del valor razonable realizados en las inmovilizaciones materiales e inmateriales a los que el precio de compra ha sido asignado.

6.- Pasivos contingentes. Los pasivos contingentes surgen por asuntos fiscales, los cuales no cumplen con las condiciones establecidas en la normativa NIIF para ser reconocidos en los estados financieros pero que deben ser identificados y analizados para medir los posibles impactos que pudieran tener en el proceso de asignación del precio de compra.

25.1.8 Ajustes pro forma

Costes de la transacción

Los costes totales de la transacción (honorarios profesionales de asesores legales y financieros, auditores, etc.) en los que se va a incurrir hasta que se complete la fusión han sido estimados en 42 millones de euros y han sido incluidos en la información financiera pro forma, 28 millones de euros se han incluido como ajuste, y 9 millones de euros y 5 millones de euros respectivamente han sido incluidos en las cuentas de resultados de British Airways e Iberia para el periodo terminado el 30 de junio de 2010. También se ha incluido el impacto fiscal pro forma de 4 millones de euros, calculado al tipo impositivo mixto del 15,3% aplicado a los 28 millones de euros del ajuste pro forma, basado en el tipo impositivo combinado y sobre los beneficios informados de British Airways e Iberia para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2010, tal y como se detalla en sus respectivas columnas de esta información financiera pro forma.

Eliminación de los saldos intercompañías entre British Airways e Iberia

Los saldos mantenidos entre Iberia y British Airways han sido eliminados como un ajuste pro forma de consolidación, el cual asciende a un total de 2 millones de euros.

Contabilización a valor razonable de la participación de British Airways en Iberia

La participación de British Airways en Iberia, registrada por el método de puesta en equivalencia, debe ser registrada a su valor razonable basada en la valoración de Iberia de 2.257 millones de euros como ha sido calculado en la nota 25.1.7. Por lo tanto, se ha realizado un ajuste de 48 millones de euros para revaluar su importe de acuerdo con lo establecido en la NIIF 3R. Esto representa un incremento en la valoración de la participación de British Airways en su asociada de 235 millones de euros a 283 millones de euros, representando un 13,15% del valor de mercado de Iberia a 30 de junio de 2010.

Eliminación de los fondos propios de la Sociedad adquirida en el momento de la compra

De acuerdo con la normativa NIIF-UE, los fondos propios de la entidad adquirida y el capital social de la adquirente debe ser eliminado en la consolidación, de forma que el capital social del grupo consolidado represente el de IAG y que “otras reservas” representen las reservas de British Airways, tal y como se muestra a continuación:

En millones de euros	Millones de €
Prima de emisión	2.853
Acciones propias	69
Capital escriturado	(168)
Otras reservas	(2.706)

El ajuste descrito anteriormente se realiza para ajustar el capital social y la prima de emisión del Grupo a las de IAG y que “otras reservas del grupo” reflejen las reservas de British Airways al ser el adquirente. El capital social de British Airways es transferido a IAG a valor de mercado de acuerdo con lo establecido en la normativa legal y contable española y, por tanto, la prima de emisión de IAG se verá incrementada. Esto resulta en un incremento de capital social de 2.790 millones de euros, basado en el valor de cotización de British Airways al 30 de junio de 2010.

25.1.9 Eliminación de las participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia

Las participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia, serán mantenidas con posterioridad a la operación de fusión. La participación cruzada de British Airways en Iberia es considerada como una inversión en una entidad asociada y ha sido ajustada a su valor razonable. Desde la perspectiva del Grupo IAG, estas participaciones representarán acciones propias y deberán en ese momento ser eliminadas y registradas como parte de los ajustes de consolidación pro forma, de acuerdo con las siguientes cantidades:

	Millones de €
Otras reservas	559
Inversión en asociadas (acciones de BA en IB)	(283)
Activos disponibles para la venta (acciones de IB en BA)	(276)

25.1.10 Evolución de los fondos propios pro forma de IAG

En millones de euros	BA Fondos Propios	IB Fondos Propios (después del PPA)	BA + IB Fondos Propios	Eliminación de las participaciones cruzadas	Ajustes Pro Forma	IAG Grupo	Notas
Capital Social suscrito	352	743	1.095		(168)	927	Nota 1
Prima de Emisión	1.147	120	1.267		2.853	4.120	Nota 2
Inversión en acciones propias	(5)	(64)	(69)		69	-	Nota 3
Otras reservas	585	1.455	2.040	(559)	(2.734)	(1.253)	Nota 3
	2.079	2.254	4.333	(559)	20	3.794	

Nota 1: El capital social del Grupo IAG será igual al capital social de IAG, sociedad individual, tal y como se explica en el apartado B anterior.

Nota 2: La prima de emisión se calculará del siguiente modo:

	Millones de €
Valor razonable de Iberia (de acuerdo con el PPA)	2.257
Valor de cotización de British Airways al 30 de Junio de 2010	2.790
Menos: capital social de IAG	(927)
Prima de emisión de IAG	4.120

Nota 3: Las otras reservas del Grupo incluyen los ajustes de consolidación realizados para reducir la inversión de IAG en British Airways a su valor en libros de acuerdo con los requerimientos de la NIIF 3R dado que British Airways es considerada la entidad adquirente.

25.1.11 Información de segmentos

British Airways

Millones de euros	30 Junio 2010
Europa:	
Reino Unido	1.987
Europa Continental	638
América:	
Estados Unidos	814
Resto de América	91
África, Oriente medio y el subcontinente Indio	392
Oriente y Oceanía	393
Total Ingresos	4.315

Iberia

Millones de euros	30 Junio 2010
Europa:	
España	816
Europa, Oriente medio y norte y centro de África	453
América y Sur de África	958
Total Ingresos ⁽¹⁾	2.227

(1) Los ingresos en España incluyen 53 millones de euros que han surgido por actividades no recurrentes.

El análisis de los ingresos de British Airways por área geográfica se ha realizado en base a las ventas por área que se incluyen actualmente en los estados financieros de British Airways. El análisis de los ingresos por área geográfica de Iberia se ha realizado de acuerdo con los destinos que en la actualidad se incluyen en los estados financieros de Iberia. Los desgloses por área geográfica que se realizarán en el futuro para dar la información por segmentos de IAG todavía no han sido determinados.

25.1.12 Retribuciones a largo plazo al personal (pensiones)

Descripción del plan de pensiones de British Airways, la valoración del mismo y el impacto en los estados financieros.

La información que se presenta a continuación es adicional a la información facilitada en la secciones 14.1.13 y 20.2.4 del Folleto, en relación con los factores que tienen impacto en los planes de pensiones de British Airways. Esta información debe ser leída junto con los estados financieros auditados de British Airways correspondientes al periodo anual terminado el 31 de marzo de 2010.

British Airways realiza una valoración trienal de sus planes de pensiones de acuerdo con los requerimientos establecidos por los administradores de los planes de pensiones y por la legislación sobre planes de pensiones del Reino Unido, con el fin de determinar el importe a financiar futuro, y en particular, el nivel de contribuciones a los planes de pensiones que debe realizar la Compañía. Las valoraciones actuariales y otra serie de hipótesis aplicadas en la valoración trienal son consensuadas con los administradores del plan de pensiones y con la Compañía. La valoración contable de acuerdo con lo establecido en la NIC 19 se realiza anualmente con el fin de determinar la contabilización en las cuentas anuales basadas en las hipótesis establecidas por la Compañía.

La última valoración trienal se fechó el 31 de marzo de 2009 y terminó de completarse en junio de 2010. Los déficit en los planes de pensiones más importantes, APS y NAPS, fueron valorados en 1.000 millones de libras y 2.700 millones de libras respectivamente. El apartado 20.2.4 del Folleto (Prospectus) explica en detalle los factores clave que han influido en la valoración y el acuerdo de financiación que se alcanzó con el Regulador de los Planes de Pensiones de Reino Unido en junio de 2010. Este acuerdo establece el importe de los pagos que deben realizarse para cubrir el déficit hasta el año 2023 para el caso del APS y hasta el año 2026 para el NAPS, todo ello de acuerdo con la valoración trienal realizada en marzo de 2009. Las aportaciones que debe realizar la compañía, el empleador, al APS y el NAPS (en el año 2009 eran de aproximadamente 330 millones de libras) se irán incrementando en función de la inflación, la cual ha sido estimada en un 3% anual, hasta que finalicen los pagos del déficit. Las aportaciones que deben realizarse para cubrir el déficit se han estimado en un total de aproximadamente 700 millones de libras para el caso del APS hasta el año 2023, y de 4.300 millones de libras para el NAPS hasta el año 2026, todo ello basado en la valoración realizada el 31 de marzo de 2009 y el acuerdo de financiación firmado. En el periodo de dos años que finaliza el 31 de marzo de 2012 se han estimado unas aportaciones para cubrir el déficit de 420 millones de libras y que el empleador realice aportaciones al APS y NAPS, incluyendo el servicio del coste corriente, de unos 680 millones de libras.

La valoración más reciente de acuerdo con la IAS 19 fue hecha el 31 de marzo de 2010. La valoración del Airway Pension Scheme (APS) resultó en un activo neto de 196 millones de libras (descendiendo de los 860 millones de libras que presentaba al 31 de marzo de 2009). Como consecuencia de la aplicación del método de la banda del 10% (en adelante, “Método Corredor”) y de la limitación en el reconocimiento de los activos correspondientes a los planes de prestación definida, tal y como se establece en la IAS 19, las pérdidas como resultado de los cambios en las hipótesis actuariales, que ascendieron a 121 millones de libras, no fueron reconocidas en el balance de situación. Como resultado de esto, el APS está registrado en el balance de situación por su posición de activo neto por importe de 317 millones de libras.

La valoración de acuerdo con el IAS 19 del New Airways Pension Scheme (NAPS) al 31 de marzo de 2010 refleja una posición de déficit neto de 1.945 millones de libras (se incrementa desde los 1.167 millones de libras al 31 de marzo de 2009). Como resultado de la aplicación del Método Corredor, 2.103 millones de libras de pasivos por pensiones, resultantes de los cambios en las hipótesis actuariales, no se han reconocido en el balance de situación. Esto ha provocado que el NAPS esté registrado como un activo neto en el balance de situación por un importe de 158 millones de libras.

De acuerdo con la aplicación del Método Corredor establecido en la NIC 19, los activos o pasivos por las retribuciones a los empleados se presentan en el balance de situación por la diferencia entre los activos valorados a valor razonable a la fecha del balance y los pasivos descontados al tipo de los bonos corporativos que hayan sido determinados. Sin embargo, al calcular el activo o el pasivo correspondiente a las retribuciones a los empleados debido al efecto acumulado de los cambios en las estimaciones, cambios en las hipótesis y desviaciones en las hipótesis actuariales, si este es inferior al 10 % del mayor entre el valor actual de la obligación por prestaciones definidas y el valor del activo que hace frente a ella al inicio del año en cuestión, no se registran pero se tienen que desglosar en una nota de las cuentas. Cuando el efecto acumulado supera el 10% (por ejemplo, si la ganancia o la pérdida agregada no reconocida es superior al 10% del mayor entre el valor actual de la obligación por prestaciones definidas y el valor del activo que hace frente a ella) la cantidad que exceda del límite del 10% debe ser reconocida en la cuenta de resultados, dividido entre el número de años de trabajo activo de promedio que resten a los empleados que participen en el plan. El resumen de la posición a 31 de marzo de 2010 se detalla a continuación:

25.1.13 Tratamiento contable de APS y NAPS al 31 de marzo de 2010

Millones de Libras	APS	NAPS	Total
Valor razonable de los activos del plan	6.443	8.024	14.467
Valor actual de las obligaciones del plan	6.247	9.969	16.216
Activo/ (Pasivo) neto de las pensiones	196	(1.945)	(1.749)
Activo/(Pasivo) neto de pensiones representado por:			
Activo reconocido en el balance de situación	317	158	475
Cantidades no reconocidas en el balance de situación			
APS superávit restringido por el techo de los activos	50	-	50
Pérdidas actuariales acumuladas	(171)	(2.103)	(2.274)
	196	(1.945)	(1.749)

Dado que de acuerdo con la IAS 19, la valoración sólo se realiza una vez al año, no han sido registrados los cambios en la valoración de APS y NAPS con la excepción de los costes de servicio corriente, las aportaciones en efectivo y el impacto de los costes financieros relacionados con las pensiones incurridas desde el 31 de marzo de 2010, los cuales se pueden resumir de la siguiente forma:

Millones de Libras	APS Activo/(Pasivo)	NAPS Activo/(Pasivo)
Saldo inicial al 1 de abril de 2010	317	158
Registro de movimientos – 1 Abril a 30 Junio 2010:		
Coste de servicios corrientes*	(2)	(42)
Aportaciones en efectivo	3	73
Costes financieros relacionados con las pensiones	(2)	(15)
Saldo al 30 de junio de 2010	316	174
Movimientos conocidos desde el 1 julio al 31 diciembre 2010:		
Coste de servicios corrientes	(5)	(83)
Aportaciones en efectivo	44	149
Costes financieros relacionados con las pensiones	(3)	(26)
Saldo al 31 de diciembre 2010 después de movimientos conocidos**	352	214

* El coste de servicios Corrientes refleja el cambio en los beneficios de los miembros que son efectivos a partir del 1 de octubre de 2010.

** La posición de activo o pasivo neto registrada en el informe al 31 de diciembre de 2010 será determinada después de una valoración completa de la IAS 19, la cual dependerá, entre otros, de los precios de los activos y del rendimiento de los bonos corporativos de alta calidad a esa fecha. No es posible estimar ninguno de ellos.

En la tabla anterior hay incluidos costes que han sido reconocidos en la cuenta de resultados del periodo de 3 meses comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio por importe de 61 millones de Libras, representando 41 millones de Libras el coste actual del servicio de la deuda y 17 millones de Libras el gasto financiero relativo a las pensiones. Los gastos financieros incluyen el efecto acumulado de la cantidad en exceso por encima del límite de 10%, reconocidos linealmente sobre la media del periodo de servicio pendiente de cada uno de los miembros.

25.1.14 Informe del auditor

“

INFORME DE AUDITORIA DE ESTADOS FINANCIEROS PRO FORMA

Ernst & Young LLP

Al Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A.

**Calle Velázquez 130
Madrid, Spain**

1. Hemos revisado la información financiera pro forma de International Consolidated Airlines Group, S.A. (“IAG”), de British Airways plc e Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (“Iberia, S.A.”), conjuntamente, en adelante el “Grupo Ampliado” al 30 de junio de

2010 y por el periodo de seis meses finalizo en dicha fecha, que se ha incluido en el Folleto Informativo “Registration Document” de IAG fechado el 26 de octubre de 2010.

- 2. La citada información financiera pro-forma ha sido preparada únicamente a efectos informativos y para presentar la información financiera pro-forma del Grupo Ampliado en relación a la fusión de British Airways plc e Iberia, S.A. en IAG. Dado que esta información financiera pro-forma ha sido preparada para reflejar una situación hipotética, no tiene por objetivo representar, y no representa, la situación financiero-patrimonial ni los resultados de las operaciones del Grupo Ampliado.*
- 3. Los miembros del Consejo de Administración de IAG son responsables de la preparación y el contenido de la información financiera proforma, de acuerdo con los requisitos de la Regulación de la Unión Europea contenida en el Reglamento 809/2004, y con el contenido de la recomendación de CESR para la implantación consistente de la citada regulación (CE/ 05-054b). Los miembros del Consejo de Administración de IAG son responsables de las asunciones e hipótesis recogidas en las notas explicativas a la información financiera pro-forma, en la que están basados los ajustes pro forma.*
- 4. Nuestra responsabilidad es emitir el informe requerido en el punto 7 del Anexo II de la regulación de la Unión Europea (Reglamento 809/2004), que en ningún momento puede ser entendido como un informe de auditoría de cuentas. No somos responsables de emitir ninguna otra opinión sobre la información financiera pro forma, sobre las asunciones e hipótesis utilizadas en su preparación, ni sobre los saldos o elementos concretos. En particular, no aceptamos responsabilidad adicional alguna sobre la información utilizada en la compilación de la información financiera pro forma adjunta a aquella asumida, en su caso, en los informes anteriormente emitidos por nosotros al respecto.*
- 5. Nuestro trabajo se realizó de acuerdo con las normas SIR 4000 y ISAE 3000. Nuestro trabajo, que no ha incluido el examen independiente de la información utilizada en la compilación de la información financiera pro forma, ha sido planificado y realizado para obtener toda la información y explicaciones que consideramos necesarias con el objetivo de alcanzar una seguridad razonable de que la información financiera pro forma citada ha sido adecuadamente compilada en función de las asunciones e hipótesis definidas por los miembros del Consejo de Administración de IAG y han consistido, básicamente, en la ejecución de los siguientes procedimientos:*
 - Obtención de un entendimiento de la transacción subyacente a la información financiera pro forma, a través de la lectura de los acuerdos existentes y de la realización de preguntas a la dirección de IAG.*
 - Identificación de las distintas partes involucradas en la transacción y obtención de un entendimiento de su papel en la misma.*
 - Obtención de un conocimiento de los criterios contables utilizados por las distintas entidades involucradas en la transacción.*

- ▶ *Realización de preguntas a la dirección de IAG en relación con los ajustes pro forma realizados, así como los impactos de la transacción sobre los estados financieros.*
- ▶ *Evaluación de si los ajustes pro forma están directamente relacionados con la transacción, así como si cubren los impactos significativos de la transacción en los estados financieros.*
- ▶ *Análisis del adecuado soporte documental de los ajustes pro forma efectuados por los miembros del Consejo de Administración de IAG.*
- ▶ *Verificación de los cálculos de los ajustes pro forma y de su aplicación a los estados financieros no ajustados.*
- ▶ *Evaluación de si la transacción y los ajustes pro forma, las hipótesis y las asunciones realizadas por los miembros del Consejo de Administración de IAG en el proceso de elaboración de la información financiera pro forma y las incertidumbres significativas asociadas con las mismas están adecuadamente descritas en las notas explicativas.*
- ▶ *Obtención de una carta de manifestaciones de los responsables de la preparación de la información financiera pro forma.*

6. *En nuestra opinión:*

- ▶ *La información financiera pro forma adjunta ha sido adecuadamente compilada en base a las hipótesis y a las asunciones establecidas y definidas por los miembros del Consejo de Administración de IAG.*
- ▶ *Las bases de presentación utilizadas en la preparación de la información financiera proforma adjunta por los miembros del Consejo de Administración de IAG, son consistentes con las políticas contables que serán adoptadas por IAG en la preparación de las próximas cuentas anuales consolidadas.*

7. *Este informe ha sido preparado a solicitud de IAG en relación con el proceso de emisión de un Folleto (Prospectus) de acuerdo con la regulación PD Regulation y posterior admisión a cotización de las acciones de IAG (Official List of the FSA) y no deberá ser utilizado para ninguna otra finalidad ni publicado en ningún folleto o documento de naturaleza similar sin nuestro consentimiento. No admitiremos responsabilidad alguna frente a personas distintas de las destinatarias de este informe.*

Atentamente

Ernst & Young, LLP”.

25.2 Estados financieros

Los estados financieros consolidados de Iberia correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y de British Airways correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 han sido incluidos en los apartados 20.1 y 20.2 anteriores, respectivamente

25.3 Auditoría de la información financiera histórica anual

25.3.1 Declaración de que se ha auditado la información financiera histórica anual.

Las cuentas individuales y consolidados de British Airways correspondientes a los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 han sido auditados por Ernst & Young LLP, 1 More London Place, Londres, SE1 2AF.

Las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 han sido auditadas por Deloitte, S. L.

Las cuentas anuales individuales de IAG correspondientes al período cerrado a 31 de diciembre de 2009 han sido auditadas por Deloitte, S. L.

25.3.2 Indicación de otra información en este Documento que haya sido auditada por auditores de cuentas.

No hay más información auditada en el presente Documento que la referida en el apartado 25.3.1 anterior.

La información financiera intermedia a 30 de junio de 2010 de British Airways ha sido objeto de informe de revisión limitada por parte de Ernst & Young LLP.

La información financiera intermedia a 30 de junio de 2010 de Iberia ha sido objeto de informe de revisión limitada por parte de Deloitte, S. L.

25.4 Información financiera intermedia

Véanse los apartados 24.2.8 y 24.3.8 anteriores.

25.5 Política de dividendos de IAG

Es intención de IAG repartir regularmente dividendos entre sus accionistas a medio y largo plazo, en la cuantía que resulte apropiada según las condiciones de mercado y en función de una serie de factores, incluyendo, pero no limitado a, los beneficios de la compañía, las condiciones financieras, las necesidades y previsiones de efectivo y los requisitos legales.

IAG es una sociedad holding y, por tanto, su principal fuente de ingresos serán los fondos que le hagan llegar sus filiales. Salvo si IAG generase beneficios por sí misma, dependerá de los fondos que reciba de sus filiales para poder repartir dividendos en efectivo a sus accionistas. Esta limitación no es aplicable a otros tipos de remuneración al accionista en especie tales como planes de recompra de acciones y ampliaciones de capital parcial o totalmente liberadas, entre otros.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways e Iberia son parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

Tal y como se indica en el apartado 14.1. 13, British Airways ha acordado con los trustee de sus Planes de Pensiones APS y NAPS, el no repartir dividendos hasta la finalización de la próxima valoración trienal de los Planes de Pensiones APS y NAPS y del plan de financiación del déficit de sus Planes de Pensiones que ha de finalizarse antes del 30 de junio de 2013.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* podría considerar la emisión de una notificación de aportación contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan para atender sus obligaciones.

25.6 Cambios significativos en la posición financiera o comercial de IAG

25.6.1 Desde el 31 de diciembre de 2009, no se ha producido ningún cambio significativo en la posición financiera o comercial de IAG, salvo los derivados de la Fusión (y de las operaciones y acuerdos celebrados con motivo de la Fusión, conforme a lo dispuesto en el presente Documento).

25.6.2 No se han producido cambios importantes en la situación financiera o comercial de British Airways Group desde el 30 de junio de 2010, que es la fecha respecto a la cual la información financiera intermedia del Grupo British Airways se ha preparado.

25.6.3 Sin perjuicio de la desinversión en Amadeus IT Holding, S.A. descrita en el apartado 12 del presente Documento. No se han producido cambios importantes en la situación financiera o comercial de Iberia desde el 30 de junio de 2010, que es la fecha respecto a la cual la información financiera intermedia del Grupo Iberia (que ha sido objeto de informe de revisión limitada y que se expone en el Capítulo 24 (Información Financiera de Iberia)) se ha preparado.

26. INFORMACIÓN ADICIONAL

26.1 Capital social

26.1.1 Capital emitido

26.1.1.1 Capital emitido

El capital social de IAG a 31 de diciembre de 2009 era de 60.120 euros. A la fecha de registro del presente Documento, dicha cifra de capital se mantiene, y se divide en 60.120 acciones de un euro de valor nominal cada una, pertenecientes todas ellas a la misma clase y serie. El capital se encuentra íntegramente suscrito y desembolsado en un 25%. El restante 75% del valor nominal de cada acción (equivalente a un importe de 45.090 euros) no ha sido desembolsado. Todas las acciones otorgan los mismos derechos a sus titulares.

A) Aumento del capital social de IAG como resultado de la ejecución de la Fusión de IAG:

Se propondrá al accionista único de IAG que decidirá sobre la Fusión de IAG que apruebe una ampliación de capital para atender la Ecuación de Canje por el importe máximo teórico de acciones que puedan ser emitidas por IAG, con previsión de suscripción incompleta. Asimismo, el accionista único de IAG delegará en el Consejo de Administración (con facultades expresas de sustitución), la facultad de ejecutar la ampliación de capital y dar nueva redacción del artículo 5º de los Estatutos Sociales de IAG.

Asimismo, al momento de consumarse la Fusión, está previsto realizar:

- (i) La amortización de la totalidad del actual capital social de IAG (que asciende a 60.120 euros, representado por 60.120 acciones de 1 euro de valor nominal cada una) mediante la devolución de las aportaciones realizadas por Latorre & Asociados Consultoria, S.L., actual accionista único de IAG, y
- (ii) un aumento del capital social de IAG hasta un máximo de 1.049.928.242 euros y se dividirá en un máximo 2.099.856.484 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una. Dicho importe es un máximo teórico tal y como se explica más adelante.

El importe exacto de la ampliación de capital de IAG dependerá del número de acciones de Iberia y BA Holdco en circulación en el momento anterior a la ejecución de la Fusión de IAG, por lo que no puede determinarse en este momento. Sin embargo, sí resulta posible determinar el importe máximo teórico de dicha ampliación y, correlativamente, el número máximo teórico de acciones a emitir por IAG (con base en el número máximo de acciones de Iberia y de BA Holdco que podrán existir en el momento inmediatamente anterior a la ejecución de la Fusión

de IAG y que, consecuentemente, podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG).

El cálculo de dicho importe máximo se ha realizado, según se explica a continuación, asumiendo que todos los Bonos Convertibles de British Airways son objeto de conversión en acciones ordinarias de British Airways de forma previa a la Fusión de IAG al Tipo de Conversión Mínimo (tal y como este término se define más adelante y asumiendo que no hay otros ajustes), lo que implica que haya existido un previo cambio de control de British Airways, así como que todas las opciones bajo los Planes sobre Acciones de British Airways actualmente ejercitables son efectivamente ejercitadas y, por lo tanto, que se emiten el número teórico máximo de acciones ordinarias que podrían ser emitidas por British Airways en relación con los Planes sobre Acciones de British Airways, todo lo cual es improbable que ocurra.

Número de acciones de Iberia que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG

El número de acciones representativas del capital social de Iberia que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG será de 799.884.000 acciones. Dicho importe es el resultado de restar al número total actual de acciones en que se divide el capital social de IBERIA (953.103.008) los siguientes números de acciones:

- (i) 125.321.425 acciones ordinarias de Iberia de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas del 13,15% de su capital social, titularidad de British Airways a través de sociedades filiales íntegramente participadas. Tal y como se explica en el apartado 3 de este documento esta participación será transmitida a BA Holdco antes de la ejecución de la Fusión de IAG y reclasificada y, en consecuencia, conforme a lo previsto en el artículo 26 de la Ley 3/2009, no serán canjeadas por Acciones de IAG y quedarán extinguidas; y
- (ii) 27.897.583 acciones ordinarias de Iberia de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas del 2,927% de su capital social. Dichas acciones son las acciones en autocartera de Iberia. Dicha autocartera no se canjeará por Acciones de IAG teniendo en cuenta que será amortizada con anterioridad a la ejecución de la segregación de Iberia a favor de Iberia Operadora.

Aplicando la Ecuación de Canje (de 1,0205 Acciones de IAG por cada acción de Iberia), las referidas 799.884.000 acciones de Iberia podrán ser canjeadas por un total de 816.281.622 Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG.

Número máximo de acciones de BA Holdco que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión

El número de acciones de BA Holdco que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG dependerá del número de acciones de BA Holdco que se emitirán con motivo del *Scheme* de British Airways.

A estos efectos, con motivo del *Scheme* de British Airways, los titulares de Acciones Ordinarias de British Airways, con excepción de Iberia, la propia BA Holdco y el titular de la acción de voto especial en British Airways, recibirán una nueva acción de BA Holdco por cada Acción Ordinaria de British Airways. A estos efectos, el número máximo teórico de Acciones Ordinarias de British Airways que podrán existir de forma inmediatamente anterior a la ejecución del *Scheme* de British Airways (excluyendo la participación de Iberia en British Airways) es de 1.283.574.862 acciones, número calculado sobre la base de la conversión total de los Bonos Convertibles al Tipo de Conversión Mínimo (lo que implica que se haya producido un cambio de control de British Airways) y de que todas las opciones bajo los Planes sobre Acciones de British Airways actualmente ejercitables son efectivamente ejercitadas, lo que es improbable que ocurra.

Sin embargo, asumiendo que no se produce un cambio de control de British Airways antes de la Fusión, que los titulares de los Bonos Convertibles no ejercitan su derecho de conversión en relación con los Bonos Convertibles y que no se ejercitan las opciones potencialmente ejercitables bajo los Planes de Acciones de BA, BA Holdco emitiría 1.038.611.745 acciones en virtud del *Scheme* de British Airways que serían canjeada por 1.038.611.745 acciones ordinarias de IAG con motivo de la Fusión.

Dicho importe máximo teórico ha sido calculado con base en el capital social de British Airways, a 30 de septiembre de 2010, representado por 1.153.689.440 Acciones Ordinarias de 25 peniques de valor nominal cada una (número que no incluye la acción de voto especial de British Airways que, como se indica a continuación, será cancelada antes de la ejecución del *Scheme* de British Airways) y tomando en consideración las siguientes circunstancias:

- (a) La participación de Iberia en British Airways, que actualmente comprende 115.077.695 acciones de British Airways de 25 peniques de valor nominal cada una, no participará en el *Scheme de British Airways* y dichas acciones continuarán existiendo como una clase distinta.
- (b) Con anterioridad a la ejecución del *Scheme* de British Airways, British Airways procederá a emitir una acción nueva (que no participará en el *Scheme* de British Airways) que será suscrita por BA Holdco y utilizará el importe recibido por dicha suscripción para cancelar la acción de voto especial actualmente existente.
- (c) El capital social actual de British Airways podría ser objeto de variación como consecuencia de la emisión de nuevas acciones relacionadas con los Planes sobre Acciones de British Airways y con los Bonos Convertibles emitidos por dicha entidad. A estos efectos:

- (i) Debe tenerse en cuenta el número teórico máximo de acciones que podrían ser emitidas por British Airways bajo los Planes sobre Acciones de British Airways en relación con las opciones actualmente ejercitables. Dicho máximo es, a 30 de septiembre de 2010, de 7.950.880 acciones de 25 peniques de valor nominal cada una, asumiendo que todas las opciones actualmente ejercitables bajo los Planes sobre Acciones de British Airways sean efectivamente ejercitadas, lo que es improbable que ocurra. Dicho número de acciones representa el 0,60% del capital social de British Airways a 30 de septiembre de 2010.
- (ii) Asimismo, debe considerarse el número máximo teórico de acciones que podrían ser emitidas por British Airways como consecuencia de la conversión de los Bonos Convertibles.

De conformidad con las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles, cada Bono Convertible es convertible a opción de su titular en acciones ordinarias de British Airways, a un precio de conversión inicial de £1,89 por acción ordinaria (el “**Tipo de Conversión Inicial**”).

Actualmente el número máximo de acciones ordinarias que pueden ser emitidas como resultado de la Conversión de los Bonos Convertibles al Tipo Inicial de Conversión y asumiendo que no hay otros ajustes es 185.185.185. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 9,98% del total del capital social de IAG.

El Tipo de Conversión Inicial será objeto de ajuste en determinadas circunstancias (entre las que se incluyen, por ejemplo, en caso de consolidación, reclasificación o subdivisión de las acciones ordinarias de British Airways) y, en particular, en un supuesto de cambio de control de British Airways. La consolidación del capital social de British Airways descrita en el apartado 3.6.5.1 de este Documento que será ejecutada en el marco de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de British Airways, no implicará la realización de un ajuste bajo las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles.

Si tal cambio de control se produce entre el 14 de agosto de 2010 y el 13 de agosto de 2011, el precio de conversión pasará a ser de £1,476717 (el “**Tipo de Conversión Mínimo**”). Sobre la base de este Tipo de Conversión Mínimo y asumiendo que no se realiza ningún otro ajuste, el número máximo de acciones ordinarias de British Airways que habría que emitir como resultado de la conversión de todos los Bonos Convertibles es 237.012.237 acciones de 25 peniques de valor nominal cada una. Dicho número de acciones es el resultado de dividir el importe de los Bonos

Convertibles pendientes de amortización a 30 de septiembre de 2010 (es decir, 350.000.000 de libras esterlinas) entre el Tipo de Conversión Mínimo. Debe señalarse que este número máximo está basado en la asunción teórica de que se produce un cambio de control de British Airways antes de la fecha de admisión a cotización de las Acciones de IAG (*Listing Date*) (tal y como se define en la Trust Deed Suplementaria), de tal forma que resulte de aplicación el Tipo de Conversión Mínimo de £1,476717 por acción ordinaria de British Airways y no el Tipo de Conversión Inicial de £1,89.

Sobre la base de este Tipo de Conversión Mínimo, y asumiendo que no hay otros ajustes, el número máximo de acciones ordinarias que British Airways puede verse obligado a emitir como resultado de la conversión de todos los Bonos Convertibles es 237.012.237 acciones. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 12,78% del total del capital social de IAG. Por tanto, como consecuencia del *Scheme*, BA Holdco podría llegar a emitir hasta un máximo teórico de 1.283.574.862 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una de ellas, como escenario teórico en el supuesto de que (i) se produjese un cambio de control de British Airways antes de la Fusión de tal forma que resultase de aplicación el Tipo de Conversión Mínimo, (ii) todos los obligacionistas ejercitasen su derecho de conversión, y (iii) todas las opciones potencialmente ejercitables bajo el Plan sobre Acciones de British Airways fuesen efectivamente ejercitadas.

Aplicando la Ecuación de Canje (de 1 acción de IAG por cada acción de BA Holdco) al escenario teórico antes mencionado, el referido máximo de 1.283.574.862 acciones de BA Holdco podrá ser canjeado por un máximo teórico de 1.283.574.862 Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG.

De esta manera, el número máximo de acciones ordinarias que pueden ser emitidas como resultado de la Conversión de los Bonos Convertibles y los Planes sobre Acciones de British Airways, tal y como se describen anteriormente, representaría el 13,21% del total del capital social de IAG (teniendo en cuenta el capital social de British Airways e Iberia a 30 de septiembre de 2010). Dicho porcentaje sería de 10,41% si los Bonos Convertibles se convirtiesen al Tipo Inicial de Conversión.

B) Aumento del capital social de IAG para atender el ejercicio del Warrant de los Bonos Convertibles

El accionista único de IAG acordará el 26 de octubre de 2010 aumentar el capital social de IAG en la cuantía que resulte necesaria para que IAG pueda atender el ejercicio del Warrant de los Bonos Convertibles, hasta un máximo previsto inicialmente de 118.506.118,5 euros, importe que se corresponde con un total de 237.012.237 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una, correspondiente al número máximo teórico de acciones a emitir por British Airways como consecuencia de la conversión de los Bonos Convertibles en un supuesto de cambio de control si el mismo se produce entre el 14 de agosto de

2010 y el 13 de agosto de 2011 y asumiendo que no se deban hacer otros ajustes.

En todo caso, la efectividad del acuerdo se condicionará al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- (i) La suscripción por parte de British Airways, IAG, BA Holdco y el Trustee de los Bonos Convertibles, de la Trust Deed Suplementaria en términos que no resulten contradictorios con los del acuerdo.
- (ii) La admisión de las Acciones de IAG en la Lista Oficial (*Official List*) de la UKLA, así como la admisión a negociación de dichas acciones en el mercado principal de la Bolsa de Londres.

26.1.1.2 Acciones en circulación a principios de 2010 y a la fecha del presente Documento

Sin perjuicio de lo previsto en el apartado 26.1.1.1, el capital social de IAG no ha sufrido ninguna variación desde principios de 2010 y a la fecha de este Documento.

26.1.1.3 Acciones que no representen capital

Todas las acciones de IAG representan, y representarán al momento de consumarse la Fusión, una parte alícuota del capital social de IAG.

Todas las acciones de Iberia representan, y representarán al momento de consumarse la Fusión, una parte alícuota del capital social de Iberia.

Todas las acciones de British Airways representan, y representarán al momento de consumarse la Fusión, una parte alícuota del capital social de British Airways.

26.1.1.4 Número, valor contable y valor nominal de las Acciones de IAG en poder o en nombre de la propia IAG o de sus filiales

Esta previsto que el Accionista Único de IAG que decidirá sobre la Fusión autorice expresamente al Consejo de Administración, con facultad expresa de delegación y conforme a lo previsto por la Ley de Sociedades de Capital, para proceder a la adquisición derivativa de Acciones de IAG en las siguientes condiciones:

1. Las adquisiciones podrán ser realizadas directamente por IAG o indirectamente a través de sus filiales en los términos que resulten del acuerdo correspondiente.

2. Las adquisiciones se realizarán mediante compra y venta, canje o cualquier otra operación prevista por la ley vigente.
3. Las adquisiciones podrán realizarse, en cualquier momento, hasta el importe máximo permitido por la normativa aplicable.
4. Las adquisiciones no podrán realizarse a un precio superior al de la cotización de las acciones ni inferior al valor nominal de las acciones.
5. La autorización se concederá por un periodo máximo de cinco (5) años desde la aprobación del correspondiente acuerdo.

Iberia tiene actualmente 27.897.583 acciones en autocartera, representativas del 2,927% de su capital social. Dicha autocartera no será objeto de transmisión en la operación de segregación a Iberia Opco, en la medida en que dichas acciones serán amortizadas con carácter previo a la Segregación de Iberia.

Actualmente BA Employee Benefits Trust (Jersey) Limited es titular de 1.063.392 Acciones Ordinarias de British Airways, representativas del 0,092% de su capital social a 30 de septiembre de 2010. Dichas acciones no son acciones en autocartera de British Airways de acuerdo con la normativa inglesa porque no son de su titularidad sino de una entidad separada que no forma parte del Grupo British Airways. British Airways no ejerce control sobre BA Employee Benefits Trust (aunque puede recomendarle a BA Employee Benefits Trust cómo actuar). Los trustees de BA Employee Benefits Trust están obligados a actuar en beneficio de los beneficiarios del trust (es decir, los empleados de British Airways).

26.1.2 Valores convertibles, valores canjeables o valores con warrants e información sobre las condiciones que regulan la conversión, canje o suscripción y sus respectivos procedimientos

26.1.2.1 Titulares de obligaciones convertibles de British Airways

En la actualidad y de conformidad con las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles, el máximo de acciones ordinarias de British Airways que pueden emitirse a consecuencia de la conversión de todos los Bonos Convertibles al Tipo de Conversión Inicial (tal y como este se define en el apartado 16.1.2.2(a)) y asumiendo que no se deban hacer otros ajustes, es 185.185.185.

En el apartado 27.3.1 se ofrece una explicación más detallada del Warrant de los Bonos Convertibles, así como el máximo teórico de Acciones de IAG que pueden emitirse como consecuencia de la conversión de los Bonos Convertibles en el supuesto de un cambio de control y asumiendo que no se deban hacer otros ajustes (aspecto igualmente explicado en el apartado 26.1.1.1 anterior).

26.1.2.2 Beneficiarios de planes de retribución mediante acciones de British Airways

British Airways e Iberia han acordado que las opciones y derechos mantenidos por partícipes en los Planes sobre Acciones de British Airways sean, automáticamente o previa petición (según corresponda) canjeados a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión, por opciones y derechos, de valor equivalente y en los mismos términos, para adquirir acciones representativas del capital social de IAG, todo ello de acuerdo con las normas de los Planes sobre Acciones de British Airways correspondientes.

Los estatutos sociales de British Airways se modificarán en la Junta General Ordinaria de British Airways, de manera que si cualquier titular de opciones y planes sobre acciones ejecuta su opción o derecho después de que el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales confirme la reducción de capital contemplada en el *Scheme* de British Airways, entonces sujeto a que entre en vigor el *Scheme* de British Airways, cualesquiera Acciones de British Airways emitidas o transferidas a los mismos serán adquiridas de forma obligatoria por IAG bajo los estatutos sociales modificados de British Airways, en contraprestación por un número determinado de Acciones de IAG, a efectos de asegurar que no se adquieran participaciones minoritarias en British Airways, una vez esta compañía no sea una sociedad cotizada, de forma tal que el titular de opciones y planes sobre acciones reciba acciones de una sociedad cotizada, esto es, IAG.

A 30 de septiembre de 2010, hay un total de 30.219.468 Acciones de British Airways sujetas a opción y Planes sobre Acciones de British Airways.

A la fecha del presente Documento, Iberia no tiene emitidos valores convertibles, valores canjeables o valores con warrants.

26.1.3 Descripción de los ADSs de IAG

Tras la consumación de la Fusión, los ADS de BA quedarán extinguidos y cada titular de ADS de BA (previo envío de la Carta de Transmisión (*Letter of Transmittal*)) debidamente cumplimentada, junto con cualesquiera ADS de BA representadas por medio de títulos) recibirá dinero o un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG, tal y como se describe a continuación, por cada ADS de BA de la que fuera titular.

La Fusión consiste en un proceso con dos etapas en virtud del cual los Accionistas Ordinarios de British Airways recibirán 1 Acción de IAG por cada Acción Ordinaria de BA Holdco. Cada ADS de BA en circulación representa actualmente cinco acciones ordinarias de British Airways depositadas con arreglo a lo estipulado en el Contrato de Depósito de British Airways. A la Hora de Efectos del *Scheme*, cada ADS de BA representará cinco Acciones de BA Holdco emitidas a favor del Custodio en representación del Depositario de British Airways, cuya titularidad efectiva recaerá sobre un titular de ADS de BA. En la Fecha de Efectos de la Fusión, el Depositario de British Airways

tendrá derecho a recibir una Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco mantenida por cuenta de los titulares de ADS de BA.

Está previsto que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG en la Fecha de Efectos de la Fusión o con anterioridad a la misma, si bien no existe ninguna obligación de IAG a dicho respecto. Si IAG no puede suscribir el Contrato de Depósito de IAG por cualquier motivo, el Depositario de British Airways podrá vender las Acciones de IAG emitidas a favor del Custodio por cuenta del Depositario de British Airways en la Fecha de Efectos de la Fusión y entregar el producto neto de la venta de las Acciones de IAG que corresponda (el cual podría ser menor que su valor de mercado) al titular de ADS de BA correspondiente.

Un Programa de ADR significa un acuerdo en virtud del cual un banco depositario emite títulos denominados “American Depositary Shares” representados por certificados denominados “American Depositary Receipts” que representan un número determinado de acciones representativas del capital de una sociedad que no es estadounidense mantenidas por, o por cuenta de, el depositario.

IAG actualmente tiene la intención de establecer un programa de ADR una vez consumada la Fusión y de mantener dicho programa de forma ininterrumpida. Si IAG suscribe el Contrato de Depósito de IAG, cada titular de ADS de BA tendrá derecho a recibir un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG por cada ADS de BA de su propiedad. El Contrato de Depósito de IAG establecerá los derechos de los titulares de ADS de IAG y las tarifas y honorarios a pagar por los titulares de ADS de IAG al Depositario de IAG.

Según lo previsto por IAG, el Contrato de Depósito de IAG (esto es, el contrato de depósito entre IAG y el Depositario de IAG en virtud del cual se espera que ADSs de IAG sean emitidos) será similar al Contrato de Depósito de British Airways, si bien el Depositario de IAG podría cobrar con respecto a los ADS de IAG determinados honorarios, en relación, por ejemplo, con el pago de dividendos y la administración del programa de ADR de IAG a los que los titulares de ADS de BA no estaban sujetos con anterioridad. Los términos del Contrato de Depósito de IAG serán notificados por parte de British Airways a los titulares de ADS de BA de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Depósito de British Airways una vez que se disponga de dichos términos. British Airways prevé que no se efectuará ningún cargo por cancelación o emisión en relación con los ADS de BA que dejen de representar Acciones Ordinarias de British Airways y pasen a representar Acciones de BA Holdco o con la entrega de ADS de BA a cambio de ADS de IAG.

Las Acciones de IAG que representan los ADS de IAG podrían revestir la forma de CDIs de IAG, dependiendo de los términos del Contrato de Depósito de IAG. Habida cuenta de que los ADS de IAG no cotizarán, ni serán objeto de negociación en ninguna bolsa estadounidense, ni de ningún otro país, los ADS de IAG sólo podrán ser objeto de negociación en un mercado OTC. Por ello, se

advierte a los ADS de BA de que los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos. En el supuesto de que IAG rescinda el Contrato de Depósito de IAG, los antiguos titulares de ADS de IAG que reciban Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no) tras la resolución del Contrato de Depósito de IAG podrían soportar costes y cargas administrativas por la tenencia de Acciones de IAG o de los CDI de IAG representativos de dichas acciones directamente. Debido a la decisión de no solicitar la admisión a cotización de los ADS de IAG, las Acciones de IAG y los CDI de IAG en la bolsa de Nueva York o cualquier otra bolsa de Estados Unidos de América, los titulares de Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no), incluidas Acciones de IAG o los CDI de IAG representativos de dichas acciones recibidos como resultado de la resolución del Contrato de Depósito de IAG que residan en Estados Unidos de América podrían verse obligados a vender las acciones subyacentes en la Bolsa de Londres o las Bolsas Españolas, lo que podría requerir mucho más tiempo y ser más costoso para dichos titulares que liquidar ADS de IAG.

Los titulares de ADS de IAG que deseen convertir sus ADS de IAG en las Acciones de IAG subyacentes (en forma de CDI de IAG o no) tendrán la opción de presentar sus ADS de IAG ante el Depositario de IAG a efectos de cancelación y (previo cumplimiento del Contrato de Depósito de IAG, incluido el pago de los honorarios del Depositario de IAG y cualquier impuesto y tasa gubernamental aplicable) entrega de las Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no) representadas por las mismas a efectos de pasar a ser tenedores inscritos de Acciones de IAG o de los CDI de IAG representativos de dichas acciones.

26.1.4 Información y condiciones de cualquier derecho de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre la decisión de aumentar el capital

Sin perjuicio de lo descrito en el presente Documento sobre el Warrant de los Bonos Convertibles (apartado 27.3.1) y los Planes sobre Acciones de BA, IAG no tiene actualmente en circulación opciones o *warrants*, por lo que IAG no tiene ninguna obligación de aumentar su capital social.

26.1.5 Información sobre cualquier capital de cualquier miembro del Grupo IAG que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción y detalles de esas opciones, incluidas las personas a las que se dirigen esas opciones

En relación con las Estructuras de Nacionalidad, Iberia y British Airways acordaron que transcurrido un período de cinco años a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión (el “**Período Inicial**”), IAG tendrá opción de eliminar la Estructura de Nacionalidad si estima que ya no es necesaria. Esta opción podrá asimismo ser ejercitada antes del transcurso del Período Inicial de incurrir las

Entidades de Nacionalidad en un incumplimiento significativo de sus obligaciones en virtud de los acuerdos o instrumentos formalizados a efectos del establecimiento de las Estructuras de Nacionalidad. Para hacer efectiva esta posibilidad, IAG dispondrá de opciones de una opción de compra a un precio de ejercicio equivalente al valor nominal de las acciones correspondientes, o bien de un derecho a solicitar la amortización de las acciones correspondientes o el derecho a solicitar la transmisión de las acciones subyacentes.

Por otra parte, las Entidades de Nacionalidad podrán ejercitar una opción de venta frente a IAG sobre las Participaciones B de British Airways y de Iberia Holding, o requerir la amortización de las mismas. En el apartado 3.6.5 de este Documento se incluye información más detallada a este respecto.

Para más información sobre el Warrant de los Bonos Convertibles, véase el apartado 27.3.1 del presente Documento.

Sin perjuicio de lo anterior, (i) las acciones y participaciones, directas o indirectas, que IAG tendrá después de la Fusión en las sociedades que forman parte del Grupo IAG (se incluyen cuadros comprensivos de todas estas sociedades en el apartado 12 de este Documento) no están sujetas a ningún tipo de derecho de opción y (ii) la Sociedad no es titular de ningún derecho de opción sobre las acciones y participaciones de las que no es titular en las sociedades que forman parte de su grupo.

En el apartado 14.1.13 de este Documento se encuentran detallan los acuerdos entre British Airways y los trustees de los fondos de pensiones NAPS y APS relativos al otorgamiento de las opciones de compra y venta sobre las participaciones sociales de IB Holding.

26.1.6 Historial del capital social, resaltando la información sobre cualquier cambio durante el período cubierto por la información financiera histórica

26.1.6.1 IAG

Todas las Acciones de IAG actualmente en circulación fueron emitidas en el momento de su constitución el 17 de diciembre de 2009.

26.1.6.2 British Airways

A día 1 de abril de 2007, el capital social de British Airways ascendía a la cantidad de 287.889.385,25 libras esterlinas, representado por 1.151.557,541 acciones, de 25 peniques de valor nominal cada una.

Desde el 1 de abril de 2007, el capital social de British Airways ha sufrido los siguientes cambios:

Fecha de	Tipo de	Importe	Capital social resultante
----------	---------	---------	---------------------------

		Acciones	Nominal (£s)	Acciones	Nominal (£s)
Ejercicio 2008/2007	Ejercicio de opción sobre acciones	1.547.440	381.230,50	1.153.104.981	288.276.245,25
Ejercicio 2009/2008	Ejercicio de opción sobre acciones	532.768	130.692,00	1.153.627.749	288.406.937,25
Ejercicio 2010/2009	Ejercicio de opción sobre acciones	45.788	11.447,00	1.153.673.537	288.418.384,25
Ejercicio 2011/2010 (hasta 30 de septiembre)	Ejercicio de opción sobre acciones	15.903	3.975,75	1.153.689.440	288.422.360,00

26.1.6.3 Iberia

A 1 de enero de 2007, el capital social de Iberia ascendía a 739.491.972,96 € representado por (948.066.632), de un valor unitario de 0,78 €.

Desde el 1 de enero de 2007, la evolución del capital social de Iberia ha sido la siguiente:

Fecha de escritura pública	Tipo de ampliación	Aumento de capital social		Capital social resultante	
		Acciones	Nominal (€)	Acciones	Nominal (€)
26 de marzo de 2007	Plan de Opciones sobre acciones	4.769.615	3.720.299,70	952.836.247	743.212.272,66
5 de octubre de 2007	Plan de Opciones sobre acciones	72.568	56.603,04	952.908.815	743.268.875,70
9 de mayo de 2008	Plan de Opciones sobre acciones (*)	194.193	151.470,54	953.103.008	743.420.346,24
2009	-	-	-	953.103.008	743.420.346,24
A 30 de septiembre de 2010	-	-	-	953.103.008	743.420.346,24

(*) Dicha ampliación fue realizada para atender la conversión en acciones de un número igual de obligaciones convertibles emitidas para hacer frente al plan de opciones sobre acciones aprobado por la Junta General de Accionistas en 2002 y dirigido a determinados Administradores Ejecutivos, Directivos y otro personal. Dicho plan está vencido en la actualidad.

26.2 Estatutos y escritura de constitución

26.2.1 Descripción de los objetivos y fines de IAG y dónde pueden encontrarse en los estatutos y escritura de constitución

La descripción de los Estatutos Sociales, el Reglamento de la Junta General de IAG, y el Reglamento del Consejo de Administración de IAG que se incluye en el presente apartado refleja los documentos societarios que está previsto que estén vigentes al momento de consumarse la Fusión. Dichos documentos están

disponibles para su revisión tal y como se especifica en el apartado 29 de este Documento.

El objeto social de IAG está integrado por las actividades siguientes:

- 1.- La gestión y administración de valores representativos de los fondos propios de entidades residentes o no residentes en territorio español, mediante la correspondiente organización de medios materiales y personales.
- 2.- La explotación del transporte aéreo de personas, mercancías de todas clases y correo.
- 3.- La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves, pasajeros, carga y correo.
- 4.- La explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica, aeroportuaria y de transporte aéreo.
- 5.- La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo.
- 6.- La explotación de servicios de mantenimiento aeronáutico de célula, motores, instrumentación y equipos auxiliares.
- 7.- La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.
- 8.- La explotación de programas de viajeros frecuentes y otros programas de afiliación y fidelización de clientes, incluyendo el establecimiento de acuerdos de asociación con proveedores de productos o servicios externos en relación con dichos programas, y
- 9.- La explotación de servicios o actividades de comunicaciones o viajes o cualquier otra actividad o servicio que implique, esté relacionado con o resulte complementario a los mismos, incluyendo, a título meramente enunciativo, hoteles, servicios de alquiler de vehículos, aparcamiento y venta al por menor.

Todas las actividades que integran el objeto social descrito en los apartados anteriores podrán desarrollarse tanto en España como en el Reino Unido y en cualquier otra parte del mundo, pudiendo llevarse a cabo bien directamente en forma total o parcial por IAG, o bien indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades u otras personas jurídicas, ya estén constituidas en España o en cualquier otra jurisdicción, con objeto idéntico o análogo. En particular, la Sociedad desarrollará sus actividades a través de la tenencia, directa o indirecta, de acciones de las compañías aéreas Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora y British Airways Plc.

26.2.2 Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno de IAG relativa a los miembros de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión

Administración de IAG: La administración de IAG se confía al Consejo de Administración de IAG. La actuación del Consejo de Administración se regula en los artículos 34 a 45 de los Estatutos Sociales de IAG y en el Reglamento del Consejo de Administración de IAG.

Composición: El Consejo de Administración de IAG estará compuesto de nueve consejeros como mínimo y catorce como máximo. Corresponde a la Junta General de accionistas la determinación del número de consejeros dentro de estos límites. Actualmente el Consejo de IAG está compuesto por catorce consejeros.

Bajo Derecho español, los accionistas pueden cesar a un consejero sin justa causa en cualquier momento, adoptando el acuerdo correspondiente en Junta General. A estos efectos, las Acciones de IAG que voluntariamente se agrupen por los accionistas de IAG, hasta constituir una cifra del capital social igual o superior a la que resulte de dividir este último por el número de vocales del Consejo de IAG, tendrán derecho a designar los que, superando fracciones enteras, se deduzcan de la correspondiente proporción

Presidente y Secretario: El propio Consejo de Administración de IAG determinará quién de entre los consejeros ha de desempeñar el cargo de Presidente del Consejo de Administración (y Presidente de IAG) y deberá nombrar igualmente un Vicepresidente, con sujeción a un informe emitido por la Comisión de Nombramientos, que sustituirá al presidente en sus funciones como Presidente del Consejo de Administración de acuerdo con la normativa aplicable, en caso de ausencia, enfermedad o inhabilidad para ejercer dicho cargo.

El Consejo de Administración de IAG nombrará también un secretario, que podrá ser o no consejero, y podrá nombrar un vicesecretario, que no necesitará ser consejero, para que asista al secretario o le sustituya en el desempeño de sus funciones en caso de ausencia.

Duración del cargo: Sujeto inicialmente al régimen explicado en el apartado 21.1 de este Documento en relación con la duración del cargo de los Consejeros de IAG, y a la disposición transitoria única del Reglamento del Consejo de Administración de IAG de conformidad con el artículo 36 de los Estatutos de IAG, el plazo del cargo de consejero de IAG, después de la ejecución de la Fusión, será de tres años, pudiendo ser reelegidos una o más veces por periodos de igual duración máxima, a menos que la Junta General acuerde su cese o destitución o ellos presenten su dimisión.

Competencias: El Consejo de Administración de IAG tiene amplios poderes y facultades para gestionar, dirigir, administrar y representar a IAG, y es

competente para adoptar los acuerdos sobre toda clase de asuntos que no estén atribuidos por los Estatutos de IAG o la legislación aplicable a la junta general de accionistas de la Sociedad.

El Consejo de Administración de IAG como norma general confiará la gestión diaria de la Sociedad a los órganos delegados de administración y concentrará su actividad en la función general de supervisión y en la consideración de aquellos asuntos de particular trascendencia para IAG. No obstante, las facultades reservadas por la legislación aplicable, los Estatutos de IAG o el Reglamento del Consejo de Administración de IAG al ejercicio directo por parte del Consejo de Administración de IAG no podrán ser delegadas.

La delegación permanente de facultades del Consejo de Administración de IAG en el Consejero Delegado y la designación del consejero que haya de ocupar tal cargo requerirá, para su validez, el voto favorable de las dos terceras partes del número total de miembros que conforman el Consejo de Administración de IAG.

En el desempeño de sus funciones, los consejeros obrarán de buena fe y deberán cumplir los deberes impuestos por los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo de Administración de IAG y la legislación aplicable, con fidelidad al interés social de IAG.

El Reglamento del Consejo de Administración de IAG desarrolla las obligaciones específicas de los consejeros, derivadas de los deberes de confidencialidad, no competencia, información y lealtad, prestando particular atención a las situaciones de conflicto de interés.

Materias Reservadas: El Consejo de Administración de IAG ejercitará directamente, por propia iniciativa o a propuesta del órgano interno correspondiente, las siguientes facultades:

- a) Formular las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de IAG, así como las cuentas y el informe de gestión consolidados y la información financiera que, por su condición de cotizada, IAG deba hacer pública periódicamente.
- b) Nombrar consejeros por cooptación y proponer a la Junta General el nombramiento, ratificación, reelección o cese de consejeros previo cumplimiento de los requisitos previstos en el Artículo 13.3 del Reglamento del Consejo de Administración de IAG.
- c) Nombrar y cesar al secretario del Consejo de Administración de IAG.
- d) Designar y renovar los cargos internos del Consejo de Administración y los miembros y cargos de las Comisiones constituidas en el seno del Consejo.

- e) Fijar, de conformidad con los Estatutos Sociales, la política de retribuciones y la retribución de los consejeros.
- f) Acordar el nombramiento y la destitución de los altos directivos de IAG, así como fijar sus eventuales compensaciones o indemnizaciones para el caso de destitución y las condiciones básicas de sus contratos.
- g) Formular la política de dividendos y efectuar las correspondientes propuestas de acuerdo a la Junta General sobre la aplicación del resultado, así como acordar el pago de cantidades a cuenta de dividendos.
- h) Proponer a la Junta General las modificaciones de los Estatutos Sociales o del Reglamento de la Junta General de IAG.
- i) Aprobar y modificar el Reglamento del Consejo de Administración de IAG.
- j) Elaborar el informe anual de gobierno corporativo, que forma parte de la Memoria anual de IAG.
- k) Convocar la Junta General y formular las propuestas de acuerdos, incluyendo la propuesta de nombramiento del auditor de cuentas de IAG y de su grupo.
- l) Ejecutar los acuerdos aprobados por la Junta General y ejercer cualesquiera funciones que la Junta General le haya encomendado.
- m) Definir la estructura de poderes generales de IAG a otorgar por el propio Consejo de Administración o por sus órganos delegados de administración.
- n) Aprobar la estrategia y las líneas de política general de IAG y su grupo, elaborar los programas y señalar objetivos para la realización del objeto social, así como impulsar y supervisar la gestión de IAG y el cumplimiento de los objetivos establecidos. En particular, aprobar (i) el plan de negocio y los presupuestos anuales; (ii) la estructura y la política de financiación; (iii) la política de supervisión y gestión de riesgos y el seguimiento periódico de la información interna y los sistemas de control, y (iv) la política de responsabilidad social corporativa.
- o) Recibir información de las comisiones de seguridad de sociedades operadoras filiales o participadas y realizar un seguimiento de sus actividades.
- p) Aprobar compromisos contractuales o cuasicontractuales de una duración superior a cinco (5) años con un valor, gasto o

responsabilidad potencial total que supere la cuantía de 20 millones de euros salvo cuando específicamente se haya otorgado una delegación de facultades al efecto.

- q) Aprobar cualquier adquisición de activos o ejercicio de opciones, incluidas las derivadas de contratos de arrendamiento, o la inversión en activos fijos por parte de IAG o de cualquier otro miembro del Grupo IAG, de un valor superior a 20 millones de euros y arrendamientos operativos con una renta total que supere la cuantía de 20 millones de euros.
- r) Aprobar cualquier enajenación por parte del Grupo IAG de activos, incluidos arrendamientos, cuando el valor en libros o el producto bruto de la venta, cualquiera que fuera mayor, supere los 20 millones de euros, o la enajenación por parte del Grupo IAG de activos, incluidos arrendamientos, en los casos en que, como consecuencia de una enajenación, el Grupo IAG se viese forzado a darse una pérdida en su cuenta de pérdidas y ganancias superior a 20 millones de euros.
- s) Aprobar cualquier enajenación de *slots* en el Aeropuerto de Heathrow o el Aeropuerto de Madrid Barajas que cuenten con el beneficio de derechos históricos (“*grandfather rights*”).
- t) Aprobar proyectos que impliquen gastos de capital por un importe superior a 20 millones de euros y la delegación de la facultad de aprobar proyectos con gastos de capital por un importe igual o inferior a 20 millones de euros. Además, el Consejo de Administración aprobará cualquier gasto de capital adicional en relación con cualquier proyecto previamente aprobado cuando se prevea que los gastos de capital relativos a dicho proyecto vayan a superar el 25% del gasto aprobado por el Consejo de Administración o, en caso de ser inferiores, en 10 millones de euros.
- u) Aprobar cualquier supresión, sustitución o cambio significativo en la política de gobierno de tesorería del Grupo IAG o de IAG, incluidos los límites máximos de las operaciones con divisas que conlleven la compra a plazo de divisas.
- v) Aprobar (i) cualquier financiación bancaria para el Grupo IAG, la obtención de préstamos bancarios u otras líneas de crédito que superen los 20 millones de euros, (ii) cualquier préstamo que no sea a favor de un miembro del Grupo IAG, (iii) compromisos de financiación abierta para cualquier fin y (iv) garantías sin límite máximo salvo en relación con obligaciones de los miembros del Grupo IAG y cualquier garantía de las obligaciones de cualquier persona física o jurídica (que no sea un miembro del Grupo IAG) cuando la responsabilidad total del Grupo IAG pueda superar la cuantía de 20 millones de euros.

- w) Aprobar cualquier recomendación a la Junta General de un cambio de auditores de IAG.
- x) El otorgamiento de poderes para actuar en nombre y representación de IAG y la subdelegación de dicha facultad.
- y) Aprobar el inicio de litigios cuando el valor en cuestión o el riesgo para IAG supere o pueda superar la cuantía de 20 millones de euros, salvo en caso de urgencia, en cuyo caso la aprobación podrá solicitarse de al menos dos de las siguientes personas: el Presidente, el Consejero Delegado y el Director Financiero (*Chief Financial Officer*).
- z) Aprobar cualquier inversión o desinversión de capital salvo en virtud de un acuerdo que ya haya aprobado el Consejo de Administración o la correspondiente Comisión del Consejo de Administración, cuando proceda.
- aa) Aprobar la constitución y enajenación de sociedades que formen parte del Grupo IAG.
- bb) Constituir o disolver empresas conjuntas y/o consorcios incluidos consorcios de combustibles o empresas electrónicas (*e-ventures*).
- cc) Aprobar la creación o terminación de grandes alianzas o la introducción o terminación o modificación sustancial de cualquier acuerdo significativo de participación en beneficios o ingresos.
- dd) Aprobar cualquier nuevo franquiciado o socio en código compartido.
- ee) Aprobar cualquier modificación sustancial en los planes de acciones para empleados, en la medida que resulte legalmente posible.
- ff) Aprobar la asignación de acciones de un miembro del Grupo IAG a los efectos de un plan de incentivos a largo plazo o de un plan de opciones sobre acciones en relación con dicho miembro (a menos que ya haya sido aprobado por la Comisión de Remuneración) en la medida en que resulte legalmente posible.
- gg) Aprobar cualquier aportación a partidos políticos así como la política de IAG en materia de donaciones con fines benéficos.
- hh) Adoptar las decisiones relevantes en relación con las sociedades filiales o participadas significativas de IAG, tales como el sentido del voto en relación con el nombramiento de miembros de sus órganos de administración y el nombramiento de sus Presidentes y Consejeros Delegados.

- ii) Definir la política de información a los accionistas y a los mercados en general.
- jj) Pronunciarse sobre cualquier otro asunto que, siendo de su competencia, se considere, a juicio del propio Consejo de Administración, de interés para IAG, o que el Reglamento del Consejo de Administración de IAG reserve para el órgano en pleno.

Funcionamiento: El Consejo de Administración de IAG se reunirá con la frecuencia que estime conveniente pero, al menos, ocho veces al año, salvo que a juicio del presidente del Consejo de Administración de IAG se estime la conveniencia de suspender alguna de dichas sesiones. De acuerdo con el Reglamento del Consejo de Administración de IAG, el calendario de las sesiones ordinarias se fijará por el propio Consejo de Administración de IAG antes del comienzo de cada ejercicio. Igualmente se reunirá el Consejo de Administración de IAG siempre que por el propio presidente se acuerde su convocatoria con carácter extraordinario o cuando se lo soliciten, como mínimo, cuatro consejeros.

Los consejeros harán todo lo posible para asistir a las reuniones del Consejo de Administración de IAG. Sin perjuicio de lo anterior, todos los consejeros podrán emitir su voto y conferir su representación a favor de otro consejero. La representación deberá conferirse por escrito dirigido al presidente y al secretario del Consejo de Administración de IAG y con carácter especial para cada consejo. Ningún consejero podrá tener más de tres representaciones, con excepción del presidente, que no tendrá ese límite, aunque no podrá representar a la mayoría del Consejo de Administración. El consejero poderdante procurará, en la medida de lo posible, incluir instrucciones de voto en la carta de representación.

Los consejeros se reunirán y tratarán válidamente asuntos en dicha reunión, siempre que a la misma concurren, presentes o representados, más de la mitad de los consejeros. Sin perjuicio de lo anterior, el Consejo de Administración de IAG se entenderá válidamente constituido sin necesidad de convocatoria en caso de que todos los miembros del Consejo de Administración de IAG concurren, presentes o representados, y acuerden unánimemente celebrar una reunión y acepten los puntos que figuren en el orden del día.

Los acuerdos del Consejo de Administración de IAG se adoptarán por mayoría absoluta de los votos presentes y representados, excepto cuando se refieran a la delegación permanente de facultades y designación de los consejeros que han de ejercerlas, en cuyo caso requerirán el voto favorable de las dos terceras partes del número total de miembros que conforman el Consejo de Administración de IAG. Quedan a salvo de lo anterior los supuestos en los que los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo de Administración de IAG o la legislación aplicable prevean una mayoría superior.

Comisiones del Consejo: El Consejo de Administración de IAG contará necesariamente con las siguientes comisiones: (i) Comisión de Auditoría y Cumplimiento, (ii) Comisión de Nombramientos, (iii) Comisión de Retribuciones y (iv) Comisión de Seguridad.

El apartado 21.3 del presente Documento contiene una descripción de la composición y las funciones asignadas a dichas Comisiones.

26.2.3 Descripción de los derechos, preferencias y restricciones relativas a cada clase de las acciones existentes

Todas las acciones representativas del capital social de IAG son (y serán a partir de la consumación de la Fusión) de la misma clase y serie y tienen por tanto los mismos derechos políticos y económicos reconocidos en la Ley y en los Estatutos Sociales de IAG.

En particular, las Acciones de IAG confieren (y conferirán a partir de la consumación de la Fusión) a sus titulares los siguientes derechos, conforme a la Ley de Sociedades de Capital y los Estatutos Sociales de IAG.

26.2.3.1 Derecho de participar en el reparto de las ganancias sociales

Las acciones otorgan el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales de IAG. El derecho del accionista a participar en las ganancias sociales es un derecho abstracto que no se concreta hasta que IAG acuerde el reparto al dividendo. Por tanto, el derecho al dividendo del accionista sólo nace cuando el reparto de dicho dividendo es aprobado por IAG. Las acciones no conceden derecho a percibir un dividendo mínimo.

26.2.3.2 Derecho de participar en el reparto del patrimonio resultante de la liquidación

Las acciones otorgan a sus titulares el derecho a participar en el patrimonio resultante de la liquidación de IAG.

26.2.3.3 Derecho de suscripción preferente en la emisión de Acciones de IAG

De conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades de Capital, todas las acciones representativas del capital social de IAG gozan del derecho de suscripción preferente en las ampliaciones de capital social con emisión de Acciones de IAG, ordinarias o privilegiadas, con cargo a aportaciones dinerarias. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad de exclusión, total o parcial, del citado derecho por virtud de acuerdo de la junta general de accionistas de IAG o por los administradores en los términos previstos en los artículos 308, 417, 504 y 506 de la Ley de Sociedades de Capital y de los demás supuestos previstos en la Ley en que no procede el derecho de suscripción preferente.

Dado que IAG cotizará en el segmento “*Premium*” en la Bolsa de Valores de Londres, al poner a la venta acciones propias con pago en dinero tendrá que ofrecerlas de forma preferente a sus accionistas en proporción al valor nominal de su participación, aplicándose a estos efectos *mutatis mutandi* las disposiciones del artículo 14 de los Estatutos Sociales de IAG en materia de derechos de suscripción preferente. Igualmente, gozan del derecho de asignación gratuita de Acciones de IAG reconocido por la Ley de Sociedades de Capital para el supuesto de realización de ampliaciones de capital con cargo a reservas.

26.2.3.4 Derecho de asistir y votar en las Juntas Generales de Accionistas e impugnar los acuerdos sociales

Todas las Acciones de IAG tienen derecho de voto. El titular de Acciones de IAG tendrá el derecho de asistir y votar en las Juntas Generales de accionistas y de impugnar los acuerdos sociales, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades de Capital y con sujeción a los Estatutos Sociales de IAG. En particular, todos los accionistas podrán asistir a la Junta General de accionistas.

Cada acción da derecho a un voto y no existen limitaciones estatutarias al número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista o sociedades pertenecientes a un mismo grupo.

26.2.3.5 Derecho de información

Las Acciones de IAG gozan del derecho de información recogido con carácter general en el artículo 93.b) de la Ley de Sociedades de Capital, y con carácter particular en el artículo 197 del mismo texto legal. Gozan, asimismo, de aquellas especialidades que en materia de derecho de información se recogen en el articulado de la Ley de Sociedades de Capital de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos, ampliación y reducción del capital social, aprobación de las cuentas anuales, emisión de obligaciones convertibles o no en acciones, transformación, fusión y escisión, disolución y liquidación de la sociedad, y otros actos u operaciones societarias. El Consejo de Administración estará obligado a facilitar la información solicitada salvo si la información o aclaración solicitada sea innecesaria, a juicio del Consejo de Administración, para formar opinión sobre las cuestiones sometidas a la decisión de los accionistas o, por cualquier causa, se estime abusiva.

26.2.4 Descripción de qué se debe hacer para cambiar los derechos de los tenedores de las acciones, indicando si las condiciones son más significativas que las que requiere la ley

Los Estatutos Sociales de IAG no prevén requisitos distintos a los previstos por la Ley de Sociedades de Capital para modificar los derechos de los tenedores de las acciones. Conforme a lo previsto en dicha Ley, las modificaciones de los derechos de los titulares de las acciones requerirán la oportuna modificación estatutaria, acordada por la junta general de accionistas con el quórum y la mayoría prevista en el artículo 194 de la Ley de Sociedades de Capital, que, en

caso de afectar a una sola parte de las acciones y suponer un trato discriminatorio entre las mismas, deberá ser aprobado por la mayoría de las acciones afectadas.

26.2.5 Descripción de las condiciones que rigen la manera de convocar las Juntas Generales anuales y las Juntas Generales extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de admisión

Las Juntas Generales de accionistas habrán de ser convocadas por el Consejo de IAG, cuando lo estime necesario o a propuesta de accionistas que sean titulares de, al menos, el 5% del capital social, en el plazo de treinta días desde que se produzca la solicitud, de no atenderse la petición de los accionistas cabrá la convocatoria por el Juez de Primera Instancia del domicilio social.

La Junta General de accionistas ordinaria debe reunirse necesariamente dentro del primer semestre de cada año natural, para censurar la gestión social, aprobar las cuentas anuales y resolver sobre la aplicación del resultado, sin perjuicio de su competencia para tratar y acordar sobre cualquier otro asunto que figure en el orden del día. No obstante lo anterior, la junta general de accionistas ordinaria será válida aunque haya sido convocada o se celebre fuera de plazo.

El anuncio de convocatoria deberá contener todas las menciones exigidas por la legislación aplicable en cada caso y expresará el día, lugar y hora de la junta general de accionistas en primera convocatoria y todos los asuntos que hayan de tratarse. En el anuncio podrá, asimismo, hacerse constar la fecha en la que, si procediere, se reunirá la junta general de accionistas en segunda convocatoria. Entre la primera y la segunda convocatoria de la junta general de accionistas deberá mediar, por lo menos, un plazo de 24 horas.

La convocatoria de la Junta General de accionistas deberá incluir (i) una descripción de los procedimientos que los accionistas deberán seguir para poder participar y votar en la junta general de accionistas, así como (ii) una mención al derecho de información de los accionistas y (iii) el derecho de los accionistas a incluir puntos en el orden del día de la junta general de accionistas y a redactar los acuerdos sobre dichos puntos. Asimismo, IAG indicará la disponibilidad en la página web de IAG de los formularios que deberán usarse para votar a través de representante y para votar por correspondencia o los medios electrónicos.

Finalmente, en el anuncio de la convocatoria de la junta general de accionistas se hará constar la forma en que podrá obtenerse la información necesaria para preparar la junta general de accionistas, con especificación de la página web de IAG, el lugar y la forma de obtener el texto completo de los documentos y el borrador de los acuerdos que se someterán a votación en la junta general de accionistas.

Los accionistas que representen, al menos, el 5% del capital social de IAG, podrán solicitar que se publique un complemento a la convocatoria de una junta general de accionistas, incluyendo uno o más puntos en el orden del día. El

ejercicio de este derecho deberá hacerse mediante notificación fehaciente que habrá de recibirse en el domicilio social de IAG dentro de los cinco días siguientes a la publicación de la convocatoria de la pertinente junta general de accionistas. El complemento de la convocatoria deberá publicarse por IAG con quince días de antelación, como mínimo, a la fecha establecida para la reunión de la Junta.

Podrá asistir a las Juntas Generales de accionistas cualquier accionista, ya sea en persona o debidamente representado, siempre que las acciones estén inscritas a su nombre en el correspondiente registro de anotaciones en cuenta con cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la junta general de accionistas, y lo acrediten mediante la oportuna tarjeta de asistencia o certificado expedido por alguna de las entidades participantes en el organismo que gestiona el registro contable o en cualquier otra forma admitida por la legislación vigente.

Sin perjuicio de la asistencia de las entidades jurídicas accionistas, a través de quien tenga el poder de su representación, todo accionista que tenga derecho de asistir podrá hacerse representar en la junta general de accionistas por medio de otra persona (independientemente de que dicha persona tenga o no la condición de accionista de IAG) en la forma prevista en los Estatutos Sociales y en el reglamento de la junta general de accionistas.

Las entidades que aparezcan legitimadas como accionistas de IAG, pero que actúen por cuenta de distintas personas (los “**Titulares Indirectos**”) y tengan dicha legitimación en virtud de un título fiduciario u otro de análogo significado y acrediten estas circunstancias por los medios establecidos por el Consejo de IAG, podrán:

- Fraccionar su voto cuando ello sea preciso para dar cumplimiento a las instrucciones de voto recibidas de los Titulares Indirectos, y
- Solicitar tantas tarjetas de asistencia como Titulares Indirectos por cuya cuenta actúen, cuando ello sea preciso para dar cumplimiento a las instrucciones recibidas de los distintos Titulares Indirectos, de forma tal que se puedan emitir votos en diferente sentido y pudiendo ser representadas a estos efectos en la junta general de accionistas por uno o más representantes con plenas facultades para decidir el sentido del voto.

26.2.6 Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno de IAG que tenga por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio en el control de IAG

No existen disposiciones en los estatutos sociales de IAG ni en sus reglamentos internos que tengan por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio de control en IAG, sin perjuicio de lo señalado en el Apartado 26.2.7 siguiente.

26.2.7 Indicación de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno, en su caso, que rija el umbral de propiedad por encima del cual deba revelarse la propiedad del accionista

Los Estatutos Sociales de IAG establecen una serie de obligaciones especiales de información sobre la titularidad de las acciones representativas de su capital social así como determinadas limitaciones a la titularidad de Acciones de IAG, teniendo en cuenta las restricciones en materia de propiedad y control previstas en la normativa aplicable o en los convenios bilaterales de transporte aéreo firmados por el Reino Unido y España, descritas en el apartado 11.3 del presente Documento.

26.2.7.1 Obligaciones de información

De acuerdo con los Estatutos Sociales de IAG, los accionistas deberán comunicar a IAG toda adquisición o enajenación de acciones o de intereses en las Acciones de IAG que directa o indirectamente conlleve la adquisición o enajenación de un porcentaje igual o superior al 0,25% del capital social, o de los derechos de voto correspondientes, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y/o del adquirente obligado a notificar, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas (o de intereses sobre las mismas) o de cualesquiera otras cargas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren.

Adicionalmente, en los términos del artículo 10 de los Estatutos Sociales, IAG podrá exigir a cualquier accionista, o a cualquier otra persona con un interés conocido o aparente sobre las Acciones de IAG, que le suministre por escrito la información que IAG le requiera en relación con la titularidad efectiva de las acciones en cuestión o el interés sobre las mismas, incluida cualquier información que IAG juzgue necesaria o conveniente a efectos de determinar si la nacionalidad de los titulares de dichas acciones pueden llegar a perjudicar los derechos de explotación de IAG o de las Sociedades Operadoras y adoptar las medidas previstas en los Estatutos Sociales y en la normativa aplicable para proteger dichos derechos de explotación. Los Estatutos Sociales de IAG definen los derechos de explotación como la totalidad o una parte de cualquier autorización, permiso, licencia o privilegio, concedido o del que se disfrute en virtud de un contrato, tratado o convenio de servicios aéreos o por otro motivo, que permita la explotación de un servicio aéreo.

En caso de incumplimiento de dichas obligaciones por parte de un accionista o de cualquier otra persona con un interés conocido o aparente sobre las Acciones de IAG, el Consejo de IAG podrá acordar la suspensión de los derechos políticos del titular de las acciones en cuestión de tal forma que dejará de estar legitimado para ejercitar sus derechos de voto en las Juntas Generales de accionistas o cualesquiera otros derechos políticos. Si las acciones respecto de las cuales ha existido un incumplimiento de las obligaciones de información descritas representan un porcentaje igual o superior al 0,25% del capital de IAG, el Consejo de IAG podrá establecer igualmente la negativa a registrar

cualquier transmisión de dichas acciones (salvo por las excepciones previstas a estos efectos en los Estatutos Sociales).

IAG mantendrá, además del libro registro de acciones nominativas, un registro de acciones titularidad de accionistas que no sean miembros de la Unión Europea, un registro de acciones titularidad de personas que tengan nacionalidad española y un registro de acciones titularidad de ciudadanos británicos (en todos los casos, según la definición incluida en los Estatutos Sociales).

El Consejo de Administración de IAG publicará de forma periódica el número de Acciones de IAG inscritas en el registro de acciones titularidad de accionistas que no sean miembros de la UE.

26.2.7.2 Limitaciones a la titularidad de Acciones de IAG

Si el Consejo de IAG considera que es necesario o conveniente adoptar medidas para proteger un derecho de explotación de IAG o de las Sociedades Operadoras teniendo en cuenta la nacionalidad de los accionistas o personas con un interés sobre las Acciones de IAG, podrá adoptar cualquiera de las medidas previstas a estos efectos en el artículo 11 de los Estatutos Sociales, incluyendo la determinación de un máximo de acciones que podrán ser titularidad de accionistas que no sean miembros de la Unión Europea que no será en ningún caso inferior al 40% del capital de IAG.

Cuando el Consejo de IAG adopte una medida a estos efectos, deberá hacerlo público en la forma prevista en los Estatutos Sociales así como notificarlo a las sociedades rectoras de las Bolsas, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a los órganos reguladores del resto de mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, a efectos de la debida publicidad y de forma que las referidas instituciones puedan comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversión y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. La citada circunstancia deberá ser notificada asimismo al Ministerio de Fomento español a través de la Dirección General de Aviación Civil, a la *Civil Aviation Authority* del Reino Unido y al resto de autoridades competentes con respecto a los derechos de explotación de los que sean titulares o disfruten las Sociedades Operadoras. Una vez que tal circunstancia haya sido debidamente notificada, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de Acciones de IAG con o entre personas que no sean miembros de la Unión Europea a menos que vaya acompañada de un certificado emitido por el Consejo de IAG que acredite que la adquisición o transmisión no supera el máximo permitido determinado por el mismo.

Adicionalmente, en este supuesto, el Consejo de IAG podrá (i) acordar la suspensión de los derechos de voto y demás derechos políticos de dichas acciones así como (ii) requerir a sus titulares para que procedan a enajenar las correspondientes acciones de tal forma que ningún accionista que no sea miembro de la Unión Europea tenga la titularidad directa ni indirecta de dichas

acciones o tenga un interés sobre las mismas. En caso de que no se lleve a cabo dicha transmisión en los términos previstos en los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración podrá hacer que IAG adquiriera las acciones correspondientes (para su ulterior amortización) de acuerdo con la legislación aplicable. Esta adquisición se llevará a cabo al precio que resulte menor entre: (a) el valor teórico contable de las acciones correspondientes de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado; y (b) el precio medio de cotización de una acción ordinaria de IAG según la “*Daily Official List*” de la Bolsa de Londres del Día Hábil en que las mismas fueron adquiridas por una persona originaria de un estado que no es miembro de la Unión Europea.

Al decidir sobre qué acciones podrán aplicarse las sanciones previstas en el párrafo anterior, el Consejo de IAG tendrá en consideración el orden cronológico en que las acciones titularidad de personas que no sean miembros de la Unión Europea hayan sido o deban ser inscritas en el correspondiente registro de Acciones de IAG, salvo en circunstancias en las que la aplicación de dicho criterio no resulte equitativo o exista la posibilidad de que por cualquier motivo haga que el ejercicio de las facultades del Consejo de IAG derivadas del artículo 11 de los Estatutos Sociales devenga ilegal o inexigible, en cuyo caso, el Consejo de IAG aplicará el criterio o criterios que, a su absoluta discreción, considere adecuados.

26.2.8 Descripción de las condiciones impuestas por las cláusulas estatutarias o reglamento interno que rigen los cambios en el capital, si estas condiciones son más rigurosas que las que requiere la ley

Con excepción de lo previsto en el artículo 11 de los Estatutos Sociales de IAG respecto a limitaciones a la titularidad de acciones de IAG teniendo en cuenta la nacionalidad de los accionistas o personas con un interés sobre las Acciones de IAG, en los términos descritos en el apartado 26.2.7.2 de este Documento, ni los Estatutos Sociales de IAG ni sus reglamentos internos establecen para las modificaciones de capital condiciones diferentes a las contenidas en la Ley de Sociedades de Capital.

26.3 Auditoría de la información financiera anual histórica

26.3.1 Declaración de que la información financiera anual histórica ha sido auditada

Los estados financieros individuales y consolidados y los informes de gestión de British Airways correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, que han sido auditados por Ernst & Young LLP, no contienen salvedades y se encuentran a disposición de los inversores en la página web de British Airways (www.bashareholders.com).

Las cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios terminados el día 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007, que han

sido auditadas por Deloitte, S. L., no contienen salvedades y se encuentran a disposición de los inversores en la página web de Iberia (www.iberia.com).

Las cuentas anuales individuales de IAG correspondientes al ejercicio cerrado el día 31 de diciembre de 2009, que han sido auditadas por Deloitte, S. L., no contienen salvedades.

26.3.2 Indicación de que la información de otra naturaleza incluida en este Documento de Registro ha sido revisada por auditores

Aparte de los estados financieros individuales y consolidados y los informes de gestión de British Airways e Iberia referidos en el apartado anterior 26.3.1, Ernst & Young LLP ha emitido un informe sobre la información financiera pro forma de IAG a 30 de junio de 2010, de acuerdo con el Reglamento de la Comisión sobre folletos (Reglamento 809/2004), y con las recomendaciones del CESR a dicho respecto (CESR/05-054b).

Asimismo Deloitte, S.L. ha emitido un informe de revisión limitada sobre la información financiera intermedia de Iberia a 30 de junio de 2010 y que se encuentra a disposición de los inversores en la página web de Iberia (www.iberia.com).

Ernst & Young, ha emitido un informe de propósito especial para British Airway sobre la información de propósito especial, en relación con las columnas denominadas “British Airways seis meses terminados el 30 de Junio de 2010” y “British Airways al 30 de junio 2010” y la información correspondiente incluida en la Nota 2B de la información pro forma incluida en el apartado 25 de este Documento.

27. CONTRATOS SIGNIFICATIVOS

Los apartados 3, 8, 9, 16 y el presente apartado 27 incluye información sobre todos los contratos significativos, incluida la Documentación de la Fusión y se presenta información detallada de (i) cada contrato significativo (distinto de los contratos celebrados en el giro o tráfico habitual) suscrito por cualquier sociedad que forme parte del Grupo Resultante de la Fusión, del Grupo British Airways o del Grupo Iberia durante el período que comienza en la fecha que sea dos años anterior a la fecha de publicación del presente Documento; y (ii) cada contrato (distinto de los contratos celebrados en el giro o tráfico habitual) suscrito por cualquier sociedad que forme parte del Grupo Resultante de la Fusión, del Grupo British Airways o del Grupo Iberia que contenga alguna disposición de la que se derive para una sociedad del Grupo Resultante de la Fusión alguna obligación o algún derecho significativo con respecto al Grupo Resultante de la Fusión, el Grupo British Airways o el Grupo Iberia (según corresponda) a la fecha del presente Documento.

27.1 Documentación de la Fusión

27.1.1 Contrato de Fusión

El 8 de abril de 2010 British Airways e Iberia suscribieron el Contrato de Fusión, que supuso la extinción y terminación del acuerdo vinculante de intenciones (*Memorandum of Understanding*) suscrito entre Iberia y British Airways en relación con la Fusión. El Contrato de Fusión contiene, entre otros aspectos, el acuerdo de las partes sobre la Ecuación de Canje (según la descripción más pormenorizada que figura en el apartado 3 de este Documento), la estructura organizativa y de administración del Grupo Resultante de la Fusión (según se describe más detalladamente en el apartado 3 de este Documento) y las actuaciones que deberán llevarse a cabo para la consumación de la Fusión. Las condiciones suspensivas significativas que se establecen en el Contrato de Fusión se detallan en el apartado 3 del presente Documento. Asimismo, el Contrato de Fusión incluye determinadas condiciones que tenían que ser cumplidas antes de la publicación de la convocatoria por Iberia de la Junta General de Iberia, de la convocatoria por British Airways de la Junta por Orden Judicial de British Airways, de la Junta General de British Airways y de la Junta Separada de British Airways. Dichas condiciones incluían:

- (i) la emisión por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de la orden de convocatoria de la Junta por Orden Judicial de British Airways;
- (ii) el depósito en el Registro Mercantil de Madrid del Proyecto de Fusión y del Proyecto de Segregación;
- (iii) la emisión por los expertos independientes nombrados por el Registro Mercantil de Madrid de los informes correspondientes de acuerdo con la legislación aplicable con respecto a la Fusión de IAG, la Segregación de Iberia y la ampliación de capital de BA Holdco en virtud del *Scheme* de British Airways;
- (iv) la aprobación por la CNMV del presente Documento y por la UKLA del Documento del *Scheme*;
- (v) la confirmación por escrito por parte de Iberia a British Airways de que no ejercerá su derecho a resolver el Contrato de Fusión en base al acuerdo definitivo y vinculante (el “**Acuerdo sobre Pensiones**”) alcanzado por British Airways con los *Trustees* en relación con las provisiones técnicas y el plan de cobertura del déficit atribuible a los fondos de pensiones de British Airways (con efectos a partir del 1 de abril de 2009) el día 21 de junio de 2010, o consideración de que dicha confirmación ha sido entregada con arreglo a los términos del Contrato de Fusión (según se describe a continuación).

A este respecto, Iberia tendrá derecho a resolver el Contrato de Fusión si (i) el Acuerdo sobre Pensiones es impugnado por el regulador de pensiones británico (el “**Regulador de Pensiones**”) dentro de los tres (3) meses (o cualquier otro período de menor duración que Iberia considere adecuado a su absoluta discreción) siguientes a la fecha en que sea remitido o, el último día del citado período de tres meses (o de cualquier otro período de menor duración considerado adecuado por Iberia a su absoluta discreción) (la “**Fecha Final de Pensiones**”), Iberia considera razonablemente que existe la posibilidad de que el Regulador de Pensiones británico impugne el acuerdo; (ii) el Acuerdo sobre Pensiones no resulta satisfactorio a juicio razonable de Iberia porque implica una alteración considerablemente perjudicial de los presupuestos económicos de la Fusión entre Iberia y British Airways; o (iii), antes del 30 de junio de 2010, British Airways comunica a Iberia cualquier solicitud de autorización dirigida al Regulador de Pensiones británico con arreglo a lo previsto en los artículos 42 y 46 de la Pensions Act (Ley sobre pensiones) de 2004 que a juicio razonable de Iberia podría derivar en una alteración considerablemente perjudicial de los presupuestos económicos de la fusión o si el Regulador de Pensiones británico hubiera impuesto o amenazado con imponer a British Airways o cualquier miembro del Grupo British Airways una obligación con arreglo a lo previsto en los artículos 38 al 51 de la Pensions Act de 2004. De acuerdo con los términos del Contrato de Fusión, Iberia confirmó mediante carta de fecha 23 de septiembre de 2010 que no ejercerá su derecho a resolver en relación con la condición referente a pensiones descrita anteriormente.

- (vi) la adopción por parte de la Comisión Europea de una decisión, con arreglo a lo previsto en el artículo 6 o el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (o constancia de que la decisión ha sido adoptada conforme al citado reglamento), declarando que la fusión de Iberia y BA es compatible con el mercado común, o que la fusión es compatible con el mercado común con sujeción a determinadas condiciones o compromisos razonablemente satisfactorios para Iberia y British Airways (dicha autorización se recibió el 14 de julio de 2010); y
- (vii) la obtención de la autorización de la fusión por parte de la Federal Trade Commission con arreglo a lo previsto en la Hart-Scott Rodino Antitrust Improvements Act de 1976, con sujeción a las condiciones o compromisos razonablemente satisfactorios para cada una de las partes (dicha autorización se recibió el 24 de junio de 2010).

Todas las condiciones anteriores han sido satisfechas de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Fusión.

En el Contrato de Fusión las partes acordaron dos fechas límite de cumplimiento antes de las cuales debían cumplirse determinadas condiciones, de lo contrario las partes podrían resolver el Contrato.

La primera fecha límite de cumplimiento se refería a la fecha antes de la cual era preciso cumplir las condiciones mencionadas anteriormente, a saber, el 30 de noviembre de 2010.

La segunda fecha límite de cumplimiento se refiere a la fecha antes de la cual será preciso cumplir las condiciones suspensivas expuestas en el apartado 3.5 de este Documento, a saber, 4 meses después de la fecha en la que se hayan satisfecho todas las condiciones enumeradas anteriormente. Tal y como se establece anteriormente, de acuerdo con los términos del Contrato de Fusión, la eficacia de la Fusión estará condicionada a la satisfacción de las condiciones suspensivas expuestas en el apartado 3 de este Documento.

En cualquier momento antes de la consumación de la Fusión, el Contrato de Fusión podrá ser resuelto:

- por British Airways, si Iberia o cualquier miembro de su Grupo realiza una Operación Prohibida (tal y como se define más adelante) o suscribe algún contrato conducente a la realización de la misma;
- por British Airways, en caso de incumplimiento sustancial por Iberia de sus obligaciones derivadas del Contrato de Fusión, siempre que dicho incumplimiento no se subsane en los términos previstos en el Contrato de Fusión. Este derecho sólo puede ser ejercitado con anterioridad a la Fecha de Efectos del *Scheme*;
- por British Airways, si Iberia no adopta las medidas necesarias para que el Contrato entre Accionistas de la Sociedad de Nacionalidad Española y el Contrato entre Accionistas de Iberia Opco se otorguen conforme a lo establecido en el Contrato de Fusión, o si Iberia no da su consentimiento al *Scheme* de British Airways o a los asuntos tratados en la Junta Separada de British Airways;
- por cualquier parte si los acuerdos propuestos en la Junta General de Iberia no se adoptan por la mayoría necesaria;
- por ambas partes, si sobreviene un cambio de circunstancias y los Consejeros de Iberia determinan que:
 - (de acaecer dicho cambio de circunstancias antes de la celebración de la Junta General de Iberia) (i) el no variar o modificar en sentido desfavorable la recomendación del consejo de Iberia¹⁸ o (ii)

¹⁸ La recomendación del consejo de Iberia significa la recomendación de dicho órgano de gobierno para que los Accionistas de Iberia voten a favor del Acuerdo de la Junta General de Iberia y que, a efectos aclaratorios, siempre se efectúa con sujeción a las obligaciones legales de los Consejeros.

el no aplazar la Junta General de Iberia constituiría, en cada caso, un incumplimiento de sus obligaciones legales como administradores; en el bien entendido que el Contrato de Fusión no podrá resolverse cuando la Junta General de Iberia se aplaze por un período inferior a cinco Días Hábiles; o

- (de acaecer dicho cambio de circunstancias después de la celebración de la Junta General de Iberia pero antes de que el *Scheme* de British Airways surta efectos) el otorgamiento y/o registro de la Escritura de Segregación y/o de la Escritura de Fusión constituiría un incumplimiento de sus obligaciones legales como administradores.

Iberia se ha comprometido a pagar a British Airways una indemnización por resolución de 20.000.000 de euros (comprensiva de cualquier importe por IVA aplicable) si el Contrato de Fusión queda resuelto a causa de la ocurrencia de alguno de los supuestos referidos anteriormente.

El Contrato de Fusión también podrá ser resuelto:

- por Iberia, si British Airways o cualquier miembro de su Grupo realiza una Operación Prohibida o suscribe algún contrato conducente a la realización de la misma;
- por Iberia, en caso de incumplimiento sustancial por British Airways de sus obligaciones derivadas del Contrato de Fusión, siempre que dicho incumplimiento no se subsane en los términos previstos en el Contrato de Fusión. Este derecho sólo puede ser ejercitado con anterioridad a la Fecha de Efectos del *Scheme* de British Airways;
- por Iberia si British Airways no lograra que el Contrato de Suscripción del UK Trust, la UK Trust Deed y el Contrato de Préstamo del UK Trust se formalicen con arreglo al Contrato de Fusión;
- por Iberia, si British Airways no adopta las medidas necesarias para que BHL y BAHBV voten a favor de las propuestas necesarias para implementar la Fusión en la Junta General de Iberia;
- por cualquier parte, si el *Scheme* de British Airways no es aprobado por la mayoría necesaria en la Junta por Orden Judicial de British Airways o si alguno de los acuerdos que serán propuestos en la Junta General de British Airways o de la Junta Separada de British Airways no es aprobado por la mayoría necesaria;
- por ambas partes, si sobreviene un cambio de circunstancias y los Consejeros de British Airways determinan que:

- (de acaecer dicho cambio de circunstancias antes de la celebración de la Junta por Orden Judicial de British Airways o la Junta General de British Airways), (i) el no variar o modificar en sentido desfavorable la recomendación del consejo de British Airways¹⁹ o (ii) el no aplazar la Junta por Orden Judicial de British Airways o la Junta General de British Airways constituiría, en cada caso, un incumplimiento de sus obligaciones legales como administradores, en el bien entendido, que el Contrato de Fusión no podrá resolverse cuando la Junta por Orden Judicial o la Junta General de British Airways se aplazara por un período inferior a cinco Días Hábiles; o
- (de acaecer dicho cambio de la circunstancias después de la celebración de la Junta por Orden Judicial de British Airways pero antes de que el *Scheme* surta efectos), el solicitar la orden del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales ejecutando el *Scheme* de British Airways de conformidad con la sección 899 de la *Companies Act* 2006 y que se lleve a cabo la reducción de capital de British Airways que forma parte del *Scheme* de British Airways constituiría un incumplimiento de sus obligaciones legales como administradores.

Asimismo, British Airways se ha comprometido a pagar a Iberia una indemnización por resolución de 20.000.000 de euros (comprensiva de cualquier importe por IVA aplicable) si el Contrato de Fusión queda resuelto a causa del acontecimiento de alguno de los supuestos referidos anteriormente.

Las demás disposiciones sustanciales relativas a supuestos de resolución prevén la posibilidad de que el Contrato de Fusión se resuelva:

- de mutuo acuerdo entre las partes, por medio de un escrito debidamente aprobado por los Consejos de Administración de Iberia y de British Airways; o
- si determinadas condiciones del mismo devienen de imposible cumplimiento o no se cumplen antes de la fecha convenida.

Si el Contrato de Fusión no se resuelve a causa de la ocurrencia de alguno de los supuestos referidos anteriormente, el mismo terminará automáticamente transcurridos 30 días desde la Fecha de Efectos de la Fusión y, como resultado de su terminación, todos los derechos y obligaciones de las partes bajo dicho contrato se extinguirán.

Tanto British Airways como Iberia se han comprometido a impedir la realización de determinadas actuaciones en relación con sus respectivos

¹⁹ La recomendación del consejo de British Airways significa la recomendación de dicho órgano de gobierno para que los Accionistas Ordinarios de British Airways voten a favor de los acuerdos propuestos en la Junta por Orden Judicial de British Airways, la Junta General Ordinaria de British Airways y la Junta Separada de British Airways que, a efectos aclaratorios, siempre se efectúa con sujeción a las obligaciones legales de los consejeros.

negocios sin contar con el previo consentimiento por escrito de la otra parte, entre dichas actuaciones se incluyen las siguientes:

- La realización o la autorización para que se realice cualquier cambio significativo en la naturaleza, escala o ubicación geográfica de las principales actividades del Grupo o que resulte significativo en el marco del negocio del Grupo considerado en su conjunto.
- La celebración de cualquier contrato o asunción de cualquier compromiso referente o que afecte a una parte significativa del negocio del Grupo, o cualquier contrato o compromiso considerablemente fuera de lo normal o anómalo o gravoso y que, en todo caso, resulte significativo para el Grupo considerado en su conjunto.
- La asunción de cualquier compromiso de capital que individualmente supere la cifra de 50 millones de euros.
- La declaración, autorización o pago de un dividendo (en efectivo o en especie) o la realización de cualquier otro reparto de naturaleza similar o que tribute del mismo modo que un dividendo o la realización de una reducción de capital (distinta de un dividendo, reparto o reducción de capital realizado legalmente por un miembro del Grupo a favor de otro).
- La concesión de una garantía o indemnidad por las obligaciones de cualquier persona (distinta de cualquier miembro del Grupo) que, en todo caso, resulte significativa para el Grupo considerado en su conjunto.
- La creación, asignación o emisión de acciones o valores de cualquier miembro del Grupo, o valores convertibles en o canjeables por cualquiera de los anteriores, o la concesión de cualquier opción sobre los mismos o cualquier otro derecho a suscribirlos o comprarlos, o cualquier amortización o compra de los mismos, a menos que cualquiera de dichas actuaciones traiga causa en un compromiso contractual existente o de planes de incentivo consistentes en la concesión opciones sobre acciones o acciones para directivos que en el tráfico ordinario del negocio preverían la emisión de acciones o la concesión de opciones sobre acciones así como el número de acciones u opciones a emitir o conceder y las personas para las que han de emitirse o concederse.
- La creación o concesión de cualquier opción, derecho de adquisición, hipoteca, gravamen, prenda o carga (distinta de cualquier carga que sea preciso constituir por imperativo legal o en el tráfico ordinario del negocio) u otra forma de garantía o carga o derecho sobre o que afecte a la totalidad o una parte de los activos o el negocio del Grupo, o los

activos de cualquier miembro del Grupo que resulte significativo para el Grupo considerado en su conjunto, a menos que la creación o concesión de cualquiera de dichas opciones o derechos tenga lugar en el tráfico ordinario del negocio en virtud de cualquier contrato suscrito en relación con la financiación de aviones, motores de aviones o piezas de motores de aviones.

- La concesión de cualquier préstamo superior a 10 millones de euros (distinta de la concesión de un crédito comercial en el tráfico ordinario del negocio de acuerdo con la práctica habitual del miembro del Grupo que corresponda) a cualquier persona (que no sea otro miembro del Grupo).
- La asunción de un préstamo u otro endeudamiento financiero o la emisión de obligaciones cuyo valor, en total, supere la cifra de 50 millones de euros, salvedad hecha de:
 - La recepción de un crédito comercial en el tráfico ordinario del negocio o en virtud de y de acuerdo con los límites existentes a la fecha del Contrato de Fusión; y
 - La realización de anticipos en virtud de créditos existentes en el tráfico ordinario del negocio.
- Salvo de acuerdo con los términos del Contrato de Fusión o cualquier otro documento de la Fusión realizado o publicado como consecuencia de la Fusión, (i) en el caso de Iberia, la realización de cualquier “Enajenación” (según la definición atribuida a dicho término en el Contrato de Fusión, que incluye la concesión de cualquier garantía) o la autorización de cualquier Enajenación de cualquiera de las Acciones de British Airways propiedad de Iberia y (ii) en el caso de British Airways, la realización de cualquier Enajenación o la autorización de cualquier Enajenación de cualquiera de las Acciones de Iberia propiedad de BHL o BAHBV.

British Airways e Iberia han acordado, asimismo, abstenerse de formalizar, realizar o solicitar una Operación Prohibida o de entablar negociaciones tendentes a ello. Por Operación Prohibida se entiende, con respecto a British Airways o Iberia, una operación que, a juicio razonable de la otra parte, (la “Parte Afectada”) (a) implicaría la adquisición por una parte de un activo o grupo de activos o de un negocio o empresa (ya sea mediante una adquisición de acciones, de activos o de otro modo) que, en todo caso, considerada en su conjunto resultaría significativa para el Grupo, de la parte que corresponda, (b) implicaría la adquisición por una persona o grupo de personas del control de una parte, o la adquisición de una parte significativa del negocio o los activos de una parte o su filial que considerada conjuntamente resultaría significativa en el marco del Grupo, de la parte que corresponda, (c) impediría o restringiría o

demoraría considerablemente la implantación de la Fusión, o (d) haría que la Fusión resultase considerablemente menos atractiva para la Parte Afectada

27.1.2 Contrato de Salvaguardas

Con el fin de proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia, y los de sus respectivas partes interesadas (*stakeholders*), IAG, British Airways, Iberia Opco e Iberia Holding han suscrito el Contrato de Salvaguardas, de fecha 19 de octubre de 2010, que prevé determinadas garantías y principios de actuación (Salvaguardas) pactados por las partes en relación con la explotación del negocio del Grupo Resultante de la Fusión, con una duración de cinco años a partir de la Fecha de Efectos de la Fusión (con independencia de la eliminación o renovación de las Estructuras de Nacionalidad). El Contrato de Salvaguardas se extinguirá automáticamente al cabo del citado plazo de cinco años. En el apartado 3 del presente Documento se incluye información más detallada sobre las Salvaguardas.

27.1.3 UK Trust Deed

Como parte de las Estructuras de Nacionalidad (de las cuales se incluyan más detalles en el apartado 3.6.5 del presente Documento), IAG y LDC (NCS) Limited han suscrito el *UK Trust Deed*, de fecha 19 de octubre de 2010 por el que se constituye un *trust* en el que se mantendrán depositados determinados saldos de metálico y acciones representativas del capital de British Airways en favor de determinados beneficiarios. EL *UK Trustee* tiene la facultad y el deber de gestionar los activos del *UK Trust* de acuerdo con los términos del *UK Trust Deed*, los cuales incluyen (sujetos a ciertas condiciones) el requisito de ejercer cualquier derecho de voto aparejado a las Acciones B de BA y con sus deberes de diligencia exigidos por la legislación británica, que incluyen instar al ejercicio de los derechos de votos aparejados a las acciones BA B, de la manera que el *UK Trust* considere conveniente para los intereses de los accionistas británicos de IAG, como clase. En los apartados 3.6.5, 3.7, 3.8 y 3.9 del presente Documento se incluye información más detallada sobre este contrato y las Estructuras de Nacionalidad (incluyendo los detalles del acuerdo relativo al ejercicio de los derechos políticos por los titulares de las Acciones B de BA).

27.1.4 Contrato de Préstamo del UK Trust

El día 19 de octubre de 2010, IAG y el Trustee suscribieron un contrato de préstamo en el marco de las Operaciones de la Estructura de Nacionalidad y de forma complementaria a la Fusión, en virtud del cual IAG concederá al *Trustee* un préstamo por importe de 1.000.000 de libras esterlinas. De acuerdo con lo estipulado en el contrato de préstamo, el *Trustee*, en un plazo de tiempo especificado, tendrá que destinar el dinero a suscribir Acciones B de BA. El préstamo no devengará intereses. En los apartados 3.6.5, 3.7, 3.8 y 3.9 de este Documento se ofrece información más detallada sobre este contrato y las Estructuras de Nacionalidad.

27.1.5 Contrato de Suscripción del UK Trust

El día 19 de octubre de 2010, IAG, British Airways y el *Trustee* suscribieron un contrato de suscripción (*Subscription Agreement*) con arreglo a las Operaciones de la Estructura de Nacionalidad y de forma accesorio a la Fusión en relación con la suscripción de las Acciones B de BA por parte del *Trustee*. En el apartado 3 de este Documento se ofrece información más detallada sobre este contrato y las Estructuras de Nacionalidad.

27.1.6 Estatutos de BA Opco

El 19 de octubre de 2010, IAG, junto con British Airways e Iberia Holding acordaron los estatutos sociales de British Airways a adoptar con posterioridad a la Fusión como parte del establecimiento de la Estructura de Nacionalidad de British Airways. Los Estatutos de BA Opco serán adoptados en una junta general de British Airways que se celebrará poco después de la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG. En el apartado 3.6 de este Documento se ofrece información más detallada sobre los Estatutos de BA Opco (incluyendo las distintas clases de acciones que incluye el capital social de British Airways).

27.1.7 Estatutos de Iberia Opco

El Proyecto de Segregación incluye como anexo los Estatutos de Iberia Opco que serán aprobados por el accionista único de Iberia Opco en la misma fecha en que la operación de Segregación de Iberia surta efectos (20 de enero de 2011).

27.1.8 Contrato entre Accionistas de Iberia Opco

Como parte de las Estructuras de Nacionalidad (de la cual se incluyen más detalles en el apartado 3.6.5 del presente Documento), IAG, Garanair, S.L., IB Opco Holding S.L., Iberia y British Airways Holdings BV han suscrito el Contrato entre Accionistas de Iberia Opco, de fecha 19 de octubre de 2010 por el que se regula la gestión y el gobierno corporativo de Iberia, las relaciones entre las partes y determinados aspectos de la operativa de Iberia mediante el mantenimiento de participaciones sociales representativas del capital de IB Opco Holding S.L., así como los acuerdos en materia de designación de los consejeros de Iberia Opco. Este contrato incluye asimismo los detalles correspondientes a la implementación, duración y acuerdos de salida de la Estructura de Nacionalidad de Iberia. En el apartado 3 del presente Documento se incluye información más detallada sobre las Estructuras de Nacionalidad.

27.1.9 Contrato entre socios de la Sociedad Española de Nacionalidad

Como parte de las Estructuras de Nacionalidad (de la cual se incluyen más detalles en el apartado 3.6.5 del presente Documento), Caja Madrid, El Corte Inglés y Garanair, S.L. han suscrito con fecha 19 de octubre de 2010 un acuerdo

entre socios por el que se regulan las relaciones entre Caja Madrid y El Corte Inglés en relación con la Sociedad de Nacionalidad Española (que será la titular de las Participaciones B de Iberia Holding) a efectos del cumplimiento de las finalidades perseguidas con la Estructura de Nacionalidad Española.

27.2 IAG

Salvedad hecha de los contratos descritos en los apartados 27.1 y 27.3, IAG no ha suscrito ningún otro contrato significativo, ni cualquier otro contrato que contenga estipulaciones en virtud de las cuales Iberia tenga alguna obligación o derecho significativo para el Grupo IAG a la fecha de este Documento.

27.3 British Airways

27.3.1 Bonos Convertibles de British Airways (incluyendo la Trust Deed Suplementaria)

El día 13 de agosto de 2009, British Airways llevó a cabo la emisión de los Bonos Convertibles por un importe total de 350.000.000 de libras esterlinas. Salvo que se adquieran y cancelen, amorticen o conviertan con anterioridad, los Bonos Convertibles se amortizarán por su valor nominal el 13 de agosto de 2014. Los Bonos Convertibles pueden amortizarse antes del 13 de agosto de 2014 a discreción de British Airways, sujeto a ciertas condiciones y en determinadas circunstancias (que se describen en el apartado 16.1.2.2(a)), incluyendo que se hayan realizado amortizaciones respecto al 85 por ciento o más en importe principal de los Bonos Convertibles.

Sujeto a lo que se indica más abajo, la fusión constituirá una “Fusión Permitida” tal y como se define en las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles (no constituyendo, por tanto, sujeto a lo que a continuación se expone, la Fusión y las operaciones relativas a la misma en los términos previstos en el Proyecto de Fusión, un supuesto que dé lugar a la aplicación del Tipo de Conversión Mínimo arriba referido) y, conforme a las estipulaciones que rigen las Fusiones Permitidas establecidas en las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles, se espera que British Airways suscriba el 26 de octubre de 2010 un suplemento al Trust Deed Original con IAG, BA Holdco y el Trustee (la “**Trust Deed Suplementaria**”). La efectividad de la Trust Deed Suplementaria estará sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones (que incluyen la recepción por parte del Trustee del Bono Convertible de una opinión emitida por un asesor financiero independiente en los términos previstos en las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles, y emitida a los efectos de dar cumplimiento a las condiciones aplicables para considerar a la operación como una “Fusión Permitida”). Si se cumplen las mismas, la Trust Deed Suplementaria entrará en vigor el 17 de enero de 2011 (o cualquier fecha anterior que sea notificada por escrito con un mínimo de 10 días naturales de antelación por British Airways al Trustee del Bono Convertible) o, si ocurriera

después, el lunes siguiente al cumplimiento de la condición establecida en la cláusula 3.3(E) del Contrato de Fusión (los detalles de la misma se establecen el apartado 3.5 del presente Documento), a menos que dicho día no sea un día hábil en Londres, en cuyo caso la Trust Deed Suplementaria entrará en vigor a partir del siguiente día hábil en Londres.

La Trust Deed Suplementaria establece, en particular, que, desde el momento en el que se hayan cumplido las condiciones para su efectividad (la “**Fecha de Efectos de la Trust Deed Suplementaria**”) (y siempre que la Trust Deed Complementaria siga en vigor de acuerdo con sus términos), si un titular de Bonos Convertibles ejercita o ha ejercitado sus derechos de conversión de acuerdo con las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles de tal modo que la Fecha de Conversión (siendo esta el día hábil en Londres inmediatamente siguiente a la fecha de entrega del bono y de la notificación de conversión así como del pago de la cantidad correspondiente) coincide o es posterior a la Fecha de Efectos de la Trust Deed Suplementaria pero antes de la admisión a cotización de las Acciones de IAG, se considerará que la Fecha de Conversión es la fecha de admisión a cotización de las Acciones de IAG y cualquier titular de bonos, sujeto a ciertas excepciones, en lugar de tener derecho a acciones ordinarias del capital de British Airways, tendrá derecho a Acciones de IAG.

La Trust Deed Suplementaria establece asimismo que, mientras se encuentre vigente, a partir de la fecha de Admisión de las Acciones de IAG se modificarán las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles y la Trust Deed Original de los Bonos Convertibles, a efectos de prever que los Bonos Convertibles estarán garantizados de manera irrevocable e incondicional por IAG. Adicionalmente, la Trust Deed Suplementaria establece determinados acuerdos en caso de que el *Scheme* de British Airways o la Admisión de las Acciones de IAG no tenga lugar en un período de tiempo de siete días hábiles desde la Fecha de Efectos del *Scheme*.

Las Condiciones de los Bonos Convertibles modificadas incluirán una disposición de “negative pledge” aplicable a IAG, British Airways o cualquiera de las Filiales Relevantes de British Airways (tal y como éstas se definen en las Condiciones de los Bonos Convertibles modificadas). Las Condiciones de Bonos, tal y como las mismas sean modificadas también incluyen determinados supuestos de incumplimiento, incluida una cláusula de incumplimiento cruzado que se activa si British Airways o IAG no reembolsan, cuando estén obligadas a ello, una deuda principal agregada superior a 50 millones de libras esterlinas o su equivalente en otra moneda o monedas.

La Trust Deed Suplementaria quedará resuelta (con sujeción a determinadas excepciones), salvo acuerdo en contrario de British Airways y el Trustee del Bono Convertible, si la Fecha del Scheme (definida en la Trust Deed Suplementaria) no tiene lugar en un plazo de quince días hábiles en Londres a contar a partir de la Fecha de Efectos de la Trust Deed Suplementaria.

Con motivo de la Fusión, se implementará una estructura para asegurar que, tras la fusión, British Airways puede cumplir con su obligación de entregar Acciones de IAG a los titulares de los Bonos Convertibles. A estos efectos, IAG emitirá un warrant múltiple a favor de British Airways que incorpora el derecho a requerir la emisión de Acciones de IAG y a designar a los suscriptores de las mismas (el “**Warrant de los Bonos Convertibles**”). Al recibir una notificación de conversión de un tenedor de Bonos Convertibles, British Airways podrá ejercitar el Warrant de los Bonos Convertibles en relación con el número de acciones ordinarias de IAG que sean objeto de la notificación de conversión. Cada vez que British Airways ejercite el Warrant de los Bonos Convertibles a celebrar, IAG suscribirá Acciones C de BA de conformidad con el acuerdo de suscripción celebrado entre IAG y British Airways el 26 de octubre de 2010 (véase el apartado 27.3.2 de este Documento para mayor detalle).

27.3.2 Contrato de suscripción

Como parte de los acuerdos relativos a los Bonos Convertibles, British Airways e IAG celebrarán un contrato el 26 de octubre de 2010 en virtud del cual IAG se compromete a destinar toda suma (con diferencia de aquella que solo pueda destinarse a adquirir una fracción de Acción C de BA) que reciba como resultado de cada ejercicio del Warrant de los Bonos Convertibles por British Airways a los fines de canjear los Bonos Convertibles para suscribir Acciones C de BA (los derechos correspondientes a las Acciones C de BA se describen en el apartado 3 del presente Documento).

27.3.3 Joint Venture con American Airlines

British Airways, American Airlines e Iberia firmaron varios acuerdos por vez primera en agosto de 2008.

Para más información sobre este acuerdo véase el apartado 8.8.2 del presente Documento.

27.3.4 Acuerdos de British Airways con los Management Trustees de APS y NAPS

En relación con las valoraciones trienales de APS y NAPS a 31 de marzo de 2009, British Airways llegó a un acuerdo con los *trustees* para la cobertura de los respectivos déficits de los planes APS y NAPS. Los acuerdos de financiación se firmaron el 30 de junio de 2010 entre British Airways y los pension *trustees* de APS (el “Acuerdo de Financiación del APS”), y entre British Airways y los pension *trustees* de NAPS (el “Acuerdo de Financiación del NAPS”, y conjuntamente con el Acuerdo de Financiación del APS, los “**Acuerdos de Financiación**”). Los Acuerdos de Financiación especifican las contribuciones que British Airways debe realizar a los planes y algunas otras condiciones.

De los Acuerdos de Financiación se derivan para British Airways la obligación de seguir realizando aportaciones encaminadas a la eliminación de los déficits de los planes. Las aportaciones habrán de realizarse en su totalidad de forma anticipada en determinadas circunstancias, incluyendo en caso de concurso de British Airways (tal y como este se define los artículo 121 de la Ley de Pensiones del Reino Unido 2004), lo que se conoce como un “Evento Desencadenante de BA”.

Adicionalmente, en los Acuerdos de Financiación, British Airways y los *trustees* de los planes de pensiones acordaron que si a 31 de marzo de cada año el balance de efectivo de British Airways excedía los 1.800 millones de libras esterlinas, esto derivaría en aportaciones adicionales a los planes.

Adicionalmente, British Airways se ha comprometidos a otorgar prenda sobre sus acciones de Iberia.

Para más información véase el apartado 14.1.13 del presente Documento.

27.4 Iberia

Con excepción de los contratos descritos en este apartado, Iberia no ha celebrado ningún otro contrato significativo distinto a los descritos en este Documento, ni cualquier otro contrato que contenga estipulaciones en virtud de las cuales Iberia tenga alguna obligación o derecho significativo para el Grupo Iberia a la fecha de este Documento.

28. INFORMACIÓN DE TERCEROS, DECLARACIONES DE EXPERTOS Y DECLARACIONES DE INTERÉS

28.1 Informes de expertos

Informe del experto independiente sobre el Proyecto de Fusión

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 3/2009 y el artículo 349 del Reglamento del Registro Mercantil, KPMG Auditores, S.L. ha sido nombrado por el Registro Mercantil de Madrid como experto independiente en relación con la Fusión de IAG y ha emitido un informe sobre el Proyecto común de fusión así como sobre el patrimonio aportado a la sociedad absorbente (IAG) por las sociedades absorbidas que se extinguen como consecuencia de la Fusión de IAG (Iberia y BA Holdco).

La conclusión de dicho informe, la cual no puede ser entendida sin leer el texto íntegro del informe que se encuentra disponible en el domicilio social de IAG y en las páginas web www.iberia.com y www.bashareholders.com, es como sigue:

“De acuerdo con las bases de información utilizadas y procedimientos aplicados y sujeto a las dificultades especiales de valoración sobre las conclusiones de nuestro trabajo mencionadas en el apartado 4 anterior, todo ello descrito en los apartados anteriores, y con el objetivo exclusivo de cumplir con lo requerido en el nombramiento de experto independiente, consideramos que:

- El tipo de canje propuesto por los Consejos de Administración de las sociedades participantes en la fusión está justificado, y los criterios de valoración utilizados por los Consejos de Administración de las Sociedades Absorbidas y los valores a los que conducen son razonables.*
- Conforme a la documentación recibida de las sociedades que participan en la fusión, el criterio de determinación del valor al que serán aportados los patrimonios de las Sociedades Absorbidas descrito en el apartado 1.5 de este informe es el siguiente:*

De acuerdo con la normativa contable de aplicación y concretando lo establecido en el Proyecto de Fusión, IAG recibirá dicho patrimonio por el valor neto por el que deba ser contabilizado, que se corresponde con su valor razonable en la fecha contable de adquisición, la cual se entiende que será la fecha de fusión y, en su virtud, será igual al resultado de dividir:

- La capitalización bursátil de British Airways (sin incluir la participación que Iberia posee en British Airways) en el mercado principal de la Bolsa de Londres (“main market of the London Stock Exchange”) al cierre de la sesión bursátil inmediatamente anterior a la fecha de efectos del “scheme of arrangement” convertido a euros al tipo de cambio al contado (“spot rate”) libra esterlina/euro, publicado por el Banco Central Europeo, correspondiente a la fecha de dicha sesión bursátil; entre*
- El porcentaje que representen las acciones de IAG a emitir en virtud del canje de fusión a favor de los accionistas de BA Holdco sobre el total de acciones de IAG a emitir como consecuencia del canje de fusión, descrito en el apartado 1.2 anterior.*

Dicho resultado estará sujeto a un mínimo, en todo caso, igual al número total de acciones de IAG a emitir como consecuencia del canje de fusión multiplicado por 0,5 euros por acción, que es el mínimo por el que se valorará el patrimonio recibido por IAG en virtud de la absorción de Iberia y BA Holdco.

Tal y como se ha hecho constar anteriormente, la diferencia entre el valor neto por el que dichos patrimonios se deberán contabilizar en IAG, de acuerdo con lo expuesto en este apartado, y el valor nominal de las acciones a emitir por IAG para atender el canje de fusión, se asignará a la prima de emisión.”

A la fecha de este informe no es posible determinar el valor al que serán aportados los patrimonios de las Sociedades Absorbidas ya que no es posible conocer cuál será la capitalización bursátil de British Airways en el mercado principal de la Bolsa de Londres

al cierre de la sesión bursátil inmediatamente anterior a la fecha de efectos del “scheme of arrangement”.

Por lo que se refiere a la ampliación de capital, a efectos de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 34.3 de la Ley sobre Modificaciones Estructurales, el patrimonio aportado por las sociedades absorbidas es por lo menos igual al aumento de capital máximo previsto de la sociedad absorbente (1.049.928.242,00 euros).

Por lo que se refiere a la prima de emisión, a la fecha de este informe no es posible su determinación pues, como se ha indicado, depende de la capitalización bursátil de British Airways en una fecha futura (la sesión bursátil en el mercado principal de la Bolsa de Londres inmediatamente anterior a la fecha de efectos del “scheme of arrangement”). En todo caso, salvo que ocurrieran eventos extraordinarios (hoy imposibles de prever aunque, con la información existente, parecen remotos), si se utiliza el criterio descrito anteriormente para determinar el valor al que serán aportados los patrimonios de las Sociedades Absorbidas, la suma de los mismos cubrirá igualmente la prima de emisión a registrarse en IAG como consecuencia de la fusión.”

Opiniones sobre la ecuación de canje de la Fusión

Iberia contrató los servicios de Morgan Stanley S.V., S.A.U (“**Morgan Stanley**”) como asesor financiero en relación con la Fusión. Como parte de dicho contrato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, Morgan Stanley emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia a fecha 21 de septiembre de 2010 en relación con la Fusión, en la cual se señala, que en opinión de Morgan Stanley, y con sujeción a los procedimientos, cualificaciones, hipótesis, limitaciones y demás términos que en ellas se establecen, la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para los accionistas de Iberia, con excepción de British Airways y sus filiales. Morgan Stanley actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a las garantías ofrecidas por Morgan Stanley a sus clientes así como en los aspectos referentes al asesoramiento sobre la potencial Fusión, al contenido de este Documento o a cualquier otro asunto referido en este Documento.

Iberia contrató los servicios de J.P. Morgan plc (“**J.P Morgan**”) como asesor financiero en relación con la Fusión con British Airways. Como parte de dicho mandato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, J.P. Morgan emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia con fecha 22 de septiembre de 2010, en la cual se señala que la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para Iberia. J.P. Morgan actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a la protección de sus intereses como cliente de J.P. Morgan, proporcionar asesoramiento en relación con la posible Fusión, así como con respecto al contenido de este Documento.

28.2 Información procedente de terceros

Las informaciones procedentes de terceros incluidas en este Documento se han reproducido con exactitud y, en la medida en que IAG tiene conocimiento de ello y puede

determinar a partir de la información publicada por dichos terceros, no se ha omitido ningún hecho que haría que la información reproducida fuera inexacta o engañosa.

29. DOCUMENTOS PRESENTADOS

Se declara expresamente que los documentos que se indican en el siguiente cuadro están a disposición del público y pueden consultarse en las oficinas de IAG sitas en Madrid, calle Velázquez, 130, 28006 y Harmondsworth UB7 0EB, Reino Unido, la CNMV, el Registro Mercantil de Madrid y en horario normal de oficina cualquier día de la semana (sábados, domingos y festivos no incluidos) hasta la fecha en la que el accionista único de IAG adopte, entre otros aspectos, los acuerdos correspondientes a la aprobación de la Fusión. Las Cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios 2007, 2008 y 2009, la revisión limitada de Iberia a 30 de junio de 2010 y el reglamento de junta y consejo de administración, así como el código interno de conducta pueden encontrarse en la página Web de la CNMV (www.cnmv.es), de Iberia (www.iberia.com) y las cuentas anuales de British Airways a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008, en la web de British Airways (www.bashareholders.com):

Documento	CNMV	Registro Mercantil de Madrid	Domicilio social de IAG
Escritura de constitución de IAG	Si	Sí	Sí
Estatutos sociales de IAG	Si	Sí	Sí
Reglamento de la Junta General de IAG	Sí	No	Sí
Reglamento del Consejo de Administración de IAG	Sí	No	Sí
Reglamento Interno de Conducta en Materias Relativas al Mercado de Valores	Sí	No	Sí
Cuentas anuales individuales y consolidadas de Iberia correspondientes a los ejercicios 2007, 2008 y 2009	Sí	Sí	Sí
Cuentas anuales individuales y consolidadas de British Airways correspondientes a los ejercicios 2008/07, 2009/08 y 2010/09	Sí	No	Sí
Cuentas anuales individuales de IAG a 31 de diciembre de 2009	Si	Si	Si
Información financiera pro forma	Sí	No	Sí
Informe de proposito especial de British Airways a 30 de junio de 2010	Si	No	Si
Información financiera con revisión limitada de Iberia a 30 de junio de 2010	Si	No	Si

30. INFORMACIÓN RELEVANTE

Nos remitimos aquí al cuadro de sociedades que integrarán el Grupo IAG incluido en el apartado 12 de este Documento.

31. INFORMACIÓN CLAVE

31.1 Declaración sobre capital de explotación

En opinión de IAG, el capital de explotación a disposición del Grupo IAG después de la Fusión será suficiente para sus requisitos actuales, es decir, como mínimo durante los primeros doce meses siguientes a la fecha de publicación del presente Documento.

32. ADMISIÓN A COTIZACIÓN Y NEGOCIACIÓN

Una vez consumada la Fusión de IAG el 21 de enero de 2011, se solicitará la admisión a cotización oficial de las Acciones de IAG en la Lista Oficial (*Official List*) de la UK Listing and Trading Authority, en la Bolsa de Londres, en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo) el 24 de enero de 2011.

Está previsto que las Acciones de IAG sean admitidas a cotización el 24 de enero de 2011, una vez inscrita la Escritura de Fusión en el Registro Mercantil de Madrid. Si no se hubieran admitido a cotización en o antes del 7 de febrero de 2011, IAG procederá a la inmediata publicación de los motivos del retraso mediante la comunicación a la CNMV de un hecho relevante.

Se hace constar que IAG conoce y se compromete a cumplir los requisitos y condiciones establecidos para la admisión, permanencia y exclusión de cotización de los valores en los antedichos mercados secundarios, a tenor de la legislación en vigor y mediante cumplimiento de los requisitos de sus respectivos órganos reguladores.

32.1 Mercados regulados en que están admitidas a cotización las Acciones de IAG

Actualmente las Acciones de IAG no están admitidas a cotización en ningún mercado bursátil organizado.

En Madrid, a 26 de octubre de 2010

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S. A.
Firmado en su nombre por don Rafael Sánchez-Lozano Turmo
Consejero