

Este documento es la traducción al español de la circular de clase 1 en el idioma inglés aprobada por UK Listing Authority ("UKLA") el 19 de agosto de 2013 en relación con International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante, "IAG" y la "Circular"). La traducción al idioma español de la Circular se ha realizado solamente con fines informativos y no se ha registrado, ni se registrará, con UKLA ni con otra autoridad reguladora similar. Ningún documento que no sea la Circular en idioma inglés registrada por IAG con UKLA será considerado con validez legal de ningún tipo en relación con las acciones de IAG. IAG no ofrece ninguna representación, garantía o responsabilidad (explícita o implícita) y no acepta ninguna responsabilidad u obligación en relación a la fidelidad de la traducción al idioma español de esta Circular. En el caso de cualquier discrepancia entre la traducción al español de la Circular y la Circular original en el idioma inglés, este último prevalecerá. Los inversores deberán depender únicamente de la Circular en el idioma inglés a la hora de tomar cualquier decisión en relación a la propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 por British Airways Plc, 18 aviones Airbus A350 por British Airways Plc, y 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo por Vueling Airlines, S.A. Copias de la Circular en el idioma inglés se encuentran disponibles en el National Storage Mechanism (<http://www.morningstar.co.uk/uk/NSM>) y en la página web de IAG ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)).

## **EL PRESENTE DOCUMENTO ES IMPORTANTE Y PRECISA SU ATENCIÓN INMEDIATA**

**Le recomendamos que si tiene alguna duda sobre el contenido de esta Circular o sobre cómo proceder, solicite inmediatamente asesoramiento financiero o profesional a su intermediario financiero, entidad bancaria, abogado, contable, gestor de fondos u otro asesor financiero independiente adecuado autorizado en virtud de la Ley de servicios y mercados financieros (*Financial Services and Markets Act*) de 2000 si es residente en el Reino Unido o, en caso contrario, a otro asesor financiero o profesional independiente autorizado según proceda.**

Si vende o ha vendido o transmitido de otra forma la totalidad de sus Acciones antes del 20 de septiembre de 2013, le rogamos que remita esta Circular y la documentación adjunta lo antes posible al comprador o adquirente, o a la entidad bancaria, el intermediario financiero u otro agente a través del cual se efectuara la venta, para que este lo haga llegar al comprador o adquirente. Si vende o ha vendido o transmitido únicamente parte de su participación en Acciones, deberá conservar esta Circular y la documentación adjunta y consultar a la entidad bancaria, el intermediario financiero u otro agente a través del cual se efectuara la venta o transmisión.

Todas las personas (incluidos, entre otros, depositarios, titulares interpuestos y fiduciarios) que tengan una obligación contractual o legal de transmitir esta Circular (o prevean hacerlo) a cualquier jurisdicción fuera de España y el Reino Unido deberán asesorarse debidamente antes de llevar a cabo dicha transmisión. La distribución de esta Circular y de la documentación adjunta a jurisdicciones que no sean España ni el Reino Unido puede estar restringida legalmente. Toda persona que no se encuentre en España ni en el Reino Unido a cuyas manos lleguen esta Circular y cualquier documentación adjunta deberá informarse sobre esas restricciones y cumplirlas. El incumplimiento de dichas restricciones puede constituir una infracción de la legislación de valores de la jurisdicción de que se trate.



### **International Consolidated Airlines Group, S.A.**

*(una sociedad constituida en virtud de las leyes del Reino de España con el CIF A-85845535 e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de registro M-492129)*

### **Propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 por British Airways Propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 por British Airways Propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo por Vueling**

### **Circular a los Accionistas**

**y**

### **Convocatoria de la Junta General de Accionistas**

Le rogamos que preste especial atención a la carta a los Accionistas del Presidente de IAG que se incluye en la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular. En esa carta se expone la recomendación del Consejo de IAG para que vote usted a favor de cada uno de los Acuerdos que se someterán a votación en la Junta General de Accionistas. Por favor, lea la Circular en su totalidad. En particular, le recomendamos que lea los factores de riesgo recogidos en la Parte II (Factores de riesgo) de la presente Circular.

En esta Circular se recoge la Convocatoria de la Junta General de Accionistas de la Sociedad que se celebrará en el Hotel Meliá Barajas, Avda. de Logroño 305, 28042 Madrid, España, el día 25 de septiembre de 2013 a las 16:00 horas (CET), en primera convocatoria, y al día siguiente, el 26 de septiembre de 2013, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los Accionistas de que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria. Alrededor del 21 de agosto de 2013, la Sociedad remitirá una Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia, junto con el resto de documentación necesaria relacionada con la Junta General de Accionistas, a la dirección postal o electrónica de cada Accionista que figure en el libro registro de Accionistas de la Sociedad, para su uso en relación con la Junta General de Accionistas.

Si usted es Accionista y desea asistir a la Junta General de Accionistas y votar en ella, le rogamos que presente la siguiente documentación: (i) una Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada y firmada o un certificado emitido por una de las entidades participantes en el registro contable de las Acciones o cualquier otra evidencia de su condición de Accionista que autorice la legislación española vigente; y (ii) un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que sirva para acreditar su identidad, en las puertas de acceso del edificio en el que se celebrará la Junta General de Accionistas. Si no desea asistir, podrá nombrar a una persona para que le representen o emitir su voto con anterioridad a la Junta General de Accionistas: (i) remitiendo la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia original, con el apartado correspondiente debidamente cumplimentado y firmado, al domicilio social de la Sociedad: calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España – Oficina de Relaciones con Inversores (IAG); o (ii) a través de la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com), siguiendo las instrucciones que allí se ofrecen y mediante la utilización del DNI electrónico (DNIe) o de la firma electrónica basada en un certificado reconocido y vigente, emitido por la Entidad Pública de Certificación Española (CERES), dependiente de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, en ambos casos como máximo hasta la medianoche (CET) del 25 de septiembre de 2013.

Si es un titular registrado de CDI o posee intereses en CDI a través de IAG Nominee Service y desea asistir a la Junta General de Accionistas y ejercer el derecho de voto conferido por las Acciones subyacentes, le rogamos que cumplimente el formulario de instrucciones y lo remita a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ, antes de las 15:00 (BST) del 20 de septiembre de 2013, para otorgarse a sí mismo su propia representación en relación con las Acciones subyacentes. Alrededor del 21 de agosto de 2013, Computershare enviará el formulario de instrucciones correspondiente, junto con el resto de la documentación necesaria para la Junta General de Accionistas, a la dirección postal o electrónica que tenga registrada para cada titular registrado de CDI y cada titular de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service. También tendrá que presentar un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que acredite su identidad en las puertas de acceso del edificio en el que se celebre la Junta General de Accionistas. Los miembros de CREST que deseen nombrar a un representante o representantes a través del servicio de nombramiento de representantes electrónico de CREST deberán seguir los procedimientos que se describen en el Manual de CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). A efectos de validez de una instrucción cursada o un nombramiento de representante realizado por medio del servicio de nombramiento de representantes electrónico de CREST, será preciso autenticar debidamente de conformidad con las especificaciones de Euroclear el correspondiente mensaje de CREST (una *CREST Proxy Instruction*), que deberá contener la información preceptiva para esa instrucción que se describe en el Manual de CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). El mensaje, independientemente de que se trate del nombramiento de un representante o de la modificación de una instrucción cursada a un representante designado previamente, a efectos de su validez tendrá que ser transmitido de forma que Computershare (identificación: 3RA50) lo reciba antes del cierre del horario laborable del 19 de septiembre de 2013. También podrá optar por nombrar a otra persona o personas para que le representen o dar instrucciones de voto en relación con las Acciones subyacentes con anterioridad a la Junta General de Accionistas. (i) remitiendo el formulario de instrucciones debidamente cumplimentado a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ; o (ii) siguiendo las instrucciones de la página web, [www.epoxyappointment.com](http://www.epoxyappointment.com), como máximo a las 15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013.

En el apartado 9 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular y en la Convocatoria de la Junta General de Accionistas se recoge un resumen de lo que deben hacer los Accionistas y los titulares de CDI (incluidas, a estos efectos, las personas que sean titulares de

intereses en CDI a través de IAG Nominee Service). Aun cuando usted haya cumplimentado y remitido la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia original nombrando a un representante o haya enviado un registro electrónico de nombramiento de representantes, podrá emitir su voto a distancia antes de la Junta General de Accionistas y también asistir a ella y votar en persona si así lo desea. Su asistencia en persona a la Junta General de Accionistas como Accionista representado o su voto a distancia revocarán la representación otorgada, sea cual fuere la fecha de esta.

El presente documento es una circular relativa a las Propuestas de compra que se ha elaborado de conformidad con las Normas de cotización (*Listing Rules*) y ha sido aprobada por la Autoridad de Conducta Financiera (FCA) del Reino Unido.

No se ha autorizado a ninguna persona a facilitar información o realizar manifestaciones distintas de las incluidas en esta Circular, por lo que, en caso de facilitarse o realizarse, esa información o esas manifestaciones no deberán considerarse autorizadas. Con la entrega de la presente Circular no se garantiza en ningún caso que no se haya producido ningún cambio en las circunstancias de la Sociedad desde la fecha de la presente Circular, ni que la información recogida en ella sea correcta en fechas posteriores a la de este documento.

Barclays, entidad autorizada y regulada en el Reino Unido por la FCA, actúa exclusivamente para IAG como Patrocinador en relación con esta Circular y no tendrá obligación alguna ante ninguna otra persona de proporcionar las protecciones otorgadas a sus clientes o asesorar en relación con los asuntos descritos en la presente Circular.

Los términos con mayúscula inicial tendrán los significados que se les adjudican en la Parte VIII (Definiciones) de esta Circular.

**A 19 de agosto de 2013**

## ÍNDICE

	<b><u>Página</u></b>
Proyecciones y previsiones .....	5
Información sobre la Sociedad y los asesores .....	6
Calendario previsto para los acontecimientos principales .....	7
Parte I (Carta del Presidente de IAG) .....	8
Parte II (Factores de riesgo) .....	19
Parte III (Términos principales del Ejercicio de la Opción de Boeing) .....	25
Parte IV (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de largo radio) .....	30
Parte V (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de corto radio) .....	34
Parte VI (Información adicional) .....	38
Parte VII (Información incorporada por referencia) .....	47
Parte VIII (Definiciones) .....	48
Convocatoria de Junta General de Accionistas .....	54
Acuerdos .....	58

## Proyecciones y previsiones

En la presente Circular se incluyen previsiones y proyecciones que están sujetas a hipótesis, riesgos e incertidumbres asociados con, entre otras cosas, las circunstancias económicas y empresariales que afecten en cada momento a los países, sectores y segmentos económicos en los que opera el Grupo. Estos factores incluyen, entre otros, los que se explican en la Parte II (Factores de riesgo) de esta Circular. Estos y otros factores podrían afectar a los resultados, la estrategia y las perspectivas del Grupo.

Las proyecciones y previsiones pueden identificarse normalmente por el uso de verbos en tiempo futuro y expresiones que hacen referencia al futuro como «espera», «puede», «podría», «debería», «tiene previsto», «prevé» o «estima», así como las formas negativas de esas expresiones y otras palabras con significados parecidos en relación con el análisis de los resultados financieros u operativos futuros o de estrategias que conllevan riesgos e incertidumbres.

Las proyecciones y previsiones de esta Circular se basan en las opiniones y expectativas de la Sociedad sobre los acontecimientos futuros que afectarán al Grupo y, por tanto, conllevan ciertos riesgos e incertidumbres conocidos y desconocidos. Estas proyecciones y previsiones se basan en numerosas hipótesis sobre las estrategias de negocio actuales y futuras del Grupo y el entorno en el que operará, que pueden no resultar acertadas. La Sociedad advierte de que estas proyecciones y previsiones no constituyen garantías y de que los resultados reales podrían ser sustancialmente distintos de los recogidos expresa o implícitamente por esas proyecciones y previsiones.

Le recomendamos que no conceda una fiabilidad indebida a las proyecciones y previsiones recogidas en la presente Circular, puesto que son vigentes exclusivamente en la fecha de esta. Ni la Sociedad ni ningún miembro del Grupo asume obligación alguna de actualizar o revisar públicamente cualesquiera proyecciones y previsiones, ya sea como consecuencia de información nueva, de acontecimientos futuros o de otras causas, salvo cuando lo exijan las leyes y reglamentos aplicables, incluidas las Normas sobre folletos (*Prospectus Rules*), las Normas de cotización (*Listing Rules*), las Normas de divulgación de información y transparencia (*Disclosure and Transparency Rules*) y la Ley de servicios y mercados financieros (*Financial Services and Markets Act*) de 2000 del Reino Unido.

Las declaraciones recogidas en este apartado no deberán interpretarse en ningún caso como una reserva sobre la opinión de la Sociedad acerca del capital circulante del Grupo recogida en el apartado 10 de la Parte VI (Información adicional) de la presente Circular.

## Información sobre la Sociedad y los asesores

### Secretario y domicilio social

Fernando Vives  
International Consolidated Airlines Group, S.A.  
Calle Velázquez, 130  
28006 Madrid  
España

### Asesor jurídico de la Sociedad (en Derecho inglés)

Slaughter and May  
One Bunhill Row  
Londres EC1Y 8YY  
Reino Unido

### Auditor

Ernst & Young S.L.  
Torre Picasso  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
28020 Madrid  
España

### Agente de registro para IAG Nominee Service

Computershare Investor Services PLC  
The Pavillions  
Bridgwater Road  
Bristol BS99 6ZZ  
Reino Unido

### Patrocinador

Barclays Bank PLC  
5 The North Colonnade  
Canary Wharf  
Londres E14 4BB  
Reino Unido

### Asesor jurídico de la Sociedad (en Derecho español)

J&A Garrigues, S.L.P.  
Calle Hermosilla, 3  
28001 Madrid  
España

### Agente de registro de las Acciones

Santander Investment, S.A.  
Ciudad Grupo Santander Edif. Encinar 1a Pta.  
Avenida de Cantabria s/n  
Boadilla del Monte  
28660 Madrid  
España

## Calendario previsto para los acontecimientos principales

<u>Acontecimiento</u>	<u>Fecha y hora</u>
<b>Finaliza el plazo de recepción de formularios de instrucciones de los titulares registrados de CDI y los titulares de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service para la Junta General de Accionistas</b> .....	15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013
Fecha de registro del derecho de voto en la Junta General de Accionistas (cinco días antes de la fecha de celebración de la Junta General de Accionistas) .....	20 de septiembre de 2013
<b>Finaliza el plazo para la recepción por correo postal de las Tarjetas de asistencia, delegación y voto a distancia originales y para la recepción electrónica de nombramientos de representantes y votos a distancia de Accionistas para la Junta General de Accionistas</b> . . . .	Medianoche (CET) del 25 de septiembre de 2013
<b>Junta General de Accionistas</b> .....	16:00 horas (CET) del 26 de septiembre de 2013 (en segunda convocatoria)
Anuncio de los resultados de la Junta General de Accionistas .....	26 de septiembre o 27 de septiembre de 2013

**Notas:**

Las fechas mencionadas tienen carácter meramente indicativo y pueden ser modificadas por la Sociedad, en cuyo caso las nuevas fechas y horas se notificarán a la FCA y, si procede, a los Accionistas, los titulares registrados de CDI y los titulares de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service.

## Parte I

### (Carta del Presidente de IAG)

*(una sociedad constituida en virtud de las leyes del Reino de España con el CIF A-85845535 e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de registro M-492129)*

#### **Consejeros**

Antonio Vázquez Romero (Presidente)  
Sir Martin Broughton (Vicepresidente)  
Willie Walsh (Consejero Delegado)  
César Alierta Izuel (Consejero)  
Patrick Cescau (Consejero)  
Luis Gallego Martín (Consejero)  
Baronesa Denise Kingsmill (Consejera)  
James Lawrence (Consejero)  
José Pedro Pérez-Llorca (Consejero)  
Kieran Poynter (Consejero)  
John Snow (Consejero)  
Alberto Terol Esteban (Consejero)  
Keith Williams (Consejero)

#### **Domicilio social**

Calle Velázquez, 130  
28006 Madrid  
España

19 de agosto de 2013

*A los Accionistas y a los titulares de CDI (incluidas, a estos efectos, las personas que tengan intereses en CDI a través de IAG Nominee Service) y, exclusivamente a título informativo, a los titulares de opciones y concesiones otorgadas en virtud de los Planes de acciones de IAG.*

Estimado señor o estimada señora:

#### **Propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 por British Airways**

#### **Propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 por British Airways**

#### **Propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo por Vueling**

### **Convocatoria de Junta General de Accionistas**

#### **1. Introducción**

El 3 de abril de 2013, British Airways llegó a un acuerdo condicional con Boeing para ejercer la Opción de Boeing para adquirir 18 aviones Boeing 787 nuevos que se entregarán entre 2017 y 2021. La Propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 tiene un volumen suficiente en relación al tamaño de la Sociedad para constituir una transacción de Clase 1 en virtud de las Normas de cotización y, por tanto, está supeditada a la aprobación de los Accionistas. Además, Boeing ha acordado otorgar a British Airways el derecho a adquirir hasta 18 aviones Boeing 787 adicionales. El ejercicio de cualquiera de estas opciones de compra por parte de British Airways en el futuro podrá, dependiendo de su volumen con respecto al volumen de la Sociedad en ese momento, estar sujeto a una nueva aprobación de los Accionistas.

El 2 de agosto de 2013, British Airways firmó también el Contrato Airbus 2013 de largo radio, en virtud del cual acordó de forma condicional comprar 18 aviones Airbus A350 nuevos para su entrega entre 2018 y 2021. Esta Propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 tiene un volumen suficiente en relación al tamaño de la Sociedad para constituir una transacción de Clase 1 en virtud de las Normas de cotización y, por lo tanto, está supeditada a la aprobación de los Accionistas. Además, el Contrato Airbus 2013 de largo radio otorga a British Airways el derecho a adquirir hasta 36 aviones Airbus A350 adicionales con arreglo a los términos y condiciones de dicho contrato, y la Sociedad ha llegado a un acuerdo con Airbus para garantizar condiciones comerciales y plazos de entrega que puedan dar lugar a más pedidos en firme de aviones Airbus A350 en virtud de otro contrato específico. El ejercicio futuro de esa opción por parte de

British Airways o los pedidos en firme futuros derivados del acuerdo de la Sociedad con Airbus podrán estar sujetos a aprobaciones específicas de los Accionistas, dependiendo del tamaño de cada una de esas operaciones en relación al tamaño de la Sociedad en ese momento.

El 26 de abril de 2013, Vueling pasó a formar parte del Grupo. El 14 de agosto de 2013, Vueling firmó el Contrato Airbus 2013 de corto radio en virtud del cual acordó de forma condicional adquirir 30 aviones Airbus A320 nuevos con una «opción de motor actual» («**avión Airbus A320ceo**») y 32 aviones Airbus A320 nuevos con una «opción de motor nuevo» («**avión Airbus A320neo**») para su entrega entre 2015 y 2020. Las designaciones «opción de motor actual» y «opción de motor nuevo» hacen referencia a las versiones actual y futura de la aeronave Airbus A320, cuya principal diferencia reside en la tecnología y la eficiencia de los motores instalados en ellas. Esta Propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo tiene un volumen suficiente en relación al tamaño de la Sociedad para constituir una transacción de Clase 1 en virtud de las Normas de cotización y, por tanto, está supeditada a la aprobación de los Accionistas. Además, el Contrato Airbus 2013 de corto radio otorga a Vueling el derecho a adquirir hasta 58 aviones Airbus A320 adicionales con arreglo a las condiciones de dicho contrato, y la Sociedad ha llegado a un acuerdo con Airbus para garantizar condiciones comerciales y plazos de entrega (con carácter anual) que puedan dar lugar a más pedidos en firme de aviones Airbus A320neo en virtud de otros contratos para cualquiera de las filiales de la Sociedad. El ejercicio de cualquiera de estas opciones de compra o pedidos en firme futuros derivados del acuerdo de la Sociedad con Airbus podrá, dependiendo de su volumen con respecto al volumen de la Sociedad en ese momento, estar sujeto a una nueva aprobación de los Accionistas.

Cada una de las Propuestas de compra se someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, que se celebrará en el Hotel Meliá Barajas, Avda. de Logroño 305, 28042 Madrid, España, el día 25 de septiembre de 2013 a las 16:00 horas (CET), en primera convocatoria, y al día siguiente, el 26 de septiembre de 2013, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los Accionistas de que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria.

La Convocatoria de la Junta General de Accionistas y el texto íntegro de los Acuerdos se incluyen al final de esta Circular. Los Acuerdos propuestos se refieren a la aprobación de todas las Propuestas de compra y al nombramiento de D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri como miembro del Consejo de Administración. En el apartado 9 de esta carta se resumen las actuaciones que Usted debe realizar.

Los Consejeros le recomiendan que vote a favor de cada uno de los Acuerdos, como tienen previsto hacer ellos mismos con respecto a sus propias posiciones en Acciones, que en total sumaban 2.153.855 Acciones, es decir, aproximadamente el 0,12% del capital social emitido de la Sociedad a 15 de agosto de 2013, el último día hábil posible anterior a la publicación de la presente Circular.

El objetivo de esta Circular es informarle sobre cada una de las Propuestas de compra, explicar el contexto y la justificación de las Propuestas de compra, así como por qué los Consejeros consideran que las Propuestas de compra redundan en interés de los Accionistas de la Sociedad en su conjunto y le recomiendan que vote a favor de todos los Acuerdos.

Le recomendamos que lea esta Circular íntegramente y que no se base únicamente en la información resumida recogida en ella.

En la Parte VIII (Definiciones) de esta Circular puede consultar las definiciones de los términos que comiencen con mayúscula utilizados en esta carta y en el resto de la Circular.

## **2. Resumen de las Propuestas de compra**

### ***Ejercicio de la Opción de Boeing***

El 21 de diciembre de 2007, British Airways firmó el Contrato con Boeing de 2007, en virtud del cual adquirió 24 aviones Boeing 787 nuevos y se le concedió una opción de compra de un máximo de 18 aviones Boeing 787 adicionales.

British Airways ha alcanzado un acuerdo con Boeing, sujeto al cumplimiento de las condiciones que se exponen a continuación, para ejercer la Opción de Boeing respecto de 18 aviones

Boeing 787 que se entregarán entre 2017 y 2021. Tras el reciente lanzamiento del modelo 787-10 de Boeing, British Airways desea que como mínimo 12 de los 18 aviones de Boeing que se adquieran por medio del Ejercicio de la Opción de Boeing sean Boeing 787-10, y el resto, Boeing 787-9. Cada uno de estos 18 aviones de Boeing estará equipado con motores Rolls-Royce Trent 1000 fabricados por Rolls-Royce. Boeing también ha acordado otorgar a British Airways el derecho a comprar un máximo de 18 aviones Boeing 787 adicionales, si bien el ejercicio de este derecho puede estar sujeto a una aprobación específica de los Accionistas, dependiendo del volumen de la operación en relación al tamaño de la Sociedad en ese momento.

Siempre que se obtenga la aprobación de los Accionistas, el Ejercicio de la Opción de Boeing se llevará a cabo mediante un Acuerdo complementario al Contrato con Boeing de 2007 que deberán otorgar British Airways y Boeing. La ejecución del Acuerdo complementario está supeditada al cumplimiento de una condición que estaba pendiente al último día hábil posible anterior a la publicación de la Circular, consistente en que las partes acuerden un conjunto de garantías de rendimiento relativas al avión Boeing 787-10.

En el caso de que British Airways y Boeing no formalicen el Acuerdo complementario, el Ejercicio de la Opción de Boeing no se hará efectivo y British Airways no comprará los 18 aviones Boeing 787 nuevos que están sujetos al Ejercicio de la Opción de Boeing.

El 7 de enero de 2013, la batería de ion litio de la unidad de potencia auxiliar de una aeronave Boeing 787 aparcada en el Aeropuerto Internacional General Edward Lawrence Logan de Boston comenzó a arder y a producir grandes cantidades de humo. Tras un incidente similar en Japón, el 16 de enero de 2013, la Administración Aérea Federal de Estados Unidos (FAA) dictó una orden de inmovilización que obligaba a los operadores de aviones Boeing 787 matriculados en EE.UU. a suspender temporalmente los vuelos. Tras esta medida otras autoridades reguladoras de todo el mundo aprobaron inmovilizaciones similares. Boeing ha realizado una serie de vuelos de prueba destinados a demostrar la eficacia de las medidas correctoras tomadas con respecto a los problemas de estas baterías de ion litio. El 26 de abril de 2013, la FAA retiró su orden de inmovilización y, posteriormente, las autoridades reguladoras de todo el mundo han seguido sus pasos. Boeing está realizando trabajos de rectificación en los aparatos Boeing 787 que ya se han entregado a los clientes. Los aviones de nueva producción (incluidos los aparatos ya entregados a British Airways en virtud del Contrato con Boeing de 2007) se están construyendo con la modificación necesaria ya incorporada.

El 12 de julio de 2013 se produjo un incendio a bordo de un Boeing 787-8 de otro operador en el aeropuerto de Heathrow, Londres. En el momento de producirse el incendio, el avión se encontraba estacionado, sin ocupantes y sin alimentación eléctrica. Dada la trascendencia del incidente, se inició una investigación liderada por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos («AAIB») británica con el apoyo de otras agencias reguladoras de Europa, EE.UU. y Canadá. Los fabricantes del fuselaje y los equipos también han participado en esta actividad. La investigación está en curso. Sin embargo, a través de un Boletín Especial, la AAIB ha informado que la investigación de la zona afectada por el fuego se ha centrado en el equipo de transmisores de localización de emergencia fijos («ELT»). La AAIB ha publicado una recomendación inicial de seguridad respecto de las operaciones continuadas del avión Boeing 787. La recomendación ha sido aprobada por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos y se ha publicado una Directiva de Aeronavegabilidad («AD») relativa al ELT. La AD es de obligado cumplimiento. Las operaciones y entregas del Boeing 787-8 seguirán cumpliendo los citados requisitos. Al concluir la investigación, se prevé la adopción de otras medidas regulatorias. Teniendo en cuenta que la entrega del avión Boeing 787 en virtud de la Propuesta de compra no comenzará hasta 2017, está previsto que cualquier requisito que se deba cumplir en aplicación de dichas medidas regulatorias se incorporará en el avión antes de su entrega.

El avión Boeing 787 comenzó a operar en vuelos comerciales en 2011 en su versión 787-8, y permite un notable ahorro en el consumo de combustible con respecto al Boeing 767 gracias al uso de materiales de fibra de carbono más ligeros en el fuselaje, a su diseño aerodinámico más avanzado y a las mejoras de eficiencia de sus motores. Boeing había entregado unos 50 aviones Boeing 787-8 a clientes de todo el mundo antes de las órdenes de inmovilización impuestas por la FAA y otras autoridades reguladoras de todo el mundo a principios de 2013. Actualmente, dichas órdenes de inmovilización se han levantado. Se espera que el primer avión Boeing 787-9 se entregué durante el primer semestre de 2014. A 31 de mayo de 2013, Boeing había recibido pedidos de 890 aviones Boeing 787 de clientes de todo el mundo.

El precio base total de cada avión que se adquirirá mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing (el «**Precio base de la aeronave de Boeing**»), que es la suma de: (i) el precio de venta del fuselaje; (ii) el precio de los motores Rolls-Royce Trent 1000; (iii) el precio de determinadas características opcionales del avión acordadas por British Airways y Boeing; (iv) el precio estimado del equipamiento «suministrado por el comprador» (como los asientos especiales); y (v) el precio estimado de los costes de «entretenimiento durante el vuelo», se ha estimado en aproximadamente 224,5 millones de USD para cada avión Boeing 787-9 y en 264,9 millones de USD para cada avión Boeing 787-10 (estimaciones en dólares estadounidenses de julio de 2011). Algunos componentes del Precio base del avión de Boeing (el precio de referencia del fuselaje, el precio de los motores Rolls-Royce Trent 100 y el precio de determinadas características opcionales de la aeronave acordadas por British Airways y Boeing) podrán revisarse al alza para reflejar la inflación.

Boeing ha concedido determinados descuentos en los precios a British Airways con respecto a los aviones Boeing 787-9 y Boeing 787-10 que se compran mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing. Estos descuentos adoptan la forma de notas de crédito a favor de British Airways, que esta entidad podrá utilizar para el pago de la compra de los aviones mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing o para pagar otros bienes y servicios a Boeing. Asimismo, Rolls-Royce, el fabricante de los motores Rolls-Royce Trent 1000 que se instalarán en los 18 aviones Boeing 787 nuevos, ha otorgado a British Airways determinados créditos en relación con los motores de los aviones, que reducirán aún más el importe que esta entidad deberá pagar a Boeing con respecto al avión en cuestión. Estos descuentos en los precios reducirán el precio efectivo de cada avión, que será significativamente inferior al Precio base del avión de Boeing.

En la Parte III (Términos principales del Ejercicio de la Opción de Boeing) de la presente Circular se ofrece información adicional sobre el Ejercicio de la Opción de Boeing.

### ***Contrato Airbus 2013 de largo radio***

British Airways ha acordado de forma condicional adquirir 18 aviones Airbus A350 nuevos para su entrega entre 2018 y 2021, todos ellos del modelo A350-1000. Cada uno de los 18 aviones Airbus A350 nuevos estará equipado con dos motores Rolls-Royce XWB 97, fabricados por Rolls-Royce. El Contrato Airbus 2013 de largo radio también otorga a British Airways el derecho a comprar un máximo de 36 aviones Airbus A350 adicionales con arreglo a las condiciones de dicho contrato, si bien el ejercicio de este derecho puede estar sujeto a una aprobación específica de los Accionistas, dependiendo del volumen de la operación en relación al tamaño de la Sociedad en ese momento. En caso de que el Contrato Airbus 2013 de largo radio no sea aprobado por los Accionistas, se resolverá y no tendrá ningún efecto.

Airbus está desarrollando actualmente el avión Airbus A350, que se beneficiará del uso de nuevos materiales en el fuselaje y de las mejoras de la eficiencia de los motores. El avión Airbus A350 se presenta en tres modelos: el A350-800, el A350-900 y el A350-1000 (el modelo A350-800 es el más pequeño y el A350-1000 es el más grande). El primer avión Airbus A350 (del modelo A350-900) realizó su primer vuelo de prueba el 14 de junio de 2013. A 31 de mayo de 2013, Airbus había recibido pedidos de 613 aviones Airbus A350 de clientes de todo el mundo, 110 de los cuales se refieren al modelo A350-1000.

El precio base total de cada avión Airbus A350-1000 que se adquirirá en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio (el «**Precio base de la aeronave de largo radio**»), que es la suma de: (i) el precio base del avión recogido en su documentación de especificaciones (que incluye el precio de los motores Rolls-Royce XWB 97); (ii) el precio base de todas las Notificaciones de modificación de especificaciones acordadas por las partes para adaptar las especificaciones normales de Airbus a ese avión («**NME**»); (iii) el precio estimado de cualquier equipamiento fabricado por determinados proveedores contratados por Airbus («**PCA**») que British Airways pida a Airbus que compre e instale en el avión; y (iv) el precio estimado del equipamiento «suministrado por el comprador» (como los asientos especiales), se ha estimado en aproximadamente 326,2 millones de USD (estimación en dólares estadounidenses de enero de 2012). Algunos componentes del Precio base del avión de largo radio (el precio base de la aeronave indicado en la documentación de especificaciones y el precio base de las NME) pueden revisarse al alza para reflejar la inflación.

Airbus ha ofrecido a British Airways determinados descuentos en los precios con respecto al avión Airbus A350 que se adquirirá en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio. Estos descuentos adquieren la forma de notas de crédito a favor de British Airways, que esta podrá descontar de los pagos asociados a la compra del avión Airbus A350 en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio o a la compra de otros bienes y servicios a Airbus. Estos descuentos reducirán el precio efectivo de cada aeronave hasta un nivel significativamente inferior al Precio base del avión de largo radio.

En la Parte IV (Condiciones principales del Contrato Airbus 2013 de largo radio) de la presente Circular se ofrece información adicional sobre el Contrato Airbus 2013 de largo radio.

### **Contrato Airbus 2013 de corto radio**

Vueling ha acordado de forma condicional la compra de 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y 32 aviones Airbus A320neo nuevos para su entrega entre 2015 y 2020. El Contrato Airbus 2013 de corto radio también otorga a Vueling el derecho a comprar un máximo de 58 aviones Airbus A320 adicionales, con arreglo a las condiciones de ese contrato, si bien el ejercicio de ese derecho puede estar sujeto a una aprobación específica de los Accionistas, dependiendo del volumen de la operación en relación al tamaño de la Sociedad en ese momento. Si los Accionistas no aprueban el Contrato Airbus 2013 de corto radio, este se resolverá y no tendrá efecto alguno.

Airbus fabrica la familia de aviones Airbus A320 desde 1988. A 31 de mayo de 2013, se habían entregado a clientes de todo el mundo 5.597 aviones de la familia Airbus A320.

En diciembre de 2010, Airbus lanzó el avión Airbus A320neo, cuya «opción de motor nuevo» también estará disponible en las versiones A319 y A321. Todos los aviones Airbus A320neo estarán equipados con dos motores «de nueva generación»: o bien los motores CFM LEAP-X que está desarrollando actualmente CFM o bien los motores Pratt & Whitney PW1000G que está desarrollando Pratt & Whitney, así como con los nuevos dispositivos «Sharklet» para las puntas de las alas (los dispositivos «Sharklet» para las puntas de las alas también se instalarán en los 30 aviones Airbus A320ceo nuevos que se adquirirán en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio). Airbus espera que la aeronave Airbus A320neo ofrezca mejoras en el consumo de combustible y una reducción del ruido del motor y de las emisiones de óxidos de nitrógeno en comparación con el aparato Airbus A320ceo. Está previsto que el primer Airbus A320neo se entregue a finales de 2015. En diciembre de 2012 Airbus había recibido pedidos de 1.734 aviones Airbus A320neo de clientes de todo el mundo.

Cada uno de los 30 aviones Airbus A320ceo estará equipado con dos motores actualmente disponibles: los motores CFM56-5B fabricados por CFM o los motores IAE V2500 fabricados por IAE. Vueling elegirá los motores para los 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y los 32 aviones Airbus A320neo nuevos antes de que finalice 2015.

El precio base total de cada avión que se adquirirá en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio (el «**Precio base del avión de corto radio**»), que es la suma de: (i) el precio base del fuselaje correspondiente; (ii) el precio base de todas y cada una de las NME; (iii) el correspondiente precio de referencia de los motores que se instalarán en cada avión; y (iv) el precio estimado del equipo «suministrado por el comprador», se estima en 83,1 millones de USD como máximo por cada avión Airbus A320ceo y en 93,2 millones de USD como máximo por cada avión Airbus A320neo, teniendo en cuenta el valor del dólar a enero de 2012. Estos importes se ajustarán en función de los motores elegidos por Vueling. Además, determinados componentes del Precio base del avión de corto radio (el precio base del fuselaje, el precio de referencia pertinente de los motores que se instalen en el avión y el precio base de las NME) pueden revisarse al alza para reflejar la inflación.

Airbus ha ofrecido a Vueling determinados descuentos en los precios respecto de los aviones Airbus A320ceo y los aviones Airbus A320neo que se adquirirán en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio. Estos descuentos adquieren la forma de notas de crédito a favor de Vueling, que esta podrá descontar de la compra de bienes y servicios a Airbus o de los pagos finales respecto de la compra de los aviones Airbus A320ceo y/o Airbus A320neo en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio. Estos descuentos en los precios reducirán el precio efectivo de cada aeronave, que será significativamente inferior al Precio base de la aeronave de corto radio.

En la Parte V (Condiciones principales del Contrato Airbus 2013 de corto radio) de la presente Circular se ofrece información adicional sobre el Contrato Airbus 2013 de corto radio.

### **3. Contexto y justificación de las Propuestas de compra**

#### ***Ejercicio de la Opción de Boeing y Contrato Airbus 2013 de largo radio***

Por lo general, una aeronave tiene una vida útil de aproximadamente 20-25 años y las líneas aéreas suelen reemplazar entre el 4% y el 5% de su flota cada año. Con el fin de facilitar su actividad, las líneas aéreas operadas por el Grupo, como otras líneas aéreas, realizan periódicamente grandes pedidos de aviones de sustitución con mucha antelación con respecto a la fecha en la que necesitan que se les entreguen, lo que les permite garantizarse *slots* de fabricación, con frecuencia escasos, en las líneas de producción de los fabricantes de aviones en cuestión.

Los 18 aviones Boeing 787 nuevos y los 18 aviones Airbus A350 nuevos que se adquirirán mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing y el Contrato Airbus 2013 de largo radio, respectivamente, contribuirán a reemplazar la actual flota de 52 Boeing 747 de British Airways (todos del modelo 747-400), que la línea aérea tiene actualmente operativos en su red de largo radio. Dado que un Boeing 747-400 es más grande y tiene más capacidad que cualquier Boeing 787 o Airbus A350, está previsto que los 18 aviones Boeing 787 nuevos sustituyan a 14 de los actuales aviones Boeing 747, y que los 18 aviones Airbus A350 nuevos sustituyan a otros 16 de los actuales aviones Boeing 747. Se espera que estos nuevos aviones, junto con los que están pendientes de entrega de anteriores pedidos realizados por British Airways y el ejercicio de algunas opciones adicionales otorgadas en relación con las Propuestas de compra, permitan reemplazar la totalidad de los 52 aviones Boeing 747 actualmente en servicio antes de que finalice el año 2022. Por lo tanto, la Sociedad considera que el valor para British Airways de cada uno de los nuevos aviones cuya compra se propone mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing y el Contrato de aviones de largo recorrido de Airbus de 2003 justifica el precio y las condiciones de compra de los nuevos aviones.

La Sociedad espera también que estos aviones contribuyan al objetivo estratégico del Grupo de ampliar sus operaciones de largo radio en mercados emergentes, tales como Asia y Sudamérica.

#### ***Contrato Airbus 2013 de corto radio***

A 30 de junio de 2013, la flota de Vueling comprende 70 aviones de la familia Airbus A320 que se usan para sus operaciones de corto radio y bajo coste. Todos estos aviones se utilizan actualmente en el marco de arrendamientos operativos con distintos arrendadores.

La Sociedad considera que el negocio de líneas aéreas de bajo coste ha demostrado su éxito como modelo en Europa y que el historial de Vueling como línea aérea de bajo coste ha sido excelente en el pasado y sigue presentando un fuerte potencial de crecimiento. Con el fin de responder al incremento previsto de la demanda de vuelos de bajo coste, Vueling necesita seguir ampliando su capacidad y reduciendo al mismo tiempo sus costes de explotación totales de la flota.

El plan de negocio más reciente de Vueling prevé que su flota crezca hasta llegar a los 125 aviones para la temporada de verano de 2021. Durante el periodo comprendido entre 2013 y 2021, está prevista la devolución de 59 de los aviones actuales a sus respectivos arrendadores como consecuencia de la finalización del plazo de los arrendamientos operativos actualmente vigentes. Los pedidos en firme de 30 aviones A320ceo y 32 aviones A320neo servirán para reemplazar los 59 aviones actuales que van a devolverse y para cubrir las necesidades de aviones adicionales de Vueling durante el periodo correspondiente, aunque se espera que el resto de necesidades se atiendan mediante nuevos arrendamientos operativos que proporcionarán flexibilidad a la gestión de la flota de Vueling. Vueling estima también que los pedidos en firme de aviones nuevos darán lugar a una reducción de los costes de explotación por avión, en comparación con la otra opción disponible: la ampliación de los arrendamientos operativos de los aviones actuales cuyos arrendamientos han vencido (que tienen una edad aproximada de

12 años). Por lo tanto, la Sociedad considera que el valor para Vueling de los nuevos aviones que se prevé adquirir en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio justifica el precio y las condiciones de compra de los nuevos aviones.

Por las razones expuestas anteriormente, el Consejo de Administración considera que todas las Propuestas de compra redundan en beneficio de la Sociedad.

#### **4. Financiación**

##### ***Ejercicio de la Opción de Boeing y Contrato Airbus 2013 de largo radio***

British Airways desea conservar cierta flexibilidad para decidir el método de financiación de la compra o las compras de aviones nuevos, y tratará de aplicar una o varias de las distintas opciones de financiación eficientes en términos de costes disponibles en una fecha más próxima a las fechas de entrega de los nuevos aviones entre 2017 y 2021. Aunque es imposible predecir en este momento de dónde procederá la financiación para la compra de estos aviones, las opciones más probables incluyen la liquidez que mantiene British Airways (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), préstamos bancarios, arrendamientos, emisiones de bonos (como los Enhanced Equipment Trust Certificates emitidos por British Airways, cuya colocación se cerró el 3 de julio de 2013) y otras formas similares de financiación de aviones habituales en la industria de las líneas aéreas.

##### ***Contrato Airbus 2013 de corto radio***

Vueling intentará aplicar una o más de las diversas opciones de financiación eficientes en términos de costes existentes cuando se aproximen las fechas de entrega de los aviones nuevos entre 2015 y 2020. Dado que la fase de producción del Airbus A320neo está próxima a concluir, es muy probable que la financiación para la compra de estos aviones adquiera la forma de operaciones de *sale and leaseback*. Con respecto al avión Airbus A320neo, aunque es imposible predecir en este momento de dónde procederá la financiación para la compra de estos aviones, las opciones más probables incluyen la liquidez que mantiene Vueling (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), préstamos bancarios, arrendamientos, emisiones de bonos (como los Enhanced Equipment Trust Certificates emitidos por British Airways, cuya colocación se cerró el 3 de julio de 2013) y otras formas similares de financiación de aviones habituales en la industria de las líneas aéreas. La liquidez de Vueling, junto con el flujo de caja generado por sus operaciones, se utilizará también para financiar parcialmente la compra de los aviones en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio.

#### **5. Consecuencias financieras de las Propuestas de compra**

##### ***Ejercicio de la Opción de Boeing y Contrato Airbus 2013 de largo radio***

Los principales costes de explotación relativos de los aviones son el combustible, la amortización, los salarios y el mantenimiento. Se espera que los aviones Boeing 787 y Airbus A350 nuevos que se adquieran mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing y en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio ofrezcan significativas mejoras en cuanto al consumo de combustible. British Airways estima que la sustitución de: (i) 14 de los actuales aviones Boeing 747 con 18 aviones Boeing 787 nuevos; y (ii) de 16 de los actuales aviones Boeing 747 con los 18 aviones Airbus A350 nuevos permitirá lograr una significativa reducción de los costes de explotación de las rutas habituales de largo radio de British Airways.

Además, la Sociedad considera que la incorporación de estos aviones a la flota de British Airways permitirá a esta entidad abrir nuevas rutas y aumentar la frecuencia en algunas de las actuales. A su vez, se espera que esto permita a British Airways incrementar sus ingresos.

El efecto de la compra de los nuevos aviones Boeing 787 y Airbus A350 sobre el activo y el pasivo de British Airways dependerá del método de financiación y la estructura de titularidad de los correspondientes aviones por los que British Airways opte en ese momento.

### **Contrato Airbus 2013 de corto radio**

Como se indica en el anterior apartado 3, Vueling estima que, en comparación con la ampliación de los arrendamientos operativos de los aviones en servicio actualmente cuyos arrendamientos han vencido, los pedidos en firme de aviones Airbus A320 nuevos darían lugar a una reducción de los costes de explotación por aeronave. Esa reducción de los costes de explotación se debería en su mayor parte a la reducción del consumo de combustible gracias a los dispositivos «Sharklet» instalados en la punta de las alas y a un menor deterioro del rendimiento del motor derivado de su edad.

Vueling considera también que, una vez disponible, el avión Airbus A320neo permitiría lograr una reducción adicional de los costes de explotación por avión que se sumaría a la facilitada por el avión Airbus A320ceo. Vueling cree que esa disminución de los costes de explotación se deberá fundamentalmente a la reducción de los costes de combustible y de las tasas aeroportuarias (gracias a la reducción del ruido de los aviones).

El efecto de la compra de los nuevos aviones Airbus A320ceo y Airbus A320neo sobre el activo y el pasivo de Vueling dependerá del método de financiación y la estructura de titularidad de los correspondientes aviones por los que Vueling opte en ese momento.

## **6. Operaciones actuales y perspectivas del Grupo**

El 2 de agosto de 2013, la Sociedad publicó sus cuentas semestrales consolidadas no auditadas, y señaló que las operaciones actuales están en línea con las últimas tendencias. En 2013, la Sociedad prevé aumentar la capacidad del Grupo en un 5,2%. La Sociedad reducirá su coste unitario excluyendo el combustible.

En el mes de julio de 2013, la demanda del Grupo medida en ingresos pasajeros-kilómetro transportados fue de 18.062 millones (julio de 2012: 16.937 millones) y el volumen de oferta medido en número de asientos-kilómetro ofertados fue de 21.441 millones (julio de 2012: 19.769 millones). Las cifras de julio de 2012 no incluyen los datos de Vueling, mientras que las cifras correspondientes a julio de 2013 sí los incluyen. En el caso de Vueling, en julio de 2013, la demanda del Grupo medida en ingresos pasajeros-kilómetro transportados fue de 2.078 millones y el volumen de oferta en número de asientos-kilómetro ofertados fue de 2.530 millones.

El tráfico *premium* en el mes de julio se incrementó un 0,4% comparado con el mismo periodo del año anterior, frente a la reducción de capacidad.

El tráfico en el segmento de largo radio continúa influenciado por la política del Grupo dirigida a mejorar los ingresos unitarios a través del incremento del rendimiento, en lugar del factor de ocupación, así como por el cambio en el calendario de celebración del Ramadán.

Las condiciones de mercado subyacentes permanecen sin cambios respecto a las descritas en la publicación de resultados del segundo trimestre de 2013 el día 2 de agosto.

## **7. Factores de riesgo**

En la Parte II (Factores de riesgo) de la presente Circular se analizan los riesgos e incertidumbres que debe tener en cuenta para decidir si vota a favor de cada uno de los Acuerdos.

## **8. Junta General de Accionistas**

En esta Circular se recoge la Convocatoria de la Junta General de Accionistas que se celebrará en el Hotel Meliá Barajas, Avda. de Logroño 305, 28042 Madrid, España, el día 25 de septiembre de 2013 a las 16:00 (CET), en primera convocatoria, y al día siguiente, el 26 de septiembre de 2013, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los Accionistas de que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria.

Dado que se trata de una transacción de Clase 1 (debido al volumen de cada una de las Propuestas de compra en relación al tamaño de la Sociedad), la Sociedad precisa la aprobación de los Accionistas para poder hacer efectivas las Propuestas de compra. Por lo tanto, la realización de las compras previstas en las Propuestas de compra está supeditada a la aprobación del Acuerdo correspondiente en la Junta General de Accionistas de la Sociedad.

En resumen, cada uno de los Acuerdos que se presentarán a la Junta General de Accionistas recoge la aprobación de los Accionistas de la Propuesta de compra de que se trate. Para aprobarse, los Acuerdos deberán recibir el voto favorable de la mayoría absoluta del total de votos emitidos sobre el Acuerdo en cuestión. El texto completo de los Acuerdos se recoge al final de esta Circular.

## 9. Pasos a seguir

Alrededor del 21 de agosto de 2013, la Sociedad remitirá una Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia, junto con el resto de documentación necesaria relacionada con la Junta General de Accionistas, a la dirección postal o electrónica de cada Accionista que figure en el libro registro de Accionistas de la Sociedad, para su uso en relación con la Junta General de Accionistas.

La Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia, junto con toda la documentación necesaria para la Junta General de Accionistas, estará disponible también en la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

### Si Usted es Accionista

Si desea asistir a la Junta General de Accionistas y votar en ella, le rogamos que presente la siguiente documentación: (i) una Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada y firmada o un certificado emitido por una de las entidades participantes en el registro contable de las Acciones o cualquier otra evidencia de su condición de Accionista que autorice la legislación española vigente; y (ii) un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que sirva para acreditar su identidad, en las puertas de acceso del edificio en el que se celebrará la Junta General de Accionistas. Si desea asistir a la Junta General de Accionistas y votar en ella en calidad de representante de un Accionista institucional, le rogamos que presente también una copia de un poder notarial vigente que acredite que usted está facultado para firmar la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia en nombre del Accionista institucional en cuestión.

Si no puede asistir a la Junta General de Accionistas ni votar en ella, puede nombrar a una persona para que le representen o puede emitir su voto con anterioridad a la Junta General de Accionistas usando los medios de comunicación a distancia siguientes:

- (A) **Mediante correspondencia postal:** remitiendo la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia, con el apartado correspondiente debidamente cumplimentado y firmado, al domicilio social de la Sociedad: calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España – Oficina de Relaciones con Inversores (IAG); o
- (B) **Mediante correspondencia electrónica:** a través de la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com), siguiendo las instrucciones que allí se ofrecen y mediante la utilización del DNI electrónico (DNle) o de la firma electrónica basada en un certificado reconocido y vigente, emitido por la Entidad Pública de Certificación Española (CERES), dependiente de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre,

en ambos casos no más tarde de la **medianoche (CET) del 25 de septiembre de 2013**.

La Sociedad considerará no otorgadas las representaciones conferidas y nulos los votos a distancia emitidos después de la fecha y la hora arriba indicados, si bien un representante podrá asistir a la Junta General de Accionistas y votar en ella si presenta: (i) la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada y firmada en papel; y (ii) un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que acredite su identidad, en las puertas de acceso al edificio en el que se celebre la Junta General de Accionistas.

Aun cuando usted haya cumplimentado y remitido la Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia original nombrando a un representante o haya nombrado un representante mediante correspondencia electrónica, podrá emitir su voto a distancia antes de la Junta General de Accionistas y también asistir a ella y votar en persona si así lo desea. Su asistencia en persona a la Junta General de Accionistas como Accionista representado o su voto a distancia revocarán la representación otorgada, sea cual fuere la fecha de esta.

La información sobre los procedimientos correspondiente puede consultarse también en la Convocatoria de la Junta General de Accionistas y en la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

### **Si es un titular registrado de CDI**

Si es un titular registrado de CDI y desea asistir a la Junta General de Accionistas y ejercer el derecho de voto conferido por las Acciones subyacentes, le rogamos que cumplimente y devuelva un formulario de instrucciones a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ, como máximo a las **15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013**, con el fin de otorgarse a sí mismo su propia representación en relación con las Acciones subyacentes. Alrededor del 21 de agosto de 2013, Computershare enviará el formulario de instrucciones pertinente, junto con el resto de la documentación necesaria para la Junta General de Accionistas, a la dirección postal o electrónica que tenga para cada titular registrado de CDI. También tendrá que presentar un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que acredite su identidad en las puertas de acceso del edificio en el que se celebre la Junta General de Accionistas.

Los miembros de CREST que deseen nombrar a un representante o representantes a través del servicio de nombramiento de representantes electrónico de CREST deberán seguir los procedimientos que se describen en el Manual de CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). Los miembros personales de CREST u otros miembros patrocinados de CREST, así como aquellos miembros de CREST que hayan designado a un proveedor o proveedores de servicios deberán ponerse en contacto con su patrocinador de CREST (*CREST sponsor*) o con su proveedor de servicios de voto de CREST, que se encargarán de tomar las medidas que procedan en su nombre. A efectos de validez de una instrucción cursada o un nombramiento de representante realizado por medio del servicio de nombramiento de representantes electrónico de CREST, será preciso autenticar debidamente de conformidad con las especificaciones de Euroclear el correspondiente mensaje de CREST (una *CREST Proxy Instruction*), que deberá contener la información preceptiva para esa instrucción que se describe en el Manual de CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). El mensaje, independientemente de que se trata del nombramiento de un representante o de la modificación de una instrucción cursada a un representante designado previamente, a efectos de su validez tendrá que ser transmitido de forma que Computershare (identificación: 3RA50) lo reciba antes del cierre del horario laborable del **19 de septiembre de 2013**.

Si no puede asistir y votar en la Junta General de Accionistas, puede nombrar a un representante o representantes o puede cursar instrucciones para el ejercicio del derecho de voto que le confieren las Acciones subyacentes con anterioridad a la Junta General de Accionistas utilizando el servicio de nombramiento de representantes electrónico de CREST como se ha indicado más arriba (si procede) o a través de los siguientes medios de comunicación a distancia:

- (A) **Mediante correspondencia postal:** cumplimentando el formulario de instrucciones pertinente y remitiéndolo a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ; o
- (B) **Mediante correspondencia electrónica:** siguiendo las instrucciones de la página web, [www.eproxyappointment.com](http://www.eproxyappointment.com),

en ambos casos como máximo a las **15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013**.

Los representantes así nombrados no podrán emitir el voto en un sentido distinto al especificado en el formulario de instrucciones pertinente.

### **Si posee un interés en CDI a través de IAG Nominee Service**

Si posee un interés en CDI a través de IAG Nominee Service y desea asistir a la Junta General de Accionistas y emitir el derecho de voto conferido por las Acciones subyacentes, le rogamos que cumplimente un formulario de instrucciones y lo remita a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ, como máximo a las **15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013**, con el fin de otorgarse a sí mismo su propia representación en relación con las Acciones subyacentes. Alrededor del 21 de agosto de 2013, Computershare enviará el formulario de instrucciones pertinente, junto con el resto de la documentación necesaria para la Junta General de Accionistas, a la dirección postal o electrónica que tenga para cada titular de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service. También tendrá que presentar un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que acredite su identidad en las puertas de acceso del edificio en el que se celebre la Junta General de Accionistas.

Si no puede asistir ni votar a la Junta General de Accionistas, puede nombrar a una o varias personas para que le representen o puede dar instrucciones de voto en relación con las Acciones subyacentes con anterioridad a la Junta General de Accionistas usando los medios de comunicación a distancia siguientes:

(A) **Mediante correspondencia postal:** cumplimentando el formulario de instrucciones pertinente y remitiéndolo a Computershare Investor Services PLC, a la dirección The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ; o

(B) **Mediante correspondencia electrónica:** siguiendo las instrucciones del sitio web, [www.eproxyappointment.com](http://www.eproxyappointment.com),

en ambos casos no más tarde de las **15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013**.

Los representantes así nombrados no podrán emitir el voto en un sentido distinto al especificado en el formulario de instrucciones correspondiente.

Para obtener información adicional sobre la participación en la Junta General de Accionistas, los titulares registrados de CDI y los titulares de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service pueden ponerse en contacto con Computershare en el teléfono +44 870 702 0110 en el horario de 9.00 a 17.00 horas (BST) de lunes a viernes.

#### **10. Información adicional**

Le rogamos que preste atención a la información adicional recogida en las Partes II (Factores de riesgo) a VI (Información adicional) de la presente Circular. Le recomendamos que lea la Circular en su totalidad y, en particular, que tenga en cuenta los riesgos e incertidumbres que se describen en la Parte II (Factores de riesgo).

#### **11. Recomendación**

El Consejo de Administración considera que todos los Acuerdos que se presentarán en la Junta General de Accionistas redundan en interés de los Accionistas de la Sociedad en su conjunto, y recomienda a los Accionistas que voten a favor de cada uno de dichos Acuerdos, tal como tienen previsto con respecto a sus propias posiciones en Acciones, que sumaban un total de 2.153.855 Acciones, es decir, aproximadamente el 0,12% del capital social emitido de la Sociedad a 15 de agosto de 2013, el último día hábil posible antes de la publicación de la presente Circular.

Atentamente,

D. Antonio Vázquez Romero  
Presidente

## Parte II

### (Factores de riesgo)

Antes de proceder a la votación de las Propuestas de compra, los Accionistas deberán considerar detenidamente los riesgos e incertidumbres que se describen en esta Parte II (Factores de riesgo).

Los riesgos e incertidumbres que se describen a continuación son aquellos de los que los Consejeros tienen conocimiento en la fecha de la presente Circular y que consideran riesgos significativos en relación con las Propuestas de compra, así como riesgos relevantes para el Grupo que pudieran derivarse o verse afectados por las Propuestas de compra. No obstante, estos riesgos e incertidumbres no son los únicos a los que el Grupo tendrá que hacer frente una vez concluidas las Propuestas de compra, ya que determinados riesgos e incertidumbres adicionales inexistentes en la actualidad o desconocidos por los Consejeros, o que éstos consideran irrelevantes o significativos pero que no están relacionados o no se derivan ni se verán afectados por las Propuestas de compra, también podrían tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera o sus perspectivas.

Los factores de riesgo que se detallan en la presente Circular incluyen la información necesaria de conformidad con las Normas de cotización (*Listing Rules*), y no pretenden abarcar todos los riesgos importantes que afectan en general al Grupo. Si desea obtener más información sobre los riesgos importantes que afectan en general al Grupo, consulte las páginas 78 a 81 (ambas inclusive) del Informe anual de 2012.

En caso de producirse realmente cualquiera de los acontecimientos descritos a continuación o una combinación de los mismos, las Propuestas de compra, las actividades, las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo podrían verse sustancial y adversamente afectadas.

**Estos riesgos e incertidumbres deben leerse conjuntamente con toda la información que se incluye en la presente Circular.**

#### 1. Riesgos relacionados con las Propuestas de compra

##### (i) ***Posibilidad de que las Propuestas de compra no se hagan efectivas***

La realización de las compras previstas en las Propuestas de compra está supeditada a la aprobación de los Accionistas. Por otra parte, existe una condición previa que está pendiente en lo que se refiere al Ejercicio de la opción de Boeing, cuyo cumplimiento no puede ser controlado por el Grupo. En caso de no aprobarse el Acuerdo correspondiente o de no satisfacerse la condición previa correspondiente, el miembro o los miembros del Grupo en cuestión no podrán llevar a cabo la Propuesta de compra en cuestión.

Si alguna de las Propuestas de compra no se hiciera efectiva, la Sociedad considerará que el miembro del Grupo en cuestión tiene que alcanzar acuerdos alternativos para la compra o el arrendamiento de aviones con el fin de cumplir con sus requisitos de flota. Esto puede requerir que el miembro del Grupo en cuestión tenga que negociar acuerdos especiales con los fabricantes y/o arrendadores de aviones. Sin embargo, no es posible garantizar que el miembro del Grupo en cuestión será capaz de obtener el número y/o tipo requeridos de aviones a precios razonables desde un punto de vista comercial o en fechas de entrega que considere convenientes.

##### (ii) ***Todas las Propuestas de compra requieren pagos sustanciales por parte de los miembros del Grupo en cuestión, y los miembros del Grupo en cuestión necesitan fuentes de financiación para hacer frente a sus obligaciones de pago***

En caso de ser aprobadas por los Accionistas, las Propuestas de compra requerirán pagos sustanciales por el correspondiente miembro del Grupo hasta la entrega del avión definitiva con arreglo a la Propuesta de compra correspondiente.

La capacidad de cada miembro del Grupo en cuestión para cumplir con sus respectivas obligaciones de pago en virtud de cualquier Propuesta de compra depende del nivel de sus propios recursos en efectivo y su capacidad para acceder al método de financiación adecuado,

como créditos bancarios, arrendamientos, emisiones de bonos u otras formas de financiación en condiciones comercialmente aceptables. Hasta la fecha, los miembros del Grupo no han conseguido compromisos de financiación en relación con las obligaciones de pago en virtud de las Propuestas de compra que vencen después del período de 12 meses que comienza en la fecha de la presente Circular. La Sociedad considera que dichos métodos de financiación están disponibles, o es probable que estén disponibles, para los miembros del Grupo en cuestión. Sin embargo, el hecho de que los miembros del Grupo en cuestión logren obtener la financiación a más largo plazo (es decir, más allá del período de 12 meses desde la fecha de la presente Circular, para lo cual el Grupo ha evaluado si tiene suficiente capital circulante para sus necesidades actuales) en términos comercialmente aceptables o no lo logren, dependerá de una serie de factores, que incluyen, entre otros, los tipos de interés generales, el perfil de crédito o de calificación crediticia de los miembros del Grupo, la predisposición de las instituciones financieras a financiar la aviación comercial y el estado general de los mercados mundiales de capital. No se puede garantizar que tales métodos de financiación u otras formas de financiación adecuadas no se vuelvan más complicados, más costosos o incluso desaparezcan a más largo plazo (es decir, más allá del período de 12 meses que comienza en la fecha de la presente Circular). Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, su situación financiera y sus perspectivas.

Este factor de riesgo no se aplica a las obligaciones del Grupo dentro del período de 12 meses que comienza en la fecha de la presente Circular (incluidas las obligaciones de pago en virtud de las Propuestas de compra que sean de aplicación dentro de dicho período), no obstante lo indicado en el párrafo 10 de la Parte VI (Información adicional) de esta Circular.

(iii) ***El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con la demora en la entrega y la calidad de los aviones***

A pesar de haberse concedido protecciones contractuales al miembro o a los miembros del Grupo en cuestión, no puede garantizarse en modo alguno que los fabricantes de la estructura y los motores del avión en cuestión de cada una de las Propuestas de compra no se retrasen en la entrega de los aviones y/o motores o entreguen aviones y/o motores que no cumplan los estándares de calidad y las especificaciones contratadas, lo que podría causar la interrupción de las operaciones de las líneas aéreas del Grupo.

Los defectos en el avión que se prevé adquirir en virtud de cualquier Propuesta de compra podrían provocar, entre otras cosas, bajos índices de fiabilidad, retrasos en los vuelos por razones técnicas, paradas no programadas y situaciones de «avión en tierra» (*Aircraft on Ground*). En un caso extremo, podría producirse un accidente o incidente de seguridad que, con independencia de que las líneas aéreas del Grupo lleven a cabo adecuadamente los programas de mantenimiento o modificación, podría tener un efecto adverso importante en los negocios del Grupo, su reputación, situación financiera y perspectivas.

(iv) ***El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con los tipos de aeronaves que se prevé adquirir con arreglo a las Propuestas de compra***

El 26 de abril de 2013, la FAA retiró su orden de inmovilización que exigía a los operadores de aviones Boeing 787 registrados en Estados Unidos que cesaran temporalmente los vuelos, y, posteriormente, el resto de las autoridades reguladoras de todo el mundo han seguido sus pasos. Aunque Boeing está llevando a cabo trabajos de rectificación en la aeronave Boeing 787 que ya han sido entregadas a los clientes, y los nuevos aviones (incluido la aeronave entregada a British Airways en virtud del Contrato con Boeing de 2007) se están construyendo incorporando las modificaciones necesarias, puede que sea demasiado pronto para hacer una evaluación precisa de la utilización a largo plazo, la seguridad y el funcionamiento de estos aviones después de dicha rectificación o trabajo de modificación.

Por otra parte, ninguno de los aviones Boeing 787-10, ni el Airbus A350-1000, ni los aviones A320neo de Airbus han sido todavía construidos o probados. No puede garantizarse en modo alguno que se cumplan los calendarios y/o programas de desarrollo de los aviones Boeing 787-10, el Airbus A350-1000 y los aviones A320neo de Airbus. Además, existe en la actualidad muy poca (o ninguna) experiencia y/o datos sobre los que elaborar una evaluación precisa de la utilización a largo plazo, la seguridad y el funcionamiento de estos aviones. Existe el riesgo de que el nuevo diseño del motor y/o los nuevos materiales utilizados en la aeronave o los motores resulten ser menos eficientes, duraderos o fiables de lo previsto en el tiempo, conllevando costes

de mantenimiento y reparación superiores a los estimados y/o un mayor riesgo de incidentes de seguridad. Un incentivo clave a la hora de adquirir estos aviones de nueva generación es la mejora de la eficiencia de combustible esperada. Si los motores instalados en dichos aviones no aportan las mejoras en materia de eficiencia de combustible previstas o su rendimiento se degrada significativamente con el tiempo, los ahorros esperados en costes de combustible pueden no materializarse o ser inferiores a lo previsto.

## **2. Riesgos relacionados con el Grupo que resulten de las Propuestas de compra o que se verán afectados por ellas**

### **(i) *La industria aérea es extremadamente competitiva y el Grupo se enfrenta a la competencia de otras líneas aéreas***

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. Algunas de las compañías aéreas competidoras del Grupo pueden tener estructuras de costes más bajas que British Airways y Vueling y pueden ofrecer vuelos a precios más bajos.

Aunque 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*), el porcentaje de rutas en las que las aerolíneas del Grupo compiten con las líneas aéreas que tienen menores costes de operación ha crecido significativamente en la última década y es probable que este tipo de competencia aumente aún más.

Algunas de las compañías aéreas competidoras del Grupo son total o parcialmente propiedad del Estado, lo que podría hacer que dichas compañías tengan acceso a mayores fuentes de financiación y menos costosas, lo que les ayuda a ser más competitivas. El impacto de la situación actual de la economía mundial también podría inducir a los gobiernos a otorgar unilateralmente subvenciones u otras ayudas públicas a una o más de las compañías aéreas competidoras del Grupo, lo que podría distorsionar los mercados y tener un efecto negativo en la competitividad de las aerolíneas del Grupo. Asimismo, algunas de las aerolíneas competidoras del Grupo 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. Las aerolíneas del Grupo no tienen esta ventaja.

Si la posición competitiva de las aerolíneas del Grupo se deteriorase como resultado de los factores descritos anteriormente, esto podría conducir a una menor demanda de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo por parte de los clientes. Aún así, los miembros del Grupo en cuestión deberán mantener su compromiso de adquirir la aeronave en virtud de las Propuestas de compra correspondientes, lo que podría afectar negativamente a su capacidad para adecuar su capacidad de respuesta a cualquier descenso de la demanda por parte de los clientes. Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera y perspectivas.

### **(ii) *El Grupo es muy sensible a las condiciones económicas nacionales y/o mundiales***

Los ingresos del Grupo son muy sensibles a las condiciones económicas de los mercados en los que opera. 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. La industria aérea en general tiende a registrar importantes resultados financieros adversos en periodos de recesión económica, ya que los viajeros suelen optar por reducir su transporte o reducir el precio que pagan por él. Además, los servicios de alta calidad podrían ser menos deseables durante una recesión económica importante, lo que podría afectar de manera desproporcionada a los ingresos de British Airways. 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.

El deterioro en la economía nacional y/o en la economía mundial podría por lo tanto tener un impacto importante en los negocios y en la situación financiera del Grupo. Por otro lado, el Grupo está expuesto a cualquier contracción en la economía de Estados Unidos como resultado de la gestión del déficit fiscal estadounidense y las cuestiones sobre el techo de la deuda, lo cual podría tener un impacto sustancial en el negocio y los resultados de las operaciones de British Airways. A través de las bases españolas de Vueling y, en menor medida, de la red de rutas de British Airways, el Grupo también tiene una alta exposición a los países de la zona euro que se encuentran en recesión económica. El riesgo de ruptura de la zona euro se ha reducido en el último año debido al aumento de la determinación del Banco Central Europeo y el Consejo Europeo de apoyar a los países más débiles de la zona euro y a sus bancos. El riesgo más probable es que las condiciones del mercado sigan siendo malas o se deterioren aún más en una zona euro intacta. Aproximadamente el 44% de los ingresos de Vueling se derivan de las rutas nacionales españolas. Se espera que la economía española siga contrayéndose en 2013, seguido por un crecimiento de alrededor del 0% en 2014. British Airways obtiene aproximadamente el 6% de sus ingresos en las rutas a Italia, España, Portugal, Chipre y Grecia, grupo de países que se espera experimente una contracción económica en 2013.

Si las condiciones económicas nacionales y/o mundiales se deteriorasen en la forma descrita anteriormente, esto podría conducir a una menor demanda de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo por parte de los clientes. Aun así, los miembros del Grupo en cuestión deberán mantener su compromiso de adquirir la aeronave en virtud de las Propuestas de compra correspondientes, lo que podría afectar negativamente a su capacidad para adecuar su capacidad de respuesta a cualquier descenso de la demanda por parte de los clientes. Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera y perspectivas.

**(iii) *La imposibilidad por parte del Grupo de prevenir o responder a accidentes o incidentes de seguridad podría tener un efecto adverso importante en el Grupo***

Las aerolíneas del Grupo están expuestas a los riesgos de accidentes o incidentes de seguridad que afecten a una o varias de sus aviones. La imposibilidad por parte del Grupo de prevenir o responder de forma efectiva a accidentes o incidentes de seguridad conllevaría el deterioro de la reputación del Grupo y tendría un efecto adverso a la hora de captar clientes. Las consiguientes pérdidas podrán conllevar no solo costes asociados a la reparación o sustitución de la aeronave dañada o perdida y su consiguiente pérdida de servicio temporal o permanente, sino también demandas por parte de los pasajeros, los propietarios y terceros afectados.

Por otra parte, los accidentes o incidentes de seguridad 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 las aerolíneas del Grupo, en particular si el accidente o incidente de seguridad se debe a un fallo de un avión del tipo utilizado por las aerolíneas del Grupo. También los accidentes o incidentes de seguridad sufridos por un miembro de la alianza **oneworld** o por un avión de otra aerolínea con la que las aerolíneas del Grupo tengan un acuerdo de código compartido podrían asociarse por el público a las aerolíneas del Grupo, las cuales podrían sufrir daños en su reputación (y las consiguientes pérdidas), aun cuando ninguno de sus aviones se hubiera visto afectado.

Si las aerolíneas del Grupo se vieran envueltas o se asociaran a los accidentes o incidentes de seguridad en la forma descrita anteriormente, esto podría conducir a una menor demanda de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo por parte de los clientes. Aun así, los miembros del Grupo en cuestión deberán mantener su compromiso de adquirir la aeronave en virtud de las Propuestas de compra correspondientes, lo que podría afectar negativamente a su capacidad para adecuar su capacidad de respuesta a cualquier descenso de la demanda por parte de los clientes. Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera y perspectivas.

**(iv) *El Grupo está expuesto a acontecimientos ajenos a su control***

Acontecimientos tales como, entre otras cosas, los cambios de políticas o decisiones gubernamentales, las huelgas u otras acciones laborales que afectan a las aerolíneas del Grupo o a cualquier tercer proveedor del Grupo, las puestas a tierra obligatorias o recomendadas de las

aviones (como la orden de inmovilización de la FAA de fecha 16 de enero 2013 que exigía a los operadores de aviones Boeing 787 registradas en Estados Unidos que cesaran temporalmente los vuelos), la interrupción prolongada de los sistemas informáticos y de comunicación utilizados por el Grupo, la insolvencia o el incumplimiento de terceros que presten importantes servicios empresariales al Grupo, la inestabilidad política internacional, los ataques terroristas, los conflictos militares, la guerra (o la amenaza de guerra), las epidemias y pandemias (como la gripe aviar y virus de tipo SARS), los desastres causados por el hombre o los desastres naturales (como las cenizas volcánicas), las condiciones climáticas severas u otras causas de fuerza mayor (ya sea a nivel regional o mundial) podrían dar lugar a reducciones sustanciales y/o cancelaciones de reservas y vuelos que no se limitarían únicamente a la o las zonas afectadas directamente. El Grupo no puede predecir ni controlar si tales eventos se producirán o cuándo se producirán ni tampoco cuál será la reacción de las autoridades competentes en tal caso.

Si se produjese cualquiera de estos acontecimientos, o si se considerase que el Grupo no ha adoptado todas las precauciones razonables para proteger a sus clientes o para reaccionar adecuadamente ante este tipo de sucesos, la capacidad del Grupo para atraer clientes podría verse afectada lo que, a su vez, podría conducir a la reducción de la demanda por parte de los clientes de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo. Aun así, los miembros del Grupo en cuestión deberán mantener su compromiso de adquirir la aeronave en virtud de las Propuestas de compra correspondientes, lo que podría afectar negativamente a su capacidad para adecuar su capacidad de respuesta a cualquier descenso de la demanda por parte de los clientes. Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera y perspectivas.

(v) ***El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con las tendencias de los precios del combustible de aviación***

El precio del combustible de aviación ha sido y se prevé que siga siendo objeto de una gran volatilidad. Los precios del combustible de aviación están fuertemente correlacionados con el precio del petróleo y están influidos por una serie de factores, tales como acontecimientos políticos, guerras o amenazas de guerra y las decisiones coordinadas de fijación de precios por parte de los cárteles productores, como la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

Las aerolíneas del Grupo utilizaron aproximadamente 7,4 millones de toneladas de combustible de aviación en 2012. La volatilidad de los precios del petróleo y sus derivados puede tener un impacto importante en los resultados de las operaciones del Grupo. En los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2012 y 31 de diciembre de 2011, los costes de combustible y petróleo ascendieron a una cifra equivalente al 35,2% y el 34,3% de la cifra total de gastos de explotación recurrentes de British Airways, respectivamente. En los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2012 y 31 de diciembre de 2011, los costes de combustible, de petróleo y las tasas de emisiones ascendieron a una cifra equivalente al 29,7% y el 26,8% de la cifra total de gastos de explotación recurrentes de Iberia, respectivamente. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012, los costes de combustible y petróleo ascendieron a una cifra equivalente al 31,9% de la cifra total de gastos de explotación recurrentes de Vueling.

El Grupo cubre parcialmente estos riesgos de precios mediante la compra de derivados del petróleo en los mercados, lo que puede generar pérdidas o ganancias.

El Grupo no puede predecir cuál será la evolución de los precios del combustible de aviación a corto o a largo plazo. Si el Grupo quedase expuesto a una alta volatilidad y/o a incrementos en los precios del combustible de aviación, no puede garantizarse que el Grupo consiga compensar tales incrementos y volatilidad mediante el traspaso de los costes, total o parcialmente, a los clientes (incluidos los recargos de combustible) y/o reducciones de costes y/o una política de cobertura de combustible. Un aumento muy significativo a largo plazo en el precio del combustible de aviación también podría conducir a una menor demanda por parte de los clientes de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo. Aun así, los miembros del Grupo en cuestión deberán mantener su compromiso de adquirir la aeronave en virtud de las Propuestas de compra correspondientes, lo que podría afectar negativamente a su capacidad para adecuar su capacidad de respuesta a cualquier descenso de la demanda por parte de los clientes. Esto podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo, los resultados de sus operaciones, su situación financiera y perspectivas.

(vi) ***El Grupo está expuesto a las fluctuaciones en los tipos de cambio***

El Grupo está expuesto al riesgo de cambio en relación con los ingresos, las compras y los créditos que estén denominados 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 formula sus resultados financieros en euros, las fluctuaciones en los tipos de cambio afectan a los resultados de cada período. Por ejemplo, el precio de cada aeronave que se prevé adquirir en virtud de cada Propuesta de compra está denominado en dólares estadounidenses. Las principales divisas a las que está expuesto el Grupo son el dólar estadounidense, el euro, la libra esterlina y el yen.

El Grupo pretende reducir la exposición a divisas derivada de las operaciones en diversas monedas mediante la implementación de una política consistente en hacer coincidir, en la medida de lo posible, los ingresos y los pagos en cada divisa. Los excedentes de divisas convertibles se venden, ya sea al contado o a plazo, en dólares estadounidenses, euros, libras esterlinas o yenes. Además de la venta a plazo de divisas, se utilizan opciones sobre divisas para cubrir los futuros ingresos a corto plazo y los pagos de explotación en una variedad de monedas. Sin embargo, no puede garantizarse en modo alguno que dicha actividad de cobertura proteja adecuadamente al Grupo de todas las consecuencias financieras de las fluctuaciones en los valores de las monedas. Los movimientos adversos en los tipos de cambio, en la medida en que no estén cubiertos por el Grupo, podrían tener un importante efecto adverso en los resultados de las operaciones y la situación financiera del Grupo.

## Parte III

### (Términos principales del Ejercicio de la Opción de Boeing)

#### 1. Introducción

El 21 de diciembre de 2007 British Airways firmó el Contrato con Boeing de 2007, en virtud del cual adquirió 24 aviones nuevos Boeing 787 y se le concedió una opción de compra de un máximo de 18 aviones adicionales.

El 3 de abril de 2013, British Airways alcanzó un acuerdo condicional con Boeing para ejercer la Opción de Boeing respecto de 18 aviones Boeing 787 nuevos que se entregarán entre 2017 y 2021. Tras el reciente lanzamiento del modelo 787-10 de Boeing, British Airways desea que como mínimo 12 de los 18 aviones de Boeing que se adquieran por medio del Ejercicio de la Opción de Boeing sean Boeing 787-10, y el resto, Boeing 787-9.

Cada una de estos 18 aviones de Boeing 787 estará equipado con motores Rolls-Royce Trent 1000 fabricados por Rolls-Royce, cuyo mantenimiento se llevará a cabo de conformidad con las condiciones del Contrato de motores Rolls-Royce Trent celebrado con Rolls-Royce (en su versión modificada) que inicialmente se acordaron en o alrededor del momento de la firma del Contrato con Boeing de 2007. British Airways ha acordado un memorando de entendimiento con Rolls-Royce en relación con el mantenimiento de dichos motores, y tiene la intención de modificar el Contrato de motores Rolls-Royce Trent sobre la base de dicho memorando de entendimiento con Rolls-Royce.

El Ejercicio de la Opción de Boeing tiene un volumen suficiente como para constituir una transacción de Clase 1 para la Sociedad, de conformidad con las Normas de cotización y, por tanto, está sujeta a la aprobación de los Accionistas. Siempre que se obtenga la aprobación de los Accionistas, el Ejercicio de la Opción de Boeing se llevará a cabo mediante un Acuerdo complementario al Contrato con Boeing de 2007 que deberán otorgar British Airways y Boeing.

Además, Boeing ha acordado otorgar a British Airways el derecho a adquirir hasta 18 aviones Boeing 787 adicionales. El ejercicio de cualquiera de estas opciones de compra por parte de British Airways en el futuro podrá, dependiendo de su volumen con respecto al volumen de la Sociedad en ese momento, estar sujeto a una nueva aprobación de los Accionistas.

#### 2. Condición

La ejecución del Acuerdo complementario, que afectará al Ejercicio de la opción de Boeing, se llevará a cabo a más tardar el 31 de marzo 2014 y está supeditada al cumplimiento de una condición, que estaba pendiente al último día hábil posible anterior a la publicación de la Circular, consistente en que las partes acuerden un conjunto de garantías de rendimiento relativas al avión Boeing 787-10.

En caso de no cumplirse esta condición pendiente en su totalidad antes de la medianoche (GMT) del 30 de marzo de 2014, ni British Airways ni Boeing estarán obligadas a ejecutar el Acuerdo complementario. En el caso de que British Airways y Boeing no formalicen el Acuerdo complementario, el Ejercicio de la Opción de Boeing no se hará efectivo y British Airways no comprará los 18 aviones Boeing 787 nuevos que están sujetos al Ejercicio de la Opción de Boeing.

El 7 de enero de 2013, la batería de ion litio de la unidad de potencia auxiliar de un avión Boeing 787 aparcado en el Aeropuerto Internacional General Edward Lawrence Logan de Boston comenzó a arder y a producir grandes cantidades de humo. Tras un incidente similar en Japón, el 16 de enero de 2013, la Administración Aérea Federal de Estados Unidos (FAA) dictó una orden de inmovilización que obligaba a los operadores de aviones Boeing 787 matriculados en EE. UU. a suspender temporalmente los vuelos. Tras esta medida otras autoridades reguladoras de todo el mundo aprobaron inmovilizaciones similares. Boeing ha realizado una serie de vuelos de prueba destinados a demostrar la eficacia de las medidas correctoras tomadas con respecto a los problemas de estas baterías de ion litio. El 26 de abril de 2013, la FAA retiró su orden de inmovilización, y, posteriormente, el resto de las autoridades reguladoras de todo el mundo han seguido sus pasos. Boeing está realizando trabajos de rectificación en los aparatos Boeing 787 que ya se han entregado a los clientes. Los aviones de nueva producción (incluidos los aparatos ya entregados a British Airways en virtud del Contrato con Boeing de 2007) se están construyendo con la modificación necesaria ya incorporada.

El 12 de julio de 2013 se produjo un incendio a bordo de un Boeing 787-8 de otro operador en el aeropuerto de Heathrow, Londres. En el momento de producirse el incendio, el avión se encontraba estacionado, sin ocupantes y sin alimentación eléctrica. Dada la trascendencia del incidente, se inició una investigación liderada por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos («AAIB») británica con el apoyo de otras agencias reguladoras de Europa, EE.UU. y Canadá. Los fabricantes del fuselaje y los equipos también han participado en esta actividad. La investigación está en curso. Sin embargo, a través de un Boletín Especial, la AAIB ha informado que la investigación de la zona afectada por el fuego se ha centrado en los equipo de transmisores de localización de emergencia fijos («ELT»). La AAIB ha publicado una recomendación inicial de seguridad respecto de las operaciones continuadas del avión Boeing 787. La recomendación ha sido aprobada por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos y se ha publicado una Directiva de Aeronavegabilidad («AD») relativa al ELT. La AD es de obligado cumplimiento. Las operaciones y entregas del Boeing 787-8 seguirán cumpliendo los citados requisitos. Al concluir la investigación, se prevé la adopción de otras medidas regulatorias. Teniendo en cuenta que la entrega del avión Boeing 787 en virtud de la Propuesta de compra no comenzará hasta 2017, está previsto que cualquier requisito que se deba cumplir en aplicación de dichas medidas regulatorias se incorporará en el avión antes de su entrega.

Sin perjuicio de la condición pendiente, si Boeing no pudiese entregar dos aviones Boeing 787-8 de conformidad con los términos del Contrato con Boeing de 2007 y, a consecuencia de ello, British Airways perdiera su compromiso de financiación existente con respecto a dicho avión, British Airways no estará obligada a ejecutar el Acuerdo complementario, a menos que British Airways y Boeing lleguen a una solución satisfactoria para ambas partes en relación con la financiación de dichas dos aviones Boeing 787-8.

### 3. Calendario de entregas

Siempre que se ejecute el Acuerdo complementario, British Airways tiene previsto recibir el primer avión Boeing 787 (modelo 787-9) en septiembre de 2017, con el calendario de entregas propuesto siguiente:

<u>Año de entrega</u>	<u>Número de aviones Boeing 787-9 a entregar</u>	<u>Número de aviones Boeing 787-10 a entregar</u>
2017	1	0
2018	5	0
2019	0	5
2020	0	6
2021	0	1
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

Con sujeción a los términos del Acuerdo complementario, British Airways tendrá derecho a cambiar el modelo de cualquier avión Boeing 787-9 por el Boeing 787-10 o el Boeing 787-8. Este cambio se beneficiará de unos ajustes de precios, descuentos y notas de crédito similares a los ofrecidos para el avión Boeing 787-9 (que se describen en el apartado 4 siguiente).

### 4. Precio

El Precio base del avión Boeing, que es la suma de: (i) el precio de venta del fuselaje; (ii) el precio de los motores Rolls-Royce Trent 1000; (iii) el precio de determinadas características opcionales del avión acordadas por British Airways y Boeing; (iv) el precio estimado del equipamiento «suministrado por el comprador» (como los asientos especiales); y (v) el precio estimado de los costes de «entretenimiento durante el vuelo», se ha estimado en aproximadamente 224,5 millones de USD para cada avión Boeing 787-9 y en 264,9 millones de USD para cada avión Boeing 787-10 (estimaciones en dólares estadounidenses de julio de 2011). El pago del Precio base del avión Boeing, salvo por el precio del equipo «suministrado por el comprador» y los costes de «entretenimiento en vuelo» que serán pagaderos a los correspondientes proveedores, se deberá abonar a Boeing.

Determinados componentes del Precio base del avión Boeing, concretamente el precio de lista del fuselaje, el precio de los motores Rolls-Royce Trent 1000 y el precio de ciertas características de los aviones opcionales según lo acordado entre British Airways y Boeing, están sujetos a subidas de precios mediante la aplicación de una fórmula que refleja las subidas de los correspondientes índices de materiales y mano de obra publicados por la Dirección de Estadísticas Laborales (BLS) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, durante un periodo acordado anterior a la entrega del avión en cuestión. British Airways también es responsable del pago de los impuestos sobre los aviones que se adquieran mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing, salvo determinados impuestos estadounidenses que corresponden a Boeing.

Boeing ha concedido determinados descuentos en los precios a British Airways con respecto a los aviones Boeing 787-9 y Boeing 787-10 que se compren mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing. Estos descuentos adoptan la forma de notas de crédito a favor de British Airways, que esta entidad podrá utilizar para el pago de la compra de los aviones mediante el Ejercicio de la Opción de Boeing o para pagar otros bienes y servicios a Boeing. Asimismo, Rolls-Royce ha otorgado a British Airways determinados créditos en relación con los motores Rolls-Royce Trent 1000, que reducirán aún más el importe que esta entidad deberá pagar a Boeing con respecto al avión en cuestión. Estos descuentos en los precios reducirán el precio efectivo de cada avión, que será significativamente inferior al Precio base del avión de Boeing.

## 5. Condiciones de pago

British Airways estará obligada a abonar un anticipo a Boeing del 1% del Precio de referencia para anticipos (tal y como se define a continuación) de cada avión Boeing 787-9 y del 2% del Precio de referencia para anticipos de cada avión Boeing 787-10 en el momento de ejecución del Acuerdo complementario, así como anticipos periódicos del Precio de referencia para anticipos para cada avión durante el período anterior a la entrega de cada uno de ellos. A los efectos del Ejercicio de la opción de Boeing, el Precio de referencia para anticipos (PAR) es la suma del precio de referencia del fuselaje, el precio de los motores Rolls-Royce Trent 100 y el precio de determinadas características opcionales del avión acordadas por British Airways y Boeing, ajustado de acuerdo con la fórmula de progresividad de precios aplicable.

Como resultado de estos anticipos requeridos, British Airways habrá pagado hasta el 30% del Precio de referencia para anticipos de cada uno de los aviones antes de su entrega (incluyendo los importes con las subidas aplicadas y antes de descontar cualquier nota de crédito u otros descuentos aplicables) y el saldo pendiente será pagadero en el momento de la entrega. La siguiente tabla recoge las fechas de vencimiento de estos anticipos, así como el porcentaje del PAR de cada avión (incluyendo los importes con las subidas aplicadas y antes de descontar cualquier nota de crédito u otros descuentos aplicables), que serán pagaderos en el momento en que se hagan efectivas las obligaciones de pago de estos anticipos.

<b>Calendario</b>	<b>Porcentaje del PRA* pagadero con respecto a cada uno de los aviones Boeing 787-9</b>	<b>Porcentaje del PRA* pagadero con respecto a cada uno de los aviones Boeing 787-10</b>
Ejecución del Acuerdo complementario	1	2
24 meses antes de la entrega	4	4
21 meses antes de la entrega	5	4
18 meses antes de la entrega	5	5
12 meses antes de la entrega	5	5
9 meses antes de la entrega	5	5
6 meses antes de la entrega	5	5
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>30</b>

\* Incluyendo los importes con las subidas aplicadas y antes de descontar cualquier nota de crédito y otros descuentos aplicables.

## 6. Mantenimiento y soporte

Además de la fabricación y la entrega del avión, el Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario) obliga a Boeing a suministrar diversos bienes y servicios auxiliares a British Airways, tanto antes de la entrega del avión que se adquirirá en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing como durante todo el periodo en el que este avión sea operado por British Airways. Estos bienes y servicios auxiliares incluyen ingeniería de operaciones y servicios de campo, formación y soporte técnico, soporte de piezas de repuesto, formación de la tripulación de vuelo de British Airways por lo que respecta al funcionamiento del avión, así como un juego completo de manuales técnicos, software y otros materiales (incluyendo las versiones revisadas posteriores) respecto de cada uno de los aviones.

En virtud del Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario), Boeing otorgará a favor de British Airways una serie de garantías relativas al avión que se prevé adquirir en virtud del Ejercicio de la opción de Boeing (incluyendo garantías frente a defectos de diseño, materiales o de fabricación), así como determinadas garantías asociadas al rendimiento y la fiabilidad de funcionamiento del avión.

Con arreglo a los términos del Contrato de motores Rolls-Royce Trent (en su versión modificada con arreglo al memorando de entendimiento con Rolls-Royce), Rolls-Royce otorgará determinadas garantías relativas a los motores Rolls-Royce Trent 1000 que se instalarán en los 18 aviones Boeing 787 nuevos, así como los servicios de mantenimiento y revisión (incluyendo el suministro de repuestos para los motores en determinadas circunstancias acordadas).

## 7. Retraso, rescisión y cesión

Si Boeing se retrasa con respecto a la entrega prevista de un avión por cualquier razón que no sea un «retraso justificado» (que supone un retraso en la entrega del avión por causas que escapan al control de Boeing), Boeing indemnizará a British Airways a un tipo fijo diario, limitado a un importe máximo acordado. Si cualquiera de estos retrasos se prolonga durante más de 360 días, British Airways tendrá derecho a rescindir el Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario) respecto del avión afectado.

Cualquiera de las partes podrá rescindir el Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario) en caso de que la otra parte se declare en quiebra o se someta a un procedimiento de insolvencia. El Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario) también estipulará en general que, con sujeción a determinadas excepciones, los derechos y obligaciones de las partes no podrán ser cedidos ni transferidos sin el consentimiento previo y por escrito de la parte no cedente.

## 8. Opciones sobre aviones adicionales

El Acuerdo complementario también establecerá el derecho de British Airways a adquirir hasta 18 aviones Boeing 787 más (los «**Aviones de la nueva opción**») con fecha de entrega entre 2017 y 2023. Por otra parte, British Airways podrá transferir su derecho a comprar 12 de los Aviones de la nueva opción («**Bloque 2 de los Aviones de la nueva opción**», siendo los otros seis Aviones de la nueva opción el «**Bloque 1 de los Aviones de la nueva opción**») a Iberia o a otra compañía operadora del Grupo, con sujeción a los términos acordados con Boeing.

British Airways podrá ejercer su opción a más tardar 24 meses antes del mes de entrega previsto del Avión de la nueva opción en cuestión.

El precio de compra final de cada uno de los Aviones de la nueva opción se determinará de conformidad con los términos del Contrato con Boeing de 2007 (en su versión modificada y complementada por el Acuerdo complementario), en el momento en que se ejerza la opción correspondiente.

En el caso de que British Airways y Boeing no formalicen el Acuerdo complementario, el derecho a optar por comprar el Avión de la nueva opción no tendrá ningún valor ni efecto.

## 9. Financiación

A 30 de junio de 2013, British Airways disponía de 2.116 millones de euros en liquidez, que, unidos al flujo de caja generado por sus operaciones, se emplearán para financiar parcialmente la compra de los aviones en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing, así como para abonar el depósito pagadero respecto de los Aviones de la Opción de Boeing.

British Airways espera la primera entrega de aviones en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing en septiembre de 2017 e intentará aplicar una o más de las diversas opciones de financiación eficientes en términos de costes existentes cuando se aproxime la primera fecha de entrega. A pesar de que resulta imposible predecir en estos momentos la fuente o fuentes de financiación reales para la compra de aviones en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing, las opciones más probables (además de los recursos en efectivo) incluyen el crédito bancario, arrendamientos, emisiones de obligaciones (tales como los *Enhanced Equipment Trust Certificates* emitidos por British Airways, cuya colocación se cerró el 3 de julio de 2013) y otras formas similares de financiación de aviones habituales en el sector de las líneas aéreas.

## Parte IV

### (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de largo radio)

#### 1. Introducción

El 2 de agosto de 2013, British Airways celebró el Contrato Airbus 2013 de largo radio, en virtud del cual se ha comprometido condicionalmente a adquirir 18 aviones Airbus A350 nuevos, todos ellos del modelo A350-1000, que serán entregados entre 2018 y 2021.

Cada uno de los 18 aviones Airbus A350 nuevos estará equipado con dos motores Rolls-Royce XWB 97, fabricados por Rolls-Royce. British Airways ha acordado un memorando de entendimiento con Rolls-Royce relativo al mantenimiento de dichos motores y tiene previsto negociar un contrato con esta sociedad sobre la base del memorando de entendimiento con Rolls-Royce.

La Propuesta de compra en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio tiene un volumen suficiente como para constituir una transacción de Clase 1 para la Sociedad, de conformidad con las Normas de cotización y, por tanto, está sujeta a la aprobación de los Accionistas.

El Contrato Airbus 2013 de largo radio también establece el derecho de British Airways a adquirir un máximo de 36 aviones Airbus A350 más, conforme a los términos y condiciones del mismo. El ejercicio de cualquiera de estas opciones de compra por parte de British Airways en el futuro podrá, dependiendo de su volumen con respecto al volumen de la Sociedad en ese momento, estar sujeto a una nueva aprobación de los Accionistas.

#### 2. Calendario de entregas

British Airways tiene previsto recibir los dos primeros aviones Airbus A350 en el tercer trimestre de 2018, con el calendario de entregas propuesto siguiente:

<u>Año de entrega</u>	<u>Número de aviones Airbus A350 a entregar</u>
2018	4
2019	4
2020	5
2021	5
<b>Total</b>	<b><u>18</u></b>

Con sujeción a los términos del Contrato Airbus 2013 de largo radio, British Airways tendrá derecho a cambiar el modelo de cualquier avión A350-1000 cuya entrega esté prevista a partir de 2021 por el A350-900. Este cambio se beneficiará de unos ajustes de precios, descuentos y notas de crédito similares a los ofrecidos para el avión Airbus A350-1000 (que se describen en el apartado 3 siguiente).

#### 3. Precio

El Precio base del avión de largo radio, que es la suma de: (i) el precio base del avión que se recoge en su documento de especificaciones (que incluye el precio de los motores Rolls-Royce XWB 97); (ii) el precio base de todas y cada una de las NME; (iii) el precio estimado de cualquier equipo fabricado por determinados PCA que British Airways solicite a Airbus que adquiera e instale en el avión; y (iv) el precio estimado del equipo «suministrado por el comprador» (tales como asientos de calidad superior), se estima aproximadamente en 326,2 millones de dólares estadounidenses, teniendo en cuenta el valor del dólar a enero de 2012. El pago del Precio base del avión de largo radio, salvo por el precio del equipo «suministrado por el comprador» que será pagadero a los correspondientes proveedores, se deberá abonar a Airbus.

Determinados componentes del Precio base del avión de largo radio, concretamente el precio base del avión que se recoge en su documento de especificaciones y el precio base de las NME, están sujetos a subidas de precios mediante la aplicación de una fórmula que refleja

las subidas de los correspondientes índices de materiales y mano de obra publicados por la Dirección de Estadísticas Laborales (BLS) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, durante un periodo acordado anterior a la entrega de la aeronave en cuestión. British Airways también es responsable del pago de cualquier impuesto (incluyendo el IVA) asociado al avión, salvo por los impuestos relativos a la fabricación del avión, la venta y entrega, los servicios, las instrucciones y datos entregados o proporcionados en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio, que serán pagaderos por Airbus.

Airbus ha ofrecido a British Airways determinados descuentos en los precios con respecto al avión Airbus A350 que se adquirirá en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio. Estos descuentos adquieren la forma de notas de crédito entregadas a British Airways, que esta podrá descontar de los pagos asociados a la compra del avión Airbus A350 en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio o a la compra de otros bienes y servicios a Airbus. Estos descuentos reducirán el precio efectivo de cada avión hasta un nivel significativamente inferior al Precio base del avión de larga distancia.

#### 4. Condiciones de pago

En virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio, British Airways estará obligada a realizar anticipos periódicos a Airbus del precio de referencia para anticipos («PRA») respecto de cada avión, durante el periodo previo a la entrega de cada uno de ellos. Para los fines del Contrato de aviones de largo radio de 2013, el PRA se calcula aplicando una fórmula que tiene en cuenta el precio base del avión que se recoge en su documento de especificaciones y el precio del presupuesto estimado del equipo fabricado por PCA conforme al Contrato Airbus 2013 de largo radio.

Tras la ejecución del Contrato Airbus 2013 de largo radio, British Airways realizó un anticipo a Airbus del 3% del PRA (sin descontar ninguna nota de crédito ni otros descuentos aplicables) respecto de cada avión.

Como resultado de estos anticipos requeridos, British Airways habrá pagado hasta el 30% del PRA de cada uno de los aviones antes de su entrega (antes de descontar cualquier nota de crédito u otros descuentos aplicables) y el saldo pendiente será pagadero en el momento de la entrega. La siguiente tabla recoge las fechas de vencimiento de estos anticipos, así como el porcentaje del PRA de cada avión (antes de descontar cualquier nota de crédito u otros descuentos aplicables), que serán pagaderos en el momento en que se hagan efectivas las obligaciones de pago de estos anticipos.

<u>Calendario</u>	<u>Porcentaje del PRA* pagadero respecto de cada uno de los aviones Airbus A350</u>
Ejecución del Contrato Airbus 2013 de largo radio	3
12 meses después de la ejecución del Contrato Airbus 2013 de largo radio	1
24 meses después de la ejecución del Contrato Airbus 2013 de largo radio	1
48 meses antes de la entrega	5
36 meses antes de la entrega	5
30 meses antes de la entrega	5
24 meses antes de la entrega	5
12 meses antes de la entrega	5
<b>Total</b>	<b><u>30</u></b>

\* Antes de descontar cualquier nota de crédito y otros descuentos aplicables.

#### 5. Mantenimiento y soporte

Además de la fabricación y la entrega del avión, el Contrato Airbus 2013 de largo radio obliga a Airbus a suministrar diversos bienes y servicios auxiliares a British Airways, tanto antes de la entrega de la aeronave que se adquirirá en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio como durante todo el periodo en el que este avión sea operado por British Airways. Estos

bienes y servicios auxiliares incluyen ingeniería de operaciones y servicios de campo, formación y soporte técnico, soporte de piezas de repuesto, formación de la tripulación de vuelo de British Airways por lo que respecta al funcionamiento del avión, así como un juego completo de manuales técnicos, software y otros materiales (incluyendo las versiones revisadas posteriores) respecto de cada uno de los aviones.

En virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio, Airbus también ha ofrecido a British Airways una serie de garantías relativas a la aeronave (incluyendo garantías frente a defectos de diseño, materiales o fabricación), así como determinadas garantías asociadas al rendimiento de la aeronave.

British Airways prevé que un contrato con Rolls-Royce sobre la base del memorando de entendimiento con Rolls-Royce, en caso de que este se celebre, incluiría determinadas garantías relativas a los motores Rolls-Royce XWB97 que se instalarán en los 18 aviones Airbus A350 nuevos y que contemplaría también los servicios de mantenimiento y revisión (incluyendo el suministro de repuestos para los motores).

## 6. Retraso, rescisión y cesión

En caso de que el Contrato Airbus 2013 de largo radio no sea aprobado por los Accionistas, se rescindirá y no tendrá ningún efecto.

Si Airbus se retrasa con respecto a la entrega prevista de un avión por cualquier razón que no sea un «retraso justificado» (que supone un retraso en la entrega del avión por causas que escapan al control de Airbus) o una pérdida total del avión, Airbus indemnizará a British Airways a un tipo fijo diario, limitado a un importe máximo acordado. Si cualquiera de estos retrasos se prolonga durante más de 12 meses y las partes no han renegociado la fecha de entrega, British Airways tendrá derecho a rescindir el Contrato Airbus 2013 de largo radio respecto de la aeronave afectada.

Cualquiera de las partes podrá rescindir el Contrato Airbus 2013 de largo radio, en caso de que la otra parte se declare en quiebra o se someta a un procedimiento de insolvencia. El Contrato Airbus 2013 de largo radio establece también que, con sujeción a determinadas excepciones, los derechos y obligaciones de las partes no podrán ser cedidos ni transferidos sin el consentimiento previo y por escrito de la parte no cedente.

## 7. Opciones sobre aviones adicionales

El Contrato Airbus 2013 de largo radio también establece el derecho de British Airways a adquirir hasta 18 aviones Airbus A350 más (la «**Aeronave de largo radio sujeta a opción de compra**») con fecha de entrega entre 2020 y 2023. Por otra parte, Airbus ha acordado que si British Airways ejerce su derecho a compra de una Aeronave de largo radio sujeta a opción de compra, otorgará a esta sociedad el derecho a adquirir otra aeronave Airbus A350 (la «**Aeronave de largo radio sujeta a opción de compra ampliada**»), sujeta a determinados términos y condiciones. Por tanto, el número máximo de Aviones de largo radio sujetos a opción de compra ampliada será de 18.

British Airways podrá ejercer su opción de compra respecto de cualquier avión de largo radio sujeta a opción de compra o avión de largo radio sujeta a opción de compra ampliada, dentro de los plazos correspondientes acordados con Airbus en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio.

Airbus se ha comprometido a proporcionar un calendario de entregas para los Aviones de largo radio sujetos a opción de compra ampliada en el momento en que confirme la concesión de la opción correspondiente.

El precio de compra final de cada uno de los Aviones de largo radio sujetos a opción de compra y cada uno de los Aviones de largo radio sujetos a opción de compra ampliada se determinará de conformidad con los términos del aviones Contrato Airbus 2013 de largo radio, en el momento en que se ejerza la opción correspondiente.

## 8. Financiación

A 30 de junio de 2013, British Airways disponía de 2.116 millones de euros en efectivo, que, unidos al flujo de caja generado por sus operaciones, se emplearán para financiar parcialmente la compra de los aviones en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio, así como para abonar las comisiones de compromiso pagaderas respecto de los Aviones de largo radio sujetas a opción de compra y los Aviones de largo radio sujetas a opción de compra ampliada.

British Airways espera la primera entrega de aviones en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio para el primer trimestre de 2018 e intentará aplicar una o más de las diversas opciones de financiación existentes cuando se aproxime la primera fecha de entrega. A pesar de que resulta imposible predecir en estos momentos la fuente o fuentes de financiación reales para la compra de aviones en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio, las opciones más probables (además de los recursos en efectivo) incluyen el crédito bancario, arrendamientos, emisiones de obligaciones (tales como los *Enhanced Equipment Trust Certificates* emitidos por British Airways, cuya venta se cerró el 3 de julio de 2013) y otras formas similares de financiación de aviones habituales en el sector de las líneas aéreas.

## Parte V

### (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de corto radio)

#### 1. Introducción

El 26 de abril de 2013, Vueling pasó a formar parte del Grupo.

El 14 de agosto de 2013, Vueling firmó el Contrato Airbus 2013 de corto radio, en virtud del cual se ha comprometido condicionalmente a adquirir 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y 32 aviones Airbus A320neo nuevos, que serán entregados entre 2015 y 2020.

Cada uno de los 30 aviones Airbus A320ceo estará equipado con dos motores actualmente disponibles: los motores CFM56-5B fabricados por CFM o los motores IAE V2500 fabricados por IAE. Cada uno de los 32 aviones Airbus A320neo estará equipado con dos motores «de nueva generación»: los motores CFM LEAP-X que CFM está desarrollando en estos momentos o los motores Pratt & Whitney PW1000G que Pratt & Whitney está desarrollando en estos momentos. Vueling elegirá los motores respecto de los 30 aviones Airbus A320ceo y los 32 aviones Airbus A320neo para 2015.

La Propuesta de compra en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio tiene un volumen suficiente como para constituir una transacción de Clase 1 para la Sociedad, de conformidad con las Normas de cotización y, por tanto, está sujeta a la aprobación de los Accionistas.

El Contrato Airbus 2013 de corto radio también establece el derecho de Vueling a adquirir un máximo de 58 aviones Airbus A320 más, conforme a los términos y condiciones del mismo. El ejercicio de cualquiera de estas opciones de compra por parte de Vueling en el futuro podrá, dependiendo de su volumen con respecto al volumen de la Sociedad en ese momento, estar sujeto a una nueva aprobación de los Accionistas.

#### 2. Calendario de entregas

Vueling tiene previsto recibir el primer avión Airbus A320ceo en febrero de 2015 y los cuatro primeros aviones Airbus A320neo en el segundo semestre de 2017, siendo el calendario de entregas propuesto para los aviones Airbus A320ceo y Airbus A320neo el siguiente:

<u>Año de entrega</u>	<u>Número de aviones Airbus A320ceo a entregar</u>	<u>Número de aviones Airbus A320neo a entregar</u>
2015	10	0
2016	10	0
2017	10	4
2018	0	12
2019	0	10
2020	0	6
<b>Total</b>	<b><u>30</u></b>	<b><u>32</u></b>

El Contrato Airbus 2013 de corto radio también prevé flexibilidad en las fechas de entrega, en el sentido de que permite que cualquiera de las partes modifique la fecha de determinadas entregas previstas para los aviones Airbus A320ceo y/o A320neo, sujeta a las correspondientes notificaciones y condiciones.

En virtud de los términos del Contrato Airbus 2013 de corto radio, Vueling tendrá derecho a cambiar el modelo de determinados aviones Airbus A320ceo y/o Airbus A320neo por el modelo A319 y/o A321. Este cambio también se beneficiará de unos ajustes de precios, descuentos y notas de crédito similares a los ofrecidos respecto de los aviones A320ceo y/o Airbus A320neo (descritos en el apartado 3 más abajo).

#### 3. Precio

El Precio base de la aeronave de corto radio, que es la suma de: (i) el precio base del fuselaje correspondiente; (ii) el precio base de todas y cada una de las NME; (iii) el correspondiente precio de referencia de los motores que se instalarán en cada avión; y (iv) el precio estimado del equipo «suministrado por el comprador», se estima en 83,1 millones de USD como máximo por cada avión Airbus A320ceo y en 93,2 millones de USD como máximo por cada avión Airbus A320neo,

teniendo en cuenta el valor del dólar a enero de 2012. El pago del Precio base de la aeronave de corto radio, salvo por el precio del equipo «suministrado por el comprador» que será pagadero a los correspondientes proveedores, se deberá abonar a Airbus.

Los importes del Precio base del avión de corto radio anteriormente descritos estarán sujetos a ajustes, en función de los motores que elija Vueling. Por otra parte, determinados componentes del Precio base del avión de corto radio, concretamente el precio base del fuselaje, el precio de referencia correspondiente de los motores que se instalarán en el avión en cuestión y el precio base de las NME, están sujetos a subidas de precios mediante la aplicación de las correspondientes fórmulas que reflejan las subidas de los correspondientes índices de materiales y mano de obra publicados por la Dirección de Estadísticas Laborales (BLS) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, durante un periodo acordado anterior a la entrega del avión en cuestión. Vueling también es responsable del pago de cualquier impuesto (incluyendo el IVA) asociado al avión, salvo por los impuestos relativos a la fabricación del avión, la venta y entrega, los servicios, las instrucciones y datos entregados o proporcionados en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio, que serán pagaderos por Airbus.

Airbus ha ofrecido a Vueling determinados descuentos en los precios respecto de los aviones Airbus A320ceo y los aviones Airbus A320neo que se adquirirán en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio. Estos descuentos adquieren la forma de notas de crédito entregadas a Vueling, que esta podrá descontar de la compra de bienes y servicios a Airbus o de los pagos finales respecto de la compra de los aviones Airbus A320ceo y/o Airbus A320neo en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio. Estos descuentos reducirán el precio efectivo de cada aeronave hasta un nivel significativamente inferior al Precio base de la aeronave de corto radio.

#### 4. Condiciones de pago

En virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio, Vueling estará obligada a realizar anticipos periódicos a Airbus del PRA, durante el periodo previo a la entrega de cada aeronave. Para los fines del Contrato Airbus 2013 de corto radio, el PRA se calcula aplicando una fórmula que tiene en cuenta el precio base del correspondiente fuselaje y el precio base correspondiente de los motores que se instalarán en el avión en cuestión de conformidad con el Contrato Airbus 2013 de corto radio.

Tras la ejecución del Contrato Airbus 2013 de corto radio, Vueling realizó un anticipo a Airbus del 3% del PRA (sin descontar ninguna nota de crédito ni otros descuentos aplicables) por cada avión Airbus A320ceo/Airbus A320neo que se comprará de conformidad con el Contrato Airbus 2013 de corto radio.

Como resultado de estos anticipos requeridos, Vueling habrá pagado hasta el 30% del PRPPE de cada uno de los aviones antes de su entrega (antes de descontar cualquier nota de crédito y otros descuentos aplicables) y el saldo pendiente será pagadero en el momento de la entrega. La siguiente tabla recoge las fechas de vencimiento de estos anticipos, así como el porcentaje del PRA de cada avión (antes de descontar cualquier nota de crédito u otros descuentos aplicables), que serán pagaderos en el momento en que se hagan efectivas las obligaciones de pago de estos anticipos.

<u>Calendario</u>	<u>Porcentaje del PRA* pagadero con respecto a cada uno de los aviones Airbus A320ceo/Airbus A320neo</u>
Ejecución del Contrato Airbus 2013 de corto radio	3
12 meses después de la ejecución del Contrato Airbus 2013 de corto radio	2
36 meses antes de la entrega	5
30 meses antes de la entrega	5
24 meses antes de la entrega	5
18 meses antes de la entrega	5
12 meses antes de la entrega	5
<b>Total</b>	<b><u>30</u></b>

\* Antes de descontar cualquier nota de crédito y otros descuentos aplicables.

## **5. Mantenimiento y soporte**

Además de la fabricación y la entrega del avión, el Contrato Airbus 2013 de corto radio obliga a Airbus a suministrar diversos bienes y servicios auxiliares a Vueling, tanto antes de la entrega del avión que se adquirirá en virtud del Contrato de corto radio de Airbus de 2013 como durante todo el periodo en el que este avión sea operada por Vueling. Estos bienes y servicios auxiliares incluyen ingeniería de operaciones y servicios de campo, formación y soporte técnico, soporte de piezas de repuesto, formación de la tripulación de vuelo de Vueling por lo que respecta al funcionamiento del avión, así como un juego completo de manuales técnicos, software y otros materiales (incluyendo las versiones revisadas posteriores) respecto de cada uno de los aviones.

En virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio, Airbus también ha otorgado a Vueling una serie de garantías relativas a la aeronave (incluyendo garantías frente a defectos de diseño, materiales o fabricación), así como determinadas garantías asociadas al rendimiento del avión.

Vueling dispondrá los servicios de mantenimiento y revisión de los motores respecto de los 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y de los 32 aviones Airbus A320neo nuevos cuando se aproxime el momento de elegir el motor.

## **6. Retraso, rescisión y cesión**

Si los Accionistas no aprueban el Contrato Airbus 2013 de corto radio, este se resolverá y no tendrá efecto alguno.

Si Airbus se retrasa con respecto a la entrega prevista de un avión por cualquier razón que no sea un «retraso justificado» (que supone un retraso en la entrega del avión por causas que escapan al control de Airbus) o una pérdida total del avión, Airbus indemnizará a Vueling a un tipo fijo diario, limitado a un importe máximo acordado. Si cualquiera de estos retrasos se prolonga durante más de 12 meses y las partes no han renegociado la fecha de entrega, cada una de las partes tendrá derecho a rescindir el Contrato Airbus 2013 de corto radio respecto del avión afectado.

Cualquiera de las partes podrá rescindir el Contrato Airbus 2013 de corto radio, en caso de que la otra parte se declare en quiebra o se someta a un procedimiento de insolvencia. El Contrato Airbus 2013 de corto radio establece también que, con sujeción a determinadas excepciones, los derechos y obligaciones de las partes no podrán ser cedidos ni transferidos sin el consentimiento previo y por escrito de la parte no cedente.

## **7. Opciones sobre aviones adicionales**

El Contrato Airbus 2013 de corto radio también establece el derecho de Vueling a adquirir los siguientes aviones, conforme a los términos y condiciones del mismo:

- (A) hasta 20 aviones Airbus A320ceo adicionales, con entrega entre 2015 y 2017. Vueling podrá ejercer estas opciones, a más tardar en determinadas fechas acordadas, en dos lotes de hasta 10 aviones Airbus A320ceo cada uno;
- (B) hasta 16 aviones Airbus A320neo adicionales, con entrega entre 2021 y 2023. Vueling podrá ejercer estas opciones, a más tardar en determinadas fechas acordadas, en dos lotes de hasta ocho aviones Airbus A320neo cada uno;
- (C) si Vueling ha ejercido una o más de sus opciones de compra en virtud de (B), hasta un número máximo de 16 aviones Airbus A320neo adicionales, igualando el número de aviones de la opción. Las fechas de decisión y los periodos de entrega sobre el ejercicio de estas opciones serán acordados entre las partes en el momento en que éstas documenten el ejercicio de las opciones en virtud de (B);

(D) si Vueling ha ejercido todas sus opciones en virtud de (B), hasta otros seis aviones Airbus A320neo adicionales. Las fechas de decisión y los periodos de entrega sobre el ejercicio de estas opciones serán acordados por las partes en el momento en que éstas documenten el ejercicio del segundo lote de opciones en virtud de (B).

((A) a (D) conjuntamente, la «**Aeronave de corto radio sujeta a opción de compra**»).

El precio de compra final de cada uno de los Aviones de corto radio sujetos a opción de compra de Airbus se determinará de conformidad con los términos del Contrato Airbus 2013 de corto radio, en el momento en que se ejerza la opción correspondiente.

## 8. Financiación

A 30 de junio de 2013, Vueling disponía de 549 millones de euros en efectivo, que, unidos al flujo de caja generado por sus operaciones, se emplearán para financiar parcialmente la compra de los aviones en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio, así como para abonar las comisiones de compromiso de pago respecto de los Aviones de corto radio sujetos a opción de compra.

Vueling intentará aplicar una o más de las diversas opciones de financiación eficientes en términos de costes existentes cuando se aproximen las fechas de entrega de los aviones nuevos entre 2015 y 2020. Dado que la fase de producción del Airbus A320ceo está próxima a concluir, es muy probable que la financiación para la compra de estos aviones adquiera la forma de operaciones de venta y venta con retro arrendamiento (*leaseback*). Con respecto a la aeronave Airbus A320neo, a pesar de que resulta imposible predecir en estos momentos la fuente o fuentes de financiación reales para la compra de estos aviones, las opciones más probables (además de los recursos en efectivo) incluyen el crédito bancario, arrendamientos, emisiones de bonos (tales como los *Enhanced Equipment Trust Certificates* emitidos por British Airways, cuya colocación se cerró el 3 de julio de 2013) y otras formas similares de financiación de aviones habituales en el sector de las líneas aéreas.

## Parte VI

### (Información adicional)

#### 1. Declaración de responsabilidad

La Sociedad y los Consejeros, cuyos nombres aparecen en el apartado 2 de esta Parte VI (Información adicional), se hacen responsables de la información contenida en la presente Circular. Hasta donde conocen la Sociedad y los Consejeros (que han adoptado todas las medidas razonables para garantizar que así sea), la información incluida en esta Circular se ajusta a los hechos y no omite nada que pueda afectar a su trascendencia.

#### 2. La Sociedad y los Consejeros

##### **La Sociedad**

La Sociedad se constituyó en virtud de la legislación española y se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con el número de registro M-492129 y con el CIF n.º A-85845535. La Sociedad está domiciliada en España y su domicilio social se encuentra en la calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España. El centro de operaciones principal de la Sociedad se encuentra en 2 World Business Centre, Newall Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex TW6 2SF, Reino Unido, con el número de teléfono +44 208 564 2800. El domicilio profesional de cada uno de los Consejeros es el domicilio social de la Sociedad, sito en la calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España.

La legislación bajo la que opera la Sociedad es, principalmente, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital española, aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio. Por otra parte, dado que la Sociedad es una sociedad cotizada, también está sujeta a las Normas de cotización del Reino Unido, a las Normas de divulgación y transparencia británicas, así como a la Ley del Mercado de Valores española.

##### **Consejeros**

Los nombres y las principales funciones de los Consejeros de la Sociedad son los siguientes:

<b>Consejeros</b>	<b>Cargo</b>	<b>Clasificación<sup>1</sup></b>
Antonio Vázquez Romero	Presidente	Otros externos
Sir Martin Broughton	Vicepresidente	Independiente
Willie Walsh	Consejero Delegado	Ejecutivo
César Alierta Izuel	Consejero	Independiente
Patrick Cescau	Consejero	Independiente
Luis Gallego Martín	Consejero	Ejecutivo
Baronesa Denise Kingsmill	Consejera	Independiente
James Lawrence	Consejero	Independiente
José Pedro Pérez-Llorca	Consejero	Independiente
Kieran Poynter	Consejero	Independiente
John Snow	Consejero	Independiente
Alberto Terol Esteban	Consejero	Independiente
Keith Williams	Consejero	Ejecutivo

<sup>1</sup> De conformidad con las definiciones recogidas en el Código Unificado de Buen Gobierno español.

### 3. Intereses de los Consejeros y Altos directivos

En la Fecha de referencia, los intereses de cada uno de los Consejeros y Altos directivos en Acciones mediante su titularidad, incluyendo los intereses derivados de cualquier transacción notificada a la Sociedad en virtud de la norma 3.1.2 de las Normas de divulgación y transparencia, son los siguientes:

<u>Consejeros</u>	<u>Cargo</u>	<u>Número de Acciones</u>	<u>Porcentaje sobre las Acciones emitidas</u>
Antonio Vázquez Romero	Presidente	512.291	0,028
Sir Martin Broughton	Vicepresidente	49.545 (titularidad directa)	0,004 (titularidad directa)
		19.545 (titularidad indirecta) <sup>2</sup>	0,001 (titularidad indirecta)
Willie Walsh	Consejero Delegado	298.915	0,016
César Alierta Izuel	Consejero	1.000.000	0,054
Patrick Cescau	Consejero	-	-
Alberto Terol Esteban	Consejero	-	-
Luis Gallego Martín	Consejero	100	0,000
Baronesa Denise Kingsmill	Consejero	2.000	0,000
James Lawrence	Consejero	50.000 <sup>3</sup>	0,003
José Pedro Pérez-Llorca	Consejero	408	0
Kieran Poynter	Consejero	-	-
John Snow	Consejero	-	-
Keith Williams	Consejero	221.051	0,010

<sup>2</sup> Sir Martin Broughton mantiene estas acciones de forma indirecta, a través de Jocelyn Broughton.

<sup>3</sup> Mantenido como ADS de IAG (un ADS de IAG es equivalente a cinco Acciones de IAG).

En la Fecha de referencia, Sir Martin Broughton es titular de dos bonos convertibles de British Airways.

<u>Altos directivos</u>	<u>Cargo</u>	<u>Número de Acciones</u>	<u>Porcentaje sobre las Acciones emitidas</u>
Robert Boyle	Director de Estrategia	85.104	0,000
Enrique Dupuy De Lome			
Chávarri	Director Financiero	100	0,000
Chris Haynes	Asesor Jurídico	4.430	0,000
Julia Simpson	Jefa de Gabinete	19.935	0,000
Ignacio de Torres Zabala	Director de Servicios Globales	-	-
Alex Cruz	Consejero Delegado, Vueling	-	-

Además de los intereses anteriormente señalados, algunos de los Consejeros y Altos directivos mantienen intereses en Acciones como resultado de opciones sobre acciones y derechos concedidos en virtud de los Planes de Acciones de IAG. Los detalles de las opciones y los derechos concedidos en la Fecha de referencia se recogen a continuación:

<u>Consejeros</u>	<u>Plan</u>	<u>Fecha de otorgamiento/ concesión</u>	<u>Precio de ejercicio (peniques)</u>	<u>Primera fecha de ejercicio/ consolidación</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>	<u>Acciones sujetas a opciones/ concesiones</u>
Willie Walsh	IADP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	31 de marzo de 2014	n/a	90.984
Willie Walsh	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	714.285
Willie Walsh	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	93.773
Willie Walsh	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	1.024.844
Willie Walsh	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	684.647
Luis Gallego Martín	PSP 2013	23 de mayo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	273.198
Keith Williams	LTIP	16 de junio de 2004	n/a	16 de junio de 2007	16 de junio de 2014	22.141
Keith Williams	SOP	25 de junio de 2004	262p	25 de junio de 2007	25 de junio de 2014	72.480
Keith Williams	SOP	23 de junio de 2005	276p	23 de junio de 2008	23 de junio de 2015	69.927
Keith Williams	IADP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	31 de marzo de 2014	n/a	44.904
Keith Williams	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	409.090
Keith Williams	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	58.695
Keith Williams	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	605.590
Keith Williams	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	101.141
Keith Williams	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	404.564

<u>Consejeros</u>	<u>Plan</u>	<u>Fecha de otorgamiento/ concesión</u>	<u>Precio de ejercicio (peniques)</u>	<u>Primera fecha de ejercicio/ consolidación</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>	<u>Acciones sujetas a opciones/ concesiones</u>
Robert Boyle	SOP	25 de junio de 2004	262p	25 de junio de 2007	25 de junio de 2014	78.244
Robert Boyle	SOP	23 de junio de 2005	276p	23 de junio de 2008	23 de junio de 2015	74.275
Robert Boyle	IADP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	31 de marzo de 2014	n/a	28.915
Robert Boyle	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	212.987
Robert Boyle	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	42.400
Robert Boyle	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	324.223
Robert Boyle	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	61.369
Robert Boyle	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	216.598
Enrique Dupuy De Lome Chávarri	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	249.350
Enrique Dupuy De Lome Chávarri	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	37.267
Enrique Dupuy De Lome Chávarri	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	372.670
Enrique Dupuy De Lome Chávarri	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	62.241
Enrique Dupuy De Lome Chávarri	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	248.963
Chris Haynes	SOP	25 de junio de 2004	262p	25 de junio de 2007	25 de junio de 2014	11.450
Chris Haynes	SOP	23 de junio de 2005	276p	23 de junio de 2008	23 de junio de 2015	14.492
Chris Haynes	IADP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	31 de marzo de 2014	n/a	5.649
Chris Haynes	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	95.238

<u>Consejeros</u>	<u>Plan</u>	<u>Fecha de otorgamiento/ concesión</u>	<u>Precio de ejercicio (peniques)</u>	<u>Primera fecha de ejercicio/ consolidación</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>	<u>Acciones sujetas a opciones/ concesiones</u>
Chris Haynes	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	22.751
Chris Haynes	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	171.428
Chris Haynes	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	30.539
Chris Haynes	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	114.523
Julia Simpson	IADP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	31 de marzo de 2014	n/a	14.038
Julia Simpson	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	106.060
Julia Simpson	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	17.119
Julia Simpson	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	188.571
Julia Simpson	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	29.394
Julia Simpson	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	125.975
Ignacio de Torres Zabala	PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	212.987
Ignacio de Torres Zabala	IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	25.465
Ignacio de Torres Zabala	PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	313.043
Ignacio de Torres Zabala	IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	48.797
Ignacio de Torres Zabala	PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeta al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	209.129

Salvo por lo revelado en el presente apartado 3, ninguno de los Consejeros o Altos directivos mantienen ningún interés, directo ni indirecto, en el capital social de la Sociedad ni de ninguna de sus filiales.

#### 4. Contratos de prestación de servicios y nombramiento de los Consejeros

##### **Consejeros ejecutivos: contratos de prestación de servicios**

Los detalles relativos a las condiciones y periodos de preaviso de los contratos de prestación de servicios de los Consejeros ejecutivos se recogen a continuación:

	<b>Fecha de comienzo</b>	<b>Periodo de preaviso de la Sociedad</b>	<b>Periodo de preaviso del Consejero</b>
Willie Walsh	21 de enero de 2011	52 semanas	26 semanas
Luis Gallego Martín	27 de marzo de 2013	52 semanas	26 semanas
Keith Williams	21 de enero de 2011	52 semanas	26 semanas

Los contratos de prestación de servicios de los Consejeros ejecutivos con la Sociedad no contienen disposiciones expresas sobre indemnizaciones pagaderas en caso de extinción del contrato, aparte de la indemnización sustitutiva del periodo de preaviso. Para consultar las retribuciones pagaderas a los empleados del Grupo tras la extinción de un contrato de trabajo en términos generales, véase la página 95 del Informe anual de 2012.

Los Consejeros ejecutivos que son antiguos consejeros de British Airways o Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., tras la extinción de sus contratos con la Sociedad, se beneficiarán de las políticas aplicables a antiguos consejeros de British Airways o Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. relativas a los billetes en las aerolíneas del Grupo.

Salvo por lo que se ha revelado anteriormente, no existe ningún acuerdo entre los Consejeros ejecutivos y ninguna entidad miembro del Grupo por el que se contemple algún pago o remuneración tras la extinción de sus contratos de prestación de servicios, salvo por la remuneración devengada en la fecha de la extinción y los pagos asociados a los periodos de preaviso.

##### **Consejeros no ejecutivos: nombramiento**

Los Consejeros no ejecutivos, incluyendo el Presidente no ejecutivo, no mantienen ningún contrato de prestación de servicios y cada uno de los Consejeros no ejecutivos ha sido nombrado de conformidad con el correspondiente acuerdo de la Junta General de Accionistas de la Sociedad o del Consejo. Los nombramientos se mantienen hasta las fechas de vencimiento indicadas a continuación, sin perjuicio de la capacidad de una Junta General de Accionistas para separarlos de su cargo como miembros del Consejo en cualquier momento, de conformidad con la legislación vigente.

	<b>Fecha efectiva del último nombramiento o reelección</b>	<b>Fecha de vencimiento</b>
Antonio Vázquez Romero	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
Sir Martin Broughton	20 de junio de 2013	20 de junio de 2016
César Alierta Izuel	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
Patrick Cescau	20 de junio de 2013	20 de junio de 2016
Luis Gallego Martín	27 de marzo de 2013	21 de enero de 2015
Baronesa Denise Kingsmill	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
James Lawrence	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
José Pedro Pérez-Llorca	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
Kieran Poynter	21 de enero de 2011	21 de enero de 2015
Alberto Terol Esteban	20 de junio de 2013	20 de junio de 2016
John Snow	20 de junio de 2013	20 de junio de 2016

Los Consejeros no ejecutivos de la Sociedad no tienen derecho a ninguna indemnización pagadera tras la terminación de sus nombramientos, salvo por el señor Antonio Vázquez Romero. Las condiciones del contrato de prestación de servicios del señor Antonio Vázquez Romero con Iberia fueron tenidas en cuenta en el momento de su nombramiento en la Sociedad y, por tanto, tiene derecho al abono de una compensación por retiro por un importe de 2.800.000 euros. El saldo en virtud de la correspondiente póliza, incluyendo los intereses devengados, se le abonará tras su salida de la Sociedad por cualquier motivo.

Los Consejeros no ejecutivos que son antiguos consejeros de British Airways o Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., tras la terminación de sus nombramientos en la Sociedad, se beneficiarán de las políticas aplicables a antiguos consejeros de British Airways o Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., según el caso, relativas a los billetes en las aerolíneas del Grupo.

Salvo por lo que se ha revelado anteriormente, no existe ningún acuerdo entre los Consejeros no ejecutivos y ninguna entidad miembro del Grupo por el que se contemple ningún pago o remuneración tras la terminación de sus nombramientos, salvo por la remuneración devengada en la fecha de la terminación.

Según la legislación española y los Estatutos de la Sociedad, una vez que el mandato de un Consejero ha vencido, su nombramiento como consejero concluirá cuando, transcurrida la fecha de vencimiento, se haya celebrado la siguiente Junta General de Accionistas o haya vencido el plazo legal en el que se ha de celebrar una Junta General de Accionistas para aprobar las cuentas de la Sociedad respecto del ejercicio anterior.

Con independencia de las disposiciones relativas al vencimiento de los nombramientos y contratos de prestación de servicios de los Consejeros anteriormente señalados, el Reglamento del Consejo contiene una disposición que establece que los siguientes Consejeros dimitirán y se presentarán a reelección de conformidad con las fechas que se indican a continuación, sin perjuicio de la capacidad de la Junta General de Accionistas para separar a estas personas de sus cargos de miembros del Consejo en cualquier momento, de conformidad con la legislación aplicable:

- (A) Willie Walsh, César Alierta Izuel, la Baronesa Denise Kingsmill, José Pedro Pérez-Llorca y Kieran Poynter se presentarán a reelección en la Junta General de Accionistas ordinaria anual que se celebrará en 2014; y
- (B) Antonio Vázquez Romero, James Lawrence y Keith Williams se presentarán a reelección en la Junta General de Accionistas ordinaria anual que se celebrará en 2015.

## 5. Participaciones significativas

En la siguiente tabla se recogen los nombres de las personas, salvo Consejeros, que, hasta donde conoce la Sociedad, mantienen un interés directo o indirecto en el capital o los derechos de voto de la Sociedad que está sujeto a notificación en virtud de la legislación española en la Fecha de referencia.

<u>Nombre</u>	<u>Número de Acciones</u>	<u>Porcentaje aproximado sobre los derechos de voto del capital social emitido en la Fecha de referencia</u>
Templeton Global Advisors Limited	92.969.270	5,011
Majedie Asset Management Limited	92.332.612	4,98
Blackrock Inc	91.539.438	4,934
Legal and General Group Plc	59.838.379	3,226
FIL Limited	19.100.006	1,029

Salvo por lo revelado anteriormente, la Sociedad no tiene conocimiento de ninguna persona que:

- (A) mantenga un interés, directo o indirecto, en las Acciones de la Sociedad que esté sujeto a notificación en virtud de la legislación española; o
- (B) mantenga derechos de voto vinculados a las Acciones que estén sujetos a notificación en virtud de la legislación española.

## 6. Operaciones con partes vinculadas

Salvo por lo revelado en: (i) la nota 33 de las páginas 138-139 y la página 167 del Informe Anual de 2011; (ii) la nota 34 de las páginas 143 a 144 y la página 176 del Informe Anual de 2012; y (iii) la nota 21 de la página 28 de las cuentas semestrales consolidadas no auditadas de la Sociedad y sus filiales para el semestre concluido el 30 de junio de 2013, incorporadas todas ellas por referencia a la presente Circular, el Grupo no ha celebrado ninguna operación con partes

vinculadas (que, a tales efectos, son aquellas que se definen en las normas adoptadas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1606/2002) durante ninguno de los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, ni entre el 1 de enero de 2013 y el 30 de junio de 2013.

## **7. Contratos significativos**

Salvo por el Ejercicio de la opción de Boeing descrita en la Parte III (Términos principales del Ejercicio de la opción de Boeing), el Contrato Airbus 2013 de largo radio descrito en la Parte IV (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de largo radio) y el Contrato Airbus 2013 de corto radio descrito en la Parte V (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de corto radio) de la presente Circular, habiendo tenido en cuenta si la información acerca de los contratos significativos celebrados por cualquier miembro del Grupo (diferentes de los contratos celebrados en el curso ordinario de los negocios) se considera información que un Accionista podría razonablemente precisar para valorar de forma convenientemente informada su voto respecto de los Acuerdos, ningún miembro del Grupo ha celebrado ningún contrato (diferentes de los contratos celebrados en el curso ordinario de los negocios) que: (i) en el periodo de dos años inmediatamente anterior a la fecha de la presente Circular, sea o pueda ser significativo para el Grupo; ni (ii) en ningún momento, contenga alguna disposición en virtud de la cual algún miembro del Grupo (según proceda) tenga alguna obligación o derecho que sea o pueda ser significativo para el Grupo (según proceda) en la fecha de esta Circular.

## **8. Procedimientos judiciales y arbitrales**

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012, British Airways alcanzó un acuerdo anticipado con la OFT, en virtud del cual pagó una multa de 58,5 millones de libras, poniendo fin a la investigación de la OFT relativa al cobro de recargos por combustible a los pasajeros en el periodo anterior a marzo de 2006.

British Airways fue una de las aerolíneas multadas por un grupo de organismos reguladores de la competencia como resultado de las investigaciones sobre el supuesto comportamiento anticompetitivo en relación con el sector de carga aérea. Entre los mismos se incluye la Comisión Europea que impuso una multa de 104 millones de euros a British Airways en noviembre de 2010. Dicha decisión ha sido apelada por las aerolíneas afectadas, incluyendo a British Airways. British Airways ha sido acusada en demandas relacionadas, interpuestas en diferentes jurisdicciones por o en nombre de usuarios o compradores de los servicios de transporte de mercancías que afirman haber sufrido daños como resultado de esta conducta supuestamente anticompetitiva. El 20 de mayo de 2011, British Airways transó demandas en los Estados Unidos por valor de 89.512.000 dólares estadounidenses, pero siguen existiendo demandas aún en curso en el Reino Unido, Australia, Canadá, Israel y los Países Bajos. Actualmente no es posible determinar la posible exposición financiera de British Airways en relación con dichas demandas con ningún tipo de certeza, dado que (i) en determinadas jurisdicciones, los demandantes aún no han especificado plenamente sus supuestas pérdidas; (ii) la base y el alcance de la presunta responsabilidad y las supuestas pérdidas de los demandantes no están claros; (iii) la mayoría de los procedimientos se encuentran en sus primeras fases, y (iv) las pérdidas serían, en todo caso, por cuenta de las diversas compañías aéreas (con responsabilidad conjunta y solidaria), que han sido, o pueden ser parte del litigio.

Salvo por lo anteriormente expuesto, no existe ningún procedimiento gubernamental, judicial ni arbitral (incluyendo procedimientos pendientes o anunciados de los que la Sociedad tenga conocimiento), ni ha existido ninguno de estos procedimientos durante los 12 meses anteriores a la fecha de esta Circular que puedan tener o haber tenido, en un pasado reciente, un efecto significativo sobre la posición financiera o la rentabilidad de la Sociedad y/o el Grupo.

## **9. Cambio significativo**

No se ha producido ningún cambio significativo en la posición financiera o comercial del Grupo desde el 30 de junio de 2013 (fecha en la que se han preparado los resultados semestrales sin auditar del Grupo).

## **10. Capital circulante**

La Sociedad considera que el capital circulante del que dispone el Grupo es suficiente para sus necesidades presentes, es decir, para al menos los 12 meses siguientes a la fecha de publicación de esta Circular.

## **11. Consentimiento**

Barclays Bank PLC ha dado su consentimiento, y no lo ha retirado, para que se incluyan referencias a su nombre en la presente Circular, en la forma y el contexto en el que están incluidas.

## **12. Documentos disponibles para consulta**

Las copias de los siguientes documentos estarán disponibles para consulta en el domicilio social de la Sociedad sito en la calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España, así como en las oficinas de Slaughter and May sitas en One Bunhill Row, London EC1Y 8YY y en las oficinas de J&A Garrigues S.L.P., calle Herosilla, 3, 28001 Madrid, España, durante el horario laborable normal cualquier día de la semana (excepto sábados, domingos y festivos) hasta la fecha de la Junta General de Accionistas (inclusive):

- (A) los Estatutos de la Sociedad
- (B) las cuentas consolidadas auditadas de la Sociedad y sus filiales para los dos ejercicios financieros terminados el 31 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, respectivamente;
- (C) las cuentas semestrales consolidadas no auditadas de la Sociedad y sus filiales para el semestre terminado el 30 de junio de 2013;
- (D) el consentimiento a que se refiere el apartado 11 anterior;
- (E) el Contrato con Boeing de 2007;
- (F) las cartas de los acuerdos entre British Airways y Boeing relativos al Ejercicio de la Opción de Boeing.
- (G) el Contrato Airbus 2013 de largo radio;
- (H) el Contrato Airbus 2013 de corto radio; y
- (I) la presente Circular.

## Parte VII

### (Información incorporada por referencia)

La siguiente tabla indica la información incorporada por referencia a la presente Circular, a fin de proporcionar la información necesaria de conformidad con las Normas de cotización. Estos documentos también están disponibles en la página web de la Sociedad en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

<b>Información incorporada por referencia a esta Circular</b>	<b>Documento y página(s) de referencia</b>	<b>Lugar de incorporación a esta Circular</b>	<b>Número(s) de página en esta Circular</b>
Datos sobre la remuneración de los empleados tras la extinción de los contratos de empleo	Informe anual de 2012 (página 95)	Parte VI (Información adicional), apartado 4 (Contratos de prestación de servicios de los Consejeros y cartas de nombramiento)	39 y 40
Datos de operaciones con partes vinculadas celebradas desde la constitución de la Sociedad	Informe anual de 2011 (nota 33 de las páginas 138-139 y la página 167)	Parte VI (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes relacionadas)	41
Datos de operaciones con partes vinculadas celebradas desde la constitución de la Sociedad	Informe anual de 2012 (nota 34 de las páginas 143-144 y la página 176)	Parte VI (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes relacionadas)	41
Datos de operaciones con partes vinculadas celebradas desde la constitución de la Sociedad	Cuentas semestrales consolidadas no auditadas de la Sociedad y sus filiales para el semestre cerrado el 30 de junio de 2013 (nota 21 de la página 28)	Parte VI (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes relacionadas)	41

Los documentos incorporados por referencia a esta circular se han incorporado de conformidad con la Norma de cotización 13.1.6.

La información que se incorpora a sí misma por referencia, referencia cruzada o referida en estos documentos no se ha incorporado por referencia a esta Circular. Salvo por lo anteriormente indicado, ninguna otra parte de estos documentos se ha incorporado por referencia a la presente Circular.

## Parte VIII

### (Definiciones)

Las siguientes definiciones se aplican a la totalidad de la presente Circular, salvo cuando el contexto exija lo contrario:

<b>Contrato con Boeing de 2007</b>	significa el acuerdo con fecha de 21 de diciembre de 2007, entre British Airways y Boeing, relativo a la compra de 24 aviones Boeing 787 nuevos y la Opción de Boeing, en su versión modificada y complementada en cada momento;
<b>Informe anual de 2011</b>	significa el informe y las cuentas anuales consolidados y auditados (incluyendo las notas y políticas contables aplicables) del Grupo, así como el informe de auditoría correspondiente, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011;
<b>Informe anual de 2012</b>	significa el informe y las cuentas anuales consolidados y auditados (incluyendo las notas y políticas contables aplicables) del Grupo, así como el informe de auditoría correspondiente, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012;
<b>Contrato Airbus 2013 de largo radio</b>	significa el acuerdo con fecha de 2 de agosto de 2013, entre British Airways y Airbus, relativo a la compra de 18 aviones Airbus A350 nuevos y que incorpora una opción de compra de hasta 36 aviones más del mismo modelo, en su versión modificada y complementada en cada momento;
<b>Contrato Airbus 2013 de corto radio</b>	significa el acuerdo con fecha de 14 de agosto de 2013, entre Vueling y Airbus, relativo a la compra de 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y 32 aviones Airbus A320neo nuevos, y que incorpora una opción de compra de un máximo de 58 aviones más del mismo modelo, en su versión modificada y complementada en cada momento;
<b>AAIB</b>	significa la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos británica;
<b>PCA</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 2 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>AD</b>	significa una Directiva de Aeronavegabilidad emitida por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos;
<b>Airbus</b>	significa Airbus S.A.S.;
<b>Aeronave Airbus A320ceo</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 1 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>Aeronave Airbus A320neo</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 1 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>Tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia</b>	significa la tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia que utilizarán los Accionistas en relación con la Junta General de Accionistas;
<b>Barclays o Promotor</b>	significa Barclays Bank PLC, 5 The North Colonnade, Canary Wharf, London E14 4BB;

<b>Consejo de Administración o Consejo</b>	significa el Consejo de Administración de la Sociedad en cada momento;
<b>Boeing</b>	significa la Sociedad Boeing;
<b>Precio base del avión Boeing</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 2 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>Opción de Boeing</b>	significa los derechos otorgados a British Airways en virtud del Contrato con Boeing de 2007, que consisten en la opción de compra de hasta 18 aviones más del modelo Boeing 787;
<b>British Airways</b>	significa British Airways Plc, una filial del Grupo;
<b>BST</b>	significa el horario de verano británico;
<b>Estatutos</b>	significa los estatutos sociales de la Sociedad;
<b>CDI</b>	del inglés <i>CREST Depository Interests</i> , significa títulos de depósito emitidos por CREST Depository respecto de las Acciones, representando cada uno de ellos un derecho a una Acción, y un «CDI» significa uno de estos títulos.
<b>CET</b>	significa el horario central europeo;
<b>CFM</b>	significa CFM International Engines;
<b>Circular</b>	significa este documento;
<b>Computershare</b>	significa Computershare Investor Services PLC, The Pavillions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZZ;
<b>CREST</b>	significa el sistema de liquidación de valores desmaterializados y de tenencia de valores desmaterializados operado por Euroclear, de conformidad con el Reglamento de CREST;
<b>CREST Depository</b>	significa CREST Depository Limited;
<b>Manual de CREST</b>	significa el manual, en su versión vigente en cada momento, que elabora Euroclear para describir el sistema CREST y que es suministrado por esta a los usuarios y participantes del sistema;
<b>Miembro de CREST</b>	significa una persona que ha sido admitida por Euroclear como miembro del sistema (conforme a la definición del Reglamento de CREST);
<b>Miembro patrocinado de CREST</b>	significa un miembro de CREST admitido en el sistema CREST como miembro patrocinado;
<b>Miembro personal de CREST</b>	significa un miembro de CREST admitido en el sistema CREST como miembro personal;
<b>Reglamento de CREST</b>	significa el Reglamento de valores desmaterializados ( <i>Uncertificatd Securities Regulations</i> ) del Reino Unido de 2001 (SI 2001 n.º 3755), en su versión vigente en cada momento;
<b>Patrocinador de CREST</b>	significa un participante de CREST admitido en el sistema CREST como patrocinador de CREST;

<b>CREST Proxy Instruction</b>	la instrucción o instrucciones por las que los miembros de <i>CREST</i> envían un mensaje de <i>CREST</i> nombrando un representante para la Junta General de Accionistas, en las que se indica al representante qué debe votar y que contienen la información que se recoge en el Manual de <i>CREST</i> ;
<b>Consejeros</b>	significa los consejeros de la Sociedad, cuyos nombres se recogen en el apartado 2 de la Parte VI (Información adicional) de la presente Circular (o, cuando el contexto así lo requiera, los consejeros de la Sociedad en cada momento);
<b>Normas de divulgación y transparencia</b>	significa las Normas de divulgación y transparencia ( <i>Disclosure and Transparency Rules</i> ) de la FCA, en su versión vigente en cada momento;
<b>ELT</b>	significa equipo de transmisores de localización de emergencia;
<b>UE o Unión Europea</b>	significa la Unión Europea fundada el 7 de febrero de 1992, mediante el Tratado de Maastricht;
<b>Euro o EUR o €</b>	se refieren a la divisa introducida al comienzo de la tercera fase de la unión económica y monetaria europea, en virtud del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en su versión vigente en cada momento;
<b>Euroclear</b>	significa Euroclear UK & Ireland Limited;
<b>Zona euro</b>	significa el subconjunto de países europeos que han adoptado el euro;
<b>Consejeros ejecutivos</b>	significa los consejeros ejecutivos de la Sociedad, en la fecha de la presente Circular, entendiéndose por « <b>Consejero ejecutivo</b> » cualquiera de ellos;
<b>Ejercicio de la Opción de Boeing</b>	significa el ejercicio, por parte de British Airways, de la Opción de Boeing establecida de conformidad con el Contrato con Boeing de 2007, consistente en la opción de compra de 18 aviones Boeing 787 nuevos, que se efectuará mediante un Acuerdo complementario;
<b>FAA</b>	significa la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos;
<b>FCA o Autoridad de conducta financiera</b>	significa la Autoridad de conducta financiera del Reino Unido o cualquier autoridad o autoridades sucesoras;
<b>GMT</b>	significa el horario del meridiano de Greenwich;
<b>Grupo</b>	significa la Sociedad y sus correspondientes filiales consideradas en su conjunto, en un momento dado;
<b>IADP</b>	significa el Plan de Diferimiento en Acciones del Incentivo Anual de IAG;
<b>IAE</b>	significa International Aero Engines;
<b>IAG o Sociedad</b>	significa International Consolidated Airlines Group, S.A., una sociedad constituida en virtud de la legislación española e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de registro M-492129 y con el CIF n.º A-85845535, cuyo domicilio social se encuentra en la calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, España;

<b>IAG Nominee Service</b>	significa el servicio de sociedad intermediaria ( <i>nominee</i> ) patrocinado respecto de los CDI, operado por Computershare y en virtud del cual Computershare Company Nominee Limited, miembro del grupo Computershare, mantiene los CDI en calidad de sociedad intermediaria ( <i>nominee</i> ) en representación de los inversores;
<b>Planes de acciones de IAG</b>	significa SOP, LTIP, PSP e IADP;
<b>Iberia</b>	significa Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora, una filial del Grupo;
<b>Normas de cotización</b>	significa las Normas de cotización ( <i>Listing Rules</i> ) de la FCA, en su versión vigente en cada momento;
<b>Precio base del avión de largo radio</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 2 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>LTIP</b>	significa el Plan de Incentivos a Largo Plazo de British Airways de 1996;
<b>Consejeros no ejecutivos</b>	significa los consejeros no ejecutivos de la Sociedad, en la fecha de la presente Circular, entendiéndose por « <b>Consejero no ejecutivo</b> » cualquiera de ellos;
<b>Convocatoria</b>	significa la convocatoria de la Junta General de Accionistas que se recoge al final de la presente Circular;
<b>OFT</b>	significa la Oficina británica de defensa del consumidor;
<b>PRA</b>	tiene el significado indicado en: (i) apartado 4 de la Parte IV (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de largo radio); o (ii) apartado 4 de la Parte V (Términos principales del Contrato Airbus 2013 de corto radio), según lo requiera el contexto;
<b>Libra esterlina o £ o penique</b>	hacen referencia a la moneda de curso legal del Reino Unido;
<b>Propuestas de compra</b>	significa: <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) la propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 nuevos por parte de British Airways, en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing;</li> <li>(B) la propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 nuevos por parte de British Airways en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio;</li> <li>(C) la propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo nuevos y 32 aviones Airbus A320neo nuevos por parte de Vueling, en virtud del Contrato Airbus 2013 de corto radio,</li> </ul> entendiéndose por « <b>Propuesta de compra</b> » cualquiera de ellas;
<b>Normas sobre folletos</b>	significa las Normas sobre folletos ( <i>Prospectus Rules</i> ) de la FCA, en su versión vigente en cada momento;
<b>PSP</b>	significa el Plan de Acciones por Desempeño de IAG;
<b>Fecha de referencia</b>	significa el 15 de agosto de 2013, siendo esta la última fecha posible anterior a la publicación de la presente Circular;

<b>Acuerdos</b>	significa los acuerdos que se propondrán en la Junta General de Accionistas respecto de las Propuestas de compra y el nombramiento de D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri como miembro del Consejo de Administración que se recogen al final de esta Circular;
<b>Rolls-Royce</b>	significa Rolls-Royce Plc;
<b>Memorando de entendimiento con Rolls-Royce</b>	significa el memorando de entendimiento de fecha 2 de agosto de 2013 celebrado entre British Airways y Rolls-Royce en relación con, entre otras cosas, la intención de las partes: (i) de modificar el Contrato de motores Rolls-Royce Trent vigente, y (ii) negociar un contrato relativo al mantenimiento de los motores XWB 97 de Rolls-Royce en relación con los 18 aviones nuevos que se prevén adquirir en virtud del Contrato Airbus 2013 de largo radio;
<b>Contrato de motores Rolls-Royce Trent</b>	significa los acuerdos entre British Airways y Rolls-Royce relativos al mantenimiento de los motores Rolls-Royce Trent 1000, respecto de los 18 aviones Boeing 787 nuevos que se adquirirán en virtud del Ejercicio de la Opción de Boeing, en su versión modificada y complementada en cada momento;
<b>NME</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 2 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>Altos directivos</b>	significa los altos directivos de la Sociedad que se recogen en el apartado 3 de la Parte VI (Información adicional) de la presente Circular; y un « <b>Alto directivo</b> » significa cualquiera de ellos;
<b>Acciones</b>	significa las acciones ordinarias por 0,50 EUR de valor nominal cada una, que integran el capital social de la Sociedad, entendiéndose por « <b>Acción</b> » cada una de ellas;
<b>Accionistas</b>	significa los titulares de las Acciones en cada momento, entendiéndose por « <b>Accionista</b> » cada uno de ellos;
<b>Junta General de Accionistas</b>	significa la junta extraordinaria de accionistas de la Sociedad convocada para el 25 de septiembre de 2013, en el Hotel Meliá Barajas, Avda. de Logroño 305, 28042 Madrid, España, a las 16:00 horas (CET), en primera convocatoria, y al día siguiente, el 26 de septiembre de 2013, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria o cualquier aplazamiento de la junta, cuya Convocatoria se recoge al final de la presente Circular;
<b>Precio base del avión de corto radio</b>	tiene el significado que se indica en el apartado 2 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular;
<b>SOP</b>	significa el Plan de Opciones sobre Acciones de 1999 de British Airways;
<b>España</b>	significa el Reino de España;
<b>Bolsas</b>	significa la Bolsa de Londres, así como las de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia;
<b>Filial</b>	significa una sociedad respecto de la cual otra sociedad: (A) mantiene la mayoría de los derechos de voto;

	(B) es miembro y tiene derecho a designar o destituir a la mayoría de su consejo de administración; o
	(C) es miembro y controla por si sola, en virtud de un acuerdo con otros miembros, la mayoría de sus derechos de voto;
<b>Acuerdo complementario</b>	significa un acuerdo complementario al Contrato con Boeing de 2007 que se celebrará entre British Airways y Boeing respecto de, entre otras cosas, el Ejercicio de la Opción de Boeing;
<b>Reino Unido o RU</b>	significa el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte;
<b>EE.UU.</b>	significa los Estados Unidos de América;
<b>Dólar estadounidense o USD o \$</b>	hacen referencia a la moneda de curso legal de los EE.UU.;
<b>IVA</b>	significa: <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) dentro de la Unión Europea, cualquier impuesto establecido por cualquier Estado miembro de conformidad con la Directiva del Consejo de la Unión Europea relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (2006/112/CE); y</li> <li>(B) fuera de la Unión Europea, cualquier impuesto correspondiente o sustancialmente similar al sistema común del impuesto sobre el valor añadido al que se refiere el párrafo (A) anterior;</li> </ul>
<b>Vueling</b>	significa Vueling Airlines, S.A.; y
<b>Yen</b>	hace referencia a la moneda de curso legal de Japón.

## **Convocatoria de Junta General de Accionistas**

### **INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.**

Junta General de Accionistas

Por acuerdo del Consejo de Administración se convoca Junta General de Accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad") a celebrar en Madrid, en el Hotel Meliá Barajas, Avda. de Logroño 305, 28042 Madrid, el día 25 de septiembre de 2013 a las 16:00 horas (CET) en primera convocatoria, y al día siguiente, 26 de septiembre de 2013, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los accionistas que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria.

La Junta General de Accionistas se convoca con arreglo al siguiente

#### **ORDEN DEL DÍA**

- 1.- Aprobación de la propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 por British Airways Plc.
- 2.- Aprobación de la propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 por British Airways Plc.
- 3.- Aprobación de la propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo por Vueling Airlines, S.A.
- 4.- Nombramiento de don Enrique Dupuy de Lôme Chávarri como consejero, con el carácter de consejero ejecutivo.
- 5.- Delegación de facultades para formalizar y ejecutar todos los acuerdos adoptados por los accionistas en esta Junta General de Accionistas.

#### **RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El Consejo de Administración considera que cada una de las propuestas de acuerdo a la Junta General de Accionistas es en el mejor interés de los accionistas de la Sociedad considerados en su conjunto y recomienda que los accionistas voten a favor de cada una de dichas propuestas, tal y como los consejeros tienen previsto hacer en virtud de los derechos que les confieren las acciones de su titularidad.

#### **DERECHO A PROPONER ACUERDOS**

Los accionistas que representen, al menos, el cinco por ciento del capital social podrán presentar propuestas fundamentadas de acuerdos sobre asuntos ya incluidos o que deban incluirse en el orden del día. El ejercicio de este derecho deberá hacerse mediante notificación fehaciente (que incluirá la correspondiente documentación acreditativa de la condición de accionista) que habrá de recibirse en el domicilio social (calle Velázquez, 130, 28006 Madrid), a la atención de la Oficina de Relaciones con Inversores (IAG), dentro de los cinco días siguientes a la publicación de este anuncio de convocatoria.

#### **DERECHO DE INFORMACIÓN**

Los siguientes documentos están disponibles en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) en español y en inglés:

- el texto íntegro de las propuestas de acuerdo sobre los puntos del orden del día formuladas por el Consejo de Administración, incluyendo la siguiente información en relación con el punto 4 del orden del día: perfil profesional y biográfico del consejero cuyo nombramiento se propone a la Junta General de Accionistas y las acciones de la Sociedad, e instrumentos financieros derivados que tengan como subyacente acciones de la Sociedad, de las que sea titular dicha persona; y
- la circular para los accionistas preparada por el Consejo de Administración en relación a las propuestas de acuerdo sobre los puntos 1, 2 y 3 del orden del día, de fecha 19 de agosto de 2013.

Hasta el séptimo día anterior al previsto para la celebración de la Junta General de Accionistas, es decir, hasta el 19 de septiembre de 2013, teniendo en cuenta que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria, los accionistas podrán solicitar las informaciones o aclaraciones que estimen precisas o formular por escrito las preguntas que estimen pertinentes, acerca de los asuntos comprendidos en el orden del día de la convocatoria o de la información pública que se hubiera facilitado por la Sociedad a la Comisión Nacional del Mercado de Valores desde la celebración de la última Junta General de Accionistas, esto es, desde el 20 de junio de 2013. Las solicitudes de información o aclaración y la formulación de preguntas se deberán dirigir por escrito entregándose directamente en el domicilio social (calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, Oficina de Relaciones con Inversores (IAG), de lunes a viernes, de 09:00 a 17:00 horas (CET)) o enviándose por correspondencia postal (a la citada dirección) o electrónica (a la dirección: [shareholder.services@iairgroup.com](mailto:shareholder.services@iairgroup.com) (inglés) o [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) (español)), indicando la identidad del accionista que formula la petición y la dirección a efectos de la remisión de la contestación.

## **DERECHO DE ASISTENCIA Y REPRESENTACIÓN**

Podrán asistir a la Junta General de Accionistas, con derecho a voz y voto, todos los titulares de acciones que las tengan inscritas a su nombre en el correspondiente registro de anotaciones en cuenta con cinco días de antelación, al menos, a aquél en que haya de celebrarse la Junta General de Accionistas, esto es, no más tarde del día 20 de septiembre de 2013, teniendo en cuenta que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria, y lo acrediten mediante la oportuna tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia 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.

Los titulares de *CREST Depository Interests* (CDI) representativos de acciones de la Sociedad no tendrán derecho de asistencia ni de voto ni a ejercer otros derechos en la Junta General de Accionistas, a menos que se les haya otorgado la representación para asistir e intervenir y para ejercer el voto de las acciones subyacentes que les correspondan. En este anuncio de convocatoria se incluye información adicional sobre los requisitos que han de satisfacer los titulares de CDI para otorgar la representación.

Todo accionista legitimado para asistir a la Junta General de Accionistas podrá hacerse representar por medio de cualquier persona, cumpliendo los requisitos y formalidades exigidos al efecto.

Las tarjetas de asistencia, delegación y voto a distancia junto con todos los documentos necesarios en relación con la Junta General de Accionistas, serán emitidas y enviadas por la Sociedad al domicilio o dirección de correo electrónico de los accionistas, tomando como referencia el libro registro de acciones nominativas de la Sociedad. El modelos de tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia junto con todos los documentos necesarios en relación con la Junta General de Accionistas estarán disponibles en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)).

Para que sea válida la representación, esta deberá ser aceptada por el representante. Salvo lo dispuesto respecto a la representación por medios de comunicación a distancia, la aceptación del representante deberá constar en la tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia, la cual deberá estar debidamente firmada por este. No obstante lo anterior, todos los miembros del Consejo de Administración han manifestado su decisión personal de asumir y llevar a efecto todas las representaciones que les fueran conferidas, por lo que no será necesario que dejen constancia individualizada, mediante su firma, de su aceptación en las tarjetas de asistencia, delegación y voto a distancia donde consten las delegaciones a su favor.

## **REPRESENTACIÓN Y VOTACIÓN A TRAVÉS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN A DISTANCIA**

Los accionistas podrán otorgar su representación o emitir su voto con anterioridad a la Junta General de Accionistas a través de los siguientes medios de comunicación a distancia:

- a) Mediante correspondencia postal: remitiendo a la Sociedad su tarjeta original de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada en el apartado correspondiente y firmada, al domicilio social: calle Velázquez, 130, 28006 Madrid – Oficina de Relaciones con Inversores (IAG).

- b) Mediante correspondencia electrónica: a través de la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), siguiendo las instrucciones establecidas y mediante la utilización del DNI electrónico (DNIe) o de la firma electrónica basada en un certificado electrónico reconocido y vigente, emitido por la Entidad Pública de Certificación Española (CERES), dependiente de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

La representación conferida o el voto a distancia emitido por cualquiera de los citados medios de comunicación a distancia habrá de recibirse por la Sociedad antes de las veinticuatro horas del día inmediatamente anterior al de la celebración de la Junta General de Accionistas, es decir, no más tarde de la media noche (CET) del 25 de septiembre de 2013, teniendo en cuenta que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria. En caso contrario, la representación se tendrá por no otorgada y el voto por no emitido.

La asistencia a la Junta General de Accionistas del accionista representado, ya sea físicamente o por haber emitido el voto a distancia, tendrá valor de revocación de la representación otorgada, sea cual fuere la fecha de esta representación.

La Sociedad no será responsable de los perjuicios que pudieran ocasionarse al accionista derivados de averías, sobrecargas, caídas de líneas, fallos en la conexión o cualquier otra eventualidad de igual o similar índole, ajenas a la voluntad de la Sociedad, que impidan la utilización de los mecanismos electrónicos. Asimismo, la Sociedad se reserva el derecho a modificar, suspender, cancelar o restringir los mecanismos de representación y/o voto electrónicos cuando razones técnicas o de seguridad lo requieran o impongan. Es responsabilidad exclusiva del accionista la custodia de su certificado electrónico. La Sociedad no será responsable de los perjuicios que pudieran ocasionarse al accionista derivados de fallos o demoras causados por deficiencias en el servicio de correspondencia postal ajenas a la voluntad de la Sociedad.

Los titulares de CDI podrán cursar instrucciones para otorgar su representación con arreglo a lo previsto en este anuncio.

#### **TITULARES DE CDI**

Los titulares de CDI que deseen asistir a la Junta General de Accionistas y ejercer el derecho de voto conferido por las acciones subyacentes que les corresponden, deberán cumplimentar y devolver un formulario de instrucciones a Computershare Investor Services PLC (“Computershare”) no más tarde de las 15:00 horas (BST) del 20 de septiembre de 2013 para otorgarse a sí mismos su propia representación. Las personas que tengan intereses en CDI a través de IAG Nominee Service operado por Computershare Company Nominees Limited y que deseen asistir a la Junta General de Accionistas deberán cumplimentar y devolver un formulario de instrucciones a Computershare no más tarde de las 15:00 horas (BST) del 20 de septiembre, con el fin de otorgarse a sí mismos su propia representación. Computershare enviará un formulario de instrucciones, junto con todos los documentos necesarios en relación a la Junta General de Accionistas, al domicilio o dirección de correo electrónico que figure en sus registros con respecto a cada titular de CDI o de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service. Los titulares de CDI o de intereses en CDI a través de IAG Nominee Service pueden obtener de Computershare más información en el número +44 87 0702 0110, de lunes a viernes, de 09:00 a 17:00 horas (BST).

Los miembros de CREST que deseen nombrar a un representante o representantes a través del servicio de nombramiento de representantes electrónico CREST deberán seguir los procedimientos descritos en el Manual CREST. Los miembros personales de CREST u otros miembros patrocinados de CREST y aquellos miembros de CREST que hayan designado a un proveedor o proveedores de servicios deberán ponerse en contacto con su patrocinador de CREST o proveedor o proveedores de servicios de voto, los cuales podrán adoptar las medidas oportunas en su nombre.

A efectos de validez de una instrucción o nombramiento de representante realizado por medio del servicio CREST, será preciso autenticar debidamente el correspondiente mensaje de CREST (una *CREST Proxy Instruction*) de conformidad con las especificaciones de Euroclear UK & Ireland Limited, y deberá contener los datos requeridos a dichas instrucciones según el Manual CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). El mensaje, independientemente de que se trate del nombramiento de un representante o de la modificación de una instrucción cursada a un representante designado previamente, a efectos de su validez, tendrá que ser transmitido de forma que sea recibido por Computershare (ID número 3RA50) antes del cierre del horario laborable del día 19 de septiembre de 2013. A estos efectos, se considerará momento de recepción el momento (determinado en

función del sello de tiempo aplicado al mensaje por el *CREST Application Host*) a partir del cual Computershare puede recuperar el mensaje mediante consulta a CREST del modo establecido por este último. Después de dicho momento, cualquier cambio de instrucciones a representantes designados a través de CREST deberá comunicarse a la persona designada por otros medios.

## **FORO ELECTRÓNICO DE ACCIONISTAS**

Conforme a la normativa vigente, se ha habilitado en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) un Foro Electrónico de Accionistas, cuyo uso se ajustará a la finalidad legal y a las garantías y reglas de funcionamiento establecidas por la Sociedad, pudiendo acceder a este los accionistas y asociaciones de accionistas que se hallen debidamente legitimadas.

## **PROTECCIÓN DE DATOS**

Los datos personales que los accionistas faciliten a la Sociedad (con ocasión del ejercicio o delegación de sus derechos de información, asistencia, representación y voto en la Junta General de Accionistas) o que sean facilitados tanto por las entidades en las que dichos accionistas tengan depositadas o custodiadas sus acciones como por las entidades que, de acuerdo con la normativa reguladora del mercado de valores, hayan de llevar los registros de los valores representados por medio de anotaciones en cuenta, serán tratados por la Sociedad con la finalidad de gestionar el desarrollo, cumplimiento y control de la relación accionarial (en particular, pero no limitado a, la convocatoria y celebración de las Juntas Generales de Accionistas y su difusión). A estos efectos, los datos se incorporarán a ficheros cuyo responsable es la Sociedad. Estos datos serán facilitados al notario en relación con el levantamiento del acta notarial de la Junta General de Accionistas.

El titular de los datos tendrá, en todo caso y cuando resulte legalmente procedente, derecho de acceso, rectificación, oposición o cancelación de los datos recogidos por la Sociedad. Dichos derechos podrán ser ejercitados, en los términos y cumpliendo los requisitos establecidos al efecto en la legislación vigente, dirigiendo un escrito al domicilio social (calle Velázquez, 130, 28006 Madrid – Oficina de Relaciones con Inversores (IAG)).

En caso de que en la tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia el accionista incluya datos personales referentes a otras personas físicas, el accionista deberá informarles de los extremos contenidos en los párrafos anteriores y cumplir con cualesquiera otros requisitos que pudieran ser de aplicación para la correcta cesión de los datos personales a la Sociedad, sin que esta deba realizar ninguna actuación adicional.

## **INFORMACIÓN ADICIONAL**

Para obtener información adicional sobre esta Junta General de Accionistas, los accionistas podrán dirigirse a la Oficina de Relaciones con Inversores (IAG) sita en la calle Velázquez, 130, 28006 Madrid, bien personalmente, bien por teléfono en el número +34 915 878 974 de 09:00 a 17:00 horas (CET), de lunes a viernes, o mediante correo electrónico a las siguientes direcciones: inversores institucionales: [investor.relations@iairgroup.com](mailto:investor.relations@iairgroup.com) y accionistas privados: [shareholder.services@iairgroup.com](mailto:shareholder.services@iairgroup.com) (inglés) o [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) (español).

## **INTERVENCIÓN DEL NOTARIO**

El Consejo de Administración ha acordado requerir la presencia de notario para que levante el acta de la Junta General de Accionistas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 203 de la Ley de Sociedades de Capital.

Madrid, a 19 de agosto de 2013. El Secretario del Consejo de Administración, don Fernando Vives Ruiz.

## Acuerdos

### **PROPUESTAS DE ACUERDOS FORMULADAS POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. A LA JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS 2013**

#### **ESTE DOCUMENTO ES IMPORTANTE Y PRECISA DE SU ATENCIÓN INMEDIATA.**

Si tiene cualquier duda sobre cómo proceder, le recomendamos que busque inmediatamente su propio asesoramiento financiero o profesional de su corredor de bolsa, banco, abogado, contable, administrador de fondos o cualquier otro asesor financiero independiente adecuado.

Si vende o ha vendido o transmitido por cualquier título la totalidad de sus acciones de International Consolidated Airlines Group, S.A., antes del 20 de septiembre de 2013, por favor remita este documento y la documentación que lo acompaña lo antes posible al comprador o adquirente, o bien al banco o a la agencia de valores o intermediario a través del cual se haya efectuado la venta o transmisión para su remisión al comprador o adquirente. Si vende o ha vendido o transmitido por cualquier título parte de sus acciones, deberá retener este documento y la documentación que lo acompaña, y deberá consultar con el banco o la agencia de valores o intermediario a través de la que haya efectuado la venta o transmisión.

**6.- APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 18 AVIONES BOEING 787 POR BRITISH AIRWAYS PLC.  
PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO PRIMERO**

*“Aprobar la propuesta de compra de 18 aviones Boeing 787 por British Airways Plc. en los términos y condiciones descritos en la circular de fecha 19 de agosto de 2013.”*

\* \* \*

**7.- APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 18 AVIONES AIRBUS A350 POR BRITISH AIRWAYS PLC.  
PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO SEGUNDO**

*“Aprobar la propuesta de compra de 18 aviones Airbus A350 por British Airways Plc en los términos y condiciones descritos en la circular de fecha 19 de agosto de 2013.”*

\* \* \*

**8.- APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 30 AVIONES AIRBUS A320CEO Y 32 AVIONES AIRBUS A320NEO POR VUELING AIRLINES, S.A.**

**PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO TERCERO**

*“Aprobar la propuesta de compra de 30 aviones Airbus A320ceo y 32 aviones Airbus A320neo por Vueling Airlines, S.A. en los términos y condiciones descritos en la circular de fecha 19 de agosto de 2013.”*

\* \* \*

## 9.- NOMBRAMIENTO DE DON ENRIQUE DUPUY DE LÔMÉ CHÁVARRI COMO CONSEJERO, CON EL CARÁCTER DE CONSEJERO EJECUTIVO.

### EXPLICACIÓN:

En este acuerdo, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas el nombramiento de don Enrique Dupuy de Lômé Chávarri como consejero, con el carácter de consejero ejecutivo, previa propuesta de la Comisión de Nombramientos. Don Enrique Dupuy de Lômé Chávarri es el Director Financiero de la Sociedad.

- Perfil profesional y biográfico de don Enrique Dupuy de Lômé Chávarri:

Enrique Dupuy accedió al cargo de director financiero de IAG en enero de 2011, procedente de Iberia, donde ocupaba el mismo cargo desde 1990. Es responsable de desarrollo estrategia financiera de la compañía, relaciones con los inversores, gestión de riesgos financieros y de tesorería, inversiones del grupo, contabilidad y auditoría.

Como director financiero de Iberia estuvo al frente de áreas como finanzas, inversiones y adquisiciones. Entre los años 2007 y 2009 también desempeñó un papel destacado en la planificación estratégica de Iberia.

En la actualidad es miembro de los consejos de Amadeus, British Airways e Iberia, además de presidir Iberia Cards.

Antes de su incorporación a Iberia, fue director financiero y subdirector de recursos financieros del INI y del grupo financiero Teneo. Con anterioridad, había sido director de filiales en Enadimsa (Grupo INI).

Enrique es ingeniero técnico de minas por la Universidad Politécnica de Madrid, tiene un Máster en Economía y Dirección de Empresas por el IESE (Barcelona) y un Máster en Estudios Europeos por el CEU (Madrid).

- Acciones de la Sociedad e instrumentos financieros derivados que tengan como subyacente acciones de la Sociedad de las que sea titular: don Enrique Dupuy de Lômé Chávarri es titular de 100 acciones de IAG. Asimismo, es titular de intereses sobre acciones, como resultado de las opciones sobre acciones y los derechos concedidos en virtud de los planes de acciones de IAG que se detallan a continuación:

<u>Plan</u>	<u>Fecha de otorgamiento</u>	<u>Precio de ejercicio</u>	<u>Primer ejercicio/ fecha de consolidación</u>	<u>Fecha de expiración</u>	<u>Acciones objeto de la opción o la concesión</u>
PSP 2011	31 de marzo de 2011	n/a	Sujeto al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	249.350
IADP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	3 de agosto de 2015	n/a	37.267
PSP 2012	3 de agosto de 2012	n/a	Sujeto al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	372.670
IADP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	6 de marzo de 2016	n/a	62.241
PSP 2013	6 de marzo de 2013	n/a	Sujeto al cumplimiento de condiciones de desempeño	n/a	248.963

### PROPUESTA DE ACUERDO:

#### ACUERDO CUARTO

*“Nombrar a don Enrique Dupuy de Lômé Chávarri como consejero por el plazo estatutario de tres años, previa propuesta de la Comisión de Nombramientos, con el carácter de consejero ejecutivo”.*

\* \* \*

**10.- DELEGACIÓN DE FACULTADES PARA FORMALIZAR Y EJECUTAR TODOS LOS ACUERDOS ADOPTADOS POR LOS ACCIONISTAS EN ESTA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.**

**PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO QUINTO**

*“Autorizar y delegar facultades a favor del Consejo de Administración, con expresa facultad de sustitución, con toda la amplitud que fuera necesaria en derecho, para ejecutar los acuerdos anteriores, incluyendo: (i) llevar y hacer que se lleve a cabo todo cuanto sea necesario o conveniente para completar o hacer efectivas las compras propuestas aprobadas en los acuerdos precedentes o todo cuanto esté en otra forma relacionado con las mismas, así como cualesquiera otros acuerdos u operaciones complementarios o accesorios; y (ii) aprobar modificaciones, variaciones, revisiones, renunciaciones o cambios de las compras propuestas aprobadas en los acuerdos precedentes, siempre que tales modificaciones, variaciones, revisiones, renunciaciones o cambios no sean significativos, en cada caso en los términos que considere convenientes a su exclusiva discreción”.*

\* \* \*

Agosto de 2013

